

Autósport és Formula



Az MNASZ
kiemelt
médiapartnere

4/7. szám, 2009. július

MAGYARORSZÁG AUTÓSPORT MAGAZINJA

JÓ PARTI: BUTTON BARÁTNŐJE

**MÉG
TÖBB
RALI**

Gyorsasági ob:
**EGY FERRARI
A LEGJOBB**



Rali vb:
**A FORD
ISMÉT NYERT**



Indy500:
**TUDÓSÍTÁS
A SZENTÉLYBŐL**



MAGYAR TÁMOGATÁSSAL

Hogyan lett a HELL
a Williams szponzora

HELL
ENERGY DRINK



695 Ft

Csinos rajtráclányok:

AIGP SZÉPSÉGVERSENY ÓRANYEREMÉNNYEL



Official Partner of BMW Sauber F1 Team



DS ACTION
ütésálló,
karcálló zafír óraüveg,
200 méterig vízálló,
nemes acél óratok

CERTINA
swiss time maker 1888

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

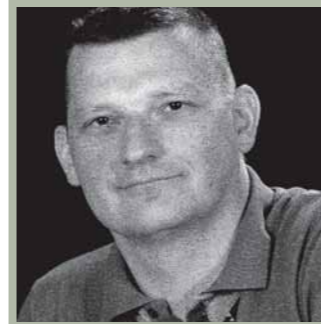
Kiemelt márkauzlet:



óra-ékszer szalon
www.babosszalon.hu

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

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



ÜNNEPEK

Végre itt a megállapodás, végre itt a magyar verseny

Bár Max Mosley, FIA-elnök a nagy kibékülés után állítólag ismét egy kötekedő levelet írt a FOTA főnökének, Luca di Montezemolónak, nagyon úgy tűnik, hogy a Formula-1 megint túlélte történetének egy nagyon kritikus pontját.



▶▶ **„Az állam igenis szeretné, hogy legalább 2016-ig Magyaróródon vendégeskedjen a száguldó cirkusz.”**

Pedig a rosszakarók már dörsölték a tenyerüket, és azt latolgatták, melyik csapat, pálya, szponzor és pilóta tart Ecclestone-nal, és melyik követi a kiugró gyártókat. Csak a józanabbak, és a pénz mindenekfeletti hatalmát ismerők jósolták azt, hogy a dollármilliárdos üzlet jelentő száguldó cirkusz minkét félnek többet jelent, mint a személyes büszkeség, a konokság, sértő-

döttség, neme a hatalomvágy. Lehetőség, hogy az amerikai példa is ott lebegett a végső, talán mindent eldöntő tárgyaláson a szemben állók szeme előtt, hiszen nem is olyan rég volt, amikor az Indycar Champ-Carra és IRL-re szakadt, hogy pár év vegetálás után ismét egyesült erővel próbálja meg visszatéríteni a csalódott nézőket és szponzorokat.

A történetet úgy is összefoglalhatnánk, hogy győzött a józan ész. És ezt a győzelmet most talán éppen a soron következő, 24. Magyar Nagydíjon lesz alkalmunk megünnepelni, amelynek paddockjában, ha talán nem is borulnak majd sírva egymás nyakába a felek, de az arcokon már remélhetőleg nem a ború, hanem a derű jeleit láthatjuk viszont. Ráadásul - ha igazak a kiszivárgott információk -, konkrétan nekünk magyaroknak is lesz okunk a vidámságra, hiszen a kormány képviselője éppen a futam előtt, július 26-án adja majd írásba, hogy a korábbi híresztelésekkel ellentétben az állam igenis szeretné, hogy legalább 2016-ig Magyaróródon vendégeskedjen a száguldó cirkusz. És ha már az ünneplésnél tartunk: ezúttal is megelőzi egy olyan rendezvény a magyar futamot, amelyen belépőjegy nélkül is megtekinthető a betontorpedók száguldása. A Hősök-tere és a Lánchíd után most sem kell messzire mennünk: ezúttal a Budai várba fészkelik be magukat a versenygépek, és minden más, ami a benzingózzel, a küzdelemmel, a szórakozással kapcsolatos. A Hungaroring Festen július 23. és 26. között lesznek a bajnokesélyes Red Bullok, Besenyei Péter tart légbemutatót, raliautókat, Ferrari versenygépeket láthatunk, sőt Talmácsi Gábor MotoGP-s kétkerekűjét is közelről szemügyre lehet majd venni.

De hogy ne érhesse magazinunkat az a vád, hogy júliusra csak F1-es programokat ajánlunk Önöknek, íme a jelentősebb júliusi autós versenyek az Magyar Nemzeti Autó-sport Szövetség versenynaptárából:

03-05. BFGoodrich Veszprém Rali;
10-12. PROHUN 500 Tereprali (Gyula);
10-12. Gokart OB (Máriapócs);
18-19. Autókrossz OB (Nagydobos);
18-19. Ralikrossz OB (Nyírad), és végül a hónap végén kezdődő Allianz Rali (Pécs).

Motorsportokkal teli, kellemes nyarat!

Póló "Grand Prix Victory"
cikkszám: V04RRT1
ár: **9.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: cool dry textil

Póló "Team"
cikkszám: V04T1
ár: **9.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: cool dry textil

Póló "Sponsor"
cikkszám: V04ST
ár: **8.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Női póló "Team"
cikkszám: V04LT1
ár: **9.990,-**
méret: XS, S, M, L, XL
anyaga: cool dry textil

Sapka "Lewis"
cikkszám: V04D2C
ár: **6.990,-**

Sapka "Team"
cikkszám: V04TC
ár: **6.990,-**

Póló "Team"
cikkszám: REN111
ár: **10.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Papucs "Sand Shark"
cikkszám: 30239103 (fehér)
30239101 (piros),
30239102 (fekete)
ár: **7.990,-**
méret: 37-47

Póló "Outline Car SF"
cikkszám: 320035402
ár: **9.490,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Top "Evolutione"
cikkszám: 32.005.06.02
ár: **8.990,-**
méret: S, M, L, XL
anyaga: 95% pamut, 5% elasztan

Törölköző "F1 Team"
cikkszám: 400.F21.100
ár: **5.990,-**
méret: 80 x 160 cm
anyaga: 100% pamut

Sapka "Team"
cikkszám: REN011
ár: **6.990,-**

Sapka "Timo"
cikkszám: AM620-32
ár: **5.990,-**

Sapka "Jarno"
cikkszám: AM620-33
ár: **5.990,-**

Sapka "Nick"
cikkszám: BMW146933
ár: **6.990,-**

Sapka "Robert"
cikkszám: BMW146931
ár: **6.990,-**

Sapka "The Grid"
cikkszám: 76047001
ár: **7.990,-**

Sapka "Race Car"
cikkszám: BMW002
ár: **4.490,-**

Sapka "STR Team"
cikkszám: 60170801
ár: **6.490,-**

Sapka "Team"
cikkszám: S03TC
ár: **4.490,-**

Sapka "Team"
cikkszám: DUC60211601
ár: **7.990,-**

Sapka "Team"
cikkszám: DUC60211601
ár: **7.990,-**

Nyári akció!

Ingyenes kiszállítás már 20.000,-Ft-tól!

-10%, -20% kedvezmény

25.000,- ill. 50.000,-Ft értékű vásárlás esetén.*

Részletek: www.gpshop.hu

Póló "Performance"
cikkszám: AM620-17
ár: **8.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Team"
cikkszám: AM620-12
ár: **10.490,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% Formax polyester

Galléros póló "RBR", v.kék
cikkszám: 60169302
ár: **14.990,-**
méret: M, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Team"
cikkszám: BMW148078
ár: **15.690,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 97% pamut, 3% spandex

Sapka "Brawn"
cikkszám: BGP60003
ár: **6.990,-**

Ing "Team"
cikkszám: DUC60210801
ár: **19.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Rendelési információk:
- rendelés leadható telefonon, sms-ben, e-mailben, levélben vagy a webshopon keresztül.
- rendeléskor **megadandó adatok:** név, szállítási cím, értesítési telefonszám és/vagy e-mailcím, cikkszám, rendelt mennyiség és méret.
- a kiszállítás díja 1.200Ft az ország bármely pontjára, értékhatártól függetlenül.
Szállítási idő: 1-14 munkanap.

www.GPSHOP.hu

Hivatalos Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka

Üzletünk: **GPshop** 2092 Budakeszi, Fő u. 126.,
Tel./sms: **06 70 254 7906**, e-mail: **info@gpshop.hu**
Nyitvatartás: **H-P: 10:00 - 18:00, Sz: 10:00 - 13:00, Vasárnap zárva.**

*Az akció időtartama: 2009.07.06 - 2009.08.03, más kedvezménnyel nem összevonható.



HÍREK	6	RAJTRÁCSOK SZÉPE	48
Érdekességek, információk a világból		AIGP: Megválasztották a TW Steel utazó nagykövetét	
DIDI	13	KÖNNYEK A SZENTÉLYBEN	50
Dávid Sándor rovata		Tudósítás a 100 esztendősi indianapolisi pályáról	
HÉTBŐL HAT	14	MEGLEPETÉSEMBER	54
Török GP: Törökországban is a Brawn volt a legjobb		WSBR, Pantano: Csak az F1 és az IndyCar érdekel	
VETTEL NEM ADJA FEL	18	BENT VAGYUNK	56
A Brit GP-n verték el a Red Bullok Buttont		MotoGP: Talmácsi a királykategóriában folytatja	
BÉKEKÖTÉS	24	WELCOME TO HELL!	60
Kiegyezett az FIA és a FOTA, de vajon meddig tart a nyugalom?		Az energiákkal a hazai motorsport-élet egyik legnagyobb támogatója	
KÜLÖNVÉLEMÉNY	27	EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY	64
Frankl András rovata		Csordás Anikó és a BMW E30 346is Alpina	
KEVESEBB PÉNZBŐL	28	MEGINT A FORD	66
Hogyan gazdálkodnak a csapatok válság idején?		Hirvonen nyerte az Akropolisz Ralit	
ISTENADTA TEHETSÉGEK	34	CHECCO	68
Volt akiknek sikerült és volt akiknek nem		Rali OB: Pierfrancesco Zanchi, az Aimont Racing Team tulajdonosa	
MINEK NEVEZZELEK?	37	BELGA KALAND	69
Babonák a technikai csúcspontjában		IRC: Az Ypres Ralin Nem jött ki a lépés, de így is megérte	
BUTTON BARÁTNŐJE	38	A NAGY BUKÁS UTÁN	70
Jessica Michibata: Modellből pilótabarátnő		Rali OB: Baksay-Szabó, a fiatal generáció	
TÚRÁZÓK	44	KOMLÓI KÜZDELEM	72
WTCC, Brno: Csodálatos Csehország		Rali2, Rutin Baranya Kupa: Nagy csata a Mecsekben	
		PANNÓNIA-PARTY	74
		Gyorsasági OB: Egy Ferrari a csúcsra ért	
		KÉT ÚJ GYŐZTES	82
		Gokart OB: Kakucsingen folytatták	
		BAJA EUROCARPÁTICA	88
		Tereprali OB: Román pálya	
		A LEGJOBB MAGYAR	91
		A Szalay Dakar Team megnyerte a Baja Eurocapaticát	
		LATE NIGHT SHOW	92
		Ralikrossz: Éjszakai futamok	
		VEGYES ÉRZELMEKKEL	94
		Bánkúti MotorSport: Osztrák Eb futam, belülről	
		NINCS MEGÁLLÁS	96
		Autocross: A tőrkevei csata	

RAJTRÁCSOK SZÉPE

EDZÉS-KIRÁLY

Nico Rosberg, a Williams-Toyota versenyzője az idei szabadedzések királya, a futamokon azonban egyelőre két 5. helyezés a legjobb eredménye. Patrick Head, a grove-i egyet társ tulajdonos-fejlesztési

igazgatója optimista és úgy véli, az FW31-es akár dobogós helyezésekre is jó lehet: „Kezdünk egyre feljebb kerülni, de a mezőny rendkívül szoros, pár tized korábban semmit nem jelentett, most viszont akár döntő

fontosságú is lehet. Úgy gondolom, hogy a kocsink elég jó a dobogós helyezésekhez, de mint minden másról, erről sem beszélni kell, hanem meg kell csinálni!” – fújta meg harci kürtjét a brit szakember.



ALÁÍRÁK

Július 26-án a Hungaroringen írják alá azt a szerződést, amely biztosítja a feltételeket a Forma-1-es Magyar Nagydíj megrendezéséhez egészen

2016-ig – ezt az Önkormányzati Minisztérium jelentette be, miután a magyar sajtóban elterjedt, hogy a Pénzügyminisztérium (PM) és az Önkormányzati

Minisztériumon a szűkös központi források és az emelkedő jogdíjak miatt nem támogatná a futam megrendezését 2012-2016 között.

WE MAKE ROADS SAFE

We call for a Decade of Action for Road Safety



KÉZBEN TARTVA

Már elérhető az iTunes-on az iPhone-ra és iPodra kidolgozott hivatalos FI-es alkalmazás, amelynek köszönhetően a felhasználók 3D-s pályagrafikán, valós időben kísérhetik figyelemmel a szabadedzések, időmérők és versenyek alakulását. Az alkalmazást a Hon-

da istálló korábbi főmérnöke, Ottmar Szafnauer készítette: „Bízunk benne, hogy a rajongók kihasználják ezt az izgalmas, új lehetőséget arra, hogy akkor is figyelemmel kísérjék a versenyzést, amikor épp úton vannak” – mondta portékájáról a készítő.

BIZTONSÁG

Lewis Hamilton, a McLaren-Mercedes világbajnoka is csatlakozott az FIA Foundation közlekedésbiztonsági kampányához, a MAKE ROADS SAFE-hez. Az 1-es rajtszámú Ezüstnyíl pilótája hazai versenye, a Brit Nagydíj előtt Londonban szónokolt először a kezdeményezés nagyköveteként. „Amikor az FIA Foundation felkért, hogy csatlakozzak hozzájuk, felvilágosítottak arról is, hogy évente több mint 1,3 millió ember veszíti életét közlekedési balesetekben. Ez az adat valószínűleg letaglózott” – fogalmazott a 24 esztendőös klasszis.



Sebastian Vettel, a Red Bull Racing ifjú kiválósága éves fizetésének tíz százalékát kapná prémiumként, ha megnyerné az idei világbajnokságot – tudta meg a Sport Bild. Ez a becslések szerint 350 ezer eurós összeg, amit a fiatal sofőr saját maga alkudott ki, mivel menedzsert továbbra sem tart. „Nincs szüksége menedzserre. Nem született még olyan szakember, aki jobban tudná képviselni az érdekeit, mint ahogyan azt ő maga teszi” – mondta Vettel fellettese, Christian Horner.

Pályafutása végéig szóló szerződést kínál Jenson Buttonnak a Brawn-Mercedes istálló, a brit sofőr azonban a tárgyalások helyett inkább a versenyzésre összpontosít. „Ez egy olyan téma, amiről csak az idény későbbi szakaszában szeretnék tárgyalni a csapattal. Sokkal később, mert bár most csodálatos időszakot élünk, tudom, hogy ez nagyon könnyen megváltozhat, ha nem összpontosítunk kellően. Még senkivel sem beszéltem az új szerződésről. Olvastam az újságban, hogy mit akar a csapat, de nem foglalkozom ezzel, mert azért vagyok itt, hogy versenyezzek. Még nem akarok a pénzről beszélni” – nyilatkozta Isztambulban Button.

Függetlenül az FI és a Toyota istálló sorsának alakulásától, Timo Glock nagy valószínűség szerint 2010-ben is a japán márka alkalmazásában marad – árulta el a 27 esztendőös pilóta menedzsere, Hans Bernd Kamps. Glock tavaly, első toyotás idényének végén többéves szerződést írt alá a csapattal, de az utóbbi hetekben a gazdasági válság és az FI jövőjével kapcsolatos mizéria miatt kétségessé vált az is, hogy életben marad-e a márka sportosztálya.

Stewart 1969-ben, első vb-címe megszerzésének idején ilyen overallt viselt

KIDOBTA

Dühbe gurult a korábbi háromszoros világbajnok, Sir Jackie Stewart, aki nem másra rágott be, mint hitesejére, Helenre. A skót legendát a Brit Nagydíj szervezői felkérték, hogy a silverstone-i versenynap délelőttjén tegyen meg néhány bemutató kört egykori versenygépével, a Matra MS80-assal. Stewart boldogan mondott igent a felkérésre és eszébe jutott, hogy a családi

kacatok között néhány korhű overall is lapul, de amikor elkezdte keresni az öltözetet, akkor derült ki, hogy Helen régesrég kidobta azokat, mind a tízet. Már ez is felbőszítette a 70 esztendősfőrt, az pedig végképp kiverte nála a biztosítékot, amikor megtudta, hogy különböző aukciós portálokon hasonló overallok darabjáért akár 30 ezer fontot is elkérnek.



DEMONSTRÁLTAK

Igazán egzotikus helyszínen, Peruban tartott utcai F1-es demonstrációt a Red Bull Racing csapata. Az energiaitalos együttest szaktanácsadója, David Coulthard képviselte, aki a főváros, Lima utcáin kialakított 1,2 kilométer hosz-

szú pályán több mint százezer néző előtt száguldozott. A skót egy mikrobusszal kiruccant a helyi inka piacra is, ráadásul útközben összemérte tudását két rajongójával, akik hasonló járgánnyal döngettek: az ex-versenyző győzött, miután

a drukkerek járművében túlmelegedett a motor. Coulthard egycsapásra megkedvelte magát a peruiakkal, amikor az F1-es demonstráció után kiderült, hogy overallja alatt egy 'Yo Amo Perú', azaz „Imádlak, Peru” feliratú pólót viselt.

NEM ADJÁK FEL

Bár a BMW F1.09 kódjelű versenygépén a dupla diffúzor sem segített számottevően, a bajor csapat nem adja fel az idei évet a következőért – árulta el a csapatfőnök, Mario Theissen, aki hangsúlyozta, hogy az együttes inkább felgyorsítja fejlesztéseit. „Nem adjuk fel az idei évet, szó sem lehet erről!” – fogalmazott

a szakvezető -, „Gyorsítunk a fejlesztéseinken, minden második, harmadik futamon igyekszünk jelentős javításokat bevetni a kocsin. Azt szeretnénk, ha a szezon végén elmondhatnánk, hogy kiábrándítóan kezdtünk, de sikerült változtatnunk a helyzeten és visszatértünk a mezőny élbolyába.”



KIFIZETÉS

Már világbajnoknak tekinti Jensen Buttont és a Brawn-Mercedes istállót a Paddy Power brit



fogadóiroda, amely elkezdte a kifizetéseket azoknak az ügyfeleknek, akik a brit sofőr és csapata végső sikerére tippeltek. „Semmi értelme annak, hogy újabb négy hónapig várossuk Önöket azzal, ami egyébként is biztos, így elkezdjük kifizetni a nyereményeket” – állt az érintett ügyfeleknek címzett értesítőben.

Bernie Ecclestone személyében befolyásos rajongója van a Red Bull Racing fenegyerekének, Sebastian Vettelnek. A brit üzletember mostanában többször is a jövő világbajnokának tituláta a németet és felajánlta, hogy bármikor hajlandó bejuttatni valamelyik csúcsistállóhoz: „Tudja, hogy amennyiben bármilyen segítségre van szüksége, bármikor felhívhat engem” – fogalmazott „Mr. E”. Vettelt két évre szóló szerződés köti az RBR-hez, azonban Ecclestone szerint ez nem jelent semmit: „Soha nem lehet tudni, mi történik. A dolgok gyorsan megváltozhatnak. Még az is előfordulhat, hogy a Red Bull boldogan továbbadja majd az év végén” - mondta a veterán milliárdos.

Hazánkban, a Magyar Nagydíjon veheti be első ízben dupla diffúzorát a Toro Rosso istálló: „Mi vagyunk az egyetlen csapat, akik még nem használják a dupla diffúzort, de Giorgio Ascanelli gőzerővel dolgozik, így terveink szerint a Hungaroringen már mi is használhatjuk.” – mondta Franz Tost csapatfőnök, aki sokat vár az újítástól.

Befejeződött a McLaren-Mercedes mérnökei ellen folyó jogi ügy Olaszországban, a modenai bíróság a peren kívüli megegyezés után pénzbüntetéssel sújtotta a 2007-es Ferrari-kémbotrány érintettjeit. Sajtóértesülések szerint Paddy Lowe-ot, Jonathan Nealet és Rob Taylort 150 ezer euróra büntették, míg a csapattól azóta már kirúgott főkolompos, Mike Coughlan büntetése 180 ezer euróra rúg. Coughlannek várhatóan saját zsebből kell fizetnie, míg a többiek esetében – állítólag – a McLaren magára vállalja a bírság megfizetését.

TESZTELNEK

Kísérletezik a Toro Rosso istállóval motorszállítója, a Ferrari – tudta meg az Auto Motor und Sport című német szaklap.

a vörös egyet V8-as hajtóműveinek tartósságát vizsgálja a kisebbik Red Bull-gárda közreműködésével, mégpedig úgy, hogy Sebastien Bourdais és Sebastien Buemi a versenyhétvégék pénteki szabadedzésein leharcolt, élettartamának utolsó periódusában járó hajtóművekkel körözhetnek. Az újság szerint a ferraris kísérletezés jelentősen rontja a Toro Rosso versenyzőinek helyzetét: a használt motorok a becslések szerint 15 km/órás sebesség-

vesztést is jelenthetnek, így a versenyzők pénteki munkája irreleváns a hétvége hátralevő részére nézve, mert amikor a szombat délelőtti szabadedzéseken friss, a nyitónapon használnál erősebb motorral hajtának pályára, a pénteki beállítások zöme többé-kevésbé hasznavetetlené válik. „1400 kilométer megtétele után a hajtóművek ereje jelentős lecsökken” – ismerte el a teóriát a Toro Rosso csapatfőnöke, Franz Tost.



„A Toro Rosso péntekenként tulajdonképpen a Ferrarinak tesztel.”

LEÉPÍT A MERCEDES



Létszámleépítést hajt végre az F1-es motorokról gondoskodó üzeménél a Mercedes-Benz, 50 főt engednek el a nagy-britanniai Brixworth-ben székelő Mer-



cedes-Benz High Performance Engines Ltd. műhelyétől. a márka szóvivője szerint a lépés hátterében nem a gazdasági világválság áll, hanem az, hogy a motorok

élettartamára és fejlesztésére vonatkozó megkötések miatt kevesebb dolgozóra van szükség. „Ez egy balszerencsés következmény, de továbbra is kiváló hajtóműveket fogunk gyártani” – mondta Wolfgang Schattling.

PAPÍRMENTESEN

Újított média-fronton a McLaren-Mercedes, a környezetvédelem jegyében a wokingi istálló a versenyhelyszíneken beszüntette a klasszikus, nyomtatott sajtóközlemények forgalmazását. „Kalkulációink azt mutatták, hogy idényenként húszezer ív A4-es lapot spórolhatunk meg, ha befejezzük kommunikációnk nyomtatását.” – mondta a csapat sajtófőnöke, Matt Bishop, aki úgy véli, a közlemények manapság minden érintetthez eljuthatóak elektronikus formában.

SZPONSZOROK

Új partnerekkel gyarapodott a Brawn-Mercedes istálló, a Brit Nagydíj előtt a fehér-rikítószárga egyet a Graham-London óragyártóval és a Gieves & Hawkes ruhaipari céggel lépett szövetségbe. Kútba eset ugyanakkor a Virginnel tervezett, a jelenlegi nagyobb horderejű szponzorációs megállapodás, ugyanis a csapat háza tájáról származó információk szerint a cég vezére, Sir

NEKIK BEFEJZŐDÖTT

Keserű csalódás a Renault istálló számára a 2009-es idény – ismerte el az alakulat menedzsere, Flavio Briatore. „Nem ilyen évadra számítottunk, azt hittük, hogy



a kocink sokkal jobb lesz. Már Ausztráliában is éreztük, hogy nagy a lemaradásunk a Brawnhoz és mindenki tudja, hogy azóta mi történt. Csapatunk másként közelített a 2009-es autóhoz, arra számítottunk, hogy versenyről versenyre javulunk majd, de... Számunkra a bajnokság máris befejeződött” – mondta az olasz, akiről elterjedt, hogy a Renault esetleges kivonulása után átveszi a csapatot és „Briatore F1” néven működteti tovább...



Bizonyosság vált, hogy kábítószer-túladagolás miatt veszítette életét az FIA-t irányító Max Mosley fia, Alexander. a 39 esztendő Mosley-fiú szervezetében a vizsgálatok során hat különböző drogot találtak, vesztét kokain okozta. Az is kiderült, hogy az ifjabb Mosley notórius kábítószerelemző volt, szüleinek már 1994-ben bevallotta, hogy heroinfüggő. Mint ismeretes, a hazájában elismert közgazdászként tevékenykedő, a szoftveriparban és a vendéglátóiparban is érdekelt Alexander Mosley holttestét május 5-én, nyugat-londoni lakásában találta meg házvezetőője, bizonyos Samara Fadotti.

Heikki Kovalainen, a McLaren-Mercedes versenyzője az orosz fővárosban hangol majd a Magyar Nagydíjra: július 19-én ismét megtartják a moszkvai F1-es parádét, amelynek a finn sofőr lesz a legfőbb attrakciója. Mint ismeretes, tavaly többszázezren voltak kíváncsiak a látványosságra, akkor a Williams-Toyota ásza, Nico Rosberg volt a sztárvendég.

Jövőre már kevesebbet kell fizetniük az F1-es sofőröknek a superlicenzért, az árcsökkenést a pilóták szakszervezete, a GPDA harcolta ki. Mint ismeretes, a szövetség a tavalyi évad kezdetére jó alaposan felszámolta a versenyjogi árát és a díjszabáson az idei szezonra sem változtattak. A pilóták több ízben hangot adtak elégedetlenségüknek, végül a GPDA az FIA-t irányító Max Mosley-val folytatott tárgyalások során elérte a jövő évi díjcsökkentést. „A csökkentett ár is része lesz annak a jelentős költségcsökkentésnek, amely jövőre lép életbe a sportág

ELŐFIZETÉSI AKCIÓ!

Fizessen elő kedvezménnyel az Autósport és Formula Magazinra

és válasszon hozzá egy trendi lapot!

Csak küldje el nekünk az előfizetés összegét, és a következő hónaptól már két újságot is talál a postaládájában!

FHM

Férfiaknak Havonta Mindenről

Ha nem veted meg a gyönyörű nőket (és miért tennéd?), ha értékeled a humort (a képaláírásoknál is), és szívesen merülsz el hasznos és mindennapi témákba, amelyek egy férfit érdekelhetnek, az FHM-re van szükséged. (5 ajándék lapszám)



Maxima

Tartalmas Tudatos Trendi

A kéthetente megjelenő magazin segít abban, hogy a fiatal nők a mai rohanó világban megtalálják azokat az utakat, módokat, amelyek segítségével külsőleg és belsőleg is még inkább kiteljesíthetik magukat. Olyan közéleti, aktuális témákról szól, amely érdekli és érinti a fiatal nőket; lélekről tippeket, tanácsokat adva ahhoz, hogy jobban tudd emberi kapcsolataidat; életmódról, hogy megtaláld a legjobb formád és persze divatról és szépségről a pénztárcádra szabva, hogy segítsen kialakítani a saját stílusod. Mindezt csillogó borítóba, minőségi papírra nyomva és trendi formátumba csomagoltuk Neked. (13 ajándék lapszám)

Áraink:

- 1 éves (10 szám) AFM előfizetés
ajándék Maxima vagy FHM előfizetéssel

5990 Ft

½ éves AFM előfizetés
ajándék nélkül

3290 Ft

További lehetőség:
ajándék nélküli éves előfizetés

4990 Ft
(30% kedvezmény!)

Befizetési lehetőségek:

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

Elérhetőségeink, további információk:

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

Jelenlegi ajándékunk helyett korábbi akcióinkban kínált könyvekért, egyéb termékekért is hívhat bennünket!

AZ ÚJ ELŐFIZETÉS-FORMA IS MEGÉRKEZETT!

Az elektronikus változat a nyomtatott lap digitálisan lapozható, pontos mása. A teljes lapot tartalmazza, minden cikkkel és fotóval - megjelenik a nyomtatott lappal egyidőben!

A digitális lapot a nyomtatottnál kedvezőbbén fizetheti elő, 20%-kal olcsóbban belföldi árainkhoz képest. Külföldi előfizetés esetén ez a módozat több mint 25 000 Ft-nyi (87%) megtakarítást jelent évenként.

Nincs szállítási idő

Már a megjelenés napján olvashatja a digitális AFM-et munkahelyén, otthonában, külföldön - bárhol, ahol Internet rendelkezésre áll.

Egyszerű használat

Egy kattintással lapozható oldalak, és kulcszó alapján kereshető szöveg akár másodpercek alatt. Az AFM minden oldalát olvashatja egy egyszerű webböngésző programmal, nem szükséges külön szoftver telepítése.

A digitális Autósport és Formula Magazin kedvezményes árai:
éves (10 db lap) előfizetés: 3950 Ft (egy lap ára: 395 Ft),
fél éves (5 db lap) előfizetés: 1990 Ft (egy lap ára: 398 Ft),
egy lapszám vásárlása esetén a lapszám ára: 495 Ft.

Digitális lapunk megvásárolható bankkártyával, csekkkel és banki átutalással fizetés útján.

További információért keresse ügyfélszolgálatunk munkaidőben a 00-36-46-505-490-es szerkesztőségi számot.

További információk: <http://www.formula.hu/afmdigital/afm.html>

DÁVID SÁNDOR

HÜLÖTNYÉLEMÉNY



DIDI

Harc vagy megegyezés: az FI jövője a tét

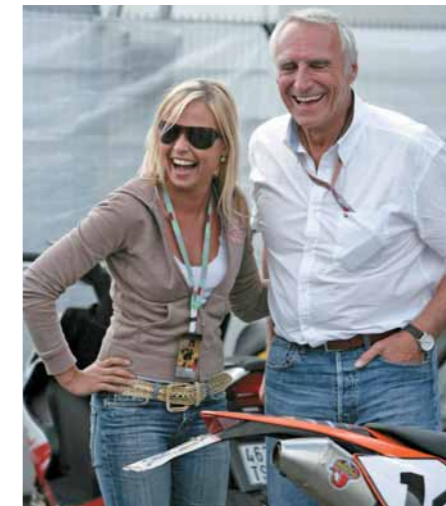
A Forma-1 jelenlegi, megítélésem szerint eddigi legsúlyosabb válsága komoly veszélyekkel fenyeget, de lehet, hogy egy ember félre állása egy csapásra véget vethet a háborúnak.

Didi, de természetesen nem az az ízléstelen, amellyel Fekete Páko kábítja a népet, bár annak már a múlt század negyvenes éveiben volt Pesten egy elfogadhatóan „malac” változata, nem beszélve az eredeti amerikai verzióról, amelyben ha jól emlékszem, nincs is didi, viszont legalább nyolcvan éves. (Ennyit a „modernségről”)

Mert bármilyen furcsa is, én ezalatt a cím alatt a Forma-1 jelenlegi, megítélésem szerint eddigi legsúlyosabb válságáról szándékozom írni. Nagy kár, hogy legutóbb Frankl Andris, bár belekezdett egy tirádába, végül mégsem írt egy sort sem Max Mosleyről, aki szerintem ennek a válságnak az egyetlen oka. A gondolat részletesebb kifejtése ugyanis az ő dolga lett volna, mert ő ugyan ma már San Franciscóban lakik, de szellemileg inkább angol, és naprakészen ismeri az ottani viszonyokat, és magát Maxot is. A téma ma már meglehetősen ismert mindenki előtt, így annak hosszas felvázolásával nem húznám az időt és nem fogyasztanám a terjedelmet. A lényeg: háborúban áll egymással az FIA (Mosley elnökkel az élén) és a FOTA (a Forma-1-es csapatok szervezete, élén Luca Montezemolóval). Sőt: a harc már eldőlni látszik, a FOTA csapatai közül a többség nem írta alá a jövő évi nevezést a világbajnokságra, s helyette elkezdte szervezni a maga saját „világbajnokságát”, miután Max Mosley nem mondott a legeslegutolsó kérésükre is, hogy halassa el a bevezetendő új szabályokat. De, amint lenni szokott, a kompromisszumkeresés akkor indult meg igazán, amikor a látszat szerint a felek álláspontja már teljesen megmerevedett, s a háborúnak vége (teljes szakadás) lett. Aki ugyanis látta azt az interjút, amelyet Niki Lauda Silverstone-ban készített élőben Max Mosley-val, az azt is láthatta, hogy az elnököt is meglehetősen megviselte az eddigi purparlé, és nagyon csendesen elismerte, hogy a kettészakadás mindkét fél részére tragédiát jelentene. És még azt is mondta, hogy szerinte még mindig meg lehet egyezni, s ő hajlik is erre.

Másutt ezt úgy adta elő, hogy ő nem szándékozik örököké az FIA elnöke maradni, és

amennyiben csak az ő személye lenne az akadály a megegyezésnek a FOTA-val, akkor még lemondani is hajlandó lenne. Pontosabban: akkor nem jelölné magát újra az októberben esedékes tisztújításon. Azt is kijelentette viszont, hogy amennyiben a FOTA semmiben sem enged, akkor igenis, újra jelölteti magát! És, hogy akkor újra megválasztják, az biztos.



„Mert ma nem a Ferrari, hanem Vettel és a Red Bull, azaz a tulajdonos Mateschitz áll a világ élén, pláne, ha a rendelkezésére álló, szinte határtalan anyagi lehetőséget nézzük.”

Bernie Ecclestone szerint az egész válság rendkívül könnyen megoldható lenne, mivel a két fél álláspontja nem is különbözik annyira, mint ahogyan azt eddig előadták. A FOTA tagok ugyanis belátják a költségek csökkentésének a szükségességét, - de nem egyik napról a másikra. A nagy gyártók csapatai pedig nem hajlandók „egyen motorral” menni, hanem (érthetően) ragaszkodnak a sajátjukhoz, mert van nekik! Ez a két leglényesebb kérdés, ezen kár összeveszni. Amúgy pedig: „Harmincöt évet tettem rá az életemből a Forma-1-re, s ráment a házasságom is, naná, hogy nem

hagyom, hogy tönkremenjen mindaz, amiért éltem, amit alkottam!” - mondta Bernie Ecclestone, s ez az a reménység, hogy ráveszi majd barátját és harcostársát, Mosley-t némi engedményre. Mert itt lenne az ideje. Én legalábbis úgy vélem, hogy az FIA elnökének végre mennie kellene, hiszen, amint már fentebb idéztem, maga is érzi ezt, és megvan hozzá a maga kora (69 éves) és a maga baja (fia halála például). Emellett persze össze kell szednie magát a FOTA-nak is, mert a Forma-1 valóban igényli a változást - de a két külön bajnokságot azt nem! Semmilyen formában sem! Szerencsére Niki Laudától, a „nagy igazmondótól” (aki valóban soha nem tudta befogni a száját!) hallottam a „jövő zenéjéből” (szerintem legalábbis) néhány taktust. Amikor is tele szájjal, boldogan dicsérte az „osztrák-német (Vettel-Red Bull) győzelmet, mondván, nagy szerencse, hogy jó barátja, „Didi” Mateschitz nem sajnálta a pénzét, mert lám, a csúcsra ért! Nekem pedig leesett a tantusz. Nagyt változott a világ, s emiatt a Ferrari kiválása ma nem nagy fenyegetés az FIA számára. Mert ma ép-

pen Vettel és a Red Bull, azaz a tulajdonos Mateschitz áll a világ élén, pláne, ha a rendelkezésére álló, szinte határtalan anyagi lehetőséget nézzük. Következésképp majd ott lesz a Forma-1, ahová Didi Mateschitz teszi le a voksát. Amely ma a FOTA-é. Idáig jutottam, amikor robbant a bomba. Mosley visszavonul, megmenekült a Forma-1. Vagy ahogy a hír szólt, durvábban: „Meghalt a király, éljen a Forma-1”. Most jobb?! Ezt sem én kérdezem, hanem aki a királyt temette...

Istanbul
Istanbul Odrom

A pálya hossza:	5,338 km
Versenytáv:	58 kör – 309,356 km
Időjárás:	Száraz, napos
Levegő hőmérséklete:	32-33 fok
Aszfalt hőmérséklete:	47-50 fok
Leggyorsabb kör:	
Jenson Button	1:27,579



HÉTBŐL HAT

Törökországban is a Brawn volt a legjobb

Noha Sebastian Vettel elorozta a rajtelsőséget, Jenson Button és a Brawn-Mercedes a Török Nagydíjon is utolérhetetlennek bizonyult. A brit csapat öröme némi szépséghiba is csúszott, Rubens Barrichello ugyanis összehozta az egyet fennállásának első kiesését...

