

# AUTÓSPOORT ÉS **Formula**

MAGYARORSZÁG AUTÓSPOORT MAGAZINJA

14.11. szám, 2007. december - 2008. január

**116**  
OLDALON  
A LEGJOBB  
ÁRON!

**DUPLAOLDALAS  
POSZTER**

**RAIKKÖNEN+TALMÁCSI**

**Tudósítás**

F1 - Kínai és Japán GP,  
Rali ob - Nyírád Rali,

MotoGP - Ausztrál, Maláj és Spanyol GP



**Rali ob**  
Japán, Katalán és Korzika Rali

**Érdekes**

Segítettünk a Toro Rossónak!  
Így lett világbajnok Talmácsi  
A 25 legjobb magyar raliversenyző  
Dakar-mindentudó

**Jegyzet**

Dávid Sándor és  
Frankl András írásai



# Csúcsra ért a Jégember



08001

645 Ft

**Nyerje meg**



az Alonso és Hamilton által  
dedikált baseballsapkákat!



## Most váltson téli gumira! Most igazán megéri!

Novemberben egy garnitúra Bridgestone téli abroncs vásárlása esetén távirányítású F1 versenyautót kap ajándékba\* a First Stop szervizekben!

\*a készlet erejéig. Az akció személy- és 4x4 Bridgestone téli abroncs vásárlása esetén érvényes.



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

**Budapest:** Gum-Ász Kft. 1033 Farkastorki út 1-3. Tel.: 1 453 3590 ■ Gumibróker Kft. 1174 Bélatelepi út 60. Tel.: 1 257 7193 ■ Gumi-Profi Kft. M3 kivezető szakasz 12. km Tel.: 1 415 0811 ■ Lariva Team Kft. 1047 Külső Vaci út 49. Tel.: 1 272 0911 ■ Mozaik-R Kft. 1033 Vajda János u. 25. Tel.: 1 387 2000  
**Debrecen** Oláh Gumiszerviz Kft. 4033 Lovas u. 2. Tel.: 52 445 030 ■ Esztergom Auto Amore Kft. 2500 Dorogi út Tel.: 30 330 2684 ■ Gyöngyös Inter-Gumi Kft. 3200 Szurdokpart u. 88. Tel.: 37 312 138 ■ Kaposvár Nagy-I Bt. 7400 Guba Sándor u. 24. Tel.: 82 410 223 ■ Kiskunhalas Sala Auto Kft. 6400 Átlós u. 35-37. Tel.: 77 425 105 ■ Kunszentmárton Czakó és Czakó Bt. 5440 Szent Imre herceg u. 23. Tel.: 56 560 254 ■ Nyíregyháza Csernyik Gumiszerviz 4400 Széna tér 5. Tel.: 42 431 274 ■ Siófok Autódoktor 8600 Honvéd út Tel.: 84 519 219 ■ Szolnok Oláh Gumiszerviz Kft. 5000 Nagysándor J. u. 28. Tel.: 56 426 634 ■ Taksony Anzsuan Kft. 2335 Fő út 84. Tel.: 24 478 685 ■ Tatabánya Szalvano Kft. 2800 Táncsics u. 46. Tel.: 34 309 644



# KIMI RAJONGÓI VAGYUNK

## Kimi Räikkönen és Talmácsi Gábor plakátjáról

A Renault csapat névszponzora, az ING pénzügyi Csoport internetes szavazáson kérte az európai F1-es rajongók véleményét, a kérdésekre összesen 8500 válasz érkezett.

Bethlen Tamás

Az adatokat kiértékelve kiderült, hogy az évad legnépszerűbb versenyzője Lewis Hamilton, a McLaren 22 éves csillaga, hiszen a voksok majdnem egyharmadát ő gyűjtötte be. Az idei világbajnok Kimi Räikkönen-t a rajongók egynegyede jelölte meg első számú kedvencként, harmadik helyen pedig Fernando Alonso végzett 10%-kal. Ahogyan az lenni szokott, mi magyarok egy kissé másképpen láttuk a történéseket. Válaszadó honfitársaink szerint ugyanis az idei favoritok listáját toronymagasan Räikkönen vezet (42%),

mögötte pedig Hamilton (13%) és Alonso (12%) áll. Hogy érezzük, milyen sebesen billen a mérleg serpenyője a Kárpát-medencében a legfiatalabb repülő finn felé, hozzáteszük: a közvélemény-kutatás szerint a hazai szurkoló úgy gondolják, Kimi a minden idők legjobb pilótája címért folytatott versenyben is már a harmadik, csak olyan nevek előzik meg, mint Michael Schumacher és Ayrton Senna. Az AFM szerkesztésénél már számtalanszor találkoztam a ténnyel: a magyar rajongókat valami vonzza a vörösbe öltözött Jégemberhez. Különösen a

a finn szurkolók, akik Hakkinen idejében kék-fehér zászlóerdőbe burkolták a mogyoródi lelátókat, előtte és utána pedig Budapesten költötték a pénzüket. Räikkönen győzelmével a néhány hónapra megtorpanó Ferrari-ajándéktárgy eladások is újra beindulhatnak, a szemfüles kollégák pedig már meg is írták az első magyar nyelvű Kimi könyvet. Az örömet kihasználva természetesen lapunk is hosszú összeállítást szentel a világbajnoknak, mi több, egy óriásposzterrel is megörvendeztetjük olvasóinkat.