Mészáros Sándor, Vajta Balázs

Hoch2wei, ATP, Kraeling, FOP



Miután Monte-Carlóban a Ferrari volt a Brawn fő ellenfele, a Török Nagydíj közeléig a domináns Button mellett egyre több szó esett Felipe Massáról is. A brazil zsinórban három győzelmet aratott az isztambuli ringen, így a merészebb olasz lapok még arra is hajlamosak voltak, hogy titkos favoritnak kiáltják ki a tavalyi vb-ezüstérmest. Hiába várták azonban a vörösök hívei a csodát, az isztambuli nyitányon az új első szárnyal és módosított aljlemezrel támadó McLaren szolgált meglepetéssel. Délelőtt Nico Rosberg, a Williams edzője szálított a szokásos elsőségét, miután a hajrában letaszította az élről a vb-címvédő Lewis Hamiltont. A második gyakorlón már megőrizte a legelőkelőbb helyet az Ezüstnyíl, mégpedig Heikki Kovalainen révén. Massa a szombati gyakorlón a Toyoták legyőzésével a tabella legtetejére ugrott, újra felcsillantva a reményt a Ferrari-drukkerek előtt, az időmérőn azonban már nem tudott a közvetlen élmezőnybe kerülni. A kvalifikáció Button és Vettel csatájáról szólt, amelyből az energiaitalosok ásza keveredett ki győztesen. A Q3 hajrájában az első két felvonást megnyerő németet a brit letaszította az élről, de az utolsó pillanatban sikerült visszafoglalnia

az első helyet: mint utóbb kiderült, nagyjából két környi üzemanyaggal könnyebb autóval vert egy tizedet riválisára. A második sorba a csapatársak iratkoztak fel, Rubens Barrichello gyorsabb volt Mark Webbernél. Jarno Trulli az 5. rajthely megszerzésével nyomatékosította, hogy kétfutamos kikiklása után a Toyota



visszatért az élmezőnybe, míg az olasz mögött a két Ferrari végzett: a pálya specialistájának számító Massa könnyebb autóval is lassabb volt Kimi Räikkönennél. A vörösöket Fernando Alonso követte, akinek Renault-ja a Q3-ban a legkönnyebb volt, de így is csak Rosberget és a BMW-s Robert Kubicit sikerült maga mögé utasítania. A kvalifikáció negatív meglepetését a McLaren szolgáltatta, ugyanis a nyitónapi remeklés után Kovalainen csak a 14., míg Hamilton már az első fázisban megrekedt, így csak a 16. helyen zárt.



A BMW hiába szerzett pontokat Kubicza révén, 2009-ben nagyjából annyi az esélye a győzelemre, mint a Renault-nak vagy a Force Indiának

MINDENFÉLE

Jenson Button idénybeli hatodik, pályafutása hetedik futamgyőzelmét aratta az isztambuli Török Nagydíjon. A pole pozíciót bezsebelő Sebastian Vettel idén már másodszor, pályafutása során harmadszor rajtolhatott a legelőbb rajtkockából.

Mohammed Bin Sulayem volt az FIA versenybírójának egyik tagja a Török Nagydíjon: a közel-keleti ralibajnokból lett sportdiplomata két hónappal a futam előtt azzal került a nemzetközi híradásokba, hogy a Renault FI-es roadshowjának dubaji állomásán rommá zúzta az egyik R28-ast, amikor gyorsulási versenyt vívott a Dubai Autodrome célegyenesében a Ford GT-t hajtó Romain Grosjeannel.

Gyakorlatilag teljes érdektelenség kísérte a helyszínen a Török Nagydíjat, az isztambuli ringen kongtak az ürességtől a lelátók. Bernie Ecclestone meg is rótt a törököket, mondván, nem promótálják kellőképpen az összecsapást. Az FI-mogul hangot adott azon aggályának is, amely szerint Jenson Button dominanciája árt a sportágnak: „Nincs látványosság. Az emberek szeretik, ha a szupersztárok olyan munkát végeznek, mint ő, de jómagam azt kívánom, hogy bárcsak picit nagyobb lenne a kihívás számára” – fogalmazott a brit üzletember.



Nem csak a versenypályán, hanem a boxutcában is gyorsnak bizonyult a McLaren-Mercedes versenyzője, Heikki Kovalainen. A finnt a második gyakorlón a traffipax 61,7 km/órás sebességgel mérte be, így a versenybírók 400 eurós büntetést szabott ki rá.

Javitott az FI.09 kódjelű BMW teljesítményén a dupla diffúzor és az Isztambulban bevetett többi újítás – jelentette ki a bajor csapat műszaki főnöke, Willi Rampf. „Jó irányba léptünk, azonban ha a csúcspozíciókért szeretnénk küzdeni, a következő néhány futamon is hasonló jelentőségű fejlesztésekkel kellene előrelépünk” – fogalmazott a szakember.

Nem az F1-es paddock-ban megszokott Energy Stationt állította fel vendégeinek fogadására Isztambulban a Red Bull. Ennek oka az volt, hogy a monacói Nagydíjra hajóval alakított létesítményt nem sikerült időben elbontani, így a kamionversenyeken használt épületet vitték magukkal Törökországba.

Fernando Alonso nem köntörfalazott, beolvasott a Renault-nak a számára harmatosra sikeredett isztambuli összecsapás után. „Még mindig túlságosan lassúak vagyunk. Változásra van szükség, bármilyen változásra. Bármilyen új alkatrésznek örülnék. Gyakorlatilag Bahrein óta ugyanazt az autót használjuk, és egyre rosszabbak az eredményeink” – dühöngött a spanyol.

Bíztható monacói szereplése után Isztambulban a Ferrari újabb szerény eredményeket ért el, ráadásul Stefano Domenicali csapatfőnök elismerte, hogy a Scuderianak nem sikerült kitapasztalnia, az F60-as miért lassult le a hétvége folyamán. Felipe Massa mielőbbi autógyorsító változtatásokat kért együttesétől, míg Räikkönen kijelentette: „Felzárkózni sohasem könnyű, mert ezzel párhuzamosan a többiek sem állnak le saját fejlesztéseikkel. Egy, a mostanihoz hasonló hétvége után nem szabad negatívnak lennünk, inkább továbbra is összpontosítanunk kell.”

Nem kizárt, hogy Isztambul rádöbbenette a McLaren-legénységet arra, hogy nem feltétlenül érdemes túlzott energiákat ölni az MP4-24 kódjelű versenyautó fejlesztésébe. Martin Whitmarsh csapatfőnök a futam után elmondta: „Biztosítanunk kell, hogy jövőre sokkal erősebbek leszünk. Szerintem mi és a Ferrari annak következményeként szenvedünk, ami az utóbbi pár évben történt” – fogalmazott a szakvezető.



Buttonnak vasárnap nem volt nehéz dolga, játszi könnyedséggel szerezte meg a győzelmet. Vettel a rajtnál megtartotta ugyan az elsőséget, de a 9-10-es kanyarkombinációnál lesodródott az ívről, így a brit átvette a vezetést. Mivel az előzetes becsléseknek megfelelően a Brawn menője a 15. körben szervizelő német után két körrel tudta le első kiállítását, sikerült megőriznie a vezető pozíciót. Az osztrák helyzete később tovább romlott, ugyanis kitartott három kiállásos stratégiájára mellett, így visszacsúszott Webber mögé, a 3. helyre. Az osztráknak már a hajrában javított a pozícióján, amikor Barrichello alatt lefulladt a Brawn: a brazil később két ütközés és egy orrkúpccsere után a 47. körben egy váltóhiba miatt kiesett, míg a kenguruföldi egy, a csapattól rádióval érkező burkolt iránymutatással maga mögött tartotta a hajrában felgyorsuló márkatársát. A dobogósok mögött Trulli és Rosberg futott be, akik a boxkiállításoknál oda-vissza előzgették egymást. Az olasz a végén annak örült, hogy két üres kézzel zárt futam után ismét az élmezőnyben hadakozhatott, míg



a német idei legjobb eredményét ünnepelhette. Massának végül a 6. pozícióval kellett beérnie, így nem léphetett be a Juan Manuel Fangio, Jim Clark, Graham Hill és Michael Schumacher által alkotott elitklubba, melynek tagjai ugyanazon a helyszínen négy egymást követő győzelmet arattak. A brazil idénybeli első pontjait megszerezve a BMW-s Robert Kubica követte a célban, míg az utolsó egységet a totyós Timo Glock markolta fel. Räikkönen a rajtnál kocant Alonsoval, ennek következményeként a két világbajnok a 9-10. helyen futott be. Rosszabbul járt a mezőny harmadik világlétsője, Hamilton, aki egykiállásos stratégiájával sem tudott előrébb kerülni a 13. pozíciónál.

A Török Nagydíj végeredménye:

1. J. Button	H-H-S	Brawn BGP001-Mercedes	58 kör, 1:26:24.848
2. M. Webber	H-H-S	Red Bull RB5-Renault	+ 6,714
3. S. Vettel	H-H-H-S	Red Bull RB5-Renault	+ 7,461
4. J. Trulli	H-H-S	Toyota TF109	+ 27,843
5. N. Rosberg	H-H-S	Williams FW31-Toyota	+ 31,539
6. F. Massa	H-H-S	Ferrari F60	+ 39,996
7. R. Kubica	H-H-S	BMW Sauber F1.09	+ 46,247
8. T. Glock	H-H-S	Toyota TF109	+ 46,959
9. K. Räikkönen	H-H-S	Ferrari F60	+ 50,245
10. F. Alonso	S-H-H	Renault R29	+ 1:02.420
11. N. Heidfeld	H-H-S	BMW Sauber F1.09	+ 1:04.327
12. K. Nakajima	H-H-S	Williams FW31-Toyota	+ 1:06.376
13. L. Hamilton	H-S	McLaren MP4-24-Mercedes	+ 1:20.454
14. H. Kovalainen	S-H-S	McLaren MP4-24-Mercedes	+ 1 kör
15. S. Buemi	H-H-S	Toro Rosso STR4-Ferrari	+ 1 kör
16. N. Piquet	H-H-S	Renault R29	+ 1 kör
17. A. Sutil	H-H-S	Force India VJM02-Mercedes	+ 1 kör
18. S. Bourdais	H-S	Toro Rosso STR4-Ferrari	+ 1 kör

Nem érték célba:

R. Barrichello	H-H-S	Brawn BGP001-Mercedes	47. kör
G. Fisichella	H	Force India VJM02-Mercedes	4. kör

Gumistratégia: H= kemény, S= lágy

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1. Jenson Button „Minden egyes körben nagy mosoly volt az arcomon, mert a kocsit jónak érzem és az utolsó etapban már azt is megengedhettem magamnak, hogy kíméljem a motort. Úgy érzem, az autó most először volt teljesen tökéletes számomra. A csapat számára is nagyon sokat jelent az, hogy láthatták, milyen jó ez az autó és nagy lehetőségek rejlenek benne.”



2. Mark Webber „Tudtam, hogy Sebastian stratégiája és a második etap kulcsfontosságú, de jól jöttem ki belőle és nagyon elégedett vagyok az eredményemmel. Jömagam nem is hittem abban, hogy ma itt győzhetünk, mert a győztes srác egy teljesen más állatfaj! A verseny végén táján már inkább arra figyeltem, hogy kíméljem a hajtóművet.”



3. Sebastian Vettel „Elszúrta az első kört, ami az én hibám volt, de nem hinném, hogy emiatt vesztettem, ugyanis Jenson ma messze előtünk járt. Megfordult a fejemben, hogy két kiállításra váltok, de végül ezt nem léptük meg. Egyáltalán nem vagyok elégedett, de annak legalább örülhetünk, hogy a csapatnak sikerült összehoznia egy igazán jó eredményt.”

ISZTAMBUL

A helyszínen jár kollégától tudjuk: a Török GP-n nagyon nehéz volt szurkolókat fotózni, annyira kevesen voltak. A hagyományosan Ferrari-rajongó hazaiak kedvét valószínűleg a Scuderia gyenge szereplése vette el a nagydíj meglátogatásától.



Silverstone
Silverstone Circuit

A pálya hossza:	5,141 km
Versenytáv:	58 kör – 308,355 km
Időjárás:	Száraz, borongós
Levegő hőmérséklete:	16-17 fok
Aszfalt hőmérséklete:	26-30 fok
Leggyorsabb kör:	
Sebastian Vettel	1:20,735



VETTEL NEM ADJA FEL

A Brit GP-n verték el a Red Bullok Buttont

Hiába készült hazai versenyére, a Brit Nagydíjra a vb-éllovas Jenson Button, nem sikerült győzelemmel megörvendeztetnie honfitársait. Sebastian Vettel az átépített Red Bull volánja mögött mesterhármast ért el és 7 pontot faragott a Brawn-Mercedes kiválóságának előnyéből.

Mészáros Sándor, Hárpáthy Zoltán

Hochszwei, ATP, Kraeling, FOP



Nagy valószínűség szerint idén utoljára látogatott el az F1 mezőnye a sportág bölcsőjének tekintett Silverstone-ba, a Brit Nagydíj előtt mégsem a helyszín vagy a futam, sokkal inkább az egész bajnokság jövője állt az érdeklődés középpontjában. Az FIA és a FOTA között elmérgesedett a kötélfűzés, a csapatok újra előhozakodtak a rivális széria beindításának tervével, így csütörtökön egymást érték az egyeztetések a paddock-ban. A békekötés természetesen elmaradt, sőt, a nyitónapon a Red Bull tovább borzolta a Button sikeréért szorító helyi közönség kedélyeit. Vettel és Webber cakk-pakk átépített RB5-ösökkel hajtottak ki a northamptonshire-i ringre, ahol délelőtt és délután is megszerezték az első két helyet. Szombat délelőtt, a hajnali eső miatt felszáradó pályán a két Williams-Toyota, Nico Rosberg és Kazuki Nakajima letaszította ugyan az élről az energiatalós duót, az időmérőn viszont újfent Red Bull-elsőség született. A pole pozíciót – miután a Q2-ben futott 1:18,119-es körével pályacsúcsot állított fel – Vettel szerezte meg. A zárótap végén repesztett 1:19,509-es idejével a német leszorította a tabella éléről Webbert, aki megpróbált válaszolni, de utolsó körében, a Stowe-kanyarnál a ferraris Kimi Räikkönen kissé feltartotta, így végül a Brawn-veterán Rubens Barrichello mögött, a 3. helyen végzett. Buttont a toytotás Jarno Trulli és a karrierje legjobb kvalifikációs eredményét produkáló Nakajima a 6. helyre kényszerítette, az igazi fekete levest azonban csak két órával a tréning



leintése után kapta meg a brit kiválóság. Az FIA által nyilvánosságra hozott autósúlyokból kiderült, hogy Vettel autója a legjobb tíz közül a legnehezebb: a német 9 kilóval nehezebb kocsival intezte el a helyi kedvcenet. A hátsó régióban a Ferrarik, a Renault-k, a McLarenek és a BMW-k is csak küszködtek. Az olaszoknál és a franciáknál a két világbajnok, Räikkönen és Fernando Alonso bekerült ugyan a Q3-ba, de ott csak a 9-10. helyen végeztek, míg a futam legutóbbi győztese, a hazai közönség előtt hajtó címvédő világbajnok Lewis Hamilton pályafutása legpocsecskabb időmérőjét a 19. pozícióban zárta. Ross Brawn, Button felettese az időmérő után hangsúlyozta: mivel a BGP001-essel gumilegtési problémák vannak, jó eredményre csak abban az esetben lehet számítani, ha a futamot forróságban rendezik. Természetesen ez az óhaj nem vált valóra, maradt a borongós, hűvös, tipikus brit idő, Vettelék pedig megalázták a mezőnyt. A német fenyverek a rajtnál megőrizte vezető pozícióját, fokozatosan növelte előnyét üldözőivel szemben és végig magabiztosan vezetve, a legjobb kört is megfutva mesterhármással diadalmaskodott. Webber a 2. hely megszerzésével tette teljesé a Red Bull örömét, az ausztrál boxkiállások első körében utasította maga mögé Barrichellót: egy körrel tovább maradt a pályán, mint a 19. fordulóban szervizelő brazil. Buttont – bár a futam végére felgyorsult – Massa és Rosberg is maga mögé utasította: a ferraris a 11. helyről rajtolva hosszú, 23 körös első etapjával vitorlázott az élmezőnybe, ahol a németet



MINDENFÉLE

Sebastian Vettel idei harmadik, pályafutása negyedik kvalifikációs elsőségét szezonbeli második, karrierje harmadik győzelmére váltotta Silverstone-ban.



Mark Webbernek köszönhetően a Red Bull Racing Sanghaj után másodszor ünnepelehetett kettős győzelmet.

Csak az utolsó pillanatban készültek el a Red Bull új fejlesztései: a különítmény új orrkúpot, motorborítást és diffúzort készített az RB5-öshöz, ráadásul módosították a tengelyeket is. Mint a versenyhétvége kezdetén kiderült, a silverstone-i pálya vonzaskörzetében található Red Bull-főhadiszálláson, Milton-Keynes-ben még szerda éjjel is javában zajlottak a gyártási munkálatok.

Nem csak a Brawn-Mercedes BGP001-ese érzékeny a hőmérsékletre, hanem a Ferrari F60-asa is. Erre a következtetésre jutott Felipe Massa, miután egész hétvégén szenvedett és végül a 11. helyről rajtolva a dobogósok mögött futott be: „Jó lenne rájönni, hogy az autó teljesítménye miért javult egyik napról a másikra. Talán csak a pálya hőmérsékletének kell néhány fokkal magasabbnak lennie ahhoz, hogy az abroncsok működjenek.” – fogalmazott a brazil.



Adrian Sutil, a Force India versenyzője a szabadedzéseken mutatott ígéretes szereplés után a kvalifikáció első felvonásában a fékrendszer meghibásodása miatt az Abbey-sikánnál kipördült és összetörte autóját. A versenyző sértetlenül megúszta az esetet, vasárnap viszont a boxból rajtolt, ugyanis a csapat a VJM02-es sérülései miatt kénytelen volt bevetni a tartalék saszstét.



Jenson Button, Lewis Hamilton és Timo Glock is egyedi sisakfestéssel versenyzett a silverstone-i

hétvégén. A két brit a honfitársakat köszöntötte: a világbajnok egy brit zászlót festett fejfedője tetejére, a trónkövetelő pedig egy rajongói rajzpályázat terveiből választotta ki a neki tetszőt, amelyet természetesen a nemzeti színek domináltak. Egy rajongója tervezte meg Glock számára is a szigetországi futamon viselt sisak festését.

Silverstone-ban már csak a Ferrari használta a KERS-t: a Renault már korábban kiszerezte autójából az energia-újrahasznosító újdonságot, a BMW-nek is több potenciált lát az autójában a rendszer nélkül és a pénteki szabadedzéseken elvégzett kiértékelés után a McLaren mérnökei is ellene döntöttek. A futam után Stefano Domenicali, a Ferrari vezére is tett egy érdekes kijelentést: költséges zsákutcának titulálta a KERS-t.

Nick Heidfeld, a BMW versenyzője csak a 15. helyet szerezte meg a silverstone-i időmérőn, mégis gyors volt, csak veszteségre nem ott, ahol kellett volna. A németet a kvalifikációs edzésen gyorsra hajtásos érték a boxutcában, ahol 105 km/órás sebességgel fényképezte le a traffipax: a fehér-kékek sofőrjét a vétségéért az FIA versenybírósa ezer eurós pénzbüntetéssel sújtotta.

Mark Webber csípős hangvételben bírálta Kimi Räikkönent, miután a finn a kvalifikáció hajrájában feltartotta: „Fogalmam sincs, hogy bevodkázott, álmódzott vagy mi az ördögöt művelt. Ettől jobban nem



is tarthatott volna fel, az ideális íven poroszkált és a kvalifikáció legfontosabb körében ki-

zökkentett a ritmusomból” – durrogott az ausztrál. A ferraris nem vállalta a felelősséget: „Megpróbáltam oldalra húzódni, amennyire csak tudtam. Nem hinném, hogy miattam vesztett időt” – fogalmazott a 2007-es világbajnok.



Sem a taktika, sem a tehetség nem segített: a BMW 13. és 15. helye lehangoló volt a bajorok számára

azzal gyúrta le, hogy második kiállása előtt két körrel tovább maradt a pályán. A pontszerzők közé a toytás Trulli, valamint Räikkönen is beférközött: a finn szerint előrébb is kerülhetett volna, ha az olasz nem végez mesteri védőmunkát.

A nap szenzációjáról Giancarlo Fisichella gondoskodott, aki a 10. helyen kormányozta célba Force Indiáját, míg Hamilton és Alonso volt a negatív meglepetés: a két bajnok nagyokat csatázott egymással, a címvédő a Club-kanyamál meg is pördült és végül mindketten a hátsó régióban végeztek. A kiesők listájára Heikki Kovalainen és Se-



bastien Bourdais iratkozott fel: a francia a 33. körben a Vale-nél megpróbált elmenni a finn mellett, de nekiütközött, a Toro Rossóról letört az első szárny, a McLaren defektes lett és mindketten feladták a futamot.

A Brit Nagydíj végeredménye:

1. S. Vettel	S-S-H	Red Bull RB5-Renault	60 kör, 1:22:49.328
2. M. Webber	S-S-H	Red Bull RB5-Renault	+ 15,188
3. R. Barrichello	S-H-S	Brawn BGP001-Mercedes	+ 41,175
4. F. Massa	S-S-H	Ferrari F60	+ 45,043
5. N. Rosberg	H-H-S	Williams FW31-Toyota	+ 45,915
6. J. Button	S-H-S	Brawn BGP001-Mercedes	+ 46,285
7. J. Trulli	S-S-H	Toyota TF109	+ 1:08.307
8. K. Räikkönen	S-S-H	Ferrari F60	+ 1:09.622
9. T. Glock	S-S-H	Toyota TF109	+ 1:09.823
10. G. Fisichella	S-S-H	Force India VJM02-Mercedes	+ 1:11.522
11. K. Nakajima	H-H-S	Williams FW31-Toyota	+ 1:14.023
12. N. Piquet	H-S	Renault R29	+ 1 kör
13. R. Kubica	H-S-S	BMW Sauber F1.09	+ 1 kör
14. F. Alonso	H-H-S	Renault R29	+ 1 kör
15. N. Heidfeld	S-H-S	BMW Sauber F1.09	+ 1 kör
16. L. Hamilton	S-S-H	McLaren MP4-24-Mercedes	+ 1 kör
17. A. Sutil	H-S	Force India VJM02-Mercedes	+ 1 kör
18. S. Buemi	H-S-S	Toro Rosso STR4-Ferrari	+ 1 kör

Nem érték célba:

S. Bourdais	S-S-H	Toro Rosso STR4-Ferrari	37. kör
H. Kovalainen	S-H-H	McLaren MP4-24-Mercedes	36. kör

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1 Sebastian Vettel „Erről álmodoztam azóta, hogy gyerekkoromban láttam azokat a Brit Nagydíjakat, amelyekben még Mansell is versenyzett. Hihetetlen, hogy itt vagyok és megcsináltam. Az autó fantasztikus volt, egyre jobban taposhattam a gázt és a gumik is jól bírták a megterhelést. Beváltak az újítások, amikkel bizonyítottuk, hogy jó irányba haladunk.”



2 Mark Webber „Csalódott vagyok amiatt, hogy nem győztem, de szerintem én már az időmérőn elbuktam az esélyeimet. Az első sorban kellett volna lennem, s ha így lett volna, az első etapban keményen ostromolhattam volna Sebastiant. Így viszont Rubens mögött voltam, akit csak az első boxkiállításomkor sikerült letudnom. Nem hinném, hogy ma ettől többet



3 Rubens Barrichello „Az autó balansa jó volt és biztos, hogy nem vesztettünk a teljesítményünkkel a legutóbbi futam óta. Azért szenvedtünk, mert a hűvös időjárás kedvezőtlenül hatott az abroncsok teljesítményére. Még így is a harmadik helyen végeztem, ez a legjobb pozíció volt, amit elérhettünk ezen a hétvégén. Örülök, hogy sikerült faragnom valamicskét Jenson előnyéből.”

SILVERSTONE

Hiába látogatott ki a Brit GP-re Hamilton híres barátnője, a búcsúzó helyszínén már minden a következő britről, Buttonról szólt.

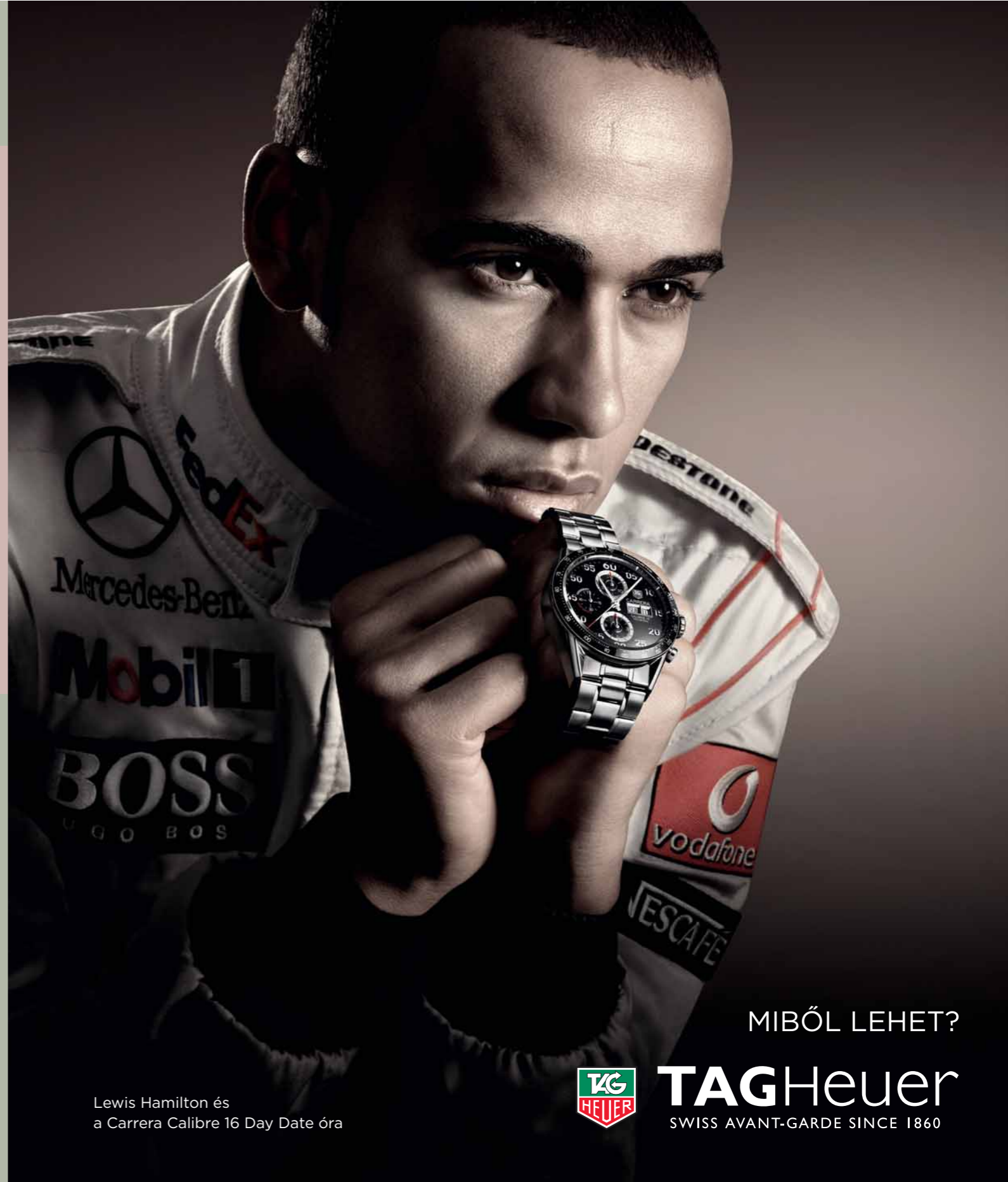


PILOTÁK	AUS	MAL	CHN	BHR	ESP	MON	TUR	GBR	GER	HUN	EUR	BEL	ITA	SIN	JPN	BRA	ABU
Jenson BUTTON	10	5	6	10	10	10	10	3									64
Rubens BARRICHELLO	8	2	5	4	8	8	-	6									41
Sebastian VETTEL	-	-	10	8	5	-	6	10									39
Mark WEBBER	-	1,5	8	-	6	4	8	8									35,5
Jarno TRULLI	6	2,5	-	6	-	-	5	2									21,5
Felipe MASSA	-	-	-	-	3	5	3	5									16
Nico ROSBERG	3	0,5	-	-	1	3	4	4									15,5
Timo GLOCK	5	3	2	2	-	-	1	-									12
Fernando ALONSO	4	-	-	1	4	2	-	-									11
Kimi RÄIKÖNEN	-	-	-	3	-	6	-	1									9
Lewis HAMILTON	-	1	3	5	-	-	-	-									9
Nick HEIDFELD	-	4	-	-	2	-	-	-									6
Heikki KOVALAINEN	-	-	4	-	-	-	-	-									4
Sebastien BUEMI	2	-	1	-	-	-	-	-									3
Robert KUBICA	-	-	-	-	-	-	2	-									2
Sebastien BOURDAIS	1	-	-	-	-	1	-	-									2
Kazuki NAKAJIMA	-	-	-	-	-	-	-	-									-
Nelson PIQUET	-	-	-	-	-	-	-	-									-
Giancarlo FISICHELLA	-	-	-	-	-	-	-	-									-
Adrian SUTIL	-	-	-	-	-	-	-	-									-

KONSTRUKTÓRÓK	AUS	MAL	CHN	BHR	ESP	MON	TUR	GBR	GER	HUN	EUR	BEL	ITA	SIN	JPN	BRA	ABU
BRAWN	18	7	11	14	18	18	10	9									105
RED BULL	-	1,5	18	8	11	4	14	18									74,5
TOYOTA	11	5,5	2	8	-	-	6	2									34,5
FERRARI	-	-	-	3	3	11	3	6									26
WILLIAMS	3	0,5	-	-	1	3	4	4									15,5
MCLAREN	-	1	7	5	-	-	-	-									13
RENAULT	4	-	-	1	4	2	-	-									11
BMW	-	4	-	-	2	-	2	-									8
TORO ROSSO	3	-	1	-	-	1	-	-									5
FORCE INDIA	-	-	-	-	-	-	-	-									-



Míg Jenson Button az idény első nyolc futamából hatot megnyert a szenzációs Brawn-Mercedesszel, addig csapattársa, Rubens Barrichello egyszer sem állhatott a dobogó legfelső fokára. A brazil ennek ellenére nem csügged és hisz benne, hogy lehet esélye a vb-élovos brit ellen: „Rengeteg tapasztalat van a hátam mögött, így rendkívül nyugodt vagyok” – válaszolta a dél-amerikai arra az újságírói kérdésre, hogy lemaradása ellenére képes lehet-e felülmúlni Buttont.



Lewis Hamilton és a Carrera Calibre 16 Day Date óra

MIBŐL LEHET?



TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

Distribútor: CHRONO Export-Import Kereskedelmi KFT. XI., Hunyadi János út 1. Tel.: (06-1) 371-0833 • **Budapest:** MIRACOLO Ékszerüzlet, Árkád Üzletház, Örs Vezér tere 25. I. em. Tel.: (06-1) 434-5160 • JUTA Óra- és ékszerüzlet, Mammút II. Tel.: (06-1) 345-8397 • WATCH COMPANY KFT., VI., Király u. 16. Tel.: (06-30) 691-6622 • TAG Heuer Márkabolt, VI., Andrássy út 2. Tel.: (06-70) 381-0909 • 3J '96 KFT. West-End City Center. Tel.: (06-1) 238-7126 • KZM KFT. West-End City Center. Tel.: (06-1) 238-7501 • WATCH DE LUXE ÓRASZAKÜZLET, V., Kristóf tér 6. Tel.: (06-1) 411-0430 • WATCH DE LUXE ÓRASZAKÜZLET, Campona. Tel.: (06-1) 424-3122 • WATCH DE LUXE ÓRASZAKÜZLET, Aréna Plaza. Tel.: (06-1) 324-7038 • Angel Gold II., Budagyöngye. Tel.: (06-1) 275-0855/272 • Ungaro Swiss Group. VII., Rákóczi út 4-6. Tel.: (06-1) 268-0337 • NCM Mutatós óraüzlet. XII., MOM park. Tel.: (06-30) 390-5278 • **Debrecen:** ROGERS, Batthyány u. 22. Tel.: (06-52) 454-768 • **Győr:** MIRACOLO Ékszerüzlet, Árkád Üzletház, Budai út 1. Tel.: (06-96) 555-092 • **Miskolc:** WOW ÓRASZAKÜZLET, Miskolc Plaza. Tel.: (06-20) 494-4030 • **Nyíregyháza:** WOW ÓRASZAKÜZLET, Nyírplaza. Tel.: (06-42) 443-744 • **Szeged:** IDŐZÓNA ÓRASZALON, Kárász u. 5. Tel.: (06-62) 423-506 • **Veszprém:** QUARTZ BT. Veszprém Plaza. Tel.: (06-88) 402-005 • **Szerviz Centrum:** WDL Szerviz Kft. 1052 Budapest, Kristóf tér 16. Tel.: 411-0429

A játék támogatója a:



Hungarotickets GmbH

www.hungarotickets.com

A nyereményjáték a
www.formula.hu
oldalán elérhető

Nyerj Bronz Tribün belépőket a Magyar Nagydíjra!

Támogató: www.hungarotickets.com



forma 1 2009 magyar nagydíj
budapest - hungaroring / 2009. július 24-26.

Még 33 nap a 2009-es Nagydíjig

Deutsch | English | Suomi | Polski | Magyar

HOME | JEGYEK | HOTEL | KEMPING | TRANSZFER | INFO | SERVICE | BEVÁSÁRLÓKOSÁR

élje át a száguldás élményét a hungaroringen!

Jegyelővétel 2009

Rendelje meg jegyét a lehető legkedvezőbb áron közvetlenül a Magyar Nagydíj 2009 hivatalos jegyértékesítőjétől!

Hivatalos árlista

Jegyek most sztoróbiztosítással!

Tribün-ülőség már 149 eurótól egész hétvégére

Miért állna, ha ülhet is? Allóhely-jegyek 120 euróért kaphatók, de **mindössze 29 euróval többért** ülőhelyet is kaphat a **Bronz tribünön**. Ráadásul mindegy tribünjegy tartalmazza a belépést az állóhely-zónába is.

Itt foglalhat. Csak amíg a készlet tart!

Hotelek & Kempingek

Mindent egyszerre! Belépőjegy megvásárlásával foglalunk Önnek helyet egy szállodában vagy egy kempingben. A voucher-t a jeggyel együtt postai úton küldjük.

Hotelek:
5 csillagos Kempina I
4 csillagos Sup. Kempina II
4 csillagos Anna
3 csillagos Sup. Gold Panoráma
3 csillagos Zengő
2 csillagos Silverpoint
Hostel

Boxutca-látogatás - a Forma 1 testközelből!

Ebben az évben is lesz **nyilvános boxutca-látogatás** (Public Pitwalk). Mindenkit, aki érvényes jeggyel rendelkezik a Magyar Nagydíjra, szeretettel látunk **2009. július 23-án, csütörtökön** 16:00-tól 19:00 óráig.

Lásd: **Hivatalos program 2009**

Helikoptertranszfer bevezető áron

A stílusos érkezés. Ön Westland-Aerospatiale Gazelle helikopterrel repül Budapestről vagy Ferihegyről közvetlenül a Hungaroringre és vissza. Azon kívül, hogy időt nyer, hatalmas élményben lesz része. **Most bevezető áron foglalhat.**

Ready for take off?

BÉKEKÖTÉS

24 Kiegyezett az FIA és a FOTA, de vajon meddig tart a nyugalom?



Pár perccel lapzártánk előtt Max Mosley, az FIA elnöke kísért a szövetség párizsi székházának tanácsterméből, odalépett a tudósítókhoz és kimondta: „Vége, béke van!” De vajon tényleg befejeződött a politikai torzskalkodás?

Mészáros Sándor

Hoch2wei

Pont került a száguldó cirkusz jövőjéért folytatott sportpolitikai huzavona végére – lapzártánk utolsó pillanataiban legalábbis így nézett ki a helyzet, amely már hetek óta komolyan borzolta a sportágért szorító szurkolók idegeit. Mint ismeretes, az FIA és a jelenleg nyolc csapatot tömörítő szakszervezet, a FOTA előbb a költségvetési limiten különbözött össze egymással, majd a vita egyre inkább a száguldó cirkusz szabályalkotási, irányítási folyamataira terelődött. Az állóháború több hónaposra nyúlt és mivel egyeztetés egyeztetést, nyilatkozat nyilatkozatot követett, pár hét alatt a helyzet szinte átláthatatlanná vált.