hétzszeres világbajnok visszavonulása óta szimpatizálnak a szurkolók a finn rokonnal, akit sok éves mclarenes kínlódás után végre a száguldó cirkusz királyának koronáztak. Az évad utolsó két futamán történtek, a vesztes fél fellebbezése, majd a Scuderia legújabb csillaga győzelmének elismerése állítólag nem csak a sportág szerelmeseinek esik jól: a következő hungaroringi verseny rendezői, azon keresztül pedig az állam is profitálhat a dologból. Remélhetőleg lassan visszatérnek ugyanis azok

Aki netalán mégsem tenné ki szívesen vörös autó fényképét szobája falára, bátran megfordíthatja a papírt, hiszen a túlóladalon egy valódi magyar világbajnok száguldását láthatja. Talmácsi Gábor 125-ös győzelme legalább akkora örömet okozott az országnak, mint Räikkönen sírból visszahozott diadala a tifosónak. De inkább nagyobb. Így tehát biztosak vagyunk abban, hogy jártunkban-keltünkben jó néhány falon találkozunk majd



GP BESZÁMOLÓK  
Kínai és Brazília GP



A LEGENDA VISSZAVONULT  
Ove Anderson



MOTO GP  
Valencia

<b>Hírek</b>	<b>6</b>	<b>A legenda visszavonult</b>	<b>56</b>
<small>Érdekeségek, információk a világból</small>		<small>2007-ben elbúcsúzott Ove Andersson</small>	
<b>Különvélemény</b>	<b>15</b>	<b>Könyvklub</b>	<b>60</b>
<small>Dávid Sándor rovata</small>		<small>2007 legjobb F1-es könyvei</small>	
<b>Felcsillant reménysugár</b>	<b>16</b>	<b>Előny Loeb-nél</b>	<b>62</b>
<small>Hamilton a csapat hibájából kiesett Sanghajban</small>		<small>Rali vb: A francia vezet a bajnokságot</small>	
<b>Kínai káosz</b>	<b>22</b>	<b>Priaux-trió</b>	<b>66</b>
<small>Egy tudósító sanghaji naplójából</small>		<small>WTCC: A Seat kaparta ki a gesztenyét a BMW-nek</small>	
<b>Azt a 200-át!</b>	<b>26</b>	<b>Csapatjáték</b>	<b>68</b>
<small>A Ferrari történelmi győzelmet aratott</small>		<small>DTM: Ismét az Audi és Ekström a legjobb</small>	
<b>Végén csattant az ostor</b>	<b>28</b>	<b>Majd' felrobbantam a boldogságtól!</b>	<b>70</b>
<small>Kimi lett a világbajnok Interlagosban</small>		<small>Talmácsi Gábor világbajnokságot nyert Valenciában</small>	
<b>Räikkönenológia</b>	<b>34</b>	<b>A holnap bajnokai</b>	<b>78</b>
<small>Az új király elfoglalta F1 trónját</small>		<small>A GP2 egyre több tehetséget termel</small>	
<b>Legek</b>	<b>42</b>	<b>Háromszoros Focus</b>	<b>82</b>
<small>Csúcsok, titulusok, különlegességek 2007-ből</small>		<small>Nyírad Rali: Benik Balázs ismét a csúcsra ért</small>	
<b>Ki a bohóc?</b>	<b>49</b>	<b>Huszonötök</b>	<b>88</b>
<small>Frankl András jegyzete</small>		<small>Osszeválogattuk a 2007-es hazai ralis mezny legjobbait</small>	
<b>„Pokolian fogom nyomni!”</b>	<b>50</b>	<b>Harmincadszor</b>	<b>104</b>
<small>Nico Rosberg a Williams fejlődéséről</small>		<small>Dakar: jubilál a sivatagi show</small>	
<b>A keresztlengőkar</b>	<b>54</b>	<b>Formula Posta</b>	<b>112</b>
<small>Az F1-es kerékfelfüggesztési rendszer háromszögletű eleme</small>		<small>Dávid Sándor rovata</small>	

**UTOLJÁRA MIKOR  
BLÖFFÖLT EGY JÓT?**

**bet-at-home.com**

JÁTÉK AZ ÉLET!

Online póker a [www.bet-at-home.com](http://www.bet-at-home.com)-nál

# LEGEK

CSÚCSOK, TITULUSOK,  
KÜLÖNLEGESSÉGEK 2007-BŐL



# STÍLUSOS MOBILITÁS



Az Acer, a Scuderia Ferrari szponzora és a PC-piac harmadik legnagyobb gyártója bemutatta az új Ferrari I 100 sorozatot, amelynél stílusosabb ajándékot idén nehezebben lehet elképzelni a világbajnoki címet szerzett csapat rajongói számára. A vállalat optikai

meghajtóval tette kompaktabbá a gépeket és felszerelte Dolby-rendszerrel, hogy mozi szintű surround hangot biztosíts. A szénszálas tokba rejtett csúcstechnika AMD Turion 64 X2 dual-core mobil technológiával, ATI Radeon X1250 integrált 3D

grafikus kártyával, 12.1" WXGA kijelzővel és 250 GB-os merevlemez meghajtóval rendelkezik. Kijelzője LED-es és Acer CrystalBrite technológiával készült. Az Acer Bio-Protection ujjlenyomat-olvasó megoldás fejlettebb hálózati- és

adatbiztonságot, valamint gyorsabb és könnyebb alkalmazásindítást tesznek lehetővé. A kiemelkedő dizájn-munkának számít Ferrari I 100 súlya két kiló alatt maradt, így az árcéduláján szereplő 559 000 Ft-os áron sem kell csodálkozni.



## GLOCK VISSZATÉRT

Hivatalossá vált, hogy 2008-tól a GP2 bajnoka, Timo Glock lesz Jarno Trulli csapattársa a Toyotánál. "Keményen dolgoztam

ezért a lehetőségért és szeretném megköszönni a Toyotának, hogy bíznak bennem. Nagyon remélem, hogy a korábbi GP2-bajnokokhoz, Nico Rosberghez és Lewis Hamiltonhoz hasonlóan én is sikeres leszek." - fogalmazott a német. Glock többéves megállapodást kötött a Toyotával, miután az FI-es szerződéseket felügyelő bizottság (CRB) tisztázta korábbi BMW-s kötelezettségei alól.

## BRAWN A HONDÁNÁL

Ross Brawn nem tér vissza a Ferrarinhoz: a tavalyi évad végén egyéves szabadságra vonuló korábbi technikai igazgató a Hondánál folytatja pályafutását,



ahol csapatfőnöki lesz. "A nagy múltú Hondánál tehetséges szakemberekkel dolgozhatok együtt és az a célunk, hogy a csapatot visszavezzük a

győzelmek útjára." - mondta Brawn. A csapatfőnöki teendőket korábban ellátó Nick Fry a jövőben csak az ügyvezetői feladatokra összpontosít majd.



## TODT VISSZALÉP

Stefano Domenicali, a korábbi sportigazgató váltja fel Jean Todtot a Ferrari versenyrésztelének igazgatói székében. Azt egyelőre nem lehet tudni, hogy az olaszoknál ügyvezetőként is

tevékenykedő, a legutóbbi FI-es sikerkorszak alapjait megteremtő francia szakember marad-e a Ferrari kötelékében. A Scuderia január 1-től életbe lépő felállása szerint Mario Almondo

operációs igazgatóként, Aldo Costa technikai igazgatóként, Gilles Simon pedig a motorrészleg igazgatójaként folytatja a munkát.



## TOVÁBB VIZSGÁLJÁK

Saját munkatársai és külső szakemberek bevonásával szigorú ellenőrzésnek veti alá az FIA a McLaren 2008-as versenygépének tezeit. A vizsgálat a kémügyben született döntés részeként mehet végbe. „Meggyőződünk róla, hogy az új McLaren nem tartalmaz ferraris elemeket. Ha mégis tartalmazna, át fogjuk gondolni, hogy milyen lépéseket tegyünk” - tette hozzá Max Mosley.

## CÁFOLAT

Alex Wurz a Brazil Nagydíj előtt bejelentette, hogy visszavonul a versenyzéstől, s már az interlagosi futamon sem vett részt. Helyét Kazuki Nakajima örökölte meg, az osztrákról pedig elterjedt, hogy az ifjú japán újtját egyengető Toyota állította félre.

A nyurga sofőr cáfolta a híresztelést: "Jómagam hoztam meg a döntést." - mondta. A jövővel kapcsolatos tervekről Wurz annyit árult el, hogy a versenyzés világlágának közelében marad, miközben a közúti biztonságért dolgozik majd.

## Jövő évi csapatfelállások

<b>McLaren</b>	<b>Lewis Hamilton</b> Heikki Kovalainen?	Adrian Sutil?
<b>Ferrari</b>	<b>Kimi Räikkönen</b>	<b>Felipe Massa</b>
<b>BMW-Sauber</b>	<b>Nick Heidfeld</b>	<b>Robert Kubica</b>
<b>Renault</b>	Heikki Kovalainen? Nelson Piquet Jr.?	Giancarlo Fisichella? Fernando Alonso?
<b>Williams-Toyota</b>	<b>Nico Rosberg</b>	<b>Kazuki Nakajima</b>
<b>Red Bull Racing</b>	<b>David Coulthard</b> Fernando Alonso?	<b>Mark Webber</b>
<b>Toyota</b>	<b>Jarno Trulli</b>	<b>Timo Glock</b>
<b>Super Aguri</b>	<b>Takuma Sato</b>	<b>Anthony Davidson</b>
<b>Honda</b>	<b>Jenson Button</b>	<b>Rubens Barrichello</b>
<b>Spyker</b>	Adrian Sutil? Sakon Yamamoto?	Roldan Rodriguez? Adrian Valles?
<b>Prodrive?</b>	Pedro de la Rosa? Bruno Spengler?	Gary Paffett?

A kérdőjeles versenyzők szerződése még bizonytalan

A McLarennek a kémügyben kiszabott 100 millió dolláros pénzbírságból körülbelül 50 millió dollárt kell megfizetnie - tudatta az FIA. A büntetés azért csökkent, mert a szövetség az eredetileg kiszabott összegből levonta azt az összeget, amelyet a brit csapat az idej helyezéséért kapott volna a sportág bevételeiből. Az FIA a pénzt a nemzeti motorsport-szövetségek között osztja majd szét, a McLaren és a Ferrari véleményezésével.

Michael Schumacher feltűnik a 2008 januárjában bemutatásra kerülő Asterix az Olimpiai Játékokon című filmben. Az FI hétszeres világbajnoka „Schumix” néven jut szerephez, s az egyik jelenetben egy Ferrari-emlémmával felvértezett ló hátán nyargal majd. A filmben látható lesz Zinedine Zidane és David Beckham is.