A krízis Silverstone-ban mélyült el, ahol a csapatok bevetették leghatásosabb nyomásgyakorló módszerüket és tudatták: 2010-ben kiválnak, és új bajnokságot indítanak. Pár óra alatt a „New Formulától”, az oda átigazoló Alonsótól, Räikkönentől és a Monacót, Silverstone-t, Suzukát, valamint más klasszikus helyszíneket magában foglaló tervezett versenynaptártól volt hangos a nemzetközi sajtó, a frászt hozva mindazokra, akik lelkes hívei a jelenlegi bajnokságnak. Akik nem csak a versenypályán, hanem a zöld asztalnál történő eseményeket is figyelemmel kísérik, azoknak de ja vu-jük

lehetett, hiszen hasonló manőverre a közelmúltban is volt példa: akkor nem FOTA, hanem GPMA név alatt tömörültek a csapatok és több pénzt, nagyobb befolyást akartak kikapcsolni a túloldalon álló Mosley-Bernie Ecclestone párosból. Az offenzíva akkor sikerrel járt, így - bár a két részre szakadás gondolata baljós, sötét fellegeteket csalt a sportág egére – ezúttal is sejteni lehetett, hogy előbb vagy utóbb sor kerül a megállapodásra. Párizsban, az FIA Motorsport Világtanácsának ülésén ez be is következett: „Nem lesz szakítás és megegyeztünk a költségek csökkentésében is. Csak egy FI-es bajnokság lesz, de kitűztük magunk elé azt a célt, hogy

Az F1 mezőnye 2010-ben

Scuderia Ferrari
McLaren-Mercedes
BMW Sauber
Renault
Toyota
Scuderia Toro Rosso
Red Bull Racing
Williams-Toyota
Force India-Mercedes
Brawn GP
Campos-Cosworth
Manor-Cosworth
Team USFI-Cosworth

két éven belül a költségeket az 1990-es évek elejére jellemző szintre szorítjuk vissza. Bejelentem azt is, hogy nem indulok újra az FIA elnöki tisztségéért” – mondta Mosley a 120 tagú döntéshozó testület ülése után. Bennfentesek váltig állítják, hogy az utolsó mondat volt a döntő, s ha ez hamarabb elhangzik, elkerülhető lett volna a hosszas adok-kapok. a csapatok zöme már tavaly, szexbotrányának kirobbanásakor is szeretne volna kivonni a forgalomból az irányító testület vezéré: most megkapták, amit akartak. De ez önmagában kevés lett volna a kiegyezéshez: az FIA-nak vállalnia kellett azt is, hogy a szabályok 2010-ben változatlanok maradnak, a FOTA-nak pedig azt, hogy 2012-ig aláírják az új Concorde Egyezményt és műszaki segítséget nyújtanak a sportágba frissen belépő három új csapatnak. „Nagyon boldog vagyok, hogy megszületett a megállapodás. Mindig is hittem benne,

A COSWORTH VISSZATÉR

A Cosworth Formula-1-es sikertörténete az 1967-es esztendőben kezdődött, amikor egy DFV motorral szerelt autó megszerezte első futamgyőzelmét. a gyártó számos sikert ért el a száguldó cirkuszban, sőt akadt olyan esztendő a sportág történetében, amikor szinte csak ilyen erőforrást használtak a csapatok. a 2007-es (Williams) elkészítés után most úgy tűnik: a patinás márka az elkövetkezendő évtől tovább folytatná szárnyalását. Az FIA által ismertetett 2010-es nevezési lista szerint a Campos Grand Prix, a Manor Grand Prix és az US FI neve mellett is Cosworth motor szerepel. „Boldog vagyok, hogy a Cosworth különleges képességei lehetővé teszik, hogy megoldást kínáljunk a Formula-1-es csapatok számára. Min-

den szükséges feltétel és az infrastruktúra is adott ahhoz, hogy motorokat szállítsunk a csapatoknak anélkül, hogy ez befolyásolná a jelenlegi tevékenységeinket.” – jelentette ki a Cosworth vezetője, Tim Routsis.



A jövőre visszatérő Cosworth egyik megrendelője 1971-ben éppen az idén ősszel távozó Max Mosley volt. Akkor a March csapat főnökeként, most az FIA elnökeként áll kapcsolatban a legendás motorgyártóval

hogy ez fog történni, hiszen a másik lehetőség senkinek sem lett volna jó” – lélegzett fel a megállapodás létrejötte után Ecclestone, de vajon a sportág hívei megtehetik-e ugyanezt? Az bizonyosnak látszik, hogy a Campos, a Manor és a Team USFI csatlakozásával jövőre változatosabb lesz a mezőny, de addig még hátravan egy nagy csata, az FIA

októberi tisztújítása. Dőreség lenne azt hinni, hogy a gyártók – egymástól külön-külön – nem próbálnak meg hozzájuk közel álló személyiséget a „trónra” juttatni, így óhatatlanul felmerül a kérdés: vajon akkor is ennyire egységes lesz a FOTA, mint most? Ez már egy másik nóta, amelynek kezdetéig nyugodtan lehet a versenyzésre összpontosítani – remélhetőleg.

MANOR

Akad egy istálló a jövő évi FI-es újoncok között, amelynek nevezésére csak nagyon kevesen számítottak, többek között lapunk előző havi összeállításából is kimaradt a team neve. Pedig a Manor Motorsport nem kezdő a szakmában: 1990-ben alapította az egykori együletes bajnok, John Booth. a csapatvezető mellett második legelőkelőbb posztot,

a technikai igazgató szerepét a korábbi csapatfőnök, Nick Wirth tölti majd be. Az újonc Manor GP tisztában van a korlátaival, de ettől függetlenül törekszik, hogy sokaknak meglepetést okozzon. Nem alaptalanul gondolják mindezt az angolok, hiszen azokban a sorozatokban, amelyekben jelenleg aktívan részt vesznek (F3 Euroszéria, Brit Formula Renault 2.0) már bőven tettek le eredményeket az asztalra. Többek között bajnoki címhez

segítették 1999-ben Kimi Räikkönen, és Lewis Hamilton is sikereket ért el 2003-2004-ben a csapatral. a két későbbi FI-es világbajnok mellett 2000-ben Pizzonia szintén nyerni tudott a Manor-ral, de a csapat autót nyúzta a 2006-ban Nakajima is. Ami pedig a 2010-es pilótákat illeti: az alakulat egyelőre kivár, és keresi a két legjobb versenyzőt a feladatra.

A Manor Motorsport majd 20 éves története alatt olyan tehetségeket nevelt ki, mint Lewis Hamilton. Az istálló jövőre Manor GP néven lép az FI szorítójába



Az Önök bizalmát megoldásainkkal érdemeltük ki.

Az informatikai megoldások hazai szállítója,

a Synergon már bizonyított!

www.synergon.hu



FRAIHL ANDRÁS

HÜLÖTNÉLEMÉNY



ÉN IS KILÉPNÉK

De mi jöhet az F1 szétválása után?

Amikor ezeket a sorokat írom, még fogalmam sincs arról, hogy mi lesz a Forma-1-gyel. Pedig finoman szólva is óriási baj lenne, ha kettészakadna a cirkusz.

Talán Önök is hallották a véleményemet a Kossuth Rádióban: a FIA-FOTA háborúban én teljesen a csapatok mellett és Mosley ellen vagyok. Pedig Maxxal 40 éve remek a kapcsolatomban, de ennek semmi köze ahhoz, amit művel. Ha csapatfőnök lennék, én is kilépnék. Nem lehet így kezelni a világ legnagyobb vállalatait, az autógyártókat.

Csak azt sajnálom, hogy időközben magáról a versenyekről kevés szó esik. A dolgok állására és átláthatatlanságára jellemző, hogy sok laikus (mert nem mindenki szakértő az F1-ben) megkérdezte: „A szakadás azt jelenti, hogy akkor nem is lesz több verseny?” Nagyon a tétek. Ami Mosley-t illeti, őt a hatalom érdekli és semmi más. A pénz Eccles-t izgatja, még pedig nagyon komolyan. Ha ő nem lép át a „Nyolcához”, akkor neki is hatalmas problémái lesznek, mert a cége milliárdokkal tartozik a bankoknak. Márpedig ha nem lesz bevétele - és az biztos, hogy az új széria nem adna neki 50%-ot - akkor bye-bye Bernie.

Habár, ahogy én őt ismerem, valahogy akkor is benne maradna a buliban. Tudomásom szerint a döntés - ami persze megváltozhat - a legmagasabb szinten történt, a nagy cégek vezérigazgatói között.

És meg valami. A pályáknak is dönteniük kell. Például Monacónak. Michel Boeri, aki jó 40 éve az ottani verseny főnöke, nagyon jól tudja, hogy a nézők nagy része olasz, francia, és azt is, hogy ahova Monaco megy, az a széria nyer. Monte-Carlo nélkül nem lehet egy szériát eladni, mert ez az egyetlen, amihez a szponzorok ragaszkodnak. Az Allianz már meg is mondta a FIA-nak, hogy jövőre a kilépőkhöz csatlakozik. Ami nem meglepő, mivel egy német cégről van szó, és üzleti érdekei elsősorban oda kötnek a vállalatot.

Magyar szempontból is érdekes a dolog. Jelenleg a jogdíj meglehetősen magas, és ha valóban kevesebb lenne az új szériával, annak a kormány biztos, hogy nagyon örülne. Ha emellett a jegyárakat is csökkentik, az sem lenne túl kellemetlen az amúgy is anyagi gondokkal küzdő nézőknek. Ami a Paddock Klubot illeti, annak a bevétele meg mehetne

mondjuk a Gundel Étteremhez, amelyik legalább ugyan olyan jól meg tudná csinálni, mint a mostaniak. Egy szóval: mindenki jól járna, csak a Bernie jelenlegi csapata nem. Ami pedig Mosley-t illeti: neki valóban mennie kell. Gondoljunk csak két példára. A KERS-re ami megbukott, és arra, hogy mit

Ezek után hivatalos voltam a párizsi sajtótájékoztatóra, ahol kitört a béke és Mosley bejelentette, hogy októberben visszavonul az FIA elnöki tisztségéről. A rendezvény végén én voltam az első, aki rákérdeztem: „Ön már többször is kilátásba helyezte, hogy lemond, de az utolsó percben rendre mindig azzal állt



„Ha az ember elmegy a szupermarketbe, akkor minden élelmiszerezen láthatja a szavatosság végét. Azt hiszem, ez a nap Mosley-nak már évekhel ezelőtt lejárt.”

produkált 2005-ben Indianapolisban, amikor nem engedett meg egy ideiglenes sikánt, hogy mindenki indulhasson. Ha az ember elmegy a szupermarketbe, akkor minden élelmiszerezen láthatja a szavatosság végét. Azt hiszem, ez a nap Mosley-nak már évekhel ezelőtt lejárt.

A fenti sorokat a Silverstone-i verseny után írtam, ahol még valóban úgy nézett ki, hogy a komoly csapatok kilépnének a Forma-1-ből.

elő, hogy rábeszéltek a maradásra, és nem ment. Nem lesz ez most is így? Mire a Mosley: „Mindig is tudtam, hogy vissza akarok vonulni ősszel, és nagyon örülök, hogy most ez végre sikerülhet.” Fordítás: „Rájöttem, hogy reménytelen a helyzet, mert a csapatok most nem blöffölnek, és Bernie rábeszélte, hogy muszáj menni.”

Ami engem illet: rém boldog vagyok. Így ugyanis a kecske is jóllakik, és a káposzta is megmarad.

KEVESEBB PÉNZBŐL

BRIDGESTONE
TOTAL

ING

Hogyan gazdálkodnak a csapatok válság idején?

A világban tomboló gazdasági válság természetesen a Formula-1-re is rányomta a bélyegét: a csapatok összköltségvetése a tavalyi 3,1 milliárd dollárról 2,5 milliárd dollárra, húsz százalékkal esett vissza erre az évré, amely 2005 óta a legalacsonyabb szint.



Hárpáthy Zoltán



Hoch2wei

Az autógyártók anyagi támogatása hatalmasat csökkent: míg tavaly 1,2 milliárdra rúgott, ez az összeg 2009-re 772 millió dollárra zsugorodott. Ennek fő oka, hogy a gazdasági válság az új autók eladásával bánt igazán mostohán. a Honda Formula-1-ből való kiszállása 340 millió dollárral rövidítette meg a sportágat – a Brawn GP csupán 75 millió dollár kárpótlást kapott egykori japán tulajdonosától. Jelenleg az F1-ben a Toyota a legtöbb pénzt elköltő autógyártó, annak ellenére, hogy 91 millió dollárral csökkentette kiadásait ebben az évben. a Renault csapat tavalyi költségvetésének csupán kétharmadát veszi igénybe 2009-ben. a BMW a tavalyival azonos költségvetéssel rendelkezik, míg a Mercedes az egyetlen motorgyártó, amely növelte anyagi hozzájárulását. Ennek fő oka, hogy a McLaren-Mercedes technikai partneri kapcsolatba lépett a Force Indiával, illetve motorokat szállít a Brawn GP-nek. a Ferrari abban az irigylésre méltó helyzetben van, hogy a pénzügyi válság miatt lényegesen nem esett vissza a költségvetése. a csapattal kötött 200 millió dolláros Marlboro-szerződés a vörösek bevételeinek csaknem felét állja – ez az egy csapatra számított legnagyobb szponzori szerződésnek számít az idén az F1-ben. Ha mindent figyelembe veszünk, a Red Bull hozza a legtöbb szponzorpénzt az F1-be (257 millió dollár), amelyet a Toyota

(224 millió dollár), a BMW (220 millió dollár), a Marlboro (200 millió dollár) és a Mercedes (142 millió dollár) követ. Érdekesség, hogy a Honda-Brawn GP-féle anyagi kártérítése (75 millió dollár) elég ahhoz, hogy kilencedik helyre sorolják a szponzor-listán...

Tavaly 192 szponzor volt az F1-ben, ez 2009 elejére 154-re csökkent, amely 500 millió dollárral kevesebbet jelent. a Credit Suisse BMW-vel való megszakított szerződése (17 millió dollár) is nagy úrt hagy maga után, ám a recesszióknak ezzel távolról sincs vége: az ING és az RBS is elhagyják a sportágat jövőre, amelyet nem csak az általuk támogatott csapatok (Renault és Williams) éreznek meg, hanem az eddig a támogatásukat élvező verseny-helyszínek is. Ennek ellenére nem minden hír negatív: a BMW-nek sikerült a FxPro pénzügyi tanácsadó céggel 5,5 millió dolláros szerződést kötnie. Ezen kívül a Renault és Red Bull számos új beszállítói szerződést kötöttek, míg a Force India autójának oldalán feltűnt a Whyte & Mackay skót whisky gyártó logója is - bár ez utóbbi 10 millió dolláros szerződése csalóka, hiszen ez is Vijay Mallya italgártó birodalmához tartozik. De nézzük csapatonként a támogatókat!

Scuderia Ferrari Marlboro



A konstruktőr-világbajnok Ferrari megtartotta a főszponzorát, a Philip Morris tulajdonában levő Marlborót, habár az érvényben levő törvénynek megfelelően csupán a vörös-fehér cigarettamárkát jelentő bárkód jelenik meg az idei F60 típusjelű betontorpedón, valamint Kimi Raikkönen és Felipe Massa ruházatán. Ez sikeres ötletnek számított, hiszen tavaly közel két-és-fél óra közvetítési időt eredményezett. a Marlboro a csapat költségvetésének közel felét állja, ezzel biztosítva az olasz csapat egyedülálló anyagi stabilitását. Az Etihad repülő-társaság a tavalyi év végétől jelent meg a hátsó szárnyon, a szerződés elsősorban a Mubadala Abu Dhabi-kapcsolatnak (30 millió dolláros szerződés) az eredménye. Az olasz internetszolgáltató Alice

is az egyik legfontosabb támogató (15 millió dollár), pont úgy, mint a Shell (30 millió dollár) és a sportszergyártó Puma (amely Ferrari névvel ellátott ruhadarabokat forgalmaz). a Ferrari autóeladások terén 2008-ban két százalékos növekedést ért el, főleg a kelet-európai, kínai, közel-keleti és dél-afrikai üzleti sikereinek köszönhetően. Érdekesség, hogy a Fiat 1969 óta (a Ferrari megvásárlása óta) szponzorként szerepel a bóbörvörös torpedókon...

Vodafone McLaren-Mercedes



A Lewis Hamiltont egyéni világbajnoki címhez segítő patinás brit csapat, abban a kiváló helyzetben van, hogy szponzorainak listája szinte változatlan maradt 2009-ben. a McLaren a harmadik legnagyobb költségvetéssel rendelkezik, 377,45 millió dollárral gazdálkodik. Csupán a német szolárpanel és ablak-gyártó Schüco lépett vissza partnerei közül, de a Vodafone változatlanul főszponzor maradt, évi 75 millió dollárért, immár harmadik éve, és ez a szerződés még 2016-ig érvényben van. a spanyol Santander bank (16 millió dollár), az SAP (5 millió dollár), a Hugo Boss (3,1 millió dollár), a Johnnie Walker (20 millió dollár), valamint a technológiai partner Mobil 1 (35 millió dollár) logói szintén változatlanul virítanak az ezüst-vörös autók. a Mercedes partneri kapcsolatba lépett a Force India és Brawn GP csapatokkal, ezáltal növelve F1-es költségvetését 2009-re.

BMW-Sauber



Gazdasági válság ide vagy oda, a BMW-Sauber tartja magát az eredeti öt éves tervhez, amely 1 milliárd euró költségvetést szabott meg 2005-ben az akkor induló 5 éves F1 programjára. Ennek ellenére 2008-ban 30%-al kevesebbet költöttek F1-re, mint 2005-ben a Williams motorbeszállítójaként.

a hírek szerint a Ferrari mögött a második legnagyobb költségvetéssel rendelkezik az idén eddig meglehetősen szerény eredményeket elért BMW Sauber (szinte 387 millió dollár). a maláj Petronas olajtársaság 1995 óta támogatja a Saubert és 2009-ben 42 millió dollárt fizet ezért a kiváltságért. Az Intel 2006-ban csatlakozott a német-svájci csapathoz és évi 40 millió dollárral járul hozzá a költségvetéshez. Ugyanakkor a Credit Suisse távozott ebben az évben, 17 millió dolláros úrt hagyva a csapat költségvetésében.

ING Renault FI

A Renault anyagi helyzete nem állt rosszul a tavalyi szezon végén, ám azóta a főszponzor ING is anyagi segítségért folyamodott a holland kormányhoz és 2500 munkahelyet szüntetett meg. Ennek eredményeképp egyszerűen nem engedheti meg magának (szociális és politikai okokból is), hogy jövőre a neve jelen legyen a kapitalizmus és anyagi bőség fellegvárának számító F1-ben. Ebben az évben azért még támogatja a csapatot, 54 millióval dagasztva a költségvetést. Mindezek mellett a Renault autógyár is veszteséget könyvelt el, habár főtámogatóként megmaradt, 95 millió dollárt pumpálva F1 programjába. a csapat költségvetése így 265 millió dollárra esett. a Renault csapathoz 1977-es F1 debütálása óta hű technikai partner, a francia Elf, elmaradhatatlanul jelen van az R29-es betontorpedókon, bevonva másik márkáját, a Totalt is (31 millió dollárért), amelynek logója a szárnyakon található. a spanyol Mutua Madrilena (7 millió dollár) és az Universia Alonso jelenléte miatt maradtak, míg a londoni Portobello Roadról származó Pepe Jeans is meghosszabbította szerződését (7 millió dollárért).

Panasonic Toyota Racing



A Toyota 50 millió dollár körüli költségvetés-csökkenést kellett elviseljen, elsősorban az anyavállalat autóeladási statisztikái miatt. a jelenlegi mezőnyben a 4. legnagyobb költségvetéssel rendelkező japán csapat majdnem 330 millió dollárból gazdálkodik. Ennek ellenére, ahol csak lehet, költségmegtakarítást kezdeményez, ilyen volt például az új autó kizárólag interneten

történő bemutatója. a csapat változatlan szponzor-portfólióval rendelkezik, amelyet elsősorban az anyavállalat Japánban való kapcsolata határoz meg: a Panasonic (36 millió dollár), a Denso (12 millió dollár), a KDDI (2 millió dollár), az EMC2 és más technikai partnerek a 2002-es debütálás óta jelen vannak az autók. és 2009-ben is kitartanak jelenlétük mellett. a Panasonic legalább 2011-ig meghosszabbította a szerződését. Az ALJ logó a Szaudi-Arábiában székelő Abdul Latif Jameel Co. Ltd jele, amely a világ legnagyobb Toyota forgalmazója.

Scuderia Toro Rosso

A Red Bull birodalom „latino” csapata, az ex-Minardi-Toro Rosso alig 112,5 millió dolláros költségvetéssel rendelkezik az idei évben (3 millióval kevesebb mint 2008-ban), amely a legkisebb a mezőnyben, alig 28%-a a Ferrariénak. a költségvetésből 66 millió dollárt a Red Bull szolgáltat, amely messze a csapat legnagyobb támogatója, hiszen a fő cél a Red Bull márka ismertebbé tétele. a Volkswagen Italia csupán 300 ezer dollárt ad a csapatnak, míg a Puma 800 ezret. Az idei évben a Toro Rosso 10 millió dollárt fizet a Ferrari motorokért, amely fele árat jelent a tavalyihoz képest. a Bridgestone 6,5 millió dollárral segíti Olaszország „másik” csapatát.

Red Bull Racing

A Red Bull csapat a Ferrari költségvetésének csupán 66%-ával rendelkezik, amely 265 millió dollárnak felel meg. Az osztrák energia-ital birodalom 191 millió dollárral járul hozzá ehhez. a Red Bull is csökkentette a kiadásait, ennek eredménye többek között a Red Bull Bulletin lap megszüntetése, illetve a Formula Una szépségverseny kimaradása. a szponzor-portfólió egyik tagja a Red Bull birodalomhoz tartozó Rauch. a motorbeszállító Renault 10 millió dollárral segíti a volt-Jaguar csapatot és ez nagyon jó húzás volt, hiszen a Red Bull Sebastian Vettel győzelmei után harcban áll a világbajnoki címért.

AT&T Williams

Talán a Williams F1 csapat 2008-as szponzorait tépázta meg a legjobban a tomboló pénzügyi válság: a vergődő Royal Bank of Scotland (RBS) bankot a brit kormány vette át, az izlandi Baugur befektetőtársaságot (a londoni Hamley's, All Saints, valamint House of Fraser tulajdonosa - mindezen logók megjelentek a Williamseken a tavalyi szezon alatt) pedig nagyon érzékenyen érintette Izland csődje és 15 millió dollárt vitt el a büdzséből. a Lenovo 15 millió dollárjától is búcsúzni kellett (a McLarenhez távoztak, de

ott csak fél millió dollárt fizetnek). a brazil Petrobras a Hondához készült, de amint a japán gyártó kiszállt az F1-ből, a ő is követte a példáját. Az Oxford mellett székelő csapat összesen 42 millió dollár szponzorpénzt vesztett, de ennek ellenére úgy tűnik, hogy Sir Frank talpra áll, mint mindig, az elektronikai cikkek gyártó Philips (23 millió dollár), az Allianz biztosítótársaság, a telekommunikációban specializált AT&T (17 millió dollár), a munkahely-közvetítő Randstad, az információügynökség Thomson Reuters (több mint 3 millió dollár), illetve a divatos ruházatokat gyártó McGregor segítségével. a Williams egy magyar szponzort is szerződett, a Hell energiával márkát. a „lehető leg-angolabb” csapat alig több mint 137 millió dollárból gazdálkodik az idén, amely a Ferrari költségvetésének alig 34%-a.

Force India



A Force India főleg a tulajdonos Vijay Mallya cégeinek logóit hordozza magán (Kingfisher sör és repülő-társaság, valamint Whyte & Mackay skót whisky gyártó, amely 10 millió dollárt hoz a konyhára). a csapat alig kevesebb, mint 120 millió dollárból gazdálkodik, ám abban a megtiszteltetésben

részesülhet, hogy a Mercedes motorokat és sebességváltót használhatja. a tavalyi év során azonban az F1 alakulat pénz nélkül maradt és Mallya megnövelte részesedését az ex-Jordan csapatban, amint még több pénzt fektetett be. a német Medion számítógépgyártó Adrian Sutil személyes támogatójaként 10 milliót tesz le az asztalra. Az ICICI indiai bank 6 millióval járul hozzá India nemzeti csapatának számító F1 istállójának költségvetéséhez.

Brawn GP

A csapat, amely az év tündérmeséjét szolgáltatta és toronymagasan vezet a bajnokságot, még mindig főszponzor nélkül van és a Ferrari költségvetésének alig 36%-ából gazdálkodik. a szezon kezdete előtt egy hónappal csupán néhány sorban említették meg a haldokló Honda-csapatot, a szponzor-portfólió pedig egyáltalán nem volt téma. Azonban amint ámulatba ejtették a világot, lassan terítékre került a támogatók kiléte is. Úgy nézett ki, hogy a Virgin-birodalom (a Virgin Atlantic/Galactic repülő-, valamint vasút-, internet, kábeltelevízió és mobiltelefon társaság tulajdonosa) atyja, Sir Richard Branson jó pénzért ráteszi kezét egy jól kifizetődő reklámfelületre. Azonban túl sokat vártakozott és jelenleg a Brawn GP igazgatója, Nick Fry, magasabb árat kér a főszponzori jogért. Ezt az állítólag kb. 50 millió fontot azonban a Virgin (szokásához híven, hiszen arra büszke, hogy jó áron köt üzletet) nem kívánja megadni. Kisebbségi támogatók akadnak, ilyen az üzleti tanácsadó MIG, illetve a Monster energiával Button és a Duracell Barrichello esetében.



A csapatok költségvetési táblázatából egyértelmű, hogy 2009-ben nem a legtöbb pénz hozta a legnagyobb sikereket

Az F1-es csapatok 2009-es költségvetése millió dollárban

Csapat	Pérez	Egyéb	Összes	Részesedés	A Ferrarihoz viszonyítva
Ferrari	372.5	31.5	404	15.88%	100%
BMW Sauber	348	38.9	386.9	15.21%	95.77%
McLaren	300.1	77.35	377.45	14.84%	93.43%
Toyota	277	54.7	329.7	12.96%	81.61%
Renault	171.5	92.8	265	10.42%	65.59%
Red Bull Racing	205	59.55	264.55	10.40%	65.48%
Brawn GP	140	6.5	146.5	5.76%	36.26%
Williams	112.5	24.7	137.2	5.39%	33.96%
Force India	101.6	18.35	119.95	4.72%	29.69%
Toro Rosso	94	18.5	112.5	4.42%	27.85%
Összesen	2.122	422.85	2,543.75		

A csapatok szponzorai

Kategóriák	Összes támogatás (millió dollár)	Szponzorok száma	A legnagyobb szponzor és támogatása (millió dollár)
1. Autógyártók	772.5	6	Toyota (224)
2. Italgártók	331.4	11	Red Bull (257)
3. Dohányipar	200	1	Marlboro (200)
4. Számítástechnika	196.8	55	Intel (40)
5. Olajipar	144	4	Petronas (42)
6. Autóipari beszállítók	139.8	37	Bridgestone (92.8)
7. Pénzügyi szféra	119.1	9	ING (54)
8. Telekommunikáció	108.5	3	Vodafone (75.5)
9. Divat	32.9	6	Puma (19.8)
10. Egyéb	16.8	16	Hilton/Randstad (3)
11. Légitársaságok	13.25	2	Etihad Airways (10)
12. Luxusipar	4.8	3	Oris (2.5)
13. Média	3.1	1	Thomson Reuters (3.1)

A legnagyobb F1-es szponzorok

Helyezés	Név	Érték (millió dollár)	Szerződés kezdete	Státusz	Szektor	Csapat
1	Red Bull	257	1995	csapatulajdonos	italgyártás	Red Bull Racing, Toro Rosso
2	Toyota Motor Corp.	224	2002	csapatulajdonos	autóipar	Toyota, Williams
3	BMW Group	220	2005	csapatulajdonos	autóipar	BMW-Sauber
4	Marlboro	200	1983	névadó szponzor	dohányipar	Ferrari
5	Mercedes-Benz	142.5	1997	motorszállító partner	autóipar	McLaren, Force India
6	Renault	105	2001	csapatulajdonos	autóipar	Renault, Red Bull
7	Bridgestone	92.8	különböző	technikai partner	autóipari beszállító	All Teams
8	Vodafone	75.5	2007	főszponzor	telekommunikáció	McLaren
9	Honda(kompenzáció)	75	2009	csapatpartner	autóipar	Brawn GP
10	ING	54	2007	névadó szponzor	pénzügy	Renault
11	Petronas	42	1995	prémium partner	olajtársaság	BMW-Sauber
12	Intel	40	2006	hivatalos partner	technológia	BMW-Sauber
13=	Shell	36	1996	csapatpartner	olajtársaság	Ferrari
13=	Panasonic	36	2002	névadó szponzor	technológia	Toyota
15	Mobil 1	35	2005	technológiai partner	olajtársaság	McLaren
16	Total	31	2009	csapatpartner	olajtársaság	Renault
17	Kingfisher	30	2008	csapatpartner	italgyártás	Force India
18	Philips	23	2005	hivatalos szponzor	technológia	Williams
19=	Johnnie Walker	20	2005	vállalati partner	italgyártás	McLaren
19=	RBS	20	2005	hivatalos szponzor	pénzügy	Williams
21	Puma	19	különböző	hivatalos szállító	divat	Ferrari, Red Bull racing, Toro Rosso, Renault, BMW-Sauber
22	Aigo	19	2007	vállalati partner	technológia	McLaren
23	T-Systems	18	2008	hivatalos partner	telekommunikáció	BMW-Sauber
24	AT&T	17	2006	névadó szponzor	technológia	Williams
25	Santander	16	2007	vállalati partner	pénzügy	McLaren
26	Alice	15	2007	csapatpartner	telekommunikáció	Ferrari
27	Magneti Marelli	12.8	2008	hivatalos szállító	autóipari beszállító	Force India, Red Bull Racing, Renault, Toro Rosso, Toyota, Ferrari
28=	Denso	12	2004	hivatalos partner	autóipari beszállító	Toyota
28=	EMC	12	2001	csapatpartner	technológia	Toyota
30=	Etihad Airways	10	2008	csapatpartner	repülés	Ferrari
30=	Whyte & Mackay	10	2009	csapatpartner	italgyártás	Force India
30=	Mubadala Abu Dhabi	10	2007	csapatpartner	pénzügy	Ferrari
30=	Medion	10	2007	csapatpartner	technológia	Force India

Forrás: SportsPro (Az adatok az év eleji állapotokat tükrözik)



MEGSZÁLLOTTAN

HELL: Egy történelmi megállapodás háttere

Alig hihető: ülünk Sanghajban Patrick Headdal és kollégáival egy kellemes étteremben, és nem tudunk betelni a sok legendás történettel, amit hallunk. Másnap a Kínai GP helyszínén aztán már muszáj elhinni, hogy a magyar cégek közül elsőként csatlakoztunk egy F1-es csapat, az AT&T Williams támogatóihoz.

Becze Zoltán

Williams

Egy terméket, a HELL energiát hirdetjük, amely mindössze három éves múltat tekint vissza, de máris komoly sikereket ért el. Partnerünk pedig az egyik legpatinásabb csapat, melyet Sir Frank Williams és Patrick Head alapított 1977-ben, és a mai napig „racing purist”-nak, azaz tisztán versenyzőknek vallják magukat. Hihetetlen alázattal és odaadással



fordulnak a szent ügyhöz, amelyhez többek között olyan nevek kötődnek, mint Keke Rosberg, Nigel Mansell, Nelson Piquet és Ayrton Senna. Sir Williamsról az a hír járja, hogy sokszor a karácsonyt is az oxfordi gyárban tölti, ahol két szélcsatornában, az év minden napján 24 órában folynak az aerodinamikai tesztek. Havonta több mint 3000 karosszéria elemet gyártanak helyben, amit az eredeti versenyautó hatvan százalékos modelljébe építenek, és ezek segítségével mérik például a leszorító erő értékét vagy a légellenállás mutatóit. A televízióban is látszik, hogy a csapatok komoly technikai háttérrel dolgoznak, de azt nem gondoltuk volna, hogy a Williams üzemében több mint 500 ember vesz részt

a munkában. Abban a folyamatban, aminek az éppen most versenyző FW31-es modell is eredménye.

A legelső versenyautótól a világban gépeken keresztül egészen Nico Rosberg tavalyi autójáig minden megtalálható a helyi Williams múzeumban, amely minden érdeklődő számára nyitva áll. Felemelő érzés volt ottjárunkor a kezünkben fogni azt a Szász Endre vázát, amit az első Hungaroring győzelemért 1986-ban a Williams csapat vihett haza. Lehetetlen betelni az egyik legtöbb világbajnoki címmel és futamgyőzelemmel rendelkező csapat relikviáival és emellett lenyűgöző az elkötelezettség, amellyel az idei célok eléréséhez állnak.

A csapat sosem volt híres a sztárok igazolásairól, szinte minden pilótájuk itt lett igazán sikeres. Jelen idő szerint is itt érik nagy versenyzővé Nico Rosberg, akinek minden esélye megvan, hogy édesapja nyomdokaiba lépjen, valamint itt készül elképesztő szorgalommal Kazuki Nakajima, hogy hazájának, Japánnak meg hozza a várva várt sikert. Grove-ban, a csapat főhadiszállásán mindenki a sikerért dolgozik. Nagy szükség van a kreatív és aprólékos munkára, hiszen a Toyota motoron és a Bridgestone gumiabroncsokon kívül a Williams versenyautó utolsó pici alkatrészéig mindent itt gyártanak. Ők már tudják, hogy milyen érzés a semmiből létrehozni valami egészen nagyszerű produkciót...

ISTENADTA TEHETSÉGEK

Volt akiknek sikerült és volt akiknek nem

Az F1-es versenyzők jönnek és mennek. a távozók helyén sok fizetős pilóta próbálkozik, de újra és újra felbukkan egy-egy tehetség, aki semmit, de abszolút semmit nem tud egy „Forma-1 tanonc” dolgáról. Hiába a talentum, egyesek azonnal eltűnnek, mások a legjobb körülmények között sem képesek beleszokni cirkusz sokszor cápaúsztatóra emlékeztető világába. Még szerencse, hogy kivételek itt is akadnak...

Farkas Krisztina

ATP, FOP

Az F1 legújabb történetének kezdete, azaz a 80-as évek közepe óta számos szuper-tehetséget megismerhettünk, közülük most csak néhányra emlékezünk. Egyesek mellett

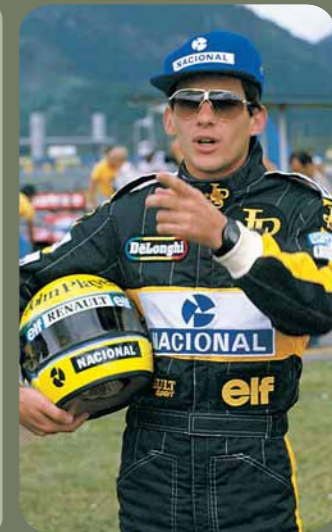
nem mehetünk el szó nélkül – mások helyett azonban szinte bárkit megnevezhettünk volna. Mert nevekből nincs hiány, ha csak Heinz-Harald Frentzenre, Jacques Villeneuve-re, Nor-

berto Fontanára, Esteban Tueróra vagy Jan Magnussenre gondolunk. Azonban nem kötelező a leghettségesebbeknek vezetni a csúcslistát, akár a pontokról, akár a rajtelsőség megszerzéséről legyen szó. Hogy a kétségbevonhatatlan szupertehetségek sem mindig váltják be a hozzájuk fűzött reményeket, arra az F1 korai időszakából talán az új-zélandi Chris Amon a legjobb példa, akinek pályafutása a 70-es évekre esett, a legendás Jim Clark 1968-ban bekövetkezett halála után, a skótok követőjeként vált ismertté Jochen Rindt, Jackie Stewart és Jacky Ix mellett. De sajnos elmondható róla az is, hogy karrierje végére érve egyetlen árva futamgyőzelmet sem könyvelhetett el magának. (Az az egy verseny, melyet megnyert, nem számított a világbajnoki futamok közé.) Az ő sorsa rávilágít arra, hogy a kivételes tehetség nem feltétlenül hoz világbajnoki címet.