Újabb díjat zsebelhet be hazájában a McLaren vb-ezüstérmese Lewis Hamilton: a britet - akit különböző újságok az év sportolójának és az év leginspirálóbb személyiségének is megválasztottak - ezúttal a Brit Autóversenyzők Klubja (BRDC) tünteti ki, mégpedig a Gold Star-díjjal. Az elismerést évről évre az a brit sofőr kapja meg, aki a legjobban szerepelt saját szakágában. A díjátadó gálaestre december 3-án kerül sor Londonban.

Szingapúr 2008-ban utcai, esti versennyel debütálhat az FI-es versenynaptárban. A FOM-mal öt évre szóló szerződést kötő városállam már az FIA-tól is megkapta az engedélyt a villanyfényes viadal rendezésére. „Kétszeres sikeresen teszteltük a világító rendszereinket és készen állunk arra, hogy esti futamot rendezzünk!” - mondta Colin Syn, a promóter cég elnökhelyettese.

# KÉMÜGY

Alig ért véget az egyik, máris itt a másik: legalábbis ami az F1-es kémügyeket illeti. Alig két hónappal a nagy port kavará McLaren-Ferrari botrány lezárulta után kiderült, hogy a Renault egy McLarentől igazolt mérnök jóvoltából hozzájutott a 2006-os

és 2007-es wokingi konstrukciók dokumentációjához. Az FIA az ügy miatt december 6-ra beidézte a francia csapat vezetőit, akik állítják, nem szándékos kémkedésről, hanem egy munkatárs magánakciójáról van szó.



## ÖRÖMÜNNEP

Mugellóban, saját pályáján ünnepelte a 2007-es világbajnoki címet a Ferrari alakulata.

A Scuderia hagyományos évadzáróján a világbajnok Kimi Räikkönen és csapattársa, Felipe

Massa a gárda vezetőivel és több mint 30 ezer drukkerrel együtt igazi fiesztát rendezett.



## POLE POSITION

Újabb üzleti vállalkozásba vágott David Coulthard: a Red Bull Racing 36 esztendőes versenyzője parfümöt dobott piacra, amely a Pole Position nevet kapta. A skót sofőr Berlinben, a Westin Grand Hotelban tartotta legújabb termékének prezentációját.

## ÁRVERÉS

A Red Bull Racing elárverezte azt a két RB3-ast, melyeket David Coulthard és Mark Webber használt az idei Brit Nagydíjon. Az autók különleges színezetben pompáznak: a masinákat 30 ezer rajongó fotója díszíti, a drukkerok a csapat jótékonyági akciójának



keretein belül, néhány font ellenében helyezhették el képeiket az RB3-asokon. Az akció 1 millió fontos bevételt hozott, s a gárda tekintélyes bevételt remél az újabb megmozdulástól is. Az aukciót az eBeyen bonyolítják le, a bevételt a Wings for Life alapítvány kapja meg.

## FAGYASZTÁS

2008-tól tíz évre beszüntetik a motorfejlesztéseket az F1-ben - döntött az FIA Motorsport Világtanácsa. A motorbefagyasztásként elhíresült rendelkezés idén lépett életbe és három évre szól, az FIA azonban a költségsökkentés jegyében szigorított az előírásokon.

A hajtóműveken csak a szabály életbe lépése után öt évvel lehet majd változtatni, akkor is csak abban az esetben, ha azt a sportág részvényesei egyhangúlag jóváhagyják.

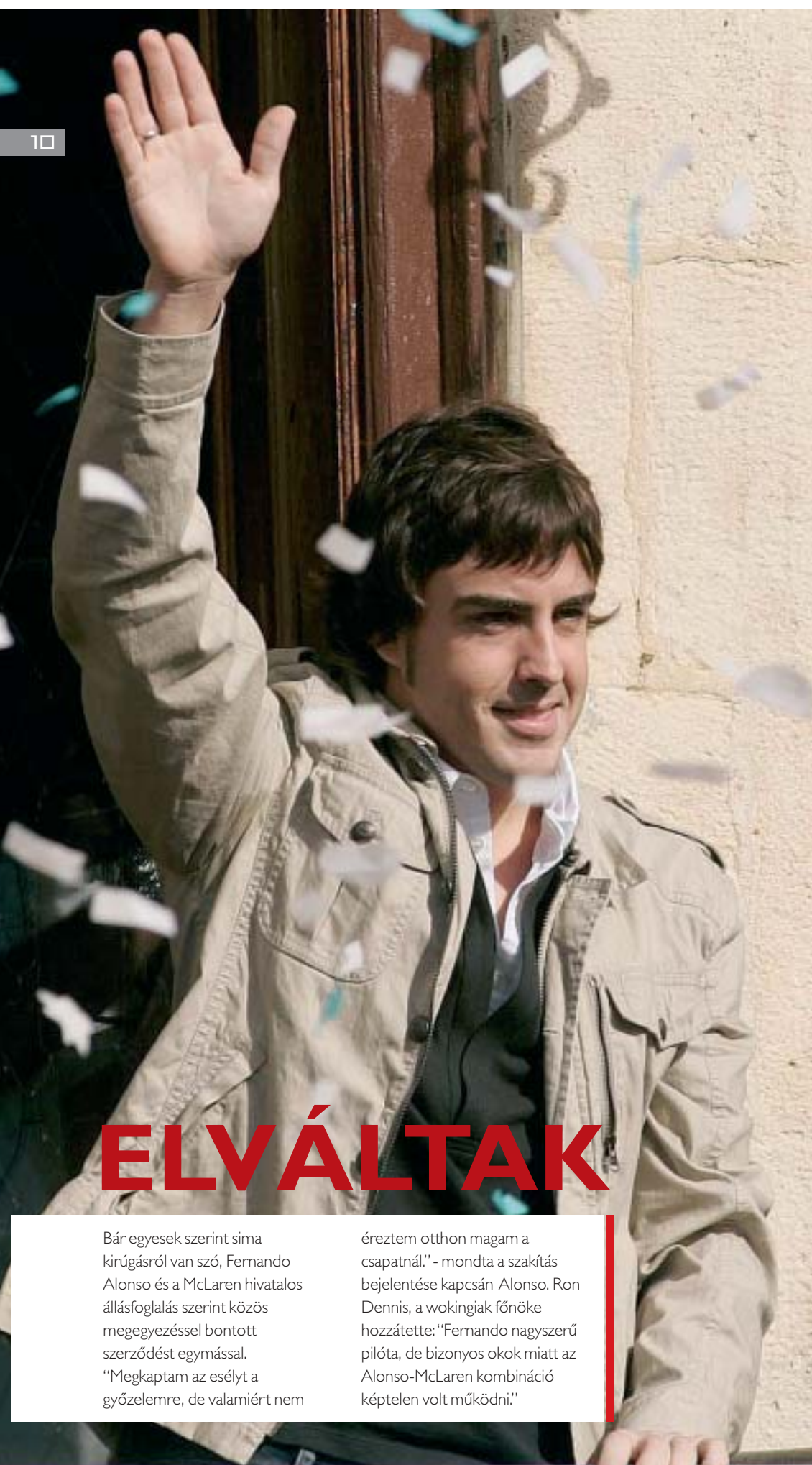
## BIZTOS BENNE

Nick Heidfeld, a BMW ásza kijelentette: biztos abban, hogy az idén kitűnő bajor gárda a közeljövőben még erősebb lesz. "Most sokkal realitásabb a bajnoki esély, mint eddig bármikor!" - mondta a német - "2008-ban talán még nem jön össze, de szeretnék futamokat nyerni és megküzdeni a vb-címért. Biztos vagyok benne, hogy a BMW-vel együtt sikeresek lehetünk."

Belátható időn belül biztosan nem tér vissza az F1-be a sportágból 2006 végén kiszorult Cosworth - véli Sir Jackie Stewart. A brit motorműhelyhez közel álló korábbi háromszoros világbajnok kijelentette: „Soha ne mondd, hogy soha, de a Cosworth-től már távoztak az F1-es motorokkal foglalkozó szakemberek. Szégyen, hogy ez a remek cég távozni kényszerült abból a sportágból, amelyért olyan sokat tettek!” A northamptoni műhely erőforrásai 39 szezon alatt 176 győzelmet arattak, ezzel a Cosworth a Ferrari mögött az F1 második legeredményesebb motorgyártója.

Lewis Hamilton körül egy pillanatra sem áll meg az élet: a karrierje első idényében vb-ezüstérmét szerző brit pilótáról az év végi díjüzön mellett utcát neveznek el szülővárosában, Stevenageben, s „My story” címmel megjelent önéletrajzi kötete is. A könyv dedikálással egybekötött bemutatóját Londonban tartották, ahol az óriási tumultus miatt csak a legszerencsésebbek tudták aláírni példányukat. A személyét övező őrület miatt a brit versenyző Svájcba költözik, a Genfi-tó partján bérel majd egy háromszobás luxus apartmant.

Új főtervezője lesz január 1-től a BMW-Sauber istálló: a pozíciót a gárdánál korábban tervezőként dolgozó Christoph Zimmermann tölti majd be. A 39 esztendőes szakember egy rövidke, kétéves periódust leszámítva 1989 óta áll a Sauber szolgálatában. Érdekes, hogy bár a csapat a főtervezői státuszt az Autosport című szaklapban is meghirdette, az új főtervezőt végül házon belülről választották ki.



# ELVÁLTAK

Bár egyesek szerint sima kirúgásról van szó, Fernando Alonso és a McLaren hivatalos állásfoglalás szerint közös megegyezéssel bontott szerződést egymással. "Megkaptam az esélyt a győzelemre, de valamiért nem

éreztem otthon magam a csapatnál." - mondta a szakítás bejelentése kapcsán Alonso. Ron Dennis, a wokingiak főnöke hozzátette: "Fernando nagyszerű pilóta, de bizonyos okok miatt az Alonso-McLaren kombináció képtelen volt működni."



## ISMÉT A VOLÁNNÁL

Michael Schumacher két alkalommal is vezette az F2007 típusjelű modellt a szezonzáró óta: pár nappal a futam után a Fiat igazgatóinak tartott bemutatót Fioranóban, az első téli teszten pedig két napon át segédkezett a 2008-as elektronika fejlesztésében. A német motorozott is: 2005 után ismét kipróbálta a Ducati járgányát, ezúttal Valenciában nyüstölte, 58 körön át.

## VÉGLEGES NAPTÁR

Az FIA Motorsport Világtanácsa véglegesítette a szeptember közepén előzetesen kiadott FI-es versenynaptárat. A száguldo cirkuszban jövőre debütáló Szingapúri Nagydíj villanyfényes futam lesz, a szintén debütáns valenciai összecsapás pedig Európa Nagydíjként kerül megrendezésre. A Magyar Nagydíj jövőre is augusztus első hétvégéjére esik.