1984 – Ayrton Senna

Korai felcsillanás Monte-Carlóban

A brazil még a Forma-3-ban versenyzett, amikor a szakértők már arról beszéltek, hogy csak idő kérdése és Senna világbajnok lesz. Annál meglepőbb volt, hogy a dél-amerikai újoncnak 1984-ben, 23 évesen a Toleman-Hart-nál kellett aláírnia, mivel a topcsapatok a tesztek után csak legyintettek. Senna az 1984-es monacói esőfutamon tűnt fel (2. helyet szerzett), majd szerződést kapott a Lotustól. „Az elején mutasd meg neki, hol a helye, különben a fejedre nő” - tanácsolta Rosberg a Lotus akkori első számú pilótájának, de Angelisnek. Az összehasonlításban a római tényleg nagyszerűnek bizonyult, ám Senna útja tovább vezetett felfelé. Első F1-győzelmét Estorilban érte el 1985-ben – olyan időjárási viszonyok között, ahol ma csak biztonsági autó hátulját nézhetné. Senna legemlékezetesebb megmozdulására 1993-ban, Doningtonban került sor, mikor egy kör alatt a negyedik helyről a csúcsra ért – megelőzve Schumachert, Hillt és Prostot! – ez azóta is minden idők egyik legnagyobb Forma-1-es csemegéje. 1990-ben Suzukában bizonyágát adta hihetetlen erejének. Prosttal volt egy rendezetlen számlája, és eldöntötte, hogy a versenyen zárja le az ügyet. Ezt ráadásul 24 órával korábban be is jelentette. 1994-ben, Imolában halálos baleset vetett véget a már háromszoros bajnok további győzelmeket ígérő karrierjének.



1984 – Stefan Bellof

Mix Schumiból és Gilles Villeneuve-ből

Gokartosként annyira uralta cikázó járművét és a konkurenciát, hogy egyszer arra kérte az illetékest: hadd induljon a pole-pozíció helyett az utolsó sorból. Cserébe egyszerűen csak egy izgalmas versenyt ígért. 1981-ben bekerült a Forma-3-ba. Ez év végén egy pohár sörrrel a kezében üldögélt a Nürburgring mellett, s a jövőjét firtató kérdésre a következő választ adta: „Fogalmam sincs, hogyan tovább. Nem látom a következő lépéshez szükséges pénzt.” Willy Maurer emelte őt át a Forma-2-be, ahonnan szintén kiragogyott. Aztán 1984-ben Ken Tyrrell rábízott egy F1-es autót. Gerhard Berger így emlékszik: „Stefan egy nagyság volt – rendkívül gyors és őszinte rémületemre ehhez még extrémén bátor is.” a giesseni eközben a C csoportban is autózott. Egy Silverstone-i futamon szinte elérte a repülési sebességet és alig mutatott lassulási szándékot az eső eleredtével. Mérnöke, a Porchnál megszokott előkelő stílusban rászólt a rádión: „Bellof úr, szabadna felhívunk a figyelmét a tényre, hogy esik?” 1984-ben az esős Monte-Carlóban (Senna mellett) példát mutatott szenzációs tudásából, amikor Tyrrelljével megelőzte többek között René Arnoux Ferrariját. Herbie Blash, Ecclestone régi munkatársa így látja Bellofot: „Schumacher és Gilles Villeneuve keveréke”. Spában, egy hosszú távú sportautó-versenyen, 27 évesen vesztette életét.



1989 – Jean Alesi

Beceneve: „Az Örült”

Alesi 1989-ben Ken Tyrrell felfedezettjeként, hazai pályán, a francia Le Castellet-ben debütált és negyediként épp hogy lemaradt a dobogóról. Ahogy az autót uralta, az valami elképesztő volt, ennek következtében a pilótát azonnal kikiáltották a következő futamok győztesének, sőt potenciális világbajnoknak. Az 1990-es év végén azzal hívta fel magára a figyelmet, hogy egyszerre három érvényes szerződéssel rendelkezett a következő szezonra – a Tyrrell, a Williams és a Ferrari is megállapodott vele, amiért büntetést kapott. Utólag visszatekintve tudható, hogy nagyot hibázott, amikor a Tyrrellt választotta, mert a Williams csúcsformában volt abban az évben. De hát a pilóták attól, hogy a gázt tudják nyomni, a jövőbe még nem látnak. És Alesi nyomta. Kollégái között egyszerűen „az Örült”-ként emlegették, mert nem rettent vissza a hajmeresztő manőverektől. Magny-Coursban például darabokra törte Sauberjét, majd mérnöke kérdésére csak annyit válaszolt: „A kocsi? Ja, az már nem működik.” A sikerek azonban elmaradtak. Néha csak a fejét verhetette a falba, mint például 1993-ban, Monzában, ahol – a győzelemre esélyesként – a boxkiállásnál lefulladt a motorja. Végül is a francia – több mint 1300, vezető pozícióban megtett kilométer után – egy alkalommal tudott győzni: 1995-ben, Montreálban, ahol Schumit Benetton-Renault-ja cserbenhagyta. a közönség kedvence aztán 2001. végén hagyta el a Forma-1-et.



1991 – Michael Schumacher

Aki kapásból bemutatott a bajnoknak

A kerpeni fenomén következetesen egy „Eredmény” nevű dolognak rendelt alá mindent. Menedzsere, Willi Weber mindezt így foglalta össze: „A jóisten egy életcélt adott neki – hogy autóversenyző legyen.” Schumi ötvözte a kivételes tehetséget a feladatra összpontosított száz százalékos koncentrációval. Fiatalon – szakértő segítség nélkül – sokszor a kidőlésig emelte a súlyzókat, ennek később megfizette az árát: fiatal Forma-1-es pilótaként meg kellett operálni a térdét.

A királykategóriába vezető útja nem volt egészen egyenes, mert mindig csak az aktuális kihívásokra fókuszált. A '80-as évek végén nem volt olyan Forma-1-es pilóta, akit felismert volna az utcán, mivel az ilyen jellegű ismeret a szemében szükségtelennek minősült, mint minden, ami nem teszi őt gyorsabbá. 1991-ben Spában debütált Bertrand Gachot Jordan-jében. Hogy mennyire tiszteltlenül állt mindehhez, az már első edzésnapon bizonyosodott, amikor a buszmegálló-síkján felemelt ököllel megfenyegette Alain Prostot, a Ferrari sztárját. „Nem nézett a tükörbe és az utamban állt” – mesélte később, mikor ezért kérdőre vonták. Később hétszer lett világbajnok – egy kis szerencsével és 1999-es lábtörése nélkül ezt a számot talán tízre is emelhetné volna.



1991 – Mika Häkkinen

Jókor került jó helyre

Amikor 1991-ben Phoenixben a Lotus-Judd újoncként megszerezte a szenzációsnak mondható 13. rajtkockát, pimaszságként hatott, mikor barátságosan mosolyogva kijelentette: világbajnok akar lenni. Persze ezt a célját akkori autója kormányánál nem érthette el. Bátor vezetési stílusa azonban felhívta magára a top-csapatok figyelmét, így a finn 1993-ra szerződést kapott a Williamstól. De valami történt. Ha az ember átalussza a jelentkezés határidejét, mint a Williams, nem vehet részt a bajnokságban. Az indulás jogának megszerzéséhez minden csapat beleegyezésére szükség volt. A nagynevű csapat végül is „kegyelemből” elindulhatott. Mindenki rábólintott, egyedül a McLaren főnöke, Ron Dennis kötötte egy feltételhez: „Add nekem Häkkinent és aláírom.” Így került a finn várólistára, mert Dennisnek szerződése volt Ayrton Sennával és Michael Andrettivel. Lévén azonban, hogy az amerikai fiú nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, Häkkinen a helyére lépett. Már az első időmérőn gyorsabb volt, mint csapattársa, Senna. Amikor a brazil ennek titkáról érdeklődött, a skandináv a következő, legendás mondattal válaszolt: „Csak tökösen, Ayrton, tökösen! Bajnoki álmainak megvalósulását először az évszázad végén élhette át, s mindjárt ismételni is tudott.

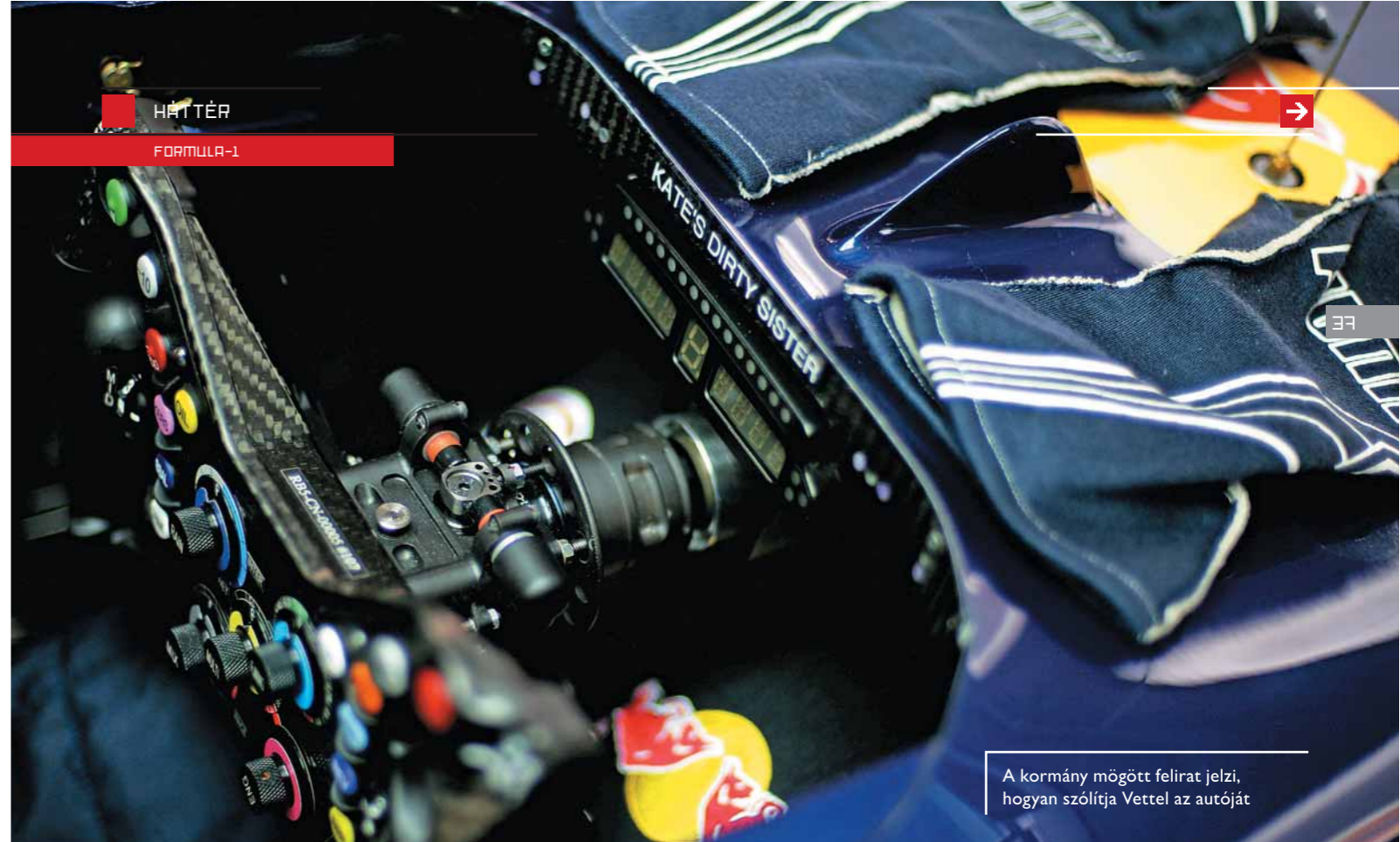


2001 – Juan-Pablo Montoya

Kettő az egyben: zseni és örült

Az új évszázad csillogó színfoltja volt. a GP-sport igazi vérmacsója, ami a támadókedvet és a jármű feletti uralmat illeti. Ugyanakkor a „tanult” ChampCar bajnok a Williams-BMW csapat PR-részlegének utálatát is bírta, mivel a politikai korrektség minden értelemben idegen fogalom volt számára. Az, hogy Montoya szinte hihetetlen tehetségéből csak hét győzelemre és 13 rajtelsőségre futotta, az a fegyelem és az önuralom hiányából fakad. Montoya fejfel ment a falnak, vezetési stílusát a „be” vagy „ki” állapot jellemezte, sokak szerint azonnali pszichológiai ellátásra lett volna szüksége, hogy erejét teljesen ki tudja használni.

Ahogy kikerült a Williams-BMW csapatból, a McLaren kezdte meg a benne meglátott gyémánt készre csiszolását. Ez az ötlet nem nélkülözött minden logikát, de a tűz és víz egyesítése gyerekjátéknak tűnt ahhoz képest, hogy Ron Dennis és a kolumbiai kobold akarát összehangolják. a diszharmonia csúcspontja valószínűleg Montoya teniszserülése volt – a hivatalos közleményben ez szerepelt –, amit egyébként a versenyző minden bizonnyal motorbalesetben szerzett. a történet remekül elszórakoztatta a mezőnyt heteken keresztül. Másfél éven át tartott ez az áldatlan kapcsolat. Ezután jött Montoya indianapolisi ütközése csapattársával, Raikkönennel, majd a munkaadója egyszerűen kidobta Montoyát.



A kormány mögött felirat jelzi, hogyan szólítja Vettel az autóját

MINEK NEVEZZELEK?

Babonák a technikai csúcspontban

A Forma-1 továbbra is a technikai sportok csúcsa, ahol a sikerhez elengedhetetlen a pénz, a technikai tudás, az összeszokottság, a profizmus. Úgy tűnik, ez mégsem minden. A királykategóriához a nagyközönség elől olykor elhallgatott apró mániák, babonának is hozzátartoznak.

ForHas Linia, Hoch2wei



Nem is volt olyan rég, amikor Alex Wurz különböző színű lábbelikkel versenyzett, Christijan Albersnek a páratlan rajtszám volt a mániája. A babonák azonban azóta sem változtak, manapság Kimi Raikkönen a tetoválásaiban, Sebastian Vettel pedig Szent Kristóf érméjében bízik. Alonso egy



gyengén sikerült verseny után lecsereéli kesztyűjét, sisakját, Massa viszont akkor babonásabb, ha a siker küszöbén áll: egy rajtelsőség után ugyanis biztos nem hajlandó megválni szerencsehozó alsóneműjétől...

A legérdekesebb hóbort azonban újabban maga az autó elkeresztelése. A versenyek világában, különösen az angolszászoknál már régóta él ez a szokás, amit mind a versenyzők, mind a szerelők jól ismernek a paddockban. Amikor annak idején Alex Zanardi a Cartban tengette napjait a Chip Ganassi csapatnál, autóján hol a „Champagne”, hol a „Rodney” felirat volt látható. A „Champagne” a versenyre jobban felkészített gépnek

Raikkönen alighanem az F1 legjobban kitétovált versenyzője

járt, utóbbi pedig feleleveníti Rodney King történetét, akit a Los Angeles-i rendőrség vert agyon egy autós üldözés után a '90-es évek elején. Elméletileg tehát a „Rodney” autónak, a tartalékgépnek kellett volna a lassabbnak lennie, Zanardi mégis ezzel érte el leglátványosabb sikereit pl. a Long Beach-i vagy Elkhart Lake-i futamon. És „Rodney-nak” köszönhető az is, hogy az olasz egy szörnyű, 335 km/óránál bekövetkezett betonfalba rohanást túlélt a fontanai oválon. Azt nem tudni, hogy Jenson Button hogy hívja a sikert sikerre halmozó Brawn autóját, de egy fotó felfedte, hogy a királykategória legfelkapottabb üdvöskéje, a már említett „Szent Kristófos” Vettel is megszemélyesíti munkaeszközét. Az persze természetes, hogy a német tehetség koránál fogva inkább a lányokra gondol a keresztelésnél. Tavaly Monzában „Julie” volánjánál ülve szerezte meg élete első F1-es győzelmét, idén azonban már „Kate-nek” nevezte el négykerekűjét... Miután azonban „Kate” csúnyán végezte a Kubicával történt ütközés miatt, Malajziában egy új sasszé állt Vettel rendelkezésére, aminek - persze csak babonából - új név dukált. Így született meg „Kate” testvére, „Kate's Dirty Sister”, amely Kínában meghozta Vettel számára a második diadalt. És amellyel a cél immár a bajnoki cím...



BUTTON BARÁTNŐJE

Jessica Michibata: Modellből pilótabarát

Jenson Button márciusban Melbourne-ben nem csak új csapatával, hanem friss barátnőjével is meglepetést okozott. A modell hölgyet persze már korábban is ismerték, de amióta rendszeres vendég az F1-es paddockban, még nagyobb a felhajtás körülötte.

Hercselyegi Alexa

John Townsend



Jessica Celeste Michibata 1984-ben Fukui-ban, Japánban született, 10 éve költözött Tokióba. A 173 cm magas, egzotikus fotómodell édesanyja japán, apja Argentínában született, félig olasz, félig spanyol származású. Egy nővére és egy húga van, Linda Karen és Patricia Angelica, akik szintén modellként dolgoznak. „Sokszor meglátogattam a nővéremet, akinek ügynöksége van Tokióban, és 12-13 éves lehettem, mikor megkérdeztek, hogy lenne-e kedvem kipróbálni” – mesélt a kezdetekről. Pedig gyerekként a hölgy még teljesen más, eléggé meglepő szakmáról álmódott: „Amikor középiskolás voltam, halottkém akartam lenni. Ez volt a legnagyobb álmom. Mindenki

azt hitte, hogy viccelek, amikor ezt mondtam. Sajnos nem volt időm egyetemre járni, mert már akkor dolgoztam.”

Jessica és Angelica a Peach John férjemenüket forgalmazó cég arcai. Jessica sokat szerepel más férjemenű és fürdőruha hirdetésekben, más



cégekkel is szerződése van, mint például a Lux, Uniqlo, a Reebok, a Samantha Thavasa, az Evian és a Seiko, emellett olyan magazinokban is foglalkoztatják, mint a Glamorous, a Classy, és a VoCE. De a hölgy nem jár örökké különleges öltözékben: ahogyan azt a versenyeken is látni, a kifutón túl általában a kényelmes ruhákat részesíti előnyben. Jessica tinédzser éve alatt állítólag még nem volt igazán sikeres modell. Csak miután 2007-ben szerepelt a tv-ben az Uniqlo ruházati cég reklámjában, akkor lett hazájában egy csapásra híres. Manapság ő az egyik legsikeresebb és legkeresettebb félvér modell a távol-keleti országban. „Nagyon szerencsés vagyok. Nem jönnek fel rám könnyen a kilók, talán a jó



hip-hop banda klipjében is. Nagy film- és mozirajongó, négy éve filmkritikákat is ír egy havi magazinban, a Soupban, és a Cinema Style című műsorban ő mutatta be a hét filmjeit. A modell folyékonyan beszél angolul és gyakran ír a vele történetéről blogjába, sok e-mailet kap, és sokat megtudhatunk róla

▶ „Nem tudom még biztosan, hogy mihez fogok kezdeni a modellkedés után. Szeretnék valami olyat kipróbálni, amit eddig még nem csináltam, talán színészkedni, vagy divattervezéssel foglalkozni.”

génjeim miatt, és ez feltétlenül előnyös a szakmában. Jól meg tudom találni az egyensúlyt az életemben. Például szeretem a csokoládét és a fagyalót, ha pedig van időm, mindig elmegyek edzeni és kocogni” - nyilatkozta. Ami a férjemenűt illeti: „Szeretem az idősebb férfiakat, az okos pasikat, az olyanokat, akik keményen dolgoznak, akárcsak én.” Ami igaz, az igaz, Jessicának kevés ideje marad pihenni. A lány korábban szerepelt egy japán revü műsorban, egy hírmagazinban, valamint két

Myspace adatlapjából is, például azt is, hogy katolikus, nem dohányzik, és hősének Teréz anyát tartja. Nagy rajongója Beyoncének és Christina Aguilera-nak, imádja a hip-hop zenét, és az R&B-t. Van egy saját cd-je is, melynek House Nation Electro a címe. Jenson és a lányt a tél folyamán a londoni Nobu étteremben látták, ahol egy romantikus estét töltöttek el. Másnap Jessica már megírta Facebookjára, hogy nagyon boldog, de ennek az oka még titok, ám az üzenete mellé feltöl-

tött egy képet is, amin Jenson átkarolja őt. Egy barátjuk azt nyilatkozta, hogy még nagyon az elején tartanak a kapcsolatukban, de nagyon jól érzik magukat egymással és kezdik egymást véle-

nyelme szerint is minden tekintetben illik a pilótához: gyönyörű, szexi és nagyon sikeres. A pilóta az idény első versenyére, Ausztráliába már Jessicával érkezett, és a futam után vele ünnepelte meg győzelmét. „Jenson nagyszerű. Úgy gondolom, hogy ő fogja megnyerni a világbajnokságot” - mondta a lány.

FÉLREÉRTÉS

Button mellett F1-es pályafutása alatt már meglehetősen sok lány megfordult, az utolsó téli szünet alatt pedig szinte havonta hozták hírbé színésznőkkel, hírességekkel. A bajnokjelölt azonban komolyan veszi a kapcsolatait, legalább is ezt bizonyítja egy Melbourne-ből kiszivárgott történet. Az idei verseny után ugyanis Jenson az esti ünneplésen – több szemtanú állítása szerint – féltékenysége miatt kiabálni kezdett csapata új szponzorának igazgatójával, a Virgin-főnök Richard Bransonnal. A férfi állítólag nagyon részeg volt, és fölöttölni kezdett Jessicával. Ebből adódott egy kis félreértés, mire Button nagyon dühös lett. Másnapra természetesen már minden rendben volt köztük, Jessica pedig azóta is majdnem minden versenyre elkíséri barátját.



A. Bertolini	26
M. Bartels	26
M. Hezemans	23
A. Kumpen	23
H. Maassen	15
A. Müller	12
J. Ruffier	12
M. Ramos	12
B. Longin	12
G. Moreau	11

FIA-GT

2006 megismétli önmagát! Elsősorban politikai okok miatt ezúttal is elmarad a bajnokság bukarresti futama, és akárcsak három éve, a városi helyszínt a Hungaroringgel cserélik fel Stephan

Ratelék, augusztus 29-30-án. Látványosságból bizonyára nem lesz hiány, ahogy az esőzáttatta oscherslebeni pályán sem volt. A három rajtelső (KplusK-Saleen, AlphanD-Corvette és a po-

le-man Alex Müller) már az első kanyarban összeütközött, a kicsúszásokkal teli versenyen végül a hetedik helyről rajtoló Hezemans-Kumpen páros győzött a Bartels/Bertolini és a teljes

mezőnyön átfurakodó Müller/Ramos páros előtt. A GT2 dobogója a Ferrari (Bruni/Vilander), a Porsche(Edwards/Holzer) és az Aston Martin (Mücke/Makowiecki) révén vált sokszínűvé.

BTCS

Lehet, hogy 1997 FI-es világbajnoka unja magát? Legalábbis erre utal, hogy gondolkodás nélkül ígért mondott P.-I. Cort-hals kérésére. Az ex-WTCC-s belga e-mailben kérte kérte partneréül Villeneuve-t, a belga bajnokság (BTCS) spa-i versenyére. A kanadai utoljára 1991-ben, a macao-i F3-as versenyen találkozott másik csapattársával, Jordi Gene-vel, ennek ellenére ők hárman kiváló alakulatot alkottak, és a 12 órás küzdelem végén csak egy bosszantó váltó-csere fosztotta meg őket a kategória-győzelemtől.

WTCC

A hónapok óta kivonulással fenyegetőző BMW számára kapóra jött Farfus VB-rekordot jelentő kilencedik pole-ja, azonban már a csehországi első futam első kanyarjában lefagyott dr. Theissen arcáról a mosoly. A brazil hirtelen manőverével nem csak Priaulx-t,

V. Müller	66
G. Tarquini	56
A. Farfus	54
J. Müller	41
R. Rydell	38
A. Priaulx	36
R. Huff	32
S. Hernandez	29
J. Gené	24
T. Monteiro	22

hanem két Chevy-t és Gene-t is magával rántotta a kavicságyba. A két körös biztonsági autós szakasz után Zanardi kapta el legjobban a fonalat, az öt üldöző Müller pedig csapatvezetői utasításra fedezte az olasz győzelmét Tarquini előtt. Roberto Ravaglia vasárnap este csapata első kettős győzelmét ünnepelhette a vert

gyári sereg bánatára, hiszen a fiatal Sergio Hernandez a negyedik helyről rajtolva győzött, szemképrázatos csatában megelőzve a privátok közül toronymagasan kiemelkedő Porteirót. Yvan Müller rutinos pontszerzőként őrizte meg vezető helyét a világbajnoki tabellán.



FIA-GT3

GT3-as Európa-bajnokság eddigi hat futamán figyelemre méltóan mutatkozott be Walter Csaba. Az Alpina-BMW magyar versenyzője tapasztalt társa, Claudia Hürtgen oldalán az angliai két futam hetedik és nyolcadik helyét szerezte meg, míg Adrián előbb újabb hetedik hellyel, majd a második futamban egy Audi R8-pilótával folytatott, pályaelhagyásig élesedő kettős párharc élményével gaz-

1. Thomas Accary	35
1. Julien Rodrigues	35
3. Nicolas Armindo	25
3. Frederic Makowiecki	25
3. Cesar Campanico	25
3. Manuel Rodrigues	25
...	
10. Walter Csaba	9
10. Claudia Huertgen	9



dagodott (11. hely). Oscherslebenben a mezőny megúsza az esőt, ám Walter a balszerencse

áldozata lett: az első futam ötödik helye után a győzelemért harcolt a másodikban, ám

az üldöző Christopher Mies (Audi) a célegyenesben kiforgatta alóla a zöld B6-ost.

F3-EUROSZÉRIA

A hockenheimi szezonnyitó első körében az időmérő legjobbjá, Sam Bird két helyet is elvesztett. A rajtnál szemfüles monacói Coletti győzelmét ezután sem ő, sem a második hellyel bemutatkozó Roberto Merhi nem veszélyeztették. Mögöttük a legjobb VW-pilóta Mäki és a tavalyi tabella-harmadik Jules Bianchi érkezett célba, ám ők ketten

sitzringi első futamon az eleinte vezető Bottas apró hibáját kihasználva nyert a finn és Vernay előtt, másnap viszont a Merhit és Bird-öt legyőző Vietoris előtt lendült elsőként a kockás zászló. A sokáig második Bottast kiugrás miatt megbüntették, aki „dühében” két hét múlva megnyerte a Zandvoortba hazatérő F3-Masters-t!



a másnapi futamban már a dobogóért küzdöttek egymással. A francia végül sikerrel tartotta magát, ám a pole-man Musto-ment lerajtoló Vernay elsőségébe – akárcsak a második helyezett Vietorisnak - nem volt beleszólása. Bianchi első idei győzelmére nem kellett sokáig várni: a lau-

J. Bianchi	18
R. Merhi	16
S. Bird	16
J. Vernay	15
C. Vietoris	14
S. Coletti	12
M. Mäki	9
V. Bottas	9
B. Hartley	8
H. Waldschmidt	4
A. Mustonen	1

FORMULA 2



Egy 20 éves kanadainak köszönhetően elég unalmasan indult újtjára Jonathan Palmer, az FIA és a Williams istálló új sorozata. Robert Wickens nemhogy legyőzőre, de még igazi üldözőre sem lett a valenciai első futamon, a másodikban is csak a hazai szurkolók előtt megrészegült, de végül hibázó Soucek jelentett rá némi veszélyt. Brnóban egy rajtbaleset miatt csak a kilencedik hellyel, valamint a leggyorsabb körrel büszkélkedhetett a kanadai titán, a Red Bull jóhírért végül Bortolotti és Aleshin kettős

győzelme mentette meg. Másnap a rajtelső Surtees és Aleshin beragadásának, egy hetes tömegbalesetnek és a vezető de Marco hibájának köszönhetően Andy Soucek neve is felkerült a győztesek listájára.

M. Bortolotti	21
R. Wickens	20
M. Aleshin	16
J. Jousse	16
A. Soucek	15
P. Eng	12
T. de Marco	10
C. Iaconelli	9
E. Piscopo	9
H. Vasiliasukas	7

SEAT LEON EURÓPA-KUPA

A Zsille Motorsport versenyzőivel (Hatvani Bálint és Bárkovic Zoltán) kiegészülve immár hat autót számolt a magyar kontingens a brnói depóban. Michelisz Norbert szakadó esőben megszerzett, immár hatodik pole-ja révén mindvégig vezette a szombati futamot, ám defektje miatt a győzelem Michel Rossi ölébe hullott. Nem járt jobban a többi magyar sem, hiszen a kaotikus futamot egyedül Mendre Róbert vészelte át. Másnap minden magyar jelesre vizsgázott állóképességből – Hatvani kiváló hatodik helyével pedig pontszerzésből is. Michelisz ezúttal



ismét bizonyította, hogy a 13. helyről rajtolva, (egy rajtbaleset miatt) megsérült autójával is képes

a csodára: a dobogó második fokáról integetni a győztes Puyo és Clairet társaságában.

Diego Puyo	22
Massimiliano Pedala	22
Michal Matejovsky	18
Norbert Michelisz	18
Andrea Larini	12
Michael Rossi	12

INDYCAR

Egy héttel az Indy500 után Dixon Milwaukee-ban szerezte meg idei második győzelmét, szemfüles akcióval kijátszva a sokáig élen álló, de egy lekörözés-

gyorsabban dolgoztak csapattársa, Castroneves autóján, így „Spyderman” örömeiben ismét megmászhatta a biztonsági hálót. lowaba már éllövasként érkezett Briscoe, a győzelmet azonban

ismét elhalaszták az orra elől: sorozatban harmadik „ezüstjéért” ezúttal a győztes Franchitti volt a felelős, két körrel későbbre taktikázott utolsó pitstopjának köszönhetően.



nél feltartott Briscoe figyelmét. A tabella élére ugró új-zélandi Texasban már a dobogó harmadik fokáról gratulálhatott az ismét csak második Briscoe-nak: az ausztrál most sem tudta megőrizni vezető helyét, hiszen Penskéék az utolsó „sárga” alatt

R. Briscoe	241
D. Franchitti	238
S. Dixon	226
H. Castroneves	212
D. Patrick	189
D. Wheldon	184
T. Hanaan	162
M. Andretti	159
G. Rahal	145
H. Mutah	142

PORSCHE SZUPERKUPA



Isztambul trópusi hőségében legtöbbször óvatosan bántak a gumikkal: így tett Rast is, aki – idén harmadszor - megelégedett a második hellyel a győztes Bleekemoelen mögött, és a legjobb formáját hozó Janák előtt. A hűvösebb Silverstone-i aszfalton a német nem tudott élni rajtelsőségével, ám a vendég Richard Williams megelőzése után sebtilben a bajnok-aspiráns nyomába eredt. Kettejük izgalmas

küzdelméből ezúttal a holland került ki vesztesen, aki azonban tetemes pontelőnye miatt akár már a Hungaroringen bajnok lehet.

J. Bleekemoelen	120
R. Westbrook	78
P. Huisman	77
R. Rast	76
M. Halliday	69
S. Rosina	64
D. Faulkner	52
J. Janak	45
T. Siedler	44
R. Williams	35

TÚRAKOCSI-EMLEKFUTAM

Május elején a DTM történetének legizgalmasabb korszakát elevenedett meg a Nordschleife aszfaltján. A nyolcvanas évek legendás BMW-i, Mercedesei, Opeljei mellett a korai években bajnoki címet szerző

Volvo 240 és Rover Vitesse is pályára gördültek, egytől egyig kifogástalan „gyári” állapotban! A Nürburgring depójában a hajdani volán-zsenik, Armin Hahne, Harald Grohs, Peter Oberndorfer igyekeztek az au-



togram-gyűjtők kedvében járni, míg a szakértők főleg Jürgen Feucht velőtrázó hangú Ford Mustangja körül legyeskedtek, amely anno a régi hockenheimi pályán 325 km/h-s sebességre volt képes.

LA MANS 24

Már két nappal a 77. alkalommal megrendezett klasszikus verseny előtt felforr a levegő az Audi és a Peugeot boxai között. A „győzelem vagy pusztulás” filozófiáját hirdető franciák Sebring után immár írásban is megóvták a sportautó-építést forradalmasító R15-ös néhány elemét. Az ACO azonban a tiltakozást elutasította, és a Peugeot fellebbezése után az edzéseken már a lóerőkön és a helyes taktika kidolgozásán volt a hangsúly.

A csütörtök éjjel pole-t szerző #8-as francia alakulat, és a #7-es testvérautója közül rajtoló tavalyi nyertes Audi-alakulat (Capello, Kristensen és McNish) eleinte nem tudta tartani Sarrazinék tempóját, később a hátsó felüggesztés cseréje miatt négy kört vesztett. Premat korai ütközése és a benzinpumpa hibája miatt a #3-as Audi szinte csak tesztautóként körözött, míg a harmadik R15-ös Lucas Luhr kezei között szenvedett

óriási balesetet. A balszerencse az oroszokot sem kímélte, hiszen Pedro Lamy a csapat hibájából ütközött a boxutcában a - Treluyer éjszakai horror-balesetéig kiválóan szereplő - Pescarolo-fél 908-assal. Az okozott defekt és a következményeként szétszakadt hátsó futómű miatt a #7-es Peugeot esélytelenül vált a győzelemre, ám az edzés- király Sarrazin/Bourdais/Montagny-triónak is meggyűlt a baja technika ördögével, így

a második hellyel kellett beérniük a kiegyenlített teljesítményét nyújtó Brabham, Gene, Wurz hármas mögött. A dobogós Kristensenék mögött a defekt és kisebb balesetek ellenére legjobb benzinesként bemutatkozó Aston-Lola (Charouz/Mücke/Enge), és az egyetlen túlélő Oracle-AIM (Panis, Lapierre, Ayari) értek célba. Az LMP2-ben az Essex Porsche-ja, a GTI-ben pedig a búcsúzó gyári Corvette-k hozták a papírfomat, a legkisebb kategóriában pedig a teljes stuttgarti armada kihullásával négyes Ferrari-győzelem született.



GP2

Iisztambulban Vitalij Petrov három körig lesből figyelte az élen csatázó Hülkenberget és Filippit, majd faképnél hagyva őket megszerezte idei első győzelmét. A nyolcadikként leintett van der Garde megbüntetése miatt di Grassi örökölte az egy pontot és a másnapi pole-t, a brazil végül sima rajt-cél győzelmet aratott

Villa és Petrov társaságában. A búcsúzó silverstone-i pályán is a brazil himnuszot húzták, ezúttal Valerio tiszteletére, aki a rajtelső Grosjean kakaskodását is túlélvé nyert Grassi és Hülkenberg előtt. Másnap Maldonado kétszer is jelesre vizsgázott rajtolásból: a venezuelai először a rajtnál illant el Zuber mellett, majd a Clos balesete miatti sárga zászlós szakaszt követően az „egy körös

sprintben” is sikerrel védte az első helyét az osztrákkal és Karun Chandhokkal szemben.

R. Grosjean	40
V. Petrov	33
N. Hülkenberg	26
P. Maldonado	26
L. di Grassi	24
J. d'Ambrosio	18
R. Valerio	16
A. Zuber	14
L. Filippi	13
E. Martora	10

FORZA MOTORSPORT 3

A Le Mans-i 24 órás versenyen a győztes Peugeot Sporttal együttműködve jelentette be az Xbox 360, hogy az októberben megjelenő „Forza Motorsport 3” című játékban többek között helyet kap a „Le Mans Le Sarthe” és a „Bugatti” elnevezésű két versenypálya is,

valamint egy olyan játékmód, amelyben egy időben különféle besorolású autók is küzdhetnek egymás ellen. Az új játék élménye nem lenne teljes a legismertebb gyártók legjobb és legvégső-kig tuningolt modelljeinek felvonultatása nélkül, de emiatt nem kell aggódnunk a rajongóknak: az Xbox 360 csapata a rendezvényen ugyanis máris bemutattott

100 olyan autót, amelyek majd helyet kapnak a játékban. (A fejlesztők először építették a szoftverbe a Peugeot Sport 908, az Audi FSI

Champion Racing R8, vagy a Ferrari MOMO Doran Racing F333 SP autóját.)



TÚRÁZÓK

Brno: Egy csodálatos hely

Aki csak egyszer is átélte, mindig visszavágyik, akinek megadtott, hogy másodszor is ott legyen, annak már végképp örök szerelemmé válik. Ez a WTCC.

Magyar Szilvia

WTCC

Örömmel nyugtáztam, hogy a WTCC-ben az elmúlt fél évben semmi nem változott. A rendtelenség még mindig iszonyúan nagy, és az ember csak oda nem megy be, ahová nem akar (főleg pénteken). Szombatra aztán rendet raknak, és elkérik a rajongóktól a pár eurós paddock-jegyüket, de ezen felül még mindig úgy néz ki az egész, mintha egy nagy kemping lenne. Ha ezt Bernie Ecclestone látná, biztos szívrohamot kapna, egy Forma-1-es pilóta pedig ki sem merne lépni a garázsból a rajongók hada miatt. De itt a paddockban járkaló emberek bármikor összefuthatnak a kedvenceikkel, akik szívesen adnak autogramot ott helyben, bárkinek. (Bár Andy Priaulx-nak elnézést kellett kérnie egy úrtól, amiért előbb a melék helyiséget látogatta meg, és csak utána tudott aláírni.)

Itt nem lófrálnak a boxutcában VIP belépővel a nyakukban világhírű sztárok, nincs semmi egyéb reklámfogás, amivel a nézőt kicsábítják a versenyre. Csak maga a verseny, a nagyon nyílt légkör, a roppant színvonalas betét-

futamok és a tény, hogy itt a pilóták vannak a szurkolókért, és nem fordítva. Azt azért valószínűk tartom, hogy a tömeg nem haragudott volna még egy kivetítőért, és – főleg a szép számú külföldi nézősereg – egy angol nyelvű hangosbemondóért. No meg kevesebb esőért! De hát



nem lehet minden tökéletes. Szombaton még csak-csak lehetett közlekedni a paddockban, vasárnapra azonban a tömeg végképp ellepte a „nagy kempinget” a garázsok mögött. Megyek végig a paddockon – megyek, miket is beszélek? Ha lehetne itt normál tempóban haladni! – és a Ladához érek először. Itt még szellősen állnak a szurkolók, de odébb, a Chevrolet-nál, a Seatnál már tömöttebb a sor: hivatalos aláírási idő van, mindenki arra vár. De mi ez az iszonyatos hosszú emberfolyam, mely megrekedni látszott úgy félúton? Kerülném őket, hát akkor látom: ők is autogramra várnak. A BMW-hez! Ez a sor némileg kultúraltabb formát öltött ugyan, mint a monzai úgy fél éve (itt sokáig lehetne értekezni az olasz sorban állási szokásokról), de a hossza még mindig mutatja a német csapat töretlen népszerűségét. Szerinte a lelátón mindenféle zászlók és transzparensok, az egyik a Ladának, a másik Andy



Képalá, képalá, ké Képalá, képalá, ké Képalá, képalá, ké, palá, ké

Priaulx-nak szól, egy harmadikon meg Gabriele Tarquini éltetik. Mindenre van racionális magyarázat, csak egyet nem értek: miért Alessandro Zanardi a rendezvény legnépszerűbb versenyzője? A helyiek úgy szeretik, hogy mozdulni sem tud a rajongástól. És még csak délelőtt van, hol van még az első futam, amit végül megnyert?

A futamok után aztán szivárognak haza az emberek, az utolsó szurkolói busz hatkor megy. (Ha valaki oda vágyik, tudnia kell, hogy csak vasárnap gondoskodnak ilyesmiről a szervezők, pénteken és szombaton a taxi, vagy 10 km séta a megoldás.) A munkások lebontják a „kempinget”, a pálya elcsendesedik, és a nap lenyugszik a fenyőerdők borította hegyek mögött. És ilyenkor látszik, hogy a pálya tömeg és versenyautók nélkül is csodálatos hely. (A futam eredményeiről Motorsport rovatunkban, a 40. oldalon olvashatnak.)

MEZÍTLÁBAS ÖRÖM

Túl a WTCC paddockon, a „nagy kemping” másik felén, a sarkon két magyar csapat bontott sátrat: a Zsille és a Zengő Motorsport. A Seat Leon Eurocup mezőnye így két magyar alakulat hat autóját vonultatta fel. Közülük öt magyar, név szerint: Michelisz Norbert, Kontra György, Mendre Róbert (Zengő), Hatvani Bálint, Bárkovics Zoltán (Zsille) és egy olasz, Andrea Larini (Zengő). Ebből következik, hogy a mezőnynek nagyjából egy ötöde magyarokból áll, és a boxutca magyar szótól volt hangos.

Taknyos volt szombat reggel a pálya, hol csepergett az eső, hol nem. Gondban is voltak a fiúk a gumiválasztással, de aztán Michelisz megnyerte az időmérőt. És a felszáradt délutáni aszfalton csaknem a futamot is. Engem ez a pécsi srác mindig lenyűgöz. Egyszerűen azzal, hogy úgy vezet versenyautót, mintha repülőgépet vezetne! Sajnos azonban nem repülő volt alatta, szüksége lett volna a gumikra végig, de a leintés előtt két körrel defektet kapott. A magyar álmok elszállni látszottak, főleg úgy, hogy a kiesés azt jelentette: Norbi csak a 13. helyről rajtolhat a vasárnapi második futamon. És vasárnap, valahol a világ végén állt egy kék autó a rajtrácson. Mit autó? Repülőgép! Michelisz fantasztikus versenyzéssel a második helyre hozta be! Ha tart a verseny még két kört talán meg is nyeri.

Örültem, hogy boldog magyar embereket láttam, hogy magyar szót hallottam a boxutcaban, és meg tudtam mutatni az én angol barátomnak: ezek a magyar csapatok, és ott áll a mi fiúnk a dobogón! Norbit barátok hada veszi körül, és az én londoni ismerősöm megjegyzi: milyen népszerű srác! Ott áll egy egész tömeg, csupa boldog magyar! Mi az én örömem az övékhez képest? Még csak nem is mezítlás!

OROSZ MEDVE

A WTCC jelenlegi gyári csapatai közül a Lada a legfiatalabb és a legkisebb alakulat, az istálló hivatalos neve „Orosz Medve Motorsport”. Brnóban földrajzilag minden eddiginél közelebb kerültek Kelet-Európához, és azon belül is édes szülőföldjükhez: Oroszországhoz. Mint elmondták, a központjuk még mindig Moszkvában van, merthogy „ez itt orosz nemzeti csapat”. Éppen ezért kíváncsi voltam arra, hogy milyen reményekkel vágnak neki az idei hatodik futamnak - a majdnem hazai pályán.

A három versenyző egyike, Jaap van Lagen (többszörös holland Forma Ford bajnok, de nyert Renault Megane Európakupát, és versenyzett a WSR 3.5-ös szériájában is) elmondta, hogy ő bizakodó, mivel nagyon szereti

ezt a helyszínt: „Kitűnő pálya, különleges atmoszférája van. Remélem, jól megy majd itt, és tiszta versenyt tudunk futni.” Viktor Shapovalov, a csapat tulajdonosa és egyben pilótája így beszélt az autójukról, és a jelenlegi lehetőségeikről: „Büszkék vagyunk arra, hogy mennyit javult az autó sebessége, ami egyértelműen a legutóbbi motorfejlesztésnek köszönhető. Sajnos azonban a várt új sasszé nem érkezett meg erre a futamra, azt majd csak a következő, portugáliai versenyen tudjuk használni.” Bármennyire is joggal büszke fejlődő csapatára Shapovalov, azt el kellett ismernie, hogy még bőven van mit fejleszteni a Lada Priolán, és nagyon keményen kell dolgozniuk, ha utol akarják érni a többieket.

Mi tagadás, a kis híján teljesen orosz alakulat

nem csak a szerény helyezések miatt lóg ki a WTCC világból. Ami a főbb posztokon dolgozó alkalmazottakat illeti, csupán Jaap van Lagen, valamint a sajtófőnök nem orosz. Ezért aztán adódik a kérdés, hogy honnan szerzik be a pilótáikat. Ez csak nekünk nem világos, hiszen Oroszországban éppúgy vannak utánpótlás-nevelő szériák, mint Európa többi országában, csak nemigen hallani róluk. A harmadik autó vezetője, Kirill Ladigyn is több ilyen ifjúsági versenyszériát végigjárt, mire a WTCC-be került. Versenyzett az orosz gokart bajnokságban, megnyerte az orosz Lada Revolution bajnokságot, majd 2008-ban harmadik lett az orosz túraautó bajnokságban. Ezek után szerződtek 2009-re a túraautó világbajnokságba. Jaap van Lagen második éve versenyez a WTCC-ben a Ladával, így hát a fiatal tehetség mellé ő adja a tapasztalatot a csapatban.



Néhanapján már most is előfordul, hogy a Priora felveszi a versenyt a nagyobb gyári csapatok autóival, ám a dinamikus fejlődés további eredményeket hozhat magával, és nem titkoltan ez a csapat célja

THOMPSON IS CSATLAKOZOTT

Lapzártakor érkezett a hír, miszerint a túraautó-ász James Thompson visszatér a WTCC-be, mégpedig a Lada színeiben. A 35 éves angol a csapat-tulajdonost váltja négy verseny erejéig az egyik vezetői ülésben. A versenyző korábban az Alfa Romeo, a SEAT és a Honda csapatát erősítette, 4 győzelem és 12 pódium fűződik a nevéhez. Feladat elsősorban a Portóban debütáló új autó beállítása lesz.



Minőségi autóalkatrészek az élvonalban



START Autó Kft.
1108 Budapest,
Gyömrői út 105.
Iroda telefon: 434-4044
Áruház telefon: 434-4000
Fax: 265-0400
E-mail: mail@startauto.hu
Internet: www.startauto.hu

RAJTRÁCSOK SZÉPE

Nagykövet lett a TW STEEL-es táblatartó lányból

Az AIGP negyedik évadjának zárása után nem csak a versenyzők díjkiosztó gálájára kerítettek sort: a legszebb rajtrács lányt kiválasztó ceremóniát is megszervezték.

TDH

TW Steel, AIGP



A győztes olyan ellenfeleket urasított maga mögé, mint Hollandia, Kína, Malajzia, Ausztrália-Új-Zéland, Dél-Afrika és az Egyesült Királyság legszebbje



A Londonban megtartott gálaesten a portugál Olivia Ortizt találták a legszebbnek a bírák, amelynek asztalánál olyan személyiségek foglaltak helyet, mint a rendezvényt és a győztest 25 000 dollárral szponzoráló TW Steel holland óramárka elnöke, Jordy Cobelens, a modell és divattervező, Caprice Bourett, vagy az egykori legendás csapattulajdonos, Eddie Jordan. A 22 esztendőes gyógytornász lány, aki a pénzen kívül egy évre elnyerte a TW Steel utazó nagykövete címet, illetve egy exkluzív fotózáson is részt vehet, nagyon meglepődött saját győzelmén, hiszen ahogy elmondta, már az is hihetetlen volt számára, hogy a portugál futamon őt választották a legszebbnek.

The Watch Steel, azaz a TW Steel újító és piacvezető a nagyméretű órák forgalmazásának területén. A márka Magyarországon is elérhető (www.twsteel.hu)

TW STEEL – NAGY A LEGNAGYOBBAK KÖZÖTT

A TW STEEL a kezdetek óta teljes mértékben a nagyméretű órák gyártására specializálódott. A gyár filozófiájának tartópillérei: kiemelkedő design és megbízható technológia. A két fém pont a logóban ezt a filozófiát reprezentálja.

A TW STEEL márka rövid idő alatt komoly sikereket ért el a világ vezető nagyméretű órákat gyártó márkáinak körében. A három jól megkülönböztethető kollektív a legjobb Japán és Svájci technológiára építkezve bőséges választékot kínál a modern nők és férfiak számára, hogy megtalálják a személyiségükhöz legjobban illő modellt. Legyen az a Canteen Style, Goliath vagy Grandeur automatic kollektív, tulajdonosa egy TW STEEL órával a csuklóján mindig egy állandó csodálat tárgyát viselheti. Teheti ezt ráadásul minden aggodalom nélkül, minden körülmények között, mivel a TW STEEL órák 2 év gyári garanciával rendelkeznek, minden a gyártásból eredő esetleges hibára nézve.

NYERJEN EGY KARÓRÁT!

Az AFM a márka hazai forgalmazójának felajánlásával játékot hirdet, melynek nyereleménye egy TW Steel karóra. Olvasóinknak nincsen más dolga, mint hogy július 20-ig küldjék be a formula@formula.hu e-mail-címre a választ az alábbi kérdésre: *Melyik nemzet nyerte legutóbb az AIGP szériát?*

A legszerencsésebb megfejtő jutalma egy a képen látható modell lesz!



FORGALMAZÓ

Hayer Kft.

VISZONTELAĐÓK

Goldaviator
Óra és ékszerbolt
1043 Budapest Árpád út 183-185.
STOP-SHOP bevásárló központ
www.goldaviator.hu
Tel.: +36-70-321-9479

POEN Chronometrie
1052 Budapest Régióposta u. 19.
Tel.: +36-1-266-3920
www.poen.hu

Ride on Style
6720 Szeged Plaza
Kossuth Lajos sgt. 119.
Tel.: +36-30-648-0108



KÖNNYEK A SZENTÉLYBEN

Tudósítás a 100 esztendősi indianapolisi pályáról

Hollywoodi forgatókönyvírók nem koreografálhatták volna jobban azt a történetet, amelynek főszerepét egy pár hete még rabruhában, kisírt szemekkel nyilatkozó brazil fiatal ember játssza. A börtönfelszerelést overallra cserélő Helio Castroneves aztán nem sokkal később Amerika legnagyobb versenyén magabiztosan söpri be immáron harmadik Indy 500-as győzelmét. És ismét könnyezik, de ezúttal az örömtől.

Ruszeanov András

Indianapolis Motor Speedway



Kétszáz körös örület, a világ leghíresebb versenypályáján. Az első körtől kezdődően zajlottak az események, akkor Marco Andretti és Mario Moraes fejezte be ideje korán a küzdelmet. A továbbiakban a versenyzők által olyannyira respektált 4-es kanyar szedte „áldozatait”: Ryan Hunter-Reay, az 1986-os bajnok Bobby fia, Graham Rahal, a lábában ép csonttal már nem rendelkező Davey Hamilton, a közönségkedvenc Tony Kanaan, és Nelson Philippe mind-mind a kiesők listáját gyarapították. A balesetek miatt 8 alkalommal jött be a biztonsági autó, legutoljára a 26 körrel a vége előtt, mikor



is a két brazil, Vitor Meira és Raphael Matos ütközött; előbbi egyszerűen leszántotta 150 méteren keresztül a pálya oldalsó betonfalát. Emellett a pitben is akadt látnivaló, 180 fokos pörgés, etanoleső és lángoló versenyautó, amely 15 másodperc elteltével ismét a pályán száguldott (Meira). Igen, az idei, 93. Indy 500 ismét hamisíthatatlanra sikeredett. 150 körig a Chip Ganassi team vitte a prímet, az előző két év győztesei, Dario Franchitti és Scott Dixon felváltva vezettek, de aztán szinte a semmiből, alvó oroszlánként jött Helio Castroneves és az autósportok szentélyében a Penske csapat számára szállította a 15. győzelmet. Főlényére jellemző, hogy a sajtótájékoztatón a 2. Wheldon és itt élete legjobbját autózó Danica Patrick egyöntetűen elismerte, semmi esélyük sem volt a brazillal szemben. Az Indy 500 legeredményesebb hölgyversenyzője még hozzátette: „kedveljük Heliót, nagyon kedves, aranyos srác, a probléma egy vele; piszok nehezen lehet megverni.”



SOHA NE ADD FEL!

Louis Chevrolet* fenti szavai köszöntik az indianapolisi pálya egyik nevezetességének számító Hall of Fame múzeumhoz látogatót. S való igaz, ki itt belép, hagyjon fel minden kétséggel, mert csodában részesül. A 9 ezer négyzetméter alapterületen 75 versenyautó, köztük az első Indy 500 győztes Daráznak csúfolt Marmon, 30 további nyertes gép, egy 48 férőhelyes színházterem, ritkaság-számba menő kollektciók (pl. Rudolf Caracciola tróféagyűjteménye) fogadja a nagyérdeműt. Az év 364 napján nyitva tartó zárandokhelyen korhűen berendezett pit tekinthető meg, valamennyi bajnok arcképével díszített dicsőségstábla és a múzeumi túra végén egy körös buszos pályabéjárás zárja a programot.

* A svájci születésű, de Amerika egyik legnagyobb autógyárának nevét adó úriember négy próbálkozása ellenére soha nem nyert Indy-t (testvére Gaston viszont igen), mégis korszakalkotó és újító az autófejlesztésben. Többek között a felső-szelepezérlés alkalmazása fűződik nevéhez.





A győztes, aki sikerével az első nem amerikai versenyző, akinek háromszor sikerült a 2,5 mérföldes oválkörön nyernie. Diadalának értékét csak emeli, hogy az elmúlt évben kizárólag pályán kívüli történések kapcsán került szóba neve. Adócsalással vádolták, a Miami bíróság bűnösnek mondta ki, majd hosszas eljárást követően idén márciusban tisztázták minden vádpont alól. A világsajtót bejárták a bilincsből nyilatkozó bajnok fotói. Testvére, szurkolói és Roger Penske mindvégig kitartott mellette és Helio meghálalta a bizalmat. Visszatért, és miután megnyerte élete legfontosabb menetét, azt is bebizonyította, immáron harmadszor, hogyan kell nyerni a világ legnehezebb versenypályáján. Könnyekben úszva...

De hogy ne csak a szépséges jelenről, hanem a gyönyörű múltól is essen szó, idézzük fel Mario Andretti elhíresült szavait: „A verseny-

zés vallás, és Indianapolis a mi templomunk!” A legenda 29-szer indult a 2,5 mérföldes (4,02 km) oválpályán, 1965-ben Jim Clark és Parnelli Jones mögött lett harmadik, s 1994-ben ‘Emo’ Fittipaldival fejezte be Indy karrierjét. Láttam nyerni valamennyi négyszeres győztest (A.J. Foyt, Al Unser, Rick Mears), s habár neki csak egyszer sikerült felérnie a csúcsra, de a megszállottság stafétáját máig hordozza egész családja. Az Andrettik története csak egy a sok közül; a versenyzők és maga a pálya „kalandjai” mellett talán ez az egyetlen verseny a világon, ahol mindenkinek megvan a maga Indy 500-as sztorija. Íme a legújabb a sorban.

A futam alatt Bruce James-szel, a pálya biztonsági alkalmazottjával az idejű verseny esélyeit latolgattuk. Az idősebb úr a Pagodának nevezett toronyépület tővében, a győzelmi emelvény előtt végezte munkáját és

rettenetes büszkeséggel újságolta, hogy 61 éve nem hagyott ki egyetlen futamot sem. Életkorát hallva (60 év) kissé zavartan kérdeztem, hogy lehetséges mindez, mire késedelem nélkül érkezett a válasz: „Már az 1948-as Indy-n ott volt édesanyám, az első kanyarnál. Velem együtt, csak én a hasában.” Kezdem érteni a dolgot, és már nem csodálkoztam azon, hogy három versenyző felesége várandósan is elkísérte férjét a 93. Indy 500-ra. Sőt, Alex Lloyd neje a pitben nyilatkozva elárulta, a futam idejére jelezte orvosra a szülést. Ezek után már nem okozott különösebb meglepetést, ahogy Tony George, a pálya tulajdonosa, a legendás Hulman család sarja, a nap 24 órájában járta a pályát. Kiváló házigazdaként, különösebb protokoll nélkül valamennyi fotó és autogram kérésnek eleget tett, mindenkihez volt egy jó szava, mégis szerényen,

INDIANAPOLIS ELSŐ 100 ÉVE

- 1909. augusztus 19. – Louis Schwitzer nyeri az első, pályán rendezett kétkörös autóversenyt
- 1910. június – A Wright testvérek légbemutatóval szórakoztatják a közönséget
- 1913. Megépítik a négyemeletes Pagoda épületet
- 1916. Eddie Rickenbacker és Peter Henderson elsőként visel sisakot az 500-as versenyen
- 1920. A négykörös kvalifikáció forma bevezetése
- 1925. Két nappal a verseny után leég a Pagoda
- 1926. Új Pagoda épül
- 1935. Bevezetik a biztonsági lámpajelzéseket
- 1936. A színezüst Borg-Warner Trófea debütálása
- 1946. Tom Carnegie először közvetít az 500-as versenyről (61 évig megszakítás nélkül ő az Indy 500 „hangja”)
- 1949. A WFBM 6 csatorna 3 kamera segítségével először közvetít a versenyről
- 1955. A kétszeres bajnok, címvédő Bill Vukovich, vezetve a versenyt, halálos balesetet szenved, Először hangzik el a rádióban a híres szlogen: „Hangoljanak a legnagyobb autóversenyre!”
- 1957. Először hangzik el a „Gentlemen, start your engines” kezdetű startfelhívás
- 1958. Pat O'Connor az első körben egy horrorisztikus, 15 kocsi érintő balesetnek esik áldozatul
- 1960. A többszintes főtribün összedől, 2 ember meghal, 40 megsérül
- 1961. A célegyenesre aszfalt kerül, csak a célvonalon marad meg emlékül az úgynevezett Téglassor
- 1964. Eddie Sachs and Dave MacDonald a kigyulladt metanol üzemanyag következtében halálos balesetet szenved. Az első eset, hogy piros zászlóval leállítják a versenyt
- 1966. Negatív rekordot jelentő 7 kocsi fejezi be a futamot
- 1971. A helyi autókereskedő Eldon Palmer nekirohan a Dodge Challenger biztonsági autóval a fotósok tribünjének, 21-en sérülnek meg

- 1972. A hivatalos énekes nem jelenik meg, így Tony Hulman, a pálya akkori tulajdonosa Jim Nabors kéri fel a „Back Home Again in Indiana” dal eléneklésére. Azóta kisebb megszakításokkal is ő a hivatalos énekes
- 1975. Tom Sneva autója berepül a kerítésbe
- 1977. Sneva az első, aki 200 mérföld/óra feletti kört fut
- 1977. Janet Guthrie az első női versenyző, aki kvalifikálja magát az 500-as futamra
- 1986. Borg-Warner Trófeát megnagyobbítják, így további hely jut – 2034-ig – a győzteseknek
- 1995. Roger Penske csapata nem kvalifikálja magát a versenyre
- 1996. A CART csapatok bojkottjára válaszul a pálya tulajdonosa, Tony George a rajtrács 75%-át az Indy Racing League autóknak ajánlja fel. Több nagy név távol marad a futamtól
- 1996. Arie Luyendyk edzésrekordot fut a 237,498 mérföld/óra (kb. 380 km/h) idejével
- 1996. A rajtszó Scott Brayton edzés közben meghal
- 1997. Az első 500-as verseny turbófeltöltők nélkül, hagyományos szívómotorral
- 2000. Átadják az új 13 emeletes Pagoda épületet
- 2003. A 63 éves Mario Andretti félelmetes edzésbalesetet szenved, de sértetlenül száll ki autójából
- 2003. George Bush és Bill Clinton volt elnökök látogatnak ki a futamra
- 2003. Tony Renna meghal tesztelés közben. Ő az Indy utolsó halottja
- 2006. Új időpontra kerül a futam startja: 13 óra
- 2007. Az első Indy 500, ahol 100%-os etanolt használnak a csapatok
- 2007. Michael Andretti 431. körét vezeti az Indy-n, ez minden idők legtöbb vezetett köre olyan versenyzőtől, aki soha nem nyert.

csendesen járt kelt a tömegben. Akárcsak édesanyja, Mari, aki csak az 52 éves (családi) tradíció megőrzése végett engedte magát a középpontba, akkor is a "Ladies and Gentlemen, start your engines!" bejelentés erejéig. Csakúgy, mint Jim Nabors, aki 1972 óta – pár év megszakítással – éneklé a „Back Home Again in Indiana” című versenyt megelőző örökségért. A közvetlenség – a hely és a rendezvény gigantikus jellege ellenére - kézzel tapintható. Bárhova lép az idelátogató, David Letterman show-

man, egy négycsillagos tábornok, vagy Miss Amerika mosolya fogadja, vagy éppen Jody Scheckter, Ferrari világbajnok üdvözlő egy hoárju-val. A versenyzők és csapatok világa sem zárt buborékra emlékeztet, ez alól egyedüli kivétel a futamot megelőző rituáliszerű bevonulása képez. Ebben Chip Ganassiék vitték a prímet, akik teljes „harcidíszben” sétáltak a Gasoline Alley-n keresztül a félelmetes pályára: első sorban Franchitti és elbűvölően szép felesége, Ashley Judd színésznő, középen a csapatfőnök,

jobbán Scott Dixon nejjével. Az aréna, benne a több mint 400 ezer fanatikus szurkolóval felkészült a fogadásukra. Katonai pompa (lévén az USA-ban ez a Memorial, vagyis katonai hősökre való emlékezés hétvégéje), légi show, tűzijáték és száguldás 350 km/h felett a világ legnagyobb egynapos sporteseményén. Ezt látva,



Az utazást támogatta:



elmerenghetünk azon, minő szerencse, hogy 1908 egyik őszi napján Lemon Trotter ingatlan ügynök és Carl Fisher (a pálya üzemeltető cégét alapító egyik) szemfüles módon rálelt a helyiek által csak Pressley farmnak nevezett 240 hektáros birtokra... hogy aztán 1909. március 20-án 250 ezres alaptőke majd 3,2 millió téglakereskedés követve elinduljon útjára az Indianapolis Motor Speedway sztori első száz éve. A következő száz? Nos az már egy másik történet...



MEGLEPETÉSEMBER

Pantano: Csak az FI és az IndyCar érdekel

Az autóversenyzés világában vannak helyzetek, amikor borítékolni lehet a meglepetést, de annak esélye, hogy egy egykori FI-es versenyzőbe, a GP2 aktuális címvédőjébe ütközzön az ember a Hungaroringen a Renault Mégane Kupa egyik indulójaként, igen csekély. Az AFM Giorgio Pantano vendége volt.

Simon István

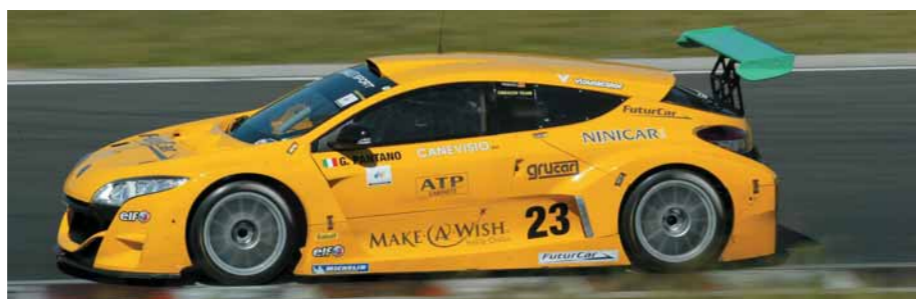
Bence András

Mekkora elégtételt jelentett számodra, amikor tavaly Monzában megnyerted a GP2 bajnoki címét?

Nagyon jó érzés volt végre felérni a csúcsra, mert előtte négy évig hiába próbáltam, mindig adódott valami probléma. Hol az adott csapattal voltak gondok, hol a kocsi nem ment jól, de tavaly a Racing Engineering színeiben végre minden sikerült.

Akkor mégis, mit keresel itt a Hungaroringen, szabadkártyás indulóként a Renault Mégane Kupában?

Miután megnyertem a bajnoki címet, nem maradhattam tovább a GP2-ben. A szabályok előírják, hogy a bajnoknak mennie kell.



Igaz, az is benne van a szabálykönyvben, hogy a bajnoknak lesz helye a következő szezonban a Formula-1-ben, de ez már más lapra tartozik...

Mondhatjuk, hogy a Renault Mégane Kupa egyfajta újrakezdés számodra?

Igen is, meg nem is. Nem volt más lehetőségem a versenyzésre, és hiányzott a megmérettetés, hogy pumpáljon az adrenalin. Az Oregon Team tulajdonosai, Jerry és Giorgio jó barátaim, így amikor meghívtak, örömmel mondtam igent. Egyelőre két futamban gondolkodom, a Hungaroring után Silverstone-ban szeretnék elindulni, csak az érzés kedvéért. A többit meglátjuk, rajtam múlik!

Miután az F-1-ből nem kaptál ajánlatot, felmerült benned, hogy Amerikába menj versenyezni?

Hogyne, felmértem az ottani lehetőségeket is, de nem találtam megfelelőt. De ez nem jelenti azt, hogy lemondtam volna az IndyCarról. Mindig is azt mondtam, hogy ha a Formula-1-ben nem jutok szerephez, akkor az IndyCarban akarok versenyezni. Más sorozat nem érdekel. Az amerikai Le Mans-sorozatban, egy gyári csapatnál elég jól lehet keresni, de ha az ember egyszer otthagyja a formaautókat, utána nehéz visszakerülni.

Majdnem egy teljes évet mentél 2004-ben a Jordannel. Túl korai volt még neked akkor a Formula-1?

Nem hiszem, hogy velem volt a gond, az a kocsi egy rakás sz** volt! Ha ilyen helyzetbe kerülsz, nem tudsz mást tenni, mint amit magyar barátom, Baumgartner Zsolt is átélt a Minardinál: jobb minél előbb kiszállni.

Jut eszembe, ti együtt versenyeztetek Zsolttal az F-3000-ben is. Milyen a viszonyotok?

Nem mondom, hogy rendszeresen hívjuk egymást telefonon, de ha egymásba botlunk valamilyen rendezvényen, mindig örömmel váltunk pár szót. Zsolt jó srác, kedvelem őt.

Most, hogy a Campos nevezését is elfogadták a jövő évre, gondoltál a régi GP2-es kapcsolatok „felmelegítésére” Adrián Camposszal?

Nem szeretnék beszélni erről. Csak annyit mondhatok, hogy a 2007-es szezon után, amikor megszereztem a csapat első győzelmét és a szezon végén harmadik lettem, megmaradt köztünk a baráti viszony. Amikor megtudtam, hogy ők lesznek az egyik új csapat jövőre, nagyon megörültem, mert remek srácok dolgoznak Adriánnál. Ha jól tudom, a kocsit a Dallara fogja építeni, ami – olasz lévén – a legjobb hír a számomra.

Mit gondolsz a Formula-1-et jelenleg megosztó hatalmi harcokról? Maradjon a Ferrari, vagy álljon az ellenszéria élére?

Én azt szeretném, ha a Ferrari maradna, és maradni is fog. A Ferrari nem olyan, mint a Toyota, vagy a BMW, nem szállhat csak úgy ki az FI-ből, egyik napról a másikra. Egy új bajnokság beindítása, felépítése ráadásul tíz évbe is beletelhet. Ez nem lehet a Ferrari érdeke

RENAULT-FIESTA

Ismét óriási érdeklődés övezte a Renault Világszéria küzdelmeinek hungaroringi fellépését. Az ingyenes hétvégére több mint százezer néző látogatott ki, aki izgalmas futamokat és gyönyörű autókat csodálhattak meg a pályán és a kiállítási sátrakban.



BENT VAGYUNK

Talmácsi a királykategóriában folytatja

Csupán két versenynek kellett eltelnie Le Mans után ahhoz, hogy a Talmácsi Gábor szerződésbontása miatti általános rossz hangulat sporttörténeti jelentőségű mámorra alakuljon át.

Budur Gabriella

Faster, Gyártóh

Mugellóban még hazátlanul sétálgatott a korábbi világbajnok a MotoGP depójában, de már érezni lehetett a levegőben, hogy valami nagy dobásra készül pilóta és menedzsere. Persze hivatalosan semmi nem szivároghatott ki. Még Barcelona előtt is síri csend volt, csupán a „varrónők” és a dizájnerek dolgoztak, hiszen a nagy hír bejelentésekor Montmelóban már az új 41-es rajtszámtól elkezdve a versenyruhán keresztül minden kész volt. Kész volt, pedig az indulás egyáltalán nem volt biztos, főleg mivel a királykategóriáról beszéltünk. Sőt

még a nagy nap előtti péntek délelőtt sem. Mindannyian Gábor lakóautójában ültünk és vártuk az előretolt egyszemélyes hadsereg visszatértét a bázisra. Talma menedzsere, Stefano, a katalán hétvége első szabadedzésének kezdete előtt egy órával jelent meg. Potyogtak a könnyei és alig bírta elmesélni, hogy sikerült megállapodni. „Mától Talmácsi Gábor a királykategóriában folytatja a pályafutását.” Jorge Martinez betartotta a szavát és nem állt Gábor útjába, ahogy a MOL is megtette a magáét és főszponzorként állt Talma és a Scot Honda csapat mellé az év hátralévő versenyekre.

„Sok támadást kaptam az utóbbi időben, de azt gondolom, hogy ez még erősebbé tett” – mesélte Stefano Favaro, Talmácsi menedzsere. – „Nem volt túlságosan sok időnk

megoldást találni, de éjt nappallá téve dolgoztunk, hogy Gábor mielőbb újra a pályán lehessen. Szívből köszönöm a MOL-csoportnak, hogy ismét megmutatta nagyságát azzal, hogy teljes mellszélességgel Talma mögé állt. Továbbá köszönöm Gábornak, hogy hitt és továbbra is hisz bennem, köszönöm a menedzsment tagjainak kiváló munkáját és mindenkinek, aki segített.” A pillanat aztán hirtelen átcsapott lázas készülődésbe. A csapat mérnökeinek jó, ha fél órájuk volt Gábort képbe tenni az RCV Honda technikai és elektronikai rejtelmivel. Az edzés előtt Gábor remegő kézzel vette fel a sisakját. Mindenki feszült figyelemmel kísérte első lépéseit a motor felé. Később kiderült, hogy nem csak én, hanem az egész csapat kíváncsi volt arra, hogy a 41-es rajtszámú magyarnak sikerül-e beindítani a MotoGP gépet és kigurulni a boxból. A csapat tulajdonosa, Cirano Mularoni a sikeres elindulást követően csak annyit mondott, hogy pillanatnyilag nincs több kérdése, hiszen

ez a versenyzők többségének nem sikerül elsősre. Amikor később látta a köridőket még szélesebb mosolyra húzta a száját, hiszen Gábor korántsem volt annyival lassabb, mint azt mindenki várta. Rendkívül gyorsan tanult és a versenyt is befejezte becsülettel, körhátrány nélkül, folyamatosan gyorsulva, a hihetetlen kánikula és annak ellenére, hogy szombat reggelre lebetegedett. „Nagyon boldog vagyok, hogy sikeresen túl vagyok a MotoGP debütálásomon. Sok versenyző el sem jut ide, ez egy hatalmas lehetőség számomra. A motorról újabb hasznos információkat gyűjtöttem a huszonöt kör alatt, a holnapi teszten is folytatom a motor minél részletesebb megismerését. Már sok olyan funkcióját tudom használni a gépnek, amit eddig egyetlen motoromon sem kellett figyelmem, de úgy érzem, jól haladok a tanulással. Hihetetlenül fárasztó egy MotoGP futamot teljesíteni, ehhez is hozzá kell szoknom. Nagyon várom, hogy Assenban újra átélhessem ezt a kellemes fáradtságot..”