### 2008

Ausztrál Nagydíj	március 16.
Maláj Nagydíj	március 23.
Bahreini Nagydíj	április 6.
Spanyol Nagydíj	április 27.
Török Nagydíj	május 11.
Monacói Nagydíj	május 25.
Kanadai Nagydíj	június 8.
Francia Nagydíj	június 22.
Brit Nagydíj	július 6.
Német Nagydíj	július 20.
Magyar Nagydíj	augusztus 3.
Európa Nagydíj *	augusztus 24.
Belga Nagydíj	szeptember 7.
Olasz Nagydíj	szeptember 14.
Szingapúri Nagydíj	szeptember 28.
Japán Nagydíj	október 12.
Kínai Nagydíj	október 19.
Brazil Nagydíj	november 2.

\* A 2008-as Európa Nagydíj Valenciában kerül megrendezésre



## CAPARO FI

Különleges rendőrautó-tanulmánnyal állt elő a két ex-McLaren-mémők, Ben Scott-Geddes és Graham Halstead által szupersportkocsikat gyártó Caparo csapata. A cég az MPH'07

kiállításon bemutatta azt a négykerekűt, amely 2,5 másodperc alatt gyorsul 100 km/órás sebességre, míg csúcsebbsége 325 km/óra. Az FI-es formákkal operáló masina

ideális elfogó jármű lenne, de minimális a valószínűsége annak, hogy bármelyik ország rendőrsége vállalja, hogy autóversenyzőket szerződtesse a TI RRV volánja mögé.

## PIHENÉS

Az első FI-es szezonját kítőnő formában záró Vettel Hawaii-on pihen ki az évad fáradalmait, egyben készülődik a Bajnokok Versenyére, ahol Michael Schumacher csapatársaként száll harcba Németország győzelméért.



Díjat nyert a Honda FI-es istállója a 2007-ben folytatott „myearthdream” elnevezésű környezetvédő kampánnyal: az idei Green Awardson a projekt a legjobb, 100 millió fontnál magasabb összegből megvalósított kampányának választották. Azt egyelőre nem tudni, hogy a japánok megtartják-e az idei, földfelszínes autófestést. Ha nem találnak új főszponzort, az színezet várhatóan marad.

Luca di Montezemolo Ferrari-elnök szerint a McLaren nagy hibát követett el azzal, hogy a kétszeres világbajnok Fernando Alonso helyett Lewis Hamiltont támogatta a bajnoki harcban. „Alonso minden tekintetben óriási bajnok és ezt demonstrálta azzal is, hogy a sajtótájékoztatón gratulált Kiminek. A csapatvezetés rossz stratégiája miatt bukta el a bajnokságot, pedig megnyerhette volna.” - fogalmazott a szakvezető. Spanyolország sportminisztere, Jaime Lissavetzky is bírálta a McLaren istállót Fernando Alonso miatt: „Kívülről úgy tűnt, hogy a McLarennél semmiféle csapatmunka nincs. Alkalmazkodniuk kellene a sportág alapvető értékeihez. Örültem volna, ha Alonso nyerni a bajnokságot. Vesztétt, de korábbi két vb-címével megmutatta, hogy igazi sztár.”

Gerhard Berger Michael Schumacherhez hasonlóan motorra pattant: a MotoGP valenciai évadzárója után az osztrák veterán kipróbálta a Kawasakit, a Hondát és a Ducatit. A Toro Rosso társtulajdonosa az egyik német szaklap felkérésére vállalta el a száguldozást. „Nagyon jók ezek a masinák.” - sommázza a kiruccanas tapasztalatait.

# VÖRÖS ICEMAN

12

Kimi Räikkönen világbajnoki címe és 28. születésnapja alkalmából újabb motorral bővítette gépparkját: a finn felkérte a német Warz Hardcore Cycles nevű motorépítő műhelyt, hogy

készítsék el számára "Iceman" kódnevű járgányának ferraris változatát. A cég eleget tett a felkérésnek, s a világbajnok már át is vehette a korábbi ezüstszürkével ellentétben

immáron Ferrari-vörösben pompázó kétkerekűt.



## CSALÁDBAN MARAD

Autós és motoros könyvek apáknak és fiúknak



A Nagykönyvkiadó kötetait keresse a könyvesboltokban, vagy a [www.nagykonyvkiado.hu](http://www.nagykonyvkiado.hu) weboldalon



## MARATHON

Heikki Kovalainen teljesítette a New York Marathont: többhónapos felkészülés után a finn pilóta 3 óra 36 perc 56 másodperc alatt futotta le a 42

km-es távot, ezzel az 5370. pozícióban végzett. Az északi sofőr elérte célját, gyorsabban teljesítette a viadalt, mint 2000-ben Jarno Trulli. A nevezetes

verseny kerekesszékes kategóriájában elindult - és célba ért - az ex-F1-es, jelenleg a WTCC-ben versenyző Alex Zanardi is.

## SPORTOS HONDA-RAJONGÓKNAK

Már kapható a Seiko kifejezetten a száguldó cirkusz szimpatizánsainak gyártott, a Honda F1-es csapatának ízlése szerint kialakított modellje. A Jenson Button által is viselt időmérő 1/100 másodperc pontosságú stopperfunkcióval rendelkezik, amelyet stílusosan 120 percig, azaz egy F1-es futam hosszágig lehet működtetni. Az óra zafírüvege a legnagyobb környezeti behatásoknak is ellenáll, viselőit speciális kauszuk szíj emlékezteti, melyik versenysorozat jelenti a csúcst a világ motorsportjában.