A bajnokságok állása

MotoGP

1.	Valentino Rossi	Fiat Yamaha Team	106 pont
2.	Jorge Lorenzo	Fiat Yamaha Team	106 pont
3.	Casey Stoner	Ducati Marlboro Team	106 pont
4.	Andrea Dovizioso	Repsol Honda Team	69 pont
5.	Dani Pedrosa	Repsol Honda Team	67 pont
6.	Colin Edwards	Monster Yamaha Tech3	54 pont
7.	Marco Melandri	Hayate Racing Team	50 pont
8.	Loris Capirossi	Rizla Suzuki MotoGP	49 pont
9.	Randy De Puniet	LCR Honda MotoGP	42 pont
10.	Chris Vermeulen	Rizla Suzuki MotoGP	42 pont

250cc

1.	Alvaro Bautista	Mapfre Aspar Team	108 pont
2.	Hiroshi Aoyama	Scot Racing Team 250cc	96 pont
3.	Hector Barbera	Pepe World Team	75 pont
4.	Mattia Pasini	Team Toth Aprilia	64 pont
5.	Marco Simoncelli	Metis Gilera	61 pont
6.	Thomas Luthi	Emmi - Caffè Latte	52 pont
7.	Raffaele De Rosa	Scot Racing Team 250cc	45 pont
8.	Hector Faubel	Valencia CF - Honda SAG	41 pont
9.	Roberto Locatelli	Metis Gilera	36 pont
10.	Jules Cluzel	Matteoni Racing	33 pont

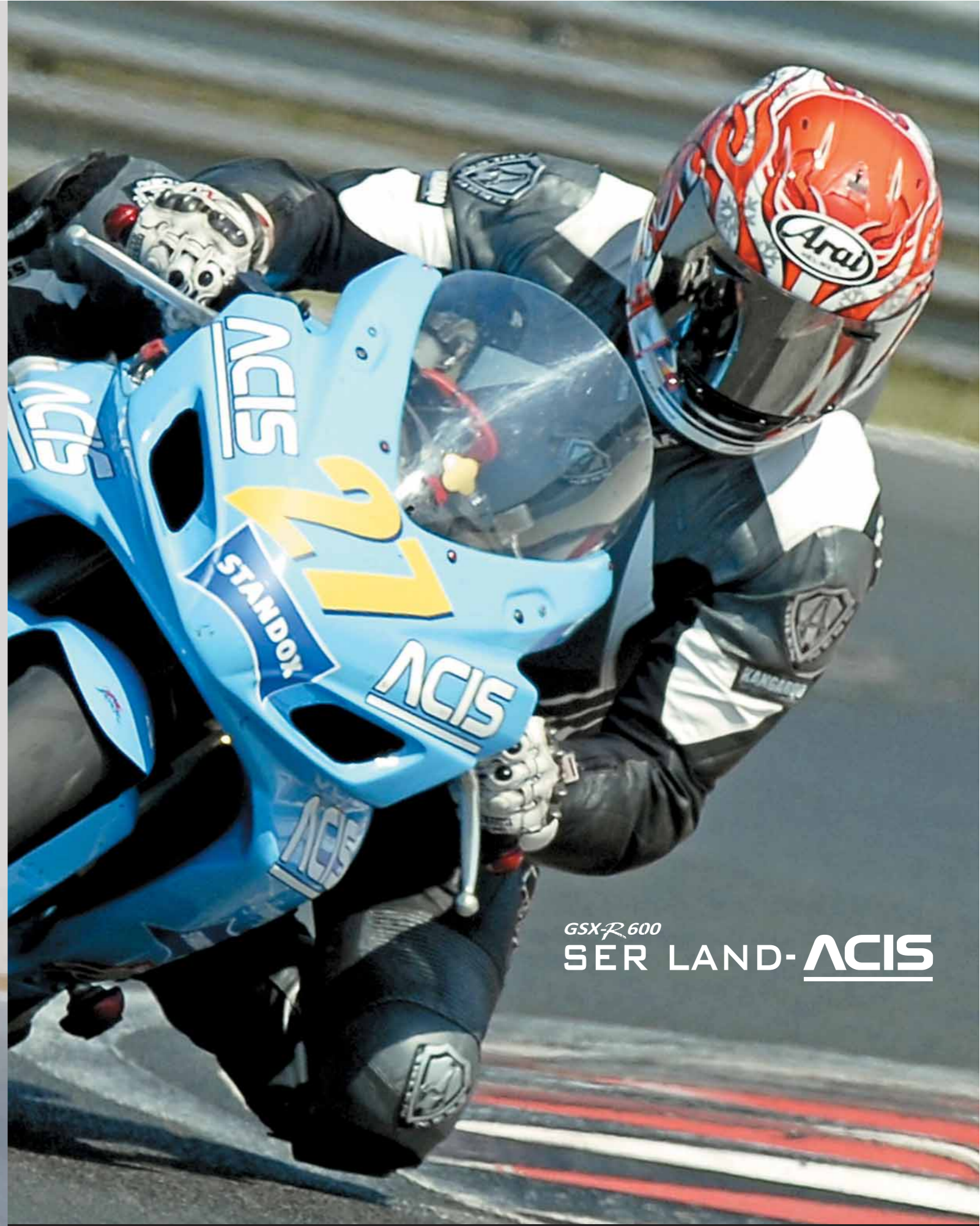
125cc

1.	Julian Simon	Bancaja Aspar Team 125cc	84 pont
2.	Bradley Smith	Bancaja Aspar Team 125cc	82,5 pont
3.	Andrea Iannone	Ongetta Team I.S.P.A.	71,5 pont
4.	Sergio Gadea	Bancaja Aspar Team 125cc	59 pont
5.	Nicolas Terol	Jack & Jones Team	57,5 pont
6.	Marc Marquez	Red Bull KTM Moto Sport	49 pont
7.	Jonas Folger	Ongetta Team I.S.P.A.	45 pont
8.	Sandro Cortese	Ajo Interwetten	45 pont
9.	Pol Espargaro	Derbi Racing Team	44,5 pont
10.	Stefan Bradl	Viessmann Kiefer Racing	34 pont

BARCELONABAN TÖRTÉNT

Nem volt hiány izgalmakban a gyorsasági motoros világbajnokság Katalán Nagydíján. A MotoGP-ben fantasztikus versenyt produkáltak a versenyzők, elsősorban a Yamaha párosa kápráztatta el a közönséget. Lorenzo és Rossi már az első körök után előgött a mezőnytől, a folyamatosan csatázó kettős Stoner és Capirossi követte. A győzelem sorsa csupán az utolsó kanyarban dőlt el, mikor a régi időket idéző párharcból az olasz jött ki győztesen, a kettőt a Ducati menője kísérte fel a pódiumra. Ezzel a pontvadászatban hármas holtverseny jött létre a futam dobogós helyezettei között. A negyed literesek futamát a katalánok kedvence Alvaro Bautista nyerte, igaz az Aspar motorosa szokásához híven elrontotta a rajtot. Az első kör végén még a rajtelső Hector Barbera vezette a mezőnyt, de Alvaro hamarosan átvette a vezetést és meg is őrizte azt a futam leintéséig, győzelmével pedig megszilárdította vezető pozícióját a világbajnoki pontvadászat élén. A nap legnagyobb vesztese kétségtelenül a bajnoki cím védője Marco Simoncelli volt, aki a második helyen haladt, amikor Gilerája megsúszott, és vezetőjét a kavicságyba juttatta (Marco a hiba után a boksztucáig még elvitte a motort). A „megürese-

det” második pozícióért hatalmas harc alakult ki, Barbera hosszú körökön keresztül tartotta azt, de a verseny végére felgyorsuló Aoyamát nem tudta feltartóztatni. A negyedik helyet a Tóth csapat olasz versenyzője Mattia Pasinit szerezte meg. Csapattársa Tóth Imre sajnos nem fejezte be a versenyt, balszerencséjére mindössze két körrel a leintés előtt esett ki. A mezőny másik magyarja, Németh Balázs tizennyolcadikként látta meg a kockás zászlót. Azonban nem a fentiek, hanem a legkisebb kategória okozta a legnagyobb meglepetést Barcelonában. Történt ugyanis, hogy az élen motorozó Julian Simon az utolsó kör megkezdésekor lelassított, és ünnepleni kezdett, a spanyol motoros ugyanis azt hitte, vége a versenynek. A kínos incidens után folytatta a száguldást, majd egy remek hajrával feljött a negyedik helyre. Bakija után a győzelem lannone ölébe pottyant, a második helyet Terol szerezte meg, míg a harmadik pozíció sorsáról a célfotó döntött: Gadea egy ezred másodperccel hamarabb haladt át a célvonalon, mint honfitársa Julian Simon. Aki ugyan látványosan bukta el a győzelmet, de az összetettben átvette a vezetést, miután csapattársa Bradley Smith csak a hetedik pozíciót szerezte meg.



GSX-R 600
SER LAND-ACIS



Waffenorg.hu

NetPincér.hu



WELCOME TO HELL!

Az energiaital a hazai motorsport-élet egyik legnagyobb támogatója

Életük az autó és a motor, az elmondhatatlan és megfogalmazhatatlan vágy, az imádat és izgalom. Nézzük, kik is alkotják a Hell Racing Team csapatát! Minden tudnivaló az „ördögökről”, amit eddig nem mertél megkérdezni...

RALI WRC TEAM

Spitzmüller Csaba, Kazár Miklós
(Mitsubishi Lancer WRC)



Spici Magyarország egyik legnépszerűbb pilótája, aki végigjárta a rali teljes iskoláját. 1986-ban kezdett versenyezni N-es Trabanttal. Pályafutásában nagy áttörést a 2003-as év hozott, amikor egy Mitsubishi-vel megnyerte az N csoportos bajnokságot. 2004-ben minden versenyen győzelmet aratott, ahol rajthoz állt a Mitsubishi-vel, és újra bajnokként zárta az évet. 2005-ben csatlakozott a WRC-s mezőnyhöz, végül nagyon szoros versenyben 3. lett. 2006-ban több autót is kipróbált, mígnem a Veszprém Ralin egy gyári Mitsubishi Lancer WRC-vel állhatott rajthoz, és nyert. 2008-ban magyar bajnok!

Miki navigátorként immár 17 éve állandó szereplője a magyar ralibajnokságnak. Nem csak Spici, hanem ő is végigjárta a ranglétrát, pályafutását a kelet-német csodával, Trabanttal kezdte. 2002-ben már a király kategóriában, WRC-vel versenyzett. Spicinek 2000-től diktálja az itinert: két bronzérem után 2008-ban koronázták meg eddigi szereplésüket a bajnoki elsőséggel. Miki azonban nem csak a „jobb I-ben” profi, hanem pilótaként is kitűnően helyt áll. A Szilveszter Ralit kétszer (2005, 2006) nyerte meg, míg a Mikulás Ralin kategória ezüstöt szerzett 2005-ben.



DRIFT

Varga Tamás
(BMW E30 346is Alpina)



Puci motoron kezdett, de amint életkora engedte, autózni kezdett. Nem az idővel harcolt, az élvezet, a nagy tempójú csúszások és a lát-

vány volt számára a fontos. 2006-ban az első magyar drift versenyen – a sportág hazai indulásakor – egy 325-ös BMW-vel állt rajthoz és majd 50 versenyző között az első helyen végzett. Az évben rendezett más versenyeken is rendre a dobogós volt, így az év végi összesítésben a sportág első országos bajnoka lett. 2007-ben már egy 340 lóerős autóval indult, amellyel a máriapócsi Eb futamon negyedik helyen végzett. Tavaly az ob-n negyedik lett, és több külföldi és hazai bemutatón is elindult. Idén eddig csak

két versenyen tudott rajthoz állni, de nagy reményekkel küzd a bajnokság élmezőnyében. Emellett arra is marad ideje, hogy részt vegyen a „Street Legal Drift” rendezvényen.



RALI N TEAM (Románia)

Szabó Gergő - Köhler Zoltán
(Mitsubishi Lancer Evo IX)



Szabó Gergő - Köhler Zoltán (Mitsubishi Lancer Evo IX) Gergő már több mint 15 éve aktív résztvevője mind a magyar, mind a nemzetközi autó-

sport világának. Első versenyautója Lada 2105-ös volt, ezután pedig a Lanciától a Ford Focus WRC-ig több típusal is kiemelkedő eredményeket ért el. Háromszoros magyar bajnok, sikereit F2-ben VW Golf Kit Carral,



míg az N csoportban Mitsubishi-vel érte el. A külföldön is sokszor rajthoz álló pilóta navigátorával, Köhler Zoltánnal kisebb-nagyobb megszakításokkal több mint tíz éve versenyez. Idén már második éve indulnak a román futamokon, tavaly az év végi második helyet szerezték meg. Idén a Hell Racing Team Románia színeiben autózva az évad felénél vezetnek, a cél a bajnoki cím megszerzése. A hazai rajongók örömeire idén itthon is láthatjuk majd őket: Veszprémben most egy Subaru volánja mögött fognak versenyezni.

RALI A TEAM

Szűj Zsolt, Szőke Tamás
(Mitsubishi Lancer Evo VI, A8)



A 38 éves, közgazdász végzettségű vállalkozó, Zsolt 1992-től licencs autóversenyző. 1995-ben 4. helyezést ért el a ralirossz bajnokságban. Beszél olaszul, an-

golul, spanyolul és németül. Az ORB-ben több típusal (Skoda Felicia Kit-car, Mitsubishi Lancer Evo IX) is indult, és több kategóriában is megfordult. Szőke Tomival 2009-től versenyeznek együtt. Tamás ralirajongóként kezdte. Hosszú éveig



a pályák mellől csodálta a színes és gyors autókat, majd Spicivel és Mikivel is sokszor együtt töltötték a hétvégéket egy-egy tradicionális viadal gyanánt. Két esztendeje már Spici mellett sorolta a kanyarokat a Szilveszter Ralin, tavaly Czel Péternek (Mitsubishi Lancer Evo IX, N csoport) segítkezett. Közben Kazár Mikitől tanulta a szakma csínját-bínját. Civil igazgatói elfoglaltsága mellett a csapat marketing- és PR-tevékenységét, arculatát építi. Promóciókat, sajtótájékoztatókat, bemutatókat tervez és szervez. A Miskolc Ralin szerezte meg első kupáját.

RALIKROSSZ

lfj. Kiss László
(Mitsubishi Lancer Evo VI)



Laci 1988-ban született. 12 évesen, 2000-ben kezdett gokartozni. Több futamot is nyert, egy meghívásos sorozat első

helyén végzett, a felnőtts (ICA) bajnokságban pedig a második helyet szerezte meg. 2006-tól versenyez ralikrosszban. Első évében a Divízió V bajnoka lett. 2007-ben a legnagyobb kategóriára a Divízió I-re váltott, ahol Mitsubishi Lancer Evo VI-osával az első futamán mindjárt a második helyen végzett. 2008-ban megnyerte a bajnokság királykategóriáját. Ugyanebben az évben néhány raliverenyen is rajthoz állt egy Super-1600-as és egy N2-es Suzuki Ignisszel. Ralikrossz

versenyzői pályafutása csúcsát 2009-ben érte el, amikor a nyirádi Ralikrossz Európa-bajnoki futamon egyedül magyar-ként döntőbe jutott.



QUAD TEAM

Kazár Miklós
(KTM 525)

„Hellboy” a Short Track Quad Bajnokságot 2005-ben, 2006-ban és 2008-ban is megnyerte, míg az idén ugyancsak az első helyért harcol. Amibe belekezd, azt teljes intenzitással, teljes odaadással viszi végig, amihez hozzányúl, az arannyá változik. És

ez nem túlzás, hiszen „Hellboy” 2008-ban duplázott. Abszolút bajnoki címet szerzett az Országos Rali Bajnokságban navigátorként és megszerezte harmadik



bajnoki címét a Short Track Quad bajnokságban. A célok, a vágyak 2009-ben is változatlanok. Duplázni – mindkét szakágban, négy keréken.

FORMAAUTÓ (Nagy-Britannia)

Kiss Pál Tamás
(Formula Renault 2.0)

Tamás 1991-ben született. Hét éves korában, 1998-ban kezdett gokarttal versenyezni. A junior kategóriában kétszer lett bajnok, a felnőtt (ICA) kategória bajnokságában a harmadik helyen végzett. A több mint ötven fővel rajtoló német bajnokságban a 11. helyet szerezte meg. 2007-ben kezdett ralikrosszban versenyezni, a divízió V-ös kategóriában első



futamán negyedik, a másodikon harmadik, a harmadikon pedig második lett. 2008-ban már egy Formula Renault 2.0-val állt rajt-hoz a svájci bajnokságban, ahol az év végéig folyamatosan fejlődő eredményt mutatott. A szezonzáró monzai verseny mindkét

futamában az igen előkelő hetedik helyezést érte el. Több magyar bajnoki futamon is indult, amelyek közül az egyiket megnyerte. Az idén még tovább lépett és az egyik legerősebb bajnokságba, a Brit Formula Renault 2.0-ban áll rajt-hoz. A Donington Park-i futamon sikerült megismételnie eddigi legjobb eredményét, a hetedik helyezést. A brit bajnokságban az egyik legígéretesebb újoncnak tartják.



Jetski



HELL-es versenygépeket már nem csak a murván és az aszfalton, hanem a vízben is láthatunk: a hazai jetski bajnokságban stock és superstock kategóriában Puskás Zoltán, többszörös magyar bajnok szeli a habokat piros-fekete színekben.

FerrariChallenge

Spici 2009-ben egy Ferrari F430-as volánja mögött egy másik szakágban is debütált. Márciusban a Ferrari Challenge Europe sorozatának I.



fordulóijában, Monzában – abszolút újoncként - kétszer is felállhatott a dobogó legmagasabb fokára.

Irány



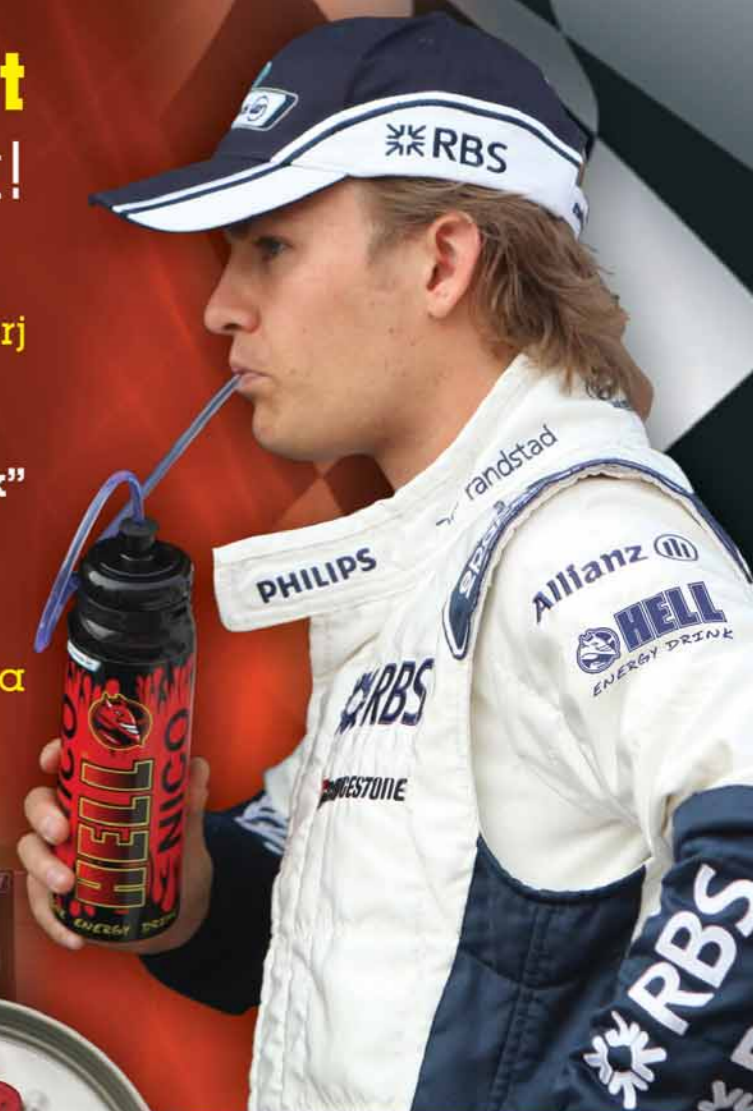
Forma 1

Nyerj **3 db VIP utat** a monzai futamra!

Küldj be **10 db F1-es nyitófület** és nyerj **3 db VIP utat** a monzai futamra!

Beküldési cím: **“Hell Nyereményjáték”**
3501 Miskolc, Pf. 177

A játék részleteiről tájékozódhatsz a www.hellenergy.hu weboldalon.



HELL
ENERGY DRINK



HELL RACING TEAM

GALÉRIA

EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY



AUTÓ

Név: BMW E30 346is Alpina (Szörny)
Gyártási év: 2007 (építési év)
Teljesítmény: kb. 340 LE
Csapat: Hell Racing Team
Pilóta: Varga Tamás (Puci)

LÁNY

Név: Csordás Anikó
Kor: 25
Lakhely: Győr
Foglalkozás: modell

Fotó: Vámosi-Nagy Gergely (Sajtófoto)



T+
TISSOT
SWISS WATCHES SINCE 1853



Official Timekeeper
motoGP



More than a watch

Tissot, Innovators by Tradition.

**TISSOT T-RACE MotoGP
LIMITÁLT SZÉRIA**

www.tissot.ch

Btech

Forgalmazó üzletek:

BL ÓRASZALONOK BUDAPEST Mammut I., Aréna Plaza K09 órasziget - BUDAÖRS Auchan
DUNAKESZI Auchan - SOROKSÁR Auchan - DEBRECEN Fórum Bevásárlóközpont - GYŐR Árkád - SOLYMÁR Auchan
ROYAL TIME ÓRASZAKÜZLET BUDAPEST Pólus Center - **ÚJVILÁG ÓRA ÉKSZER** BUDAPEST Europark
IDŐZÓNA ÓRASZALON SZEGED
www.oraszalon.hu

BL
ÓRASZALON



Junior Team másik tagja, Conrad Rautenbach kénytelen beérni az ötödik helyel. Néhány perccel az éllovasok mögött Khalid Al-Qassimi büszkén kormányozta célba autóját a hatodik helyen, ezzel első világbajnoki pontjait szerezte meg. A hetedik hely Mads Östberggé lett, a nyolcadik helyen pedig egy helyi hős, Lambros Athanassoulas ért célba egy Skoda Fabiával. A Ford kettős dobogós helyezéssel 15 pontnyira zárkózott fel az éllovas Citroën-hez. Loeb nulla pontjával közel engedte magához Hirvont, hiszen a finn pilóta öt ralival a szezon vége előtt csak nyolc ponttal van lemaradva a világbajnok mögött az egyéni ponttáblán.

MEGINT A FORD

Hirvonen nyerte az Akropolisz Ralit

Olaszország után a görög fellépés is katasztrófálisra sikeredett a Citroën számára. Míg a Szardínia Ralin legalább pontszerző helyen ért célba a francia csapat sztárpilótája, addig Görögországban Loeb és Sordo is kiesett. Az Akropolisz Rali győztese így Hirvonen lett, aki így az egyéni világbajnoki cím közelségébe került.

Amber PR



A győztes személye persze azért valójában nem olyan nagy meglepetés, hiszen ez a futam eddig is inkább a Fordnak fektet, mint a Citroënnek. Bár a második helyen a Junior csapatának tagja, Sebastien Ogier ért célba, a bronzérmes pozícióban egy kék oválost, a Szardínia Rali győztesét, Jari-Matti Latvalát üdvözölhettük.

„A rajtjánál tényleg nagyon nehéznek nézett ki a verseny, de végül rendben volt minden. Ez egy tökéletes hétvége volt! Okosan vezetünk hibák és defektek nélkül. A rali előtt gon-

doltuk, hogy ha gondok nélkül megyünk, akkor minden rendben lesz. Újra harcba állunk a világbajnoki címért, s az időzítés nem is lehetett volna jobb!” – nyilatkozta lelkesen Hirvonen. S hogy mi történt a Citroënnel? Épphogy felocsúdott a Szardínián történektől a francia csapat, a rémálom Görögországban is folytatódott. Loeb győzelmi sorozata akkor megszakadt, s úgy tűnik, egy ideig eltart, mire ki tud keveredni mostani rossz formájából. Nagy elánnal vágott neki a csapat az Akropolisz Ralinak, bár tudta, hogy ez a Ford te-

repe. Azt azonban még legrosszabb álmában sem gondolta volna, hogy már a második nap búcsúzhat csapattársával együtt.

„A kellenél egy kicsit gyorsabban vettem be egy jobbos kanyart. Ugyan bekanyarodtunk, de már nem voltunk az ideális íven a következő baloshoz. Egy sziklának csapódtunk, amely letörte az autó kerekét és a kocsit többszörös megpördülését követően az út másik oldalán álltunk meg” – mesélte a címvédő világbajnok. Dani Sordo sem járt szerencsésebben, ő is egy sziklának csapódott, amely nem volt benne az itinerjében. Ő a szuperrali szabályozásnak megfelelően azért legalább folytathatta a ralit, de csak versenyen kívül vezethetett.

A Citroën becsületét a junior csapatánál versenyző Sebastien Ogier mentette meg, hiszen második helyezéssel életében először állhatott fel a világbajnokság dobogójára. A dobogósok mögött aztán csupa szokatlan nevet láthatunk az eredménylistán. Mindjárt negyediként itt van Federico Villagra, aki kemény csatát vívott ezért a helyért, de végül nyert, így a Citroën



Végeredmény

1. M Hirvonen	Ford Focus	4:09:42,5
2. S Ogier	Citroën C4	4:10:55,4
3. J-M Latvala	Ford Focus	4:11:27,5
4. F Villagra	Ford Focus	4:13:30,8
5. C Rautenbach	Citroën C4	4:13:42,3
6. K Al-Qassimi	Ford Focus	4:16:46,8
7. M Östberg	Subaru Impreza	4:22:07,4
8. L Athanassoulas	Skoda Fabia	4:22:30,1

A vb állása

Piloták	
1. S Loeb	55 pont
2. M Hirvonen	48 pont
3. D Sordo	31 pont
4. J-M Latvala	25 pont
5. H Solberg	21 pont
6. P Solberg	20 pont
7. M Wilson	15 pont
8. F Villagra	14 pont

Konstruktőrök	
1. Citroën	94 pont
2. Ford	79 pont
3. Stobart	49 pont
4. Citroën Junior Rally Team	24 pont
5. Munchi's Ford	18 pont

Maxximális töltet

1 liter



www.interwest2000.hu

www.maxxenergy.hu

CHECCO

Pierfrancesco Zanchi, az Aimont Racing Team tulajdonosa

A Subaru Rally Team Hungary sikereinek egyik kovácsa a bajnokesélyes kocsit tulajdonosa és bérbeadója, az olasz Aimont Racing Team tulajdonosa. Pierfrancesco Zanchi – becenevén Checco – nemrégiben elmondta az AFM-nek, szerinte mitől jó egy istálló.

TDH

SRTH



Mi a véleményed a csapatról?

A SRTH nagyszerű istálló, mert profikból áll. Három verseny alatt megismertem minden egyes elemét az alakulatnak, és mindenkiben látom a szenvedélyt, az eltökéltséget, az akarást. Nagyon fontos, hogy a team élén is

megfelelő ember áll, Kajcsa Zsolt nagyon jól irányítja a kollégáit, mindenre odafigyel, így sikerül a csapatot egységben és vidámságban összetartani.

Norbiról mit gondolsz?

Ő kezdetektől szimpatikus volt. Őszinte, nagyon intelligens és egyértelműen a prototípusa egy olyan pilótának, amilyet minden csapat szeretne. Meghallgatja, amit javasolnak neki és meg is valósítja ezeket a gyakorlatban. Az egyetlen dolog, amit sajnállok, hogy a nyelvi különbségek miatt nem tudunk közvetlenül kommunikálni egymással, de bízom benne, hogy előbb vagy utóbb ez is megoldódik.



Hogyan látod a magyar bajnokságot?

Őszintén szólva a magyar bajnokságban jóval nagyobb a verseny, mint ahogy azt korábban gondoltam. Van jó néhány WRC, amelyek a győzelemért küzdenek, és amelyeket tehetséges pilóták vezetnek. Elnézve azt, hogy mennyi induló van az egyes versenyeken, ez egy megerősítése annak, hogy milyen fontos ez a sport ebben az országban.

Milyen a két csapat közötti kapcsolat?

Éppen olyan, amely szükséges a végső cél eléréséhez. Versenyről versenyre egyre jobban összekapcsolódunk, ami nagyon pozitív. A végső feladat az, hogy az istállók egy egységgé tudjanak válni, de ez természetesen nem egyszerű, elsősorban a nyelvi különbségek miatt. Azonban biztos vagyok benne, ahogy haladunk előre, úgy olvad majd össze a két alakulat egy egészé.

Nem kevésbé fontos kérdés: hogy érzed magad Magyarországon, ha ideutazol?

Korábban még nem jártam itt, de több szempontból is igen érdekesnek találom. Az emberek, legalábbis, akiket eddig megismertem, rendkívüliek, a hangulat a versenyek alatt nagyon vidám.

BELGA KALAND

Ypres Rali: Nem jött ki a lépés, de így is megérte

Sok tapasztalattal és élménnyel zárta Vizin Laci bácsi és Zsiros Gábor pályafutásuk első IRC-futamát.

Mihályi Csaba



Az Ypres Rali volt Vizin Laci bácsi számára az idénre tervezett három IRC-futam közül az első. Aki már járt a belga pályákon, azzal bízta a magyar csapatot, hogy elsőre ne várjanak nagy eredményt. Laci bácsi ennek ellenére ugyanolyan komolyan készült rá, mint bármelyik versenyére, és a célja most sem volt más, mint hogy nyerjen.

Erre meg is volt egyébként minden esélye. A verseny előtti utolsó pillanatban ugyanis kiderült, hogy a Honda mégiscsak regisztrálta magát az IRC-re, így a magyar páros IRC-pontokat is szerezhettek volna a két-kerekes kupában. A shake downon pedig egy tizeden belül volt az első három autó, amiben Laci bácsi Civic-je is szerepelt. A Honda regisztrációjának még egy nagy előnye volt. Az autót fejlesztő olasz JAS Motorsport két mérnököt és egy komplett kamionnyi alkatrészt küldött a versenyre. A mérnök, amolyan látnok módjára már

a teszten kiszúrta, hogy nem jó a magyar Honda fékhűtése, amit szerencsére még a rajt előtt sikerült orvosolni, különben a harminc kilométer feletti pályák végére biztosan nem maradt volna betét a keréken. A verseny nehézségét jelzi, hogy az egyik legnagyobb esélyes, Francois Duval az első gyorsaságin csúszott le az útról, és hogy az

Nagy tervekkel indult a futamra Vizin Laci bácsi és Zsiros Gábor, de egy baleset és a technikai gondok megakadályozták őket abban, hogy komolyabb tapasztalatokat gyűjthessenek



IRC bajnoki címvédője Nicolas Vouilloz is ugyanitt spejzolt be egy defekttel. De a Vizin-Zsiros páros sem jár sokkal jobban. Az első gyorsaságin levágtak egy kanyart, ami az Ypres Ralin nem különösebben meglepő. Ám belsőíven a gazban egy betonszegély húzódott meg, ami kiszakította a Honda jobb első kerekét. Először csak azt hitték, hogy defeket, a gyors végén kicserélték, sőt a következő pályán is végigmentek. Ekkor a nézők már fogták a fejüket, és integettek, hogy ne menjenek tovább. A felnyíló csak a küllők maradtak, azok is elég rendesen elkoportatva, így aztán a szervizparkig nem jutottak el. A szerelők egész éjszaka dolgoztak az autón, a meglehetősen későn fekvő belga szurkolók pedig még hajnal négykor is figyelték a Budai Team munkáját a szervizparkban. Az autó másnap reggelre elkészült, komplett futómű és váltócserevel. Ám a szuperralival újra indult páros ezúttal sem jutott messzire, ugyanis az első gyorsaságin eltört a féltengelyük. Bár mérvadó eredményt nem tudtak autózni egyetlen gyorsaságin sem, a verseny végén sem volt letörve a csapat. Sőt, még nagyobb lelkesedéssel kezdtek készülni a következő versenyükre, a Barum Ralira.





TALPRA ÁLLTAK

Baksay-Szabó Ádám Veszprémben bizonyítana

A fiatal generáció egyik Mitsubishis képviselője, a Baksay-Szabó Ádám és Ranga Péter alkotta duó. A kettős néhány év Suzukizás után döntött a nagyobb kategória mellett. A második idénye a Start Autó Eger Ralival nagyon jól kezdődött, a folytatás azonban már nem volt ennyire „rózsás”...

Papp Zsuzsa

Bence András

Hogyan értékeled az idényt?

Sajnos azzal, hogy két verseny nem tudtam teljesíteni, nem vagyok túl boldog. Pedig egész jól indult az idény: a Start autó Eger Ralit jó pontszerző helyen zártuk. A következő futamon pedig, rögtön az elején buktunk egy hatalmasat. Egy levágós balos kanyarban, komoly tempónál csúsztunk le az útról. Elkezdtünk pörögni, majd körülbelül 100 méteres csúszás után fejtetőn álltunk meg... Számomra ez volt az első ilyen komoly esés! A Salgó Rali szűk három hétre következett Miskolc után, így az autó nem lett készen.

Közben a mitfarer ülésben változott a felállítás, hacsak egy időre is, de Peti helyét Géczy Tamás vette át. Iskolai elfoglaltságai miatt egy ideig csak otthonról követte az eseményeket. Tomi nem új a számomra egy veszprémi viadalon diktálta már nekem az itinert. Két hónapos pihenő után, izgatottan várjuk már a folytatást. A kocsis és a csapat remek, már csak magamat kell egy kicsit összeszednem és minden rendben lesz.

A miskolci malőr emlékezetes maradt a számodra vagy már elfelejtetted?



Egy fotó, amelyet a versenyzők általában nem kerestek be, és nem helyeznek a trófeáik közé: Ádám miskolci bukása után nem a legszebb arcát mutatta az autója

Emlékek emlék marad, de szerencsére nem hagyott bennem mély nyomokat. Sokat tanultam belőle, amin egyszer át kell esni. Szerencsére semmi bajunk nem lett, és ez a lényeg. Tanulságos volt, ezek után még nagyobb hangsúlyt fogok fektetni a felkészülésre és a tesztre.

Milyen érzésekkel vágsz neki a veszprémi viadalnak?

Veszprém az egyik kedvenc versenyem, nagyon szeretem. Ezen tettem először próbára magam, az első versenyem helyszíne. Azóta pedig, majdnem minden Veszprém és Mikulás Ralin ott vagyok.

A pályák vonalvezetése évről-évre változik, jónak tartom őket. A technikás és tempós részek váltakoznak benne, mindez ugratókkal fűszerezve.

Murva vagy aszfalt? Számodra melyik a jobb?

A murva az abszolút favorit. Egyenlőre még sokkal gyorsabb vagyok murván, mint aszfalton, bár ez nem mindig látszódik az eredményeken. Sokkal gyorsabban és biztonságosabban tudok rajta menni, ráadásul többet lehet rajta hibázni és improvizálni.

Максимальс fordulaton!



250 ml

INTERWEST
ital nagykereskedés

www.interwest2000.hu

www.maxxenergy.hu



KOMLÓI KÜZDELEM

Rutin Baranya Kupa: Nagy csata a Mecsekben

A rali 2 mezőnye idén először lépett fel az első osztály nélkül, a bajnokság negyedik fordulójában háromszor három gyorsasági szakaszon zajlott a verseny a tavalyról már ismerős szakaszokon.

Wéber Hata

Pál Emese Műe

A komlói futamon a rendező – a versenyzők és a nézők nagy öröme – idén is kiegészítette a programot a prologgal, amelyet a Mitsubishi uraltak. A szombati bemutatkozáson a legjobb Borbás Szabolcs lett, legfőbb riválisát, Medvecz Pétert utasította maga mögé, a harmadik időt pedig Vavika Tibor szerezte meg.

Az igazi megmérettetés azonban csak vasárnap kezdődött. Az N, A csoportban az első három gyorsasági szakaszt követően Kondor állt a legjobban, a második helyet Harsányi

szerezte meg 10,1 másodperc lemaradással, harmadikként pedig Guzi érkezett 13,1 másodperc hátránnyal. Kondor annak ellenére remekelt a futam elején, hogy a fékkel továbbra is küszködtek. Harsányi a harmadik gyorsan bizonyult a leggyorsabbnak, bár a kezdet náluk sem volt zökkenőmentes, a napot egy defekttel indították. Szerencse a szerencsétlenségben, hogy még a szervizparkban észrevették, így ki tudták cserélni. Guziék sem úszták meg technikai malőr nélkül az első kört, a két első lengéscsillapítójuk tönkrement és a javítás miatt még két perc késést is begyűjtöttek.

A második körben az abszolút sorrendben nem történt változás a dobogós helyeken, Kondor, Harsányi és Guzi volt a legjobb három, viszont ezúttal kétszer Harsányi, míg



Kondor egyszer nyert. Ezzel a cliós páros a harmadik gyors végére begyűjtött 10,1 másodperces hátrányt 3,2-re csökkentette. A harmadik helyen továbbra is Guzi állt, megelőzve Szecsődöt, Kádárt és Tóthot.

A Rutin Baranya Kupa utolsó körére tartogattak még meglepetést a versenyzők, Harsányi a hetedik gyorsasági szakaszt követően átvette a vezetést, miután 5 másodperccel ment jobb időt riválisánál. Ezután Kondor megnyerte a nyolcadik gyorsasági szakaszt, ám nem tudott olyan előnyt szerezni, amivel újra az élre állhatott volna, így a végén a második hellyel vigasztalódott. A dobogó legalsó fokára Guzi léphetett fel, aki az utolsó gyorsasági szakaszon visszavet a tempóból és csupán a hetedik helyet szerezte meg. Az F csoportban a Mitsubishi foglalták el az első három helyet, sorrendben Medvecz, Borbás és Vavika érkezett a célba. Medvecz mindvégig maga mögött tudta tartani legfőbb riválisát, a végére 17,1 másodperc előnyt autózott össze. A csoport harmadik helyét – szintén Mitsubishi-val – Vavika szerezte meg, örömük így lett teljes, hiszen a verseny előtt a legfontosabb feladatnak a célba érést



A futam szakaszai – Alsómocsolád, Remeterét és Zobák – jó tesztelhetőséget is biztosítottak a másfél hónap múlva esedékes Mecsek Ralira, de versenyt a 40 elrajtoló párosból végül csak 27-en tudták befejezni



tűzték ki, mert idén még egyetlen versenyt sem tudtak befejezni. A gyorsasági szakaszok győzelmén mindhárman osztoztak, Medvecz ötször, Borbás háromszor, míg Vavika egyszer bizonyult a legjobbnak. Utóbbi ezzel egy gyors erejéig az abszolút második helyet is átvette Borbástól.

A meghívásos mezőnyben Hideg az első gyorsasági szakasztól az élen állt, mögötte Perge és Notheisz ért célba a második

és harmadik helyen. Notheisz a második helynek egy korai rajt miatt inthetett búcsút, amiért 1 perc büntetést kapott. Ollé már a második gyorsasági szakaszra sem jutott el, az első rajt után néhány méterrel az árokban kötött ki. A csoport másik kiesője, Kovács műszaki hiba miatt a második gyors rajtjában rostokolt egy ideig, de orvosolták a problémát, így folytathatták a versenyt, de a futam kétharmada után végleg kiállni kényszerültek.