Michael Schumachert hírbé hozták a Fernando Alonso távozásával felszabadult McLaren-volánna, de menedzsere, Willi Weber cáfolta a spekulációkat. „Teljesen abszurd a pletyka. Michaelt szerződés köti a Ferrarihoz és élvezi azt, amit csinál. Ha esetleg a jövőben úgy érezné, hogy ismét versenyezni szeretne, amit szinte kizártnak tartok, akkor csak a Ferrari jöhetne szóba.” mondta Weber.

Jacques Villeneuve, a NASCAR-ban szereplő 1997-es F1-es világbajnok leszögezte: meg sem fordul a fejében, hogy visszatérjen a száguldó cirkuszba. „Befejeztem az Formula-1-et. Sok évet töltöttem ott és mindig mindent beleadtam. Nem hiszem, hogy lenne energiám ismét arra, hogy az F1-ben versenyezzek.” - nyilatkozta a kanadai pilóta.

Nem kizárt, hogy új helyszínre költözik az Ausztrál Nagydíj: miután Melbourne idén 34 millió dolláros veszteséggel zárt, Bernie Ecclestone már kutat a viadal új otthona után. Az F1-mogul állítólag a Champ Car széria egyik állomásául szolgáló Surfers Paradise utcai pályáját szemelte ki, s a szervezők szerint már a tárgyalások is elkezdődtek.

Max Mosley egyelőre nem döntötte el, hogy az FIA 2009-ben esedékes tisztújító ülésén elinduljon-e újból az elnöki pozícióért. „Amikor hivatalba léptem, apja lehettem volna néhány versenyzőnek. Most abban a fázisban tartunk, amikor egyeseknek a nagyapja lehetnék. Ez már kezd határeset lenni. 2004-ben egyszer már kijelentettem, hogy elég volt, de egyesek rávettek, hogy folytassam. Még nem tudom, mi lesz 2009-ben.”

Fizessen elő  
decemberben és januárban

33%  
kedvezményel

az Autósport és Formula Magazinra, és Öné lesz  
egy Wilkinson ajándékcsomag!

**Az ajándékról:**

- **Wilkinson Quattro Titanium borotvakészülék:** A Quattro Titanium borotvakészülék a Wilkinson legújabb fejlesztése, legfőbb jellegzetessége a négy titánium bevonatú pengével ellátott borotvafej. A különleges bevonat biztosítja a kiváló solingeni Wilkinson pengék hosszantartó élességét, a csökkentett pengetávolság és a billenő borotvafej pedig a tökéletes arcvonalkövetést. Így a Wilkinson innovációja garantálja az irritációmentes borotválkozást és a hihetetlenül sima arcbőrt.
- **Wilkinson Black Pepper borotvahab:** A különleges, friss, férfias illatú Wilkinson Black Pepper borotvahab értékes Aloe Vera és feketebors-olaj összetevőivel biztosítja a különlegesen alapos, egyenletes és kényelmes borotválkozás élményét. Védi a bőr természetes hidratáltságát, ezáltal óvja az érzékeny arcfelületeket a bőrirritációtól és a kiszáradástól.

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

**Áraink:**

- 1 év előfizetés a Wilkinson ajándékcsomaggal  
és a postaköltséggel **5990 Ft,**
- 1/2 év előfizetés **3490 Ft!**

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



**Befizetési lehetőségek:**

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

**Elérhetőségeink, további információk:**

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

Autósport és  
**Formula**  
Előfizetés!

Az fentiek szerint megrendelem  
az Autósport és Formula Magazinra:

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

Név: \_\_\_\_\_  
Lakcím: \_\_\_\_\_  
Tel.: \_\_\_\_\_  
E-mail: \_\_\_\_\_

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

**Autósport és  
Formula Magazin**

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



**KRIMI**

Cirkuszi évadzáró

Először úgy gondoltam, hogy a Cirkusz címet adom a jelen rövid dolgozatnak, de aztán később - bár cirkusz ez a javából, hiszen Forma-1-es - az idei év eseményeit tekintve úgy éreztem, hogy valami erősebb kellene. Meg pontosabb.

Dávid Sándor

Getty Images

Javaslom, induljunk el a kályhától. Ron Dennis, többek aggályoskodó ellenvetése ellenére beállította a csapatába a tehetséges, feketebőrű újoncot, Lewis Hamiltont. Ezzel, amint az már az első versenyek után kiderült, „törököt fogott”, aki aztán egész idényben „nem eresztette” el. Számomra ez a fiasco meglehetősen hamar megmutakozott, és már ez év áprilisában ezt írtam ugyanezekben a hasábkon: „... Lewis ugyan nem harap, de máris mindenkit nagyon szorongat, és

akkor engedheti szabadjára, ha mindazok a szponzorok, amelyek Alonso támogatására adták neki a pénzüket, ebbe beleegyeznek. Ha nem, akkor bizony baj van. A magam részéről máris várom, hogy mikor, és hogyan török majd meg Hamilton szédítő sorozata, és miként alakul majd az idei világbajnokság oda, hogy a várt nagy párvialad foglalja el a nézőket, Kimi és Alonso csatája. Nem hiszem, hogy tévednék, bár szeretném.” Hát nem tévedtem!

Vagy nézzük a másik oldalt. Miután Kimi csetlett-botlott, a Ferrari kénytelen-kelletlen Massát futtatta, hogy ki ne essen a versenyből. Szerencsésükre Alonso sem remekelt, tehettek. Ekkoriban Massa boldogan arról vizionált, hogy milyen szép is lesz világbajnokságot nyerni. De aztán Kimi magára talált, nyermi kezdett, Massával is „leültek beszélgetni”, s attól kezdve a kis brazil arról biztosított mindenkit, hogy „Számomra a legfontosabb, hogy Kimit támogassam a világbajnoki cím elnyerésében!” El ne felejtsem: Massával eközben a Ferrari aláírt egy három éves szerződést. Ennyiert egyébként én is hagytam volna Räikkönen elől menni.