Végeredmény

N, A csoport

1. Harsányi Zsolt - Csurja János (Renault Clio RS)
2. Kondor Lajos - Dara Róbert (Peugeot 106)
3. Guzi János - Zsili Márton (Peugeot 106 S16)

F csoport

1. Medvecz Péter - Medvecz Péterné (Mitsubishi Lancer Evo VI, F3)
2. Borbás Szabolcs - Borbás Attila (Mitsubishi Lancer Evo VII, F3)
3. Vavika Tibor - Baumhagl Kornél (Mitsubishi Lancer Evo VIII, F3)

M csoport

1. Hideg Krisztián - Kerék István (Mitsubishi Lancer Evo VI)
2. Perge György - Kirnbauer Ernő (Mitsubishi Lancer Evo VI)
3. Notheisz Attila - Elek Zoltán (Subaru Impreza WRX Sti)

A bajnokság állása

Abszolút

- | | | |
|----------------------------------|--------------------|---------|
| 1. Harsányi Zsolt - Csurja János | (Renault Clio RS) | 67 pont |
| 2. Kondor Lajos - Dara Róbert | (Peugeot 106) | 63 pont |
| 3. Hegedűs Attila - Varga Gábor | (Lada 2107) | 37 pont |
| 4. Órai Balázs - Vrezgő Balázs | (Suzuki Swift GTI) | 27 pont |
| 5. Monostori Ákos - Bacsa Gábor | (Honda Civic) | 22 pont |

F csoport

- | | | |
|--|------------------------------|---------|
| 1. Borbás Szabolcs - Borbás Attila | (Mitsubishi Lancer Evo VII.) | 34 pont |
| 2. Medvecz Péter - Medvecz Péterné | (Mitsubishi Lancer Evo VI.) | 22 pont |
| 3. Váradi „Mercis” Gyuri - Laboncz/Laboncz | (Mercedes 230E) | 20 pont |
| 4. Mózer Attila - Szilágyi Sándor | (Subaru Impreza N12) | 17 pont |
| 5. Rafael Tamás - Szabó Balázs | (BMW 318) | 10 pont |



ZIVATAR ÉS NAPSÜTÉS

G-Pack Kupa, Pannónia-Ring

Bár a gyorsasági bajnokságban a nyár közepén még csak a második versenyhétvégét futották, a futamoknak helyet adó nyugati-magyarországi pályán izgalmakban így sem volt hiány.

TDR

Ember Ferenc, Racingbabes

A nagy túraautók harmadik futamán például mindjárt új győztest köszönthettünk, a versenyzőt és a márkát tekintve is. Történt ugyanis, hogy Horváth Zsolt Ferrari F430-asával az ötödik körben megelőzte Herter Gusztáv Mitsubishijét, majd erejét jól beosztva megszerezte élete első futamgyőzelmét. Herter a második helyen zárt, a harmadik helyre pedig Wéber Gábor érkezett be a Seat Leon Kupából. A nagytúra értékelés bronzosa Perényi Zoltán lett, aki a vegyes mezőnyben az utolsó helyről rajtolt végül negyedikként zárta a versenyt. Vizin Tamás, szintén Seattal lett az ötödik, Kavecz István pedig leszakadt kipufogós BMW-jével botorkált be a hatodik helyre. A futam ér-

dekessége volt, hogy a rajtrácsról hiányzott a második edzésidőt futott Josef Piribauer, míg Dr. Kiss Elemér műszaki hiba miatt ki sem tudott állni a boxból. Bódinak sem kedvezett a szerencse, egy elfékezés és egy műszaki hiba miatt a kavicságyba száguldott. Másnap aztán Horváth Zsolt duplázott, a piros-fekete színekben pompázó Ferrari a bajnokság negyedik futamát is megnyerte. A pilóta ismét az első rajtkockából indult, de az első helyét Perényi és Herter az első kanyarra már elorzta. A Mitsubishi aztán a kanyar után lelassult és több helyet visszahagyott, a harmadik pozíciót így Szamosvári Béla vette át. Horváth a harmadik körben vette át a vezetést, és tartotta is első he-

lyét egészen a célig. Az utolsó előtti körig atombiztosnak tűnt Perényi második, és Szamosvári harmadik helye, ekkor azonban mindketten kiestek a célegyenest követő kanyarban, így Bódis Kálmán megörökölte a második helyet, hiszen az előző körben éppen maga mögé utasította Vizint. Teljesítménye azért is érdekes, mert a huszadik helyről rajtolva ért el az ezüstig. Akárcsak szombaton, vasárnap is seatos versenyző állhatott a dobogó harmadik fokára, aki ezúttal Vizin Tamás volt. A futamot követően egy büntetést is kiosztottak: Horváth Zsolt sárga zászlónál előzött, emiatt 15 másodpercet kapott, ez azonban végeredményen nem változtatott.

A nagy túraautókkal együtt induló hat Seat Leon közül ketten, Lukács Ernő és Rasztovits Zsolt az első körben már kiestek, a többiek azonban jól tartották magukat a nagy a túraautók között: Vizin bronzérmén kívül El Mola Amr egy ötödik, Zana Tamás pedig egy hetedik helyet gazdagodott az összetérkelésben, a kupában pedig megosztották egymással a dobogót. Michélsz Norbert Brnóból hazakerkezve pattant be a kocsiba, sok ideje nem volt megszokni a környezetet, az utolsó előtti helyen érkezett be a futamon.



A BMW 325 Challenge mezo"nyében Strider Zoltán (balra fent) mindkét futamon rajt-cél győzelmet aratott, Vizin (jobbra fent) a Seattal egyszer nyert, egyszer második lett. Mindketten vezetik a bajnokságot

A formautók szombati első versenyfutamán rég nem látott izgalmakat tartogatott a nézők számára. Eszenyi László és a Seat Leon Kupából átnyergelt Kiss Norbert csatározását követhették nyomon, miután Chanoch Nissany már az első körben a kavicságyban kötött ki. Kiss a táv felénél eleredő esőben fokozatosan adagolva Eszenyi nyakára mászott, az utolsó körben egy pillanatra be is ment elé, de a bajnok ekkor is ügyesen menekült, ezzel megszerezte idej első futamgyőzelmét. Bartha Attila egy jó előzés után biztonságos autózással futott be a harmadik helyre. A vasárnap aztán Chanoch Nissany váratlanul könnyű győzelmét hozta. Az izraeli versenyző az utolsó rajthelyről kilőve a negyedik helyen fordult az első kanyarban, majd az első kör felénél már a második helyen autózott az élről induló Eszenyi László mögött. Nissany nyomában a második helyen Bartha Attila, mögötte Balogh Zsolt, és Kiss Norbert haladt. A második kör elején élvezettel figyelhettük, ahogy Chanoch Nissany egyre növeli a nyomást Eszenyi irányába, amikor Eszenyi kipörgésgátlója nem bírta tovább, és a kocsija kicsúszott a fűre, amivel be is fe-

jezte a versenyt. Nissany ettől kezdve háborítatlanul száguldott a győzelemig. A pilótát utcahossz távolságból Kiss Norbert követte, akinek a futam során még egyszer meg kellett küzdenie az ezüstért. A negyedik körben boxáthajtásos büntetést kapott, amelyet négy körrel később le is töltött. Visszajött után Bartha Attila mögé került, akit az utolsó előtti körben sikerült megelőznie. A kis túraautók erősen szeles és helyenként csapadékos harmadik futamát ismét Zentai Sándor és Walterné Dancsó Adrienn izgalmos párharca uralta, amelyből előbbi került ki győztesen. Zentai jobban elkapta a rajtot, de Walterné kitartóan üldözte, az ötödik körben már csak fél másodperc volt a különbség köztük. Ekkortól kezdve megint nőtt közöttük a távolság, a Suzuki száguldani kezdett, Walterné pedig a lekörözendővel viaskodott, így a bajnoki éllovas végül 18 másodperc előnnyel elsőként ért célba. A harmadik helyre Blaskovits Tamás futott be. A vasárnapi rajtfelállás a papírforma szerinti erőviszonyokat tükrözte, az A-2000-es géposztállyal és a BMW 325 Challenge indulóival kibővült mezőnyben. A verseny kimenetele

azonban másként alakult, hiszen az esélyesek egy részét kiütötte a technika ördöge és a fiatal tehetségek is megmutatták orosz-lánkörmeiket. A futam végül ismét a tavalyi címvédő, Zentai Sándor győzelmével zárult, Walterné technikai hiba miatt kiállni kényyszerült. Dr. Grigalek lett a 2. hely, mögötte Nagy Norbert érkezett. A-2000 géposztályban Ficza Ferenc lett az első.

A Genex Suzuki Swift Kupa sem sikeredett unalmasra, ráadásul új győztest avatott, ugyanis Kiss Norbert a formaautóból épp-hogy kiszállva nagy előnnyel megnyerte az első futamát. Mögötte Bittman ezüsttel, Csuti pedig a bronzal térhetett haza. A futamot a leszakadó eső miatt a harmadik körben megállították, de addigra már Assenbrenner Tibor túl volt egy ütközésen és egy áthajtásos büntetésen, sőt ez utóbbit Farkas László is megkapta. A mezőny vizes gumikat tett fel, majd két kör Safety Cart követően rajtolt megint.

Másnap a Suzukisok futamát eleve izgalmassá tette a fordított rajtsorrend, ahol az első nyolc az előző napi végeredménnyel ellentétesen, a kilencedik pedig már annak megfelelően rajtol. Kiss Norbert a nyolcadik rajtkockából indulva az első körben már a negyedik helyen autózott, majd még tovább nyomakodott, és a kilencedik körben megelőzte az addig vezető, a második helyről rajtoló Assenbrenner Tibort. Kettejük párharca még egy utolsó adrenalinlöketet kínált a kitaró nézőknek. Kiss hidegvérrel ellenállt Asi tolásának, és jól bevált koreográfia szerint a célegyenes utáni kanyarban minden körben merészen hátrította Asi támadását. Az utolsó előtti körben egy látványos dupla helycserés támadás közepette akadt mindössze egy pillanat, amikor Asi Kiss elé került. Innen már nem volt sok hátra, de Kiss Norbert a vasárnapját is bearanyozta.



Zentai Sándor (elől) és Walterné Dancsó Adrienn mindkét futamon nagy csatát vívott, de az Opel nem volt elég a Suzuki legyőzéséhez



DUPLA ABSZOLÚT

A futamokat követően Horváth Zsolt, a bajnokság élvonalosa így nyilatkozott: „Az első rajttól nagyon félttem, ott sikerült kevesebbet vesztenem, mint amennyit szoktam, nem ragadtam be, csak két autó előzött meg. Tudtam, hogy a tempóm jobb, mint a többieké, mert az időmérőből kiderült, szépen kivárára mentem. Aztán mindketten elfékezték magukat, le tudtam előzni őket könnyen. Onnantól kezdve már tiszta volt a pálya előttem, elég könnyen tudtam menni konstans köröket. Időben még lehetne javítani, nincs kiautóztatva százszázalékosan az autó, próbálkozom még.”

Eredménylista

Nagyúrá autók

3. futam			
1. Horváth Zsolt	(Ferrari F 430)		
2. Herter Gusztáv	(Mitsubishi Lancer)		
3. Weber Gábor	(SEAT Leon)		
4. futam			
1. Horváth Zsolt	(Ferrari F430)		
2. Bódis Kálmán	(Porsche)		
3. Josef Piribauer	(Porsche 911)		
A bajnokság állása			
1. Horváth Zsolt	(Ferrari F 430)	48 pont	
2. Herter Gusztáv	(Mitsubishi Lancer)	47 pont	
3. Max Stanco	(Ferrari 430 GT3)	40 pont	

Forma autók

3. futam			
1. Eszenyi László	(Dallara 307)		
2. Kiss Norbert	(Formula Renault)		
3. Bartha Attila	(Formula Renault)		
4. futam			
1. Chanoch Nissany	(Tatuus NT Formula S2000)		
2. Kiss Norbert	(Formula Renault 2000)		
3. Bartha Attila	(Formula Renault 2000)		
A bajnokság állása			
1. Chanoch Nissany	(Tatuus NT Formula S2000)	60 pont	
2. Eszenyi László	(Dallara 307)	50 pont	
3. Bartha Attila	(Formula Renault 2000)	42 pont	

Kistúra autók

3. futam			
1. Zentai Sándor	(Suzuki Swift)		
2. Walterné Dancsó Adrienn	(Opel Astra)		
3. Blaskovits Tamás	(Honda Civic)		
4. futam			
1. Zentai Sándor	(Suzuki Swift)		
2. dr. Grigalek Gábor	(Renault Clio)		
3. Nagy Norbert	(Ford Fiesta)		
A bajnokság állása			
1. Zentai Sándor	(Suzuki Swift)	80 pont	
2. Walterné Dancsó Adrienn	(Opel Astra)	45 pont	
3. Pap Zoltán	(Honda Civic)	38 pont	

Suzuki Swift Kupa

3. futam			
1. Kiss Norbert			
2. Bittmann Attila			
3. Csuti László			
4. futam			
1. Kiss Norbert			
2. Assenbrenner Tibor			
3. Csuti László			
A bajnokság állása			
1. Assenbrenner Tibor		30 pont	
2. Kiss Norbert		28 pont	
3. Farkas László		20 pont	

Seat Leon Kupa

3. futam			
1. Weber Gábor			
2. Vizin Tamás			
3. El Mola Amr			
4. futam			
1. Vizin Tamás			
2. El Mola Amr			
3. Zana Tamás			
A bajnokság állása			
1. Vizin Tamás		30 pont	
2. Michelisz Norbert		28 pont	
3. Hatvani Bálint		17 pont	

BMW Challenge

3. futam			
1. Strider Zoltán			
2. Kovács Tamás			
3. Zelei Krisztián			
4. futam			
1. Strider Zoltán			
2. Kovács Tamás			
3. Boros Tamás			
A bajnokság állása			
1. Kovács Tamás		34 pont	
2. Strider Zoltán		30 pont	
3. Boros Tamás		19 pont	

ITT A MÁSODIK FELVONÁS

A csapatok izgatottan várják a 4,381 kilométer hosszúságú pályán megrendezett futamot. A Hungaroring egy völgyben terül el, melyet egy 50 hektár nagyságú dombság övez. Ennek a kivételes természeti adottságnak köszönhetően a pálya majdnem 80%-a belátható. Épp ezért a pályát egy lapostányérhoz is hasonlítják, ahol a nézők a képzeletbeli tányér szélén ülve követhetik figyelemmel a versenyt.



9-10 OCTOBER 2009

HUNGARY.COM
2nd edition
TOURING, GT CARS & 24H SPECIALS



KATEGÓRIÁK

Benzin:

- A1: 1600 köbcentiméterig
- A2: 1600-2000 köbcentiméter
- A3T: Turbómotorok 2500 köbcentiméterig
- A4: 2000-3000 köbcentiméter
- A5: 3000-3500 köbcentiméter
- A6: 3500-4000 köbcentiméter

Dízel:

- D1: 2000 köbcentiméterig
- D2: 2000-3000 köbcentiméter

Speciális:

- SP1: Sziluett autók (benzines)
- SP2 GT3-A: Speciális autók (benzines és dízel) 4000 köbcentiméter felett és/vagy több, mint hat henger
- SP3 GT4A: Homológ GT4-es autók
- SP4: Elektromos és hibrid autók

A Budapest környéki dombok között meghúzó verseny pályán megtartott 12 órás futam hatalmas kihívást jelent. A második felvonásra 2009. október 9-én és 10-én kerül sor. Az első, 2008-as verseny ugyan 12 órán át tartott, de sokkal inkább volt egy sprinthez hasonlatos, mint egy megbízhatósági versenyhez. A Schubert Motorsport BMW-je hosszú órákig csatázott a Jetalliance Porsche RSR-jével. A távolság ritkán volt közöttük 1-2 körnél több, miközben jó néhányszor oda- és visszaelölték egymást. A 2008-as 12H Hungary végeredménye:

1. Schubert Motorsport 1 BMW Z4
2. Levin Motorsport Schweden Porsche 996
3. Jetalliance Racing Porsche 996



ELADÓ
Két darab Audi CR-8
(versenyváltozat)
www.cr-8.com



További információkért keresse fel a weboldalunkat: www.24HSeries.com

KISSRÁC NAGY AUTÓVAL

A Sprint Motorsport a Pannónia-Ringen

Nem a bajnokság legutolsó futama lesz a legemlékezetesebb versenye a Sprint Motorsportnak – összegezhethetnék a csapat Pannónia-Ringen szerzett tapasztalatait. Az alakulat tagjai azonban a nem éppen fényes eredmények ellenére is bizakodóak a jövőt illetően.

TDH



Olyannyira az utolsó pillanatban készült el a Sprint Motorsport várva-várt Peugeot 207-ese, hogy a hazai gyorsasági bajnokság második futamhétvégéjére egy kilométer teszt nélkül kellett beleülnie ifjabb Ficza Ferencnek. A versenypályán ugyan nem volt megilletődve a 13 esztendő tehetség az IRC-alapokra épített különleges pályagéptől, de a fiatalember-től a kocsit illető tapasztalatok és beállítások nélkül komolyabb eredményre egyelőre nem futotta. Az egyesület és a versenyző azonban egy kicsit sincsenek elkeseredve, mert biztosak benne, hogy Fecó 223 lóerős Peugeot volánja mögött rövid időn belül ott lohol majd a kategória jelenlegi élvosáinak nyakán. A ver-

senyző teljesítményével egyébként a kocsért felelős szlovák szervizcsapat is elégedett volt, csakúgy, mint a fiáért a helyszínen a szokásosnál is jobban izguló édesanya... Az alakulat másik három autójának pilótái közül ugyan Honda Integrával az idősebb Ficza Ferenc kategória- és csoportgyőzelmet szerzett, amivel átvette a vezetést az osztályában, de Schnobl Attilának mindez egy ugyanilyen kocsival már nem jött össze. A legnehezebb helyzetben azonban kétség kívül az istálló vezetője, Horváth Lázár volt, akinek ez volt az első hétvégéje a Vas megyei pályán, így a célja nem is lehetett más, mint az ívekkel való ismerkedés.

RACING CLUB CAFE

Megnyitott Magyarország első autóversenyző-klubja

Különleges ötlete támadt nemrégiben a gyorsasági autóversenyzés két rutinos pilótájának: létre kellene hozni az ország első versenyzői klubját. A gondolatot tettek követték, mára pedig már meg is épült és nyitott ajtókkal várja az érdeklődőket a Racing Club Cafe.



Nyugaton óriási hagyománnyal rendelkeznek azoka versenyzői klubok, ahol pilóták futamok gyakran öldöklő küzdelmei után összeülhetnek, kiengedhetik a gőzt, megbeszélhetik a konfliktusokat, nem mellesleg lóerők világtól el-elkalandozva üzleteket köthetnek egymással, vagy szponzorokkal. Horváth Zsolt és dr. Grigalek Gábor is valami hasonlót szeretne, és ehhez ideális helyszínt is találtak egy budapesti, XVII. kerületi ipartelepén, a PROEX Motorsport és több más autózással kapcsolatos vállalkozás szomszédságában. A belvárostól 20-30, az M0-s autópályától 5 percre található Racing Club Cafe látogatóját egy átlagos kávéházi terasz fogadja, az épület belsejében azonban már hamisítatlan

versenyhangulat uralkodik. A berendezés szinte minden darabja kötődik az autósporthoz, legyen szó az asztalok mellé beépített felnyitóról, az üvegpadló alá helyezett szelepekről és fogaskerekekről, vagy korlátot helyettesítő vörös biztonsági övekről. Az első emeleten nagyképernyős televíziókra kapcsolt PC-kre és PlayStation3-as gépekre épített szimulátorok működnek, amelyekre akár egymás ellen is kipróbálhatják tudásukat a vendégek. A vetítőterem legnagyobb közösségi helység, itt alkalom kínálkozik belső kamerás felvételek elemzésére ugyanúgy, mint a legnagyobb szériák futamainak együttes megtekintésére. Legutóbb az F1-es Török Nagydíj idején ültek össze magyar versenyzők közül jó páran,

hogy közvetítés alatta meleg konyhából kikerülő török ízekben elmerülve elemezhesék a kávéasztalok manővereit. A legnagyobb szenzáció azonban mégsem ez, hanem a komplexum földszinti szervizébe szerelt CARTEC teljesítménymérő pad. Ez az ország jelenlegi legmodernebb ilyen berendezése, amelyre akár négykerék hajtású autók is felhajthatók. Így amíg a versenygépeket kockázatmentesen, alacsony költséggel tesztelik, állítgatják, az autók gazdája szomszéd klubban étkezhethetnek, tárgyalhatnak, vagy már említett módon foglalhatják el magukat. A Racing Cafe Club címe: 1171 Budapest, Rétifarkas út 5. Telefon: 20/9401013)

ÚJ KORSZAK

A.C.S. Motorsport: Dupla kettős győzelem a Formula Renault-ban



Az A.C.S. Motorsport Formula Renault-i szárnyaltak a június 21-22-i pannonia-ringi hétvégén. Ács Zoltán csapatvezetőt és tulajdonost kérdeztük a sikerről és a további tervekről.

TDK

Ember Ferenc, Racingbabes

Már év elején említetted, hogy ebben a versenyszezonban a győzelemt fogtok harcolni. Ennek az elhatározásnak köszönhető a dupla győzelem? Szakítottunk egy régi hagyománnyal, miszerint nem a serlegek begyűjtése volt a cél, hanem az, hogy minél több pilótának lehetőséget biztosítsunk a versenyzéshez. Mára ez már csak ideaként működne, így komolyan át kellett gondolnom a csapatunk sorsát. Boldog vagyok, hogy most láthatjuk a koncepcióváltás az eredményét.

Üzleti vagy személyes kudarcnak ítéled az elmúlt éveket?

Minden pilótámra és minden versenyre szívesen emlékszem vissza, de úgy gondolom, hogy nem csak az én dologom a formula kategória életben tartása. Nem voltak ezek elvesztett évek, de tény, hogy sok nehézséggel kellett megbirkóznom versenyről versenyre.

Kis Norbert és Bartha Attila neve igen csak jól cseng a gyorsasági körökben. Hogyan találtatok egymásra?

Nem volt nehéz. Én profi pilótákat kerestem, Ők pedig szerettek volna formula autóval is versenyezni. A költségeket a csapat állja, így részükre anyagi befektetést nem igényel a versenyzés.

Az Ó nevük esetleg több szponzort is hoz a csapatnak?

Mindenki tudja, hogy ez az év a válság jegyében zajlik. A csapatok és a versenyzők próbálják valahogy a szponzoraikat meggyőzni, hogy ne szálljanak ki az autósportból. Én személy szerint is több terhet vállaltam magamra, de tény, hogy az új felállásunk partnereinkre is pozitív hatást gyakorol.

Kik azok a szponzorok, akik kitartottak mellettetek?

Az Aquaprofit régi szponzorunk, őket nem kellett különösebben meggyőznünk az utunk helyességéről, mint ahogy a Duna Autó is



Abszolút dobogó a Pannónia-Ringen. Channoch Nissany bivalyerős autóját nem volt esély utolérni, de a kategória első két helyét megszerezte az A.C.S. két versenyzője: Kiss Norbert első., Barta Attila második lett

kifejezetten ragaszkodott a csapatunknál való főszponzori megjelenéséhez. Emellett nagyon fontos, hogy sportmenedzserünk, a TR Sportiroda vezetője, Gyuricza Péter továbbra is szívén viseli a sorsunkat, az ACIS Benzinkúttechnika Kft. vagy a Tribett Racing reklám cég becsatolásával sokat javított a működtetési feltételeinken.

Hogyan érzik magukat a pilóták az istállóban? Hogyan élték meg a legutóbbi versenyt és a sikereket?

Kis Norbi nagyon készült, borzasztó koncentrált és motivált volt egész hétvégén. Az időjárás változékonysága néha megzavart minket, de mindkét futamon a képességei legjavát adta. Az első futamban még a jóval erősebb F3 Dallarát is megszorongatta, ami a Formula Renault értékelés szempontjából mindegy volt, de a közönség állva ünnepelte a Dávid és Góliát harcot. Bartha Attila autója még nem volt tökéletes ezen a hétvégén, de így is a kategóriánk második helyét szerezte meg mindkét futamon. Magas főlényt mutattak a fiúk, nagyon büszke voltam rájuk

Milyen terveid vannak a jövőre nézve?

A megkezdett utat szeretném járni. A versenyzőimnek tesztlehetőségeket fogok biztosítani, az autóikat a legjobb műszaki állapotban akarom tartani, és természetesen egyéni és csapatgyőzelmeket szeretnék.





KÉT ÚJ GYŐZTES

Kakucsringen akadtak meglepetések

Az ötödik-hatodik fordulóval folytatódott a gokart ob, de ezúttal nem a megszokott forgatókönyv szerint zajlottak az események: Hercsik Vince és Nagy Nándor Gergő például futamot nyert.

Bálint F. Gyula



A kakucs pályája ötödik alkalommal látta vendégül a mezőnyt, ám az eddig futamokra minden alkalommal ősszel került sor. Ezúttal viszont június elején rendezték a versenyt, ennek köszönhetően pedig a résztvevők gyakorlatilag egy virágmezőn körözhettek. Fantasztikus látvány volt.

Kevésbé volt fantasztikus volt viszont látni, hogy a Rotax Mini Max géposztályban mindössze 5 induló sorakozott a rajtelőkészítőben. Az már az első két fordulóban kiderült, hogy megcsappant a magyar mezőny, de igazából csak Kakucsra szembe-sültünk igazán a ténnyel, hiszen az első két futam CIK Zóna verseny mivolta miatt harminc körüli külföldi indulót is jelentett. Kakucsra ketten jöttek, az osztrák Tho-

mas Peining és a szlovák Samuel Hruska is Rotax Mini Max géposztályban indul. Ugyan négy magyar nevezéssel több érkezett a harmadik versenyhétvégére, de így is összesen 56 versenyző állt rajthoz Kakucsra. Megszakadt Havasi József (Kecskeméti MSE/Birel) idei győzelmi sorozata Kakucsra. A magas lázzal küszködő fiú az elődöntőt még megnyerte, és a döntőben is az első helyen haladt, amikor az őt üldöző Hercsik Vincével (Top Motorsport/Maranello) utolérték a mezőny végén egymással elfoglalt Hargitai Leventét és Körmöczy Balázst. A pályabírók megfeledeztek a kék zászló lengetéséről, a célegyenesre ráfordító kanyarhoz pedig egyszerre érkezett a négy versenyző. Havasi a szűk belső ívet választotta,

de megcsúszott a gokart hátulja és lelassult, Hercsik pedig a külső íven haladva átvette a vezetést és megnyerte élete első ob futamát. A dobogóra még Kovács Marcell (Top Motorsport/Top Kart) is felállhatott, ő az elődöntőben a második, a döntőben pedig a harmadik helyen ért célba. Piros zászlóval kellett megállítani a Rotax Mini Max döntőt, miután a negyedik körben Bende Dániel nagyot bukott. A gokartba ülő versenyzőhöz a mentő is odahajtott, de szerencsére kiderült, hogy csak a lábát ütötte meg és a nélküle folytatódó futamot már a lelátóról nézte. Bár az időmérőt még Kovács József (Kálmán Motorsport/Birel) bizonyult gyorsabbnak, az elődöntőben nem tudta maga mögött tartani az osztrák



Thomas Peininget és a második helyen in-tették le. Peining a döntő újraindításakor hibázott, de a két másodperces büntetés nem veszélyeztette az idei harmadik győzel-mét. Az elődöntőben harmadik helyen célba érő Czákó Roland (Visual MSE/Kombi Kart) egy helyet tudott javítani a fináléban, a baj-nokságot továbbra is vezető Kovács ezáltal a dobogó legalsó fokára szorult. Kancsár Ferenc, Wieszt Jankó (mindkettő Kálmán Motorsport/Birel), ifj. Tóth Péter (Har-gitai Racing SE/CRG) és Jakab Sándor (CRG Gokart SE/CRG) teljesített mért köröket a Rotax Junior géposztály időmérő edzésén. A futamokra a négyes kiegészült a tavalyi Mini Max bajnok Havasi Barbarával (Kecske-



méti MSE), így éppen hogy értékelhető lett a géposztály két futama. Az eseménytelen két futam után a dobogó mindkét esetben így festett: 1. Kancsár, 2. Wieszt, 3. ifj. Tóth. Tuzson Attila (Visual MSE/Intrepid) 9 ezred-másodperccel rövidebb idő alatt teljesítette leggyorsabb körét csapatársánál a Super World Formula géposztály időmérőjén, így ő indulhatott az élről az első versenyen.



Laborczfy Dénes (Visual MSE/Intrepid) 15 körig üldözte, majd átvette a vezetést és elsőként robogott át a célvonalon. Tuzsonnak Pannónia-Ringen eltörtt egy bordája, ami, bár próbálta kímélni magát a hétvégén, már az első futamon akadályozta a megfelelő teljesítményben, a második futamon pedig úgy döntött, hogy nem erőlteti tovább, és a másod-kör végén a boxba hajtott. Laborczfy ezt a futamot is megnyerte, és átvette a vezetést a bajnoki tabellán. Aczél András (Pénzes ASE/Pénzes) egy harmadik és egy második helyezést ért el ezen a versenyhétvégén, Gyutai Péter (Pénzes ASE/Pénzes) pedig a második futamban elért harmadik helyének köszönhe-tően újra felállhatott a dobogóra. Érdekes színfolttal gazdagodott a Rotax Max géposztály. A tavalyi bajnok, Birzódó Imrénének (Kálmán Motorsport) nem sikerült túl jól az első két versenyhétvégéje. Látna a Tony Kart vázak idei sikereit a külföldi Rotax versenyeken, úgy döntött, hogy kipróbálja. Az eredmények őt igazolták, hiszen megnyerte az időmérőt és a két futamot is. Az időmérőn mindössze 98 ezreddel maradt el Birzódó ide-jétől az egyre jobban teljesítő Tim Gábor (Vi-sual MSE/Kombi Kart), az első sorból rajtolva végül két harmadik helyet tudott begyűjteni a nap végére. Az elődöntőben a 2003-as ICA-Junior bajnok Antonfeld Péter (Kálmán Motorsport/Birel), a döntőben pedig a 2007-es Rotax Junior bajnok Juhász Olivér (CRG Gokart SE/CRG) végzett a második helyen. A sérülés a Tuzson család másik tagját sem kerülte el. Ádám azonban rosszabban járt, a verseny előtti hétvégén, edzés közben borult fel és eltört a kulcscsontja. Ki kell hagynia pár futamot.

Kancsár Ferenc (101) a Rotax Max Junior kategóriában ismét nyert, Hercsik Vince (318) a Maxterinóban viszont most szerezte meg idei első diadalát

Érdekes jelenetet láthattunk a Masters géposztály felvezető körében. Nagy Tibor (Energy Kart SE/Energy) motorja rakoncátlanodni kezdett, az élről rajtoló csapattársa, Hornyák István (Energy Kart SE/Energy) pedig megállt, hogy bevárja. A gesztus mindenképpen sportszerű volt részéről és a többi versenyző részéről is, hiszen elvileg megelőzhetők volna a megálló versenyzők. Nagy végül utolérte a mezőny és sikeresen elrajtoltak. A pole-tulajdonos elaludt a rajtnál, Hargitai Győző (Hargitai Racing SE/CRG) állt az élre. Hornyák igyekezett visszaszerezni a vezető pozíciót, a negyedik körben közelebből is szemügyre vették egymást, aminek az lett a vége, hogy Hornyák kipördült a pályáról. Hargitai folytatni tudta, de csak a második helyen, mert kihasználva a kakaskodást Nagy Nándor Gergő (Visual MSE/Intrepid) az élre állt és ott



HELYESBÍTÉS

A pannónia-ringi verseny beszámolója végén tévesen a rendezőnek róttuk fel a szabályok kommunikációja és betartatása körüli hiányosságokat. Ez azonban nem a rendező feladata, hanem a verseny felügyelőié, bíróié. A tévedésért elnézést kérünk.

is maradt leintésig, megszerezve ezzel első futamgyőzelmét. A második versenyen Hargitai Győzöt intették le elsőként a kockás zászlóval, de mivel kiugrott a rajtnál, 10 másodperc büntetéssel sújtották, így végül csak negyedik lett. Hornyák a mezőny végéről a második helyig jött fel, Hargitai büntetésének köszönhetően begyűjtötte az idei ötödik győzelmét. Nagy Nándor második lett, Nagy Tibor pedig mindkét futamon a harmadik helyet szerezte meg.

A vázcsere csak a Max géposztályra vonatkozik, DD2-ben a megszokott Birelrel áll rajthoz Birizdó Imre. És nyeri a futamokat, 2009-ben eddig hatból hatot. Jól megy idén a Visualos Dario Torresannak is, neki a hat futamból ötször sikerült dobogóra állnia, ezúttal két második helyet gyűjtött be. Kakucson a dobogó harmadik foka is a Visualé lett, Attramini Mirkó próbálta ki magát sikeresen a váltós géposztályban.

A bajnokság állása

DD2		
1. Birizdó Imre	Dabasi TSE	267 pont
2. Dario Torresan	Magyar Gokart Szövetség	248 pont
3. Gaál Pál	Energy Kartsport SE	242 pont

Rotax Max		
1. Ifj. Márton László	Kálmán Motorsport	226 pont
2. Antonfeld Peter	Kálmán Motorsport	220 pont
3. Végh Benjámin	TOP Motorsport Egyesület	213 pont

Rotax MiniMax		
1. Kovács József	Kálmán Motorsport	256 pont
2. Czako Roland	Visual SE	255 pont
3. Thomas Preining	MSC Rottenegg	250 pont

Rotax Max Junior		
1. Kancsár Ferenc	Kálmán Motorsport	262 pont
2. Wiest Janko	Kálmán Motorsport	255 pont
3. Jakab Sándor	CRG Gokart SE	222 pont

Rotax Max Master		
1. Hornyák István	Energy Kartsport SE	258 pont
2. Hargitai Győző	Hargitai Racing Sport klub	249 pont
3. Nagy Tibor	Energy Kartsport SE	237 pont

SWF		
1. Laborczy Dénes	Magyar Gokart Szövetség	122 pont
2. Tuzson Attila	Magyar Gokart Szövetség	110 pont
3. Aczél András	Pénzes ASE	81 pont

Maxterino		
1. Havasi József	Kecskenté MSE	175 pont
2. Hercsik Vince	TOP Motorsport Egyesület	172 pont
3. Kovács Marcell	TOP Motorsport Egyesület	165 pont

EURÓPÁT JÁRVA

Havasi József külföldön is keményen teljesít

Gokartban már az sem számíthat sétagalopp, aki csak a magyar bajnoki futamokat veszi fel a naptárjába. Ám ha valaki emellett még külföldön versenyezne, készüljön fel a maximális igénybevételre. Hogy ezt egy 8 esztendő kisfiú, Havasi József hogyan oldja meg, azt az alábbi versenynaptárból ismerhetjük meg.

TOH, Bálint, Bucehó



10. verseny, május 10., Pannónia-Ring: A hazai pálya a magyar bajnoki futam 3-4. fordulójában nagy előnyt jelentett, mindkét futamon győzött a fiunk. Igaz, a másodikban akadtak izgalmak, mert elfogyott a motorunk fél távon, de Joci ezt ki tudta védeni.

11. verseny, május 24., Corridonia (az egyik legszebb olasz pálya): Edzéseken végig bent volt a legjobb 3-ban, de a versenyen kis mállörök miatt visszacsúszott a 7. helyre.

12. verseny, június 6-7., Amphing: A német bajnokságban is kipróbáltuk Jóskát. Bambini kategóriában 50 induló között az első futamban 2., a második futamban 4. helyet ért el, nem a legjobb technikával.

13. verseny, június 14., Kakucs: Horror hétvége az 5.-6. magyar bajnoki futamon. A srác szombaton belázasodott, és vasárnapra sem ment 38,4 alá a láza. Az időmérőt és az első futamot ugyan nagy előnnyel nyerte, de második futamban hiba csúszott: egy lekörözött versenyző leszorította Jocit, megpördült, és csak a második helyre tudott bejönni.

14. verseny, június 21., Ala Di Trento (az olasz hegyek között): Az időmérőn sikerült megszerezni a 6. helyet, a döntőben viszont egy baleset miatt visszacsúsztunk a 17. helyre. Szerencsére Joci a leintésig feljött a 9. helyre, ami azt jelentette, hogy minden körben előzött egyet-kettőt. Pillanatnyilag itt tartunk, de a naptárunkban még 20 verseny szerepel...