Alonsónak ugyan nem kellett megérnie, hogy a csapattársa, Hamilton legyen a világbajnok, de azért feltehetően Räikkönen sikerének sem örült túlzottan

Végül eljött az utolsó, a brazil verseny. Olyan gyomorszorító izgalmakkal, hogy az ember szinte belepusztult. Az én gyomrom is belefájdult, hiszen az én elméletem helyességéről volt szó, s arról, hogy beelőz-e valóban a F1 urainak a kártyáiba?! Őszintén szólva fogalmam sem volt arról, hogy tudják az adott körülmények között Hamilton kigolyózni, de tudtam, hogy kigolyózzák. Erre „kigolyózta” saját magát. Véletlenül megnyomta a start gombot menet közben. (Vagy egy technikus leütött néhány billentyűt a boxban a számítógépén, mereven nézte az óráján a múltó másodperceket, majd újból leütött néhányat, és a McLaren megtámasodva ment tovább.) „Odaát” ezalatt, a Ferrarinál gondosan kiszámolták, mikor és hogyan engedi el Massa Kimit, hogy világbajnok lehessen. Ezt az egész világ tudta ugyan az első perctől, de érdekes módon sem akkor, sem utána, nem háborodott fel ezen a csaláson senki. Farizeus világ! Ha lelassít, úgy engedi el, a sportszerűség lángpallosú felkentjei teleüvöltötték volna a világsajtót. Azaz: lehet, hogy mégsem! Mert mi is történt?... Az „isteni gondviselés” most büntette meg igazán a vétkes McLarent, és szolgáltatott igazságot a meglopott Ferrarinak, és végre a hét éve küzdő karizmatikus közönség-kedvenc Kimi Räikkönennek! Mindenki azt kapta tehát, amit a legjobban szeretett volna - hallatlan izgalmak közepette. A Forma-1 Cirkusz talán a legjobb évadját zárta. Csak így tovább!

amennyiben ez így megy tovább, sőt megéri még a győzelem ízét is, akkor bizony bajok lesznek. Egyrészt, mert ugyan milyen Forma-1-es mezőny az, amelyben egy „jöttment” újonc már az első évében világbajnoki címet tud nyerni?! Mire autóznak akkor itt már a többiek majdhogynem évtizedeket?... No és mit ér a zseniális Fernando Alonso két világbajnoki címe, ha most rendre legyőzi őt egy olyan csapattárs, akinek a tojáshej még a fenekén van!...” Majd így folytattam: „... Ron Dennis többször is megesküdött már életében arra, hogy az ő csapatában nincs kimondva, hogy ki az első, és ki a második versenyző, azaz egyikük sincs korlátozva abban, hogy a legjobb tehetsége szerint versenyezzon. Ez persze messze nincs így, és én már most izgatottan várom, hogyan oldja majd meg Ron ezt a kialakulni látszó, igen súlyos helyzetet. Mert azt biztosra veszem, hogy nem engedheti meg, hogy Hamilton legyen az idén a világbajnok, illetve, csak

Sőt, a fenti elemzésemet lépten-nyomon hangoztatva, kollégáimtól azt kaptam, hogy „összeeseküvés elméleteket gyártok”, holott csak logikusan végiggondoltam a dolgokat. Az események pedig ezt a világos logikát követték: Monacóban, amikor visszafogták, akkor Hamilton még tökéletesen tartotta magát az utasításokhoz. „Az én autómon a kettes rajtszám van, tehát én vagyok a második versenyző.” - mondta. A Hungaroringen viszont már másképp látta a dolgokat, és nemcsak felrúgta a megegyezéseket, hanem minősíthetetlen hangon támadt rá patrónusára és kenyéradó gazdájára, Ron Dennisre. Utána viszont nyilván elbeszélgettek vele arról, hogy hol lakik a Jóisten, mert amikor Alonso saját hibájából nagyot bukott Fujiban, és odadobott még tíz pontot Lewisnek, a következő versenyen a „jó tanuló” Hamilton a sódéregyben kötött ki, visszaadván a spanyolnak újra az eredeti esélyét, az utolsó futam előtt.



## Shanghai International Circuit

A pálya hossza:	5,451 km
Versenytáv:	56 kör - 305,066 km
Időjárás:	Esős, száraz
Levegő hőmérséklete:	29-30 fok
Aszfalt hőmérséklete:	30-32 fok
Elindult:	22 autó
Célba ért:	15 autó
Kiesett:	7 autó
Leggyorsabb kör:	
Felipe Massa	1:37,454



# FELCSILLANT REMÉNYSUGÁR

Hamilton a csapat hibájából kiesett Sanghajban

Kimi Räikkönen Fernando Alonsót megelőzve győzött a Kínai Nagydíjon, amely Lewis Hamilton első kiesése miatt lesz emlékezetes.

Mészáros Sándor

Amber, Kraeling, FOP, Hochwei, Getty

Felocsúdni sem nagyon volt ideje a Formula-1-es mezőnynek az úszóversenyre emlékeztető Japán Nagydíj után, egy héttel később már Sanghajban folytatódott a vetélkedés. Üresjárat azonban a rövid idő ellenére sem volt a száguldó cirkusz háza