1. verseny, március 1., Ottobiano: A döntőben kis balszerencse miatt csak a 26. helyet tudtuk futni.

2. verseny, március 8., Cervia (San Marino mellett): A B-döntőt megnyertük, viszont az A-Finalban baleset miatt csak 20. lett.

3. verseny, március 22., Lignan: Fantasztikus időmérő után a döntőben már az első kör-

ben defektet kaptunk, de Joci így is behozta a 24. helyre a gépet.

4. verseny, március 29., Arce (Róma mellett): Ismét parádés időmérőt futottunk, a 2. helyről indultunk, csak hát a rajtnál ki-lökték. Így 8. lett a döntőben.

5. verseny, április 5., Jesolo: Jóska ereje a döntőben ezúttal a 10. helyre volt elegendő, ami fantasztikusnak számít.

6. verseny, április 12., Kecskemét: A magyar bajnoki futamokat játszva nyerte üldözői előtt.

7. verseny, április 19., Siena (az év végi világdöntő helyszíne): Már az edzéseken is fejfájást okozott az egész mezőnynek, és a versenyen szakadó esőben sem vallott szégyent, merthogy 6. lett.

8. verseny, április 26., Nizza Monferrato: Egész hétvégén szakadt az eső, és persze a döntő is így zajlott, ami Jocit nem nagyon zavarta (szereti az esőt), mert ismét futott egy 6. csoda helyet.

9. verseny, május 3., Kecskemét: Izgalmas, jó edzés volt számunkra, a srác a Magyar Easykart Kupa mindkét futamát megnyerte.



Joci 2009-et az EasyKartban kezdte, amely gyerek-kategóriában a világ legerősebb sorozata. 8-13 esztendősi fiúk indulnak rajta, jelenleg a magyar fiú a legfiatalabb. A széria 19 futamból áll, ezeket különböző olasz pályákon rendezik. Minden versenyen 50-70 versenyző vesz részt, a tehetségek a világ minden részéről itt szeretnének bizonyítani. A bajnokságból ezidáig már 12 versenyhétvége lezajlott, amelyekből a magyar tehetség csak hármat hagyott ki: azokat, amelyek időpontjai egybeestek a magyar bajnoksággal. Jelen állás szerint 93 versenyzőből a 8. helyen áll, 326 pont szerepel a neve mellett



Légkondicionált nyaralás a Balatonon már 9000 Ft / fő / éj -től az Alsóörsi Laroba Hotelben!

A szállásguru nyereményjátékával elviheti a gyermekeit is üdülni a Balatonra! www.szallasguru.hu/nyeremenyjatek

A vendégek részére a résztvevők számától függően vagy egy Superior plusz pezsgőkada (2 felnőt) vagy családi galériás szobát biztosítunk - reggelis ellátással (2 felnőtt és 2 fő 14 év alatti gyermek) 2 éjszakára 1x fél nap kerékpárhasználat, wellness részleg korlátlan használata (fűtő- és infrasauna, sókabin, pihenőszoba), asztali foci és szabadtéri asztalitenisz használata, parkolás, WIFI, szobai széf



Átlagfogyasztás:
8,6 l/100 km
CO2-kibocsátás:
227 g/km

Mitsubishi Árelőny!
L200 Special Edition

Tempomat, sport lámpa szett, króm csomag, gallytörő, keménytető/sporttető platóbéllel
~~7.134.000,- Ft + Áfa~~ Helyett **5.990.000,- Ft + Áfa**

Mitsubishi Szombathely
9700 Szombathely, Zanati u. 27. Tel: 94/512-530, Fax: 94/512-532 www.krepli.hu info@krepli.hu

VIRTUÁLIS HÁTTÉR

Tim Gábor a Simulator Maniac Company segítségével egyre eredményesebb

A Simulator Maniac Company (SIMCo) vezetője idén úgy döntött, hogy pályára küldi egyik legjobb virtuális tesztelőjét, a korábbi gokartbajnok Tim Gábort. Az eredmények több mint biztatóak...

TDH



A SIMCo egy mérnökökből, grafikusokból, 3D modellezőkből összeállt csapat, amely autós szimulátorokat készít, kifejezetten PC-re, online versenyekhez, illetve csapatok részére teszteléshez. Idén például velük együttműködve készül fel több GP2-es csapat a bajnokságra (Campos, Arden, iSport), de már a Formula Renault Világszériában is van hivatalos tesztpilótájuk, csakúgy mint a széria rangos betétfutamában, a Megane Trophy kategóriában.

Idén azonban SIMCo vezetője, Bende Imre úgy döntött, hogy a csapat (pontosabban annak egy tagja) ne csak a virtuális pályákon, hanem a valóságban is versenyezzen, mégpedig a vadonatúj Pilóta Program keretében. Az első kiválasztott Tim Gábor lett, aki 2006-ban gokart bajnok lett, majd az anyagi háttér megszűnésével lassan kikopott a sportágból. Mivel ő a legeredményesebb online versenyzője a vállalkozásnak, egyértelmű volt, hogy ő kapja a lehetőséget, és nem is akárhol, hanem a gokart királykategóriájában, a Rotax Maxban. Bár Gábor tehetsége megkérdőjelezhetetlen, és az alakulat mindent megtesz az előre lépésért, az ütőképes versenygép csatásorba állítása komolyabb anyagi ráfordítást igényelne. Így a pilóta az első három futamhétvégén még nem tudott a lehető legjobb gokarttal elindulni. Annál meglepőbb viszont, hogy ezzel a technikával is olyan, egyre jobb eredményeket tudott produkálni (legutóbb már két 3. helyet szerzett), hogy hat futamot követően az abszolút 4. helyet foglalja el a bajnokságban. A SIMCo vezetője szerint a cél továbbra is ugyanaz, mint amit az esztendő elején kitűztek: az évad végén a pilóta vehessen részt a gokart világbajnokságon, melyhez természetesen el kell hódítania a magyar bajnoki címet.

A pilóta weboldala: www.gabor-tim.com

A SIMCo weboldala: www.simcompany.hu



A SIMCo egyik legnépszerűbb fejlesztése a Megane Trophy Eurocup 2008 című szimulátorprogram



NEM CSODA, HA CSAK EZ JÁR A FEJÉBEN...



HI-FI ✓ TV ✓ VIDEO ✓ MULTIMEDIA ✓ HÁZTARTÁSI GÉP ✓

Ha nem szeretne sokat keresgélni, de jó áron, gyorsan és azonnal rendelkezésre álló raktárkészletből kíván választani – nálunk a legjobb helyen jár.

Győződjön meg személyesen folyamatos akcióinkról és további pénztárcakímélő ajánlatainkról!

MAXIMUM KEDVEZMÉNY + MINIMUM ÁR!

Lépjen be az AV Planet világába és váltsa valóra régen dédelgetett álmait.



www.avplanet.hu

Egy kattintásnyira az álmoktól!

KEMÉNY TEREPEEN

Baja Eurocarpatica Kupa: Erdélyben „vendégszerepelt” a hazai mezőny

Romániában, szokatlanul nehéz körülmények között rendezték meg a Brokernet Tereprali OB harmadik versenyét. A futamon az esélyesek remekéltek, de nehézsége azért mindenkinek bőven akadt.

Tereprali.hu

Tenk László, Hiszgyörgy Mónika

ven még Palik László is bekapcsolódott, aki másodpercre pontosan annyi időt ment, mint Zapletal, és csak két másodperccel többet, mint Szalay. A harmadik helyen így továbbra is a Palik-Darázsi kettős állt, akik a másik cseh párossal, Porizekkel vívtak nagy csatát, de vele szemben mindvégig meg tudták tartani az előnyüket. Végig az ötödik helyen tartotta magát Fazekas Károly, de az utolsó szakaszon egy sodrós bal kanyarban felborult. Varga, Gábor, Bálint és Kristóf kiegyensúlyozott teljesítménnyel, egymást követve haladt a pályákon, kis különbségekkel hasonló időket autóztak, és egy-két perccel elmaradva egymástól álltak az ötödik- kilencedik helyen.



Szombaton a legkomolyabb küzdelmet Zapletal és Szalay folytatta egymás ellen, az első szakasz után csak 1 másodperc volt közöttük a különbség, ráadásul a második szelektívét nagy meglepetésre Gábor Attila nyerte meg.

Rövidített szakaszon, esős hegyi szerpentinen került sor pénteken a verseny első szakaszára. A versenyzők egy része veszélyesnek értékelte a szűk, szakadékok mellett elhaladó terepet, ráadásul az eső is nehezítette a dolgukat, de a mezőny elrajtolt. Az autók Magyarláros főteréről indultak, de az első pilóták a közeledő esőfelhők miatt egy gyors közbeiktatott kerékcserére be is hajtottak

a szervizbe sárgumikra váltani. Eredetileg 26 kilométer hosszú lett volna a szakasz, de a lezúduló vihar miatt a szelektív második fele járhatatlanná vált, a távot így 15 kilométerrel lerövidítették a szervezők. A pálya nehézségét azonban így is jelzi, hogy ezt a 11 kilométert is csak 14 perc alatt teljesítette a leggyorsabb autó. A 14 fős profi, 2 párosból álló H-csoport, valamint a 3 kettősből álló

Challenge Kupa mezőnye közül mindenki teljesítette a szakaszt, a Sólyom-Besenyő kettős viszont forfajtott. Zapletal a hatodik kilométernél jobb első defektet kapott, és onnantól már csak három keréken tette meg a távot, de így is a harmadik helyet szerezte meg. Fazekas Károly odacsapta a BMW hátát egy sziklához, de folytatta a versenyt. Másnap két köztes szervizzel hat szelektív

várta a kalandorokat. Az éjjel leesett eső miatt csúszóssá vált a terep és párásná a levegő, ráadásul még a hőmérséklet is 10 fokra zuhant, így reggel egészen zord időjárási körülmények között rajtoltak el a versenyzők. Az első két szakaszt követően Zapletal átvette a vezetést Szalaytól, de csak 1 másodperccel. A második szelektívét 7 másodperccel Gábor Attila nyerte meg, aki nagyon örült a remek

részidőnek, hiszen már régóta küszködik különböző technikai problémákkal. A harmadik és a negyedik szakasz után aztán Szalay ismét az élre állt, összetettben 19 másodperccel vezetett a cseh páros előtt, és ezt az előnyt még három másodperccel megtoldotta a nap végére, pedig az utolsó előtti szakaszon szinte majdnem egyforma időt autóztak. Sőt, a közöttük folyó küzdelemben az utolsó szelektív

Közéjük ékelődött be a remek napot maga mögött tudó Lukács-Szegedi kettős, akik a tizedikről a hatodik helyre jöttek fel. Korda Erik a második szelektívén kapott egy jobb első defektet, de az emelő nem emelt rendesen, ezért sok időt veszítettek el a kerék lecserélésével. Somfaiék ezen a versenyen már egy V8-as motorral felszerelt Opelal álltak rajthoz, és élvezték a szakaszokat, hasonló-

A Lukács-Szegedi kettősnek és Protójuknak végre kijött a lépés, nem úgy Fazekaséknak (lent), akik Erdélyben felborultak



képpen, mint a mezőny végén haladó Galambos-Rónai, és az Apáthy-Morvai kettős. Vasárnapra az útvonal és időterv azonban végül alaposan átiródott, mivel a pályának egyik része teljesíthetetlen volt. Az ok: a szervezők észrevették, hogy a rendező által épített híd bírta volna el a mezőnyt. A négy szakasz helyett így hatot kellett teljesíteni, ezúttal is két pályát háromszor. Reggelre szerencsére szép, napos idő fogadta a versenyzőket. Az ideálisabb körülményeket kihasználva Miroslav Zapletal át is vette a vezetést Szalaytól, az első szervizben már másfél perccel ment jobbat riválisánál. Az állás a nap végén sem változott, sőt, a különbség tovább nőtt, a célban már közel három perccel vezetett a cseh versenyző az antaras egység előtt. Nem változott a sorrend a harmadik helyen, pedig Porizek ezúttal is komoly tempót autózott. Az utolsó szakasz előtt már csak 33 másodperccel volt lemaradva Palik mögött, de a Nissanos versenyző nem hagyta magát, és végül 38 másodperces előnnyel megtartotta a harmadik helyét. A következő öt versenyző egészen azonos

idővel folyamatosan egymás ellen versenyzett, és izgalmas küzdelmet folytatott a verseny utolsó napján. Korda Erik a nap elején megelőzte Kristóf Mártont és Bálint Zoltánt is, így feljött a hetedik helyre, a katonák viszont két féltengelytörést is szenvedtek, ezért lassabban mentek. Gábor Attila kénytelen volt forfajtolni, mert a vasárnapi negyedik szakaszon tönkrement a kuplungja, így a hetedik helyről a tizennegyedikre csúszott vissza. Jól tartotta magát az ötödik helyen Varga Imre, a végére már három és fél perccel tartotta maga mögött Lukács András, és így a Rábaköz Kupán elért hatodik helyezése után ezúttal

egy ötödik hellyel gyarapította a bajnoki pontjait. Óriási csatában tudta csak megtartani nyolcadik pozícióját a Bálint-Honfi kettős Kristóf Mártonnal szemben, és a legvégére mindössze egyetlen másodperc döntött közöttük a Honvéd csapat javára.



A bajnokság állása:

1. Zapletal-Ourednicek	03:51:08
2. Szalay-Bunkoczi	+00:02:53
3. Palik-Darászi	+00:04:57
4. Porizek-Ulehra	+00:05:35
5. Varga-Pocseg	+00:13:56
6. Lukács-Szegedi	+00:17:23
7. Korda-Tóth	+00:18:55
8. Bálint-Honfi	+00:19:39
9. Kristóf-Simon	+00:19:40
10. Fazekas-Horn	+00:29:36

H-csoport:

1. Palágyi-Antal	12:25:48
2. Sólyom-Besenő	+12:58:54

Challenge Kupa:

1. Bence-Szvetkó	04:50:19
2. Szenáki-Halmi	+00:33:19
3. Kratochvíl-Gyurina	+06:13:52

A bajnokság állása:

1. Zapletal-Ourednicek	39 pont
2. Palik-Darászi	28,5 pont
3. Szalay-Bunkoczi	27 pont
4. Korda-Tóth	18 pont
5. Fazekas-Horn	12 pont
6. Varga-Pocseg	10,5 pont
7. Bálint-Honfi	10,5 pont
8. Porizek-Ulehra	9,5 pont



A LEGJOBB MAGYAR

A Szalay Dakar Team sikere a Baja Eurocapaticán

„A Szalay-Bunkoczi kettős régen, a Közép-Európa Ralin versenyzett utoljára Romániában, a visszatérés mégis jól sikerült: a magyar indulók közül a legjobb pozícióban fejezték be a küzdelmet.”

Tyúli Eszter

Dobogós helyen végzett a Szalay Dakar Team párosa a Baja Eurocarpaticán. A kettős már a pénteki, meglehetősen hideg és esős szelektív megkaparintotta az abszolút első helyet, majd hasonlóan viszontagságos időjárás közepette a szombati napon meg is tartotta azt.



A páratlanul kemény verseny második napján hiába haladt gyönyörű tájkon a verseny,

a szelektív szakaszokon nem sok idő maradt a nézelődésre. A koncentrációra az élen állóknak annál inkább is szüksége volt, mert Szalayék Opel Antara RR versenyautója mögött csak 22 másodperccel lemaradva száguldott a Zapletal-Ourednicek páros. Vasárnap reggel a rendezők kihirdették, hogy az előre bejelentett pályák helyett a szombati szakaszokat tartják meg - az ellenkező irányból. Az utak ekkorra már meglepően szárazak és porosak voltak, sőt végre a nap is kisütött, így ragyogó időben fejeződött be a verseny. Talán egyedül az Opel Antara RR legénység-

ge nem örült a napsütésnek, hiszen hiába tett meg mindent a magyar kettős, az ellenállhatatlan lengyel Mitsubishi-versenyző már az első speciálon átvette a vezetést és a futam végéig ki sem engedte azt a kezei közül. Jó hír viszont, hogy a Szalay Dakar Team mindhárom egysége sikeresen beért a célba, Szalayék a 2., Rónaiék a 11., Somfaiék a 14. helyen végeztek. A csapat vezetője érthető okokból mégsem volt elégedett az eredménnyel, mert miután kicsúszott a kezük közül az első hely, a második pozíció elérése már nem tűnt olyan fényesnek. „Nem mondanám, hogy nehéz volt ez a futam, inkább nagyon lassú volt a hegymenettől. Másodikak lettünk, de jobban örültem volna az első helynek, hiszen győzni jöttünk és majdnem sikerült is. Egyébként tetszett a verseny, nagyon szoros volt a küzdelem Zapletalékkal, folyamatosan harcoltunk egymással a másodpercekért. Végül ők bizonyultak gyorsabbnak, gratulálok nekik az eredményért!”- nyilatkozott Balázs a futam végén.

OPEL RALLY RAID TEAM

BÉRELJEN VERSENYAUTÓT A 2009-ES NEMZETKÖZI TEREPRALI BAJNOKSÁGOK VERSENYEIRE

Érdeklődni: info@dakar.hu

Tel: 06-20-357-6645



LATE NIGHT SHOW

Máriapócson éjszakai körülmények között versenyeztek



Az éjszakai ralikrossz parádé látványban és izgalomban is beváltotta a hozzá fűzött reményeket, valódi „late night show” volt

Igazi világlámpa volt a ralikrossz ob III. futama, melynek a máriapócsi Rabócsi-Ring adott otthont. A rendező megvalósította azt, amire a sportág hazai és nemzetközi történetében még nem volt példa: a döntő futamokra este tíz óra után, sötétben – de villanyfényes kivilágítás mellett – került sor.

Hámar Irén

Anda Irén, Kollár Attila, Rabócsi-Ring

A magyar mellett a Közép-Európai Zóna értékelésbe is beleszámított a futam, sőt osztrák és lengyel bajnoki verseny is volt a rendezvény, így az ottani Seicento Kupa versenyzői is összemérték tudásukat a sötétben. Rajtuk kívül az osztrák és cseh élmezőny állt rajthoz, de a külföldiek közül győzelemmel csak a Div. 2-ben induló Castoral térhetett haza.

A kvalifikációs futamokat szombat délután futották a versenyzők szeles, de alapvetően csapadékmentes időben. Az eső két futamsorozat között locsolta fel a pályát, így megkönnyítve a karbantartók munkáját, de a versenyzőket már nem akadályozta. Amikor sötétség borult a tájra, látványos, tűzijátékkal és lángshow-val fűszerezett

Streetfighter-show melegítette be az addigra már szépszájú közönséget. Közvetlenül utána minden versenyző megtehetett három kört a pályán, hogy villanyvilágítás mellett is megismerjék azt.

A B döntőket előbb a Div 4-ben, majd a Div 1-ben rendezték meg. Utóbbiban Révész Bálint kapta el legjobban a rajtot, de a murvás részen Móricz József megelőzte, és a célig vezetve megnyerte a futamot, így kiharcolta magának az A döntőt. Az utánpótlás kategóriának számító Div 9-ben Tomor István aratott győzelmet Liskai Elek és Papp Gergely előtt, aki sokáig csapattársával, Horváth Györggyel vívott késhegyre menő csatát. Utóbbi a cél előtt nem sokkal Szegfű István is megelőzte. Az idei szabálymódosításoknak köszönhetően immár a Div 4. is nemzetközi kategória. A

három kvalifikációs futam után Bánkuti Gábor indulhatott az első rajtkockából. A start ugyan nem sikerült neki jól, de az első kör végén belső íven megelőzte a cseh Tomas Hurtot és onnantól kezdve folyamatosan növelte az előnyét. Bánkuti saját magára és a nézőkre is alaposan ráijesztett, amikor az utolsó kör utolsó méterein látványosan lelassult Peugeot 205-öse. Az ellenfelei óriási sebességkülönbséggel közelítettek hozzá, de végül – ha csak centiméterekkel is – de ő haladt át elsőként a célvonalon. A Div 2-ben Kékesi Attila érte el a legjobb magyar eredményt. Ebben a kategóriában a külföldi versenyzők dominanciája érvényesült. Div 1A-ban az osztrák Mario Petrakovits ugyan megszerezte a győzelmet, de jóval kisebb különbséggel, mint amire a korábbi Eb

futamok alapján számítani lehetett. Mögötte Ujházi Béla, Majerszky Gábor, Petrilla Krisztián és Csegezi Ákos sorrend alakult ki. A Div1 kvalifikációját Harsányi Zoltán nyerte, amivel az A döntő egyes rajtkockáját tudhatta magénak. Legerősebb ellenfeleinek az osztrák Ramler és ifj. Kiss László számított. Utóbbi nagyon jól rajtolt, és magához is ragadta a vezetést, de a pálya hátsó traktusában Harsányi vissza tudta venni a vezető pozíciót. A két Mitsubishi mögött Ramler körözött a Seattal. Az utolsó előtti körben Kiss hibázott, és megsértette a jobb első futóművét, így a verseny feladására kényszerült. Az ezüstös hely Ramler ölébe hullott, akit honfitársa Höller követett. Móricz József futott be a negyedik helyen, majd a kockás zászló Kotán Pétert intette le legutoljára.

Eredmények

Divízió 1		
1. Harsányi Zoltán	Mitsubishi Lancer EVO V. (R-Tech Racing)	
2. Peter Ramler	Seat Leon	(osztrák)
3. Alois Höller	Ford Focus T16	(osztrák)

Divízió 1A:		
1. Mario Petrakovics	Seat	(osztrák)
2. Ujházi Béla	Opel Astra	(TQS Hungary)
3. Majerszky Gábor	Suzuki Swift Sport	(Turán MSE)

Divízió 2		
1. Roman Castoral	Opel Astra	(cseh)
2. Josef Strobl	Mazda RX8	(osztrák)
3. Christian Kopetzky	Peugeot	(osztrák)

Divízió 4		
1. Bánkuti Gábor	Peugeot 205	(Bánkuti MotorSport)
2. Tomas Hurt	Peugeot 206	(cseh)
3. Klaus Freudenthaler	Seat	(osztrák)

Divízió 9		
1. Tomor István	VW Golf III	(Katona Racing)
2. Liskai Elek	Mazda 323	(Rabócsiring Kft)
3. Papp Gergely	Suzuki Swift	(Orion MSE)

A bajnokság állása:

Divízió I	
1. Harsányi Zoltán	57 pont
2. Kotán Péter	52 pont
3. Révész Bálint	41 pont

Divízió 1A	
1. Majerszky Gábor	54 pont
2. Csegezi Ákos	50 pont
3. Ujházi Béla	46 pont

Divízió 2	
1. Kékesi Attila	

Divízió 4	
1. Bánkuti Gábor	30 pont
2. Berke József	24,5 pont
3. Ilosvay Péter	8,5 pont



MÁSODSZORRA

Bánkuti MotorSport: Osztrák Eb futam, belülről



Egy Európa-bajnoki ralikrossz futam a nézők számára hihetetlenül szórakoztató, de rajtuk kívül általában a csapatok minden tagjának is bőven kijut az izgalmakból. Hogy miféleképp, azt most az egyik legtehetségesebb versenyző osztja meg olvasóinkkal.

Bánkuti Gábor

Hollár, Hámar

A magyarországi Eb futam nem úgy végződött, ahogy előtte elképzeltük. A csapat és az autó egyaránt felkészítve várta a hazai közönség előtti jó szereplést, de az egyik kipufogószelep szárának elgörbülése megakadályozott ebben. Miután hazahoztuk

a 206-ost, azonnal nekiláttunk kicserélni a motort. Mivel a két erőforrásunk nem egyforma alapokra épül, ezért váltót, féltengelyeket és a komplett kipufogórendszert is át kellett szerelni.

Az időmérő edzésen 12., míg az első kvalifikáción (csepegő esőben) 10. időt mentem, ami bizakodásra adott okot. A következő futamban az esélyes Larsson (S) bukott,

alkatrészek és az ezzel járó költségek lebegtek lelki szemeim előtt.

A „C” döntő rajtját jól kaptam el, de hiányzott pár lóerő, így a többiek legyorsultak. Az első kanyarban nagy volt a tömörülés, Vimmer 206-osával találkoztam, ami ettől megcsúszott, és a gumibálának ütközött. Nekem is lassítanom kellett, közben a többiek elhúztak. Megközelíteni igen, de utolérni már

▶ „Sajnos a melki pálya messze nem olyan minőségű, mint a nyirádi, emellett sem a sportbírók, sem a verseny vezetősége nem állt helyzete magaslatán. Remélem Melkben nem lesz több ralikrossz verseny, ahol rajthoz kéne állnom.”

melyben nem kis szerepe volt a kigördösödött köves szakasznak. Ez volt az első totálkár. Utánunk következett a Divízió I. első kvalifikációja, ami szintén egy sajnálatos – elkerülhető – balesettel végződött. Itt két autó lett totálkáros.

Vasárnap a második kvalifikációban feltartva a 14., a harmadikban – a „B” döntőbe kerüléshez kockáztatnom kellett – egy ütközés után, törött felnival csak a 15. időt értem el. Ekkor ugyan már biztos volt az idei első Eb pont, de nem akartam ennyivel megelégedni, és a döntőben is keményen nyomni akartam. Az hamar kiderült számomra, hogy az ellenfelek – főleg az élmenők – nem ismernek se embert, se mást a pályán. Áttolják a gépet mindenben, a pálya minőségétől függetlenül, nekem meg az eltörhető, elgörbülhető

nem tudtam őket, így a biztos célba érésre koncentráltam. Ötödik lettem, ez két Eb pontot ért.

Következtek a többi döntők. Megdöbbentő volt látni Johansson (S) óriási borulását (hetet pörgött), amihez a pálya rossz minősége jelentősen hozzájárult. A mentőhelikopter gyorsan megérkezett, de ami ezután következett, arra nehéz szavakat találni. A rendezők órákon át nem hozták meg a döntést a verseny megszakításáról, vagy folytatásáról. A versenyzők nagy része nem akarta folytatni, mert összesen négy társuk járt kórházban a hétvégén, mind versenybaleset miatt. Végül a folytatás mellett döntöttek, így befejezhető a csapatunkban a siker ellenére is vegyes érzelmeket keltő Eb futam. Káraink jelentősek voltak, de a csapatok nagy része jóval nagyobb veszteséggel távozott Melkből.



Bánkuti Gábor egyedüli magyarként jutott június elején az osztrák Eb futam döntőjébe

Egyenesen BELGIUMBÓL!



INTERWEST
ital nagykereskedés

www.interwest2000.hu

www.princebeer.eu



NINCS MEGÁLLÁS

Autocross OB, Túrkeve - Sarkadi István emlékverseny

A közelmúltban elhunyt Sarkadi Istvánra, a túrkevei autocross élet egyik meghatározó szereplőjére, a 89-es bajnokra emlékeztek a második hazai futammal a rendezők.

Gerlei Sándor

Ando Irén



A DIV 1 mindhárom előfutamát közel 30 másodperces előnyökkel Kárai Tamás (ASI Rallye Club, Mitsubishi) nyerte riválsaival szemben. A döntő rajtrácsán az első kocka is az övé lett, mellette Emődi János (Kanizsa ASE, Mitsubishi) és Balogh László (Kanizsa ASE, BMW 325iX) várták a rajtjelet. Bár a rajtjel megérkezett, Emődi és Balogh autói nem akarták folytatni a küzdelmet. Előbbi autójában a filléres, ám annál fontosabb gázbowden szakadt el, míg Emődinek a váltója csattant egy nagyot. Előbbi versenyző mozdulni sem tudott, utóbbi pedig konstátálva a hibát, keresett egy még működő fokozatot, és a mezőny után eredt. Kárait persze nem lehet megfogni, Eb-s sebességgel rőtta a köröket, mögötte Csutor András (S-ONE Motorsport, BMW 325iX) és Szomor László (S-ONE Motorsport, Ford Fiesta) csatáztak egymással. Emődi az éppen működőképes sebességi fokozatokat maximálisan kihasználva egyre közelebb került a dobogós helyezéshöz, míg végül siker koronázta igyekezetét és Szomort megelőzve, felállhatott a dobogó harmadik fokára.

A DIV 3A jelenleg a hazai autocross leglátványosabb kategóriája, amiről a túrkevei közönség is meggyőződhetett. Már az előfutamok is kemény küzdelmet hoztak, azonban a technikai problémák két esélyes életét is megkeserítették. Molnár Alexnek (Kanizsa ASE, Suzuki) a második előfutamban tört el a kihajtás tengelye, ifj. Szabó Kálmán (Túrkevei VSE, Suzuki SI600), pedig

egy kitört hátsóhajtás miatt volt kénytelen idő előtt befejezni a versenyzést. A még junior korú Szabó Krisztián (Pap Motor-



sport SE, Suzuki Hayabusa), Ábrahám Károly (Túrkevei VSE, Ford) és Radák Attila (Kanizsa ASE, Suzuki Hayabusa) voltak az előfutamok győztesei. A döntő első sorát is

ők alkották, majd a rajt után Ábrahám fordult elsőként az első kanyarban, de Radák a külső íven, teligázon állva megelőzte őt. Ábrahám a második kör kezdetekor visszavágott, ellenfelét megelőzve tartotta első helyét. Radák mindent beleadva versenyzett, míg egyszer csak az első kerekei furcsa módon kezdtek állni. Mint kiderült eltört a bal első felfüggesztés, ennek következtében a bal első féltengelye is kiesett a helyéből. Hiába igyekezett még így is a lehető legnagyobb tempót tartani, Szabó Krisztián az utolsó körben megelőzte őt, be kellett érnie a 3. hellyel.

A DIV 3-ban a hazai pálya előnyét eddig nem igazán kamatoztató Szabó Kálmán (Túrkevei VSE, Honda S2000) volt talán a legesélyesebb, már amit az előfutamok eredményei mutattak. A döntő rajtja után Szabó állt az élre, mögötte Madarász András (Mad-Vi SE, Mitsubishi) és Vörös Tibor (ASC Dömsöd, Audi V8) volt a sorrend. Szabó első helyét nem veszélyeztették, meggyőző előnnyel autózott. Madarász nagy igyekezetében az egyik kanyarban a partoldal is igénybe vette, majd nem sokkal ezután az eltört jobb első felfüggesztés miatt a célegyenesre fordító kanyarban a töltés tetején fejezte be a versenyzést. Vörös második helyét nem veszélyeztette a harmadik helyen autózó Tóth Sándor (ASC Dömsöd, BMW V8), így ez is maradt a befutó.

A DIV IF Trabant kategória résztvevői is színesítették a versenyt. Szűcs Dániel (ASC Dömsöd) egy rossz gumiválasztást követően



Túrkeven elindult Kárai Tamás, aki a sikeres Eb szereplése mellett néhány hazai futamra is nevez, csakúgy, mint a szintén Eb-menő, helyi illetőségű Ábrahám Károly. Utóbbi valamennyi magyar versenyen tervezzi indulását



bizonyította ellenfeleinek, Gászler Krisztiánnak és Gászler Ferencnek (mindketten S-ONE Motorsport), hogy az előző futamhoz hasonlóan ezen is ő a leggyorsabb. A csapatversenyt a Túrkevei VSE nyerte. Az Autocross OB július közepén Nagydobosra látogat, mely egyben a Közép-Európai Zóna Trófea futama is lesz, szlovák, cseh, osztrák, lengyel versenyzőkkel.



Eredmények

Divízió 3A

1. Ábrahám Károly	Ford
2. Szabó Krisztián	Suzuki
3. Radák Attila	Suzuki Hayabusha

Divízió 3

1. Szabó Kálmán	Honda
2. Vörös Tibor	Audi V8
3. Tóth Sándor	BMW

Divízió I

1. Kárai Tamás	Mitsubishi EVO VI
2. Csutor András	BMW 325 iX
3. Emődi János	Mitsubishi EVO VI

Div I/F Trabant

1. Szűcs Dániel
2. Gászler Krisztián
3. Gászler Ferenc

A bajnokság állása

Divízió 3A:

1. Radák Attila	Suzuki Hayabusha	35 pont
2. Ábrahám Károly	Ford	33 pont
3. Szabó Krisztián	Suzuki	29 pont

Divízió 3:

1. Szabó Kálmán	Honda	40 pont
2. Vörös Tibor	Audi V8	32 pont
3. Madarász András	Mitsubishi	29 pont

Divízió I:

1. Emődi János	Mitsubishi EVO VI	35 pont
2. Csutor András	BMW 325 iX	34 pont
3. Balogh László	BMW 325 iX	27 pont

Div I/F Trabant:

1. Szűcs Dániel	ASC Dömsöd	40 pont
2. Gászler Krisztián	S-One Motorsport Kft.	34 pont
3. Gászler Ferenc	S-One Motorsport Kft.	30 pont

NYERJEN KÉT ARANY FORMAI CLUB BELÉPŐT A HUNGARORINGRE!

Szálljon be a Bridgestone F1-es játékába, amelyet a sportág hivatalos gumiszállítója kizárólag magazinunk és weboldalunk, a www.formula.hu olvasóinak hirdetett meg, és legyen az Öné két ülő bérlet a 2009-es Magyar Nagydíjra!



Akár az utolsó pillanatban is Ön mellé szegődhet a szerencse, csak regisztráljon a www.formula.hu/bridgestone oldalon, és ott feleljen az alábbi kérdésre:

Hány csapatnak szállít idén abroncsokat a Bridgestone az F1-ben?

Találkozunk a Hungaroringen!



A játék időtartama:
július 2. 10.00 óra – július 16. 24.00 óra
Sorsolás:
július 17., AFM szerkesztősége

BRIDGESTONE

Forma

Megjelenik havonta

Főszerkesztő:
Bethlen Tamás

Szerkesztő:
Mészáros Sándor

Munkatársak:

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

Fotó:

ATP, DPPI, HochZwei, Králing,
Amber PR, Formula One Pictures,
Rogosz Péter, Buczkó Andor,
Ember Ferenc

Szerkesztőségi titkár
Buczkóné Kiss Marianna

Tördelőszerkesztő:
Schubert Szilvia

Nyomda

Garmond Press Kft.
5600 Békéscsaba, Kétegyházi út 29.

Kiadó:

Beta Press Kft.
3529 Miskolc, Eszterházy u. 29.

Szerkesztőség:

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

Postacím:

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

Terjesztés:

LAPKER Rt.

Előfizethető:

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

Előfizetési díj:

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

**Nem tudja megvenni magazinunkat
kedvec lapelárusító helyén?**

Hívjon bennünket a 06 46 505490-es forródrótun-
kon hét közben 8-16 óra között, vagy írjon e-mailt
a formula@formula.hu címre, és intézkedünk.

A kiadó írásos engedélye nélkül a lap bármely fotójának, szövegének,
illusztrációjának még részleges használata is tilos. Annak ellenére, hogy az
Autósport és Formula Magazin szerkesztősége minden megtesz annak
érdekeiben, hogy a lap hűen tükrözze a valóságot, sem a kiadó sem a
nyomda nem vállal felelőséget az esetlegesen előforduló hibákért.
Minden adat a lapzártkori állapotokat tükrözi.

Az Autósport és Formula Magazin játékaik kizárólag magyar
állampolgárok számára készülnek. A kiadó munkatársai és családtagjai
a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük és
kötelesek együttműködni a játékhoz kapcsolódó promóciós megale-
néseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám.
Vétis kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyereményki-
váltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni
az Autósport és Formula Magazin kiadójától.



MNASZ 2009
RALLYE
BAJNOKSÁG

MNASZ 2009
RALLYE2
BAJNOKSÁG

MNASZ 2009
IHAROS és GOLLER
Historic Rallye
RALLYE
BAJNOKSÁG

SPURTI
AZ AUTÓ ENERGIÁITÁLA

ADVAN

SUZUKI

IHAROS és GOLLER
Historic Rallye

A magyar ralisport támogatója a Magyar Suzuki ZRt.



Budapest leghosszabb fedett gokart pályája!

Szórakozás Verseny Adrenalin

- Azonnali eredménylista a monitorokon
- Vadonatúj Sodi GT3 Proline gokartok
- Honda 200 cm³ 8,5 LE motorok
- Hangszigetelt üvegfalú lounge
- SPARCO versenyző overál
- Formula-1 közvetítések
- AGV bukósisak
- G1 Kart bár

FORMA1 AKCIÓ!
részletek: www.g1kartcenter.hu
Tegye próbára ügyességét a Forma 1 után!
G1 Kart Center az M3 bevezetőjétől 1 percre!



A G1 Gokart Center egyedülállóan izgalmas szórakozást nyújt profiknak és kezdőknek egyaránt. Budapest leghosszabb (3600 m²) fedett pályáján kifogástalan szolgáltatások fogadják a gokartozni vágyókat. A G1 Kart bárban akár egy Formula-1-es közvetítést is megtekinthet barátaival, üzletfeleivel. Hangulatos csapatépítő tréningekre, születésnap bulikra is várjuk.

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

w w w . g 1 k a r t c e n t e r . h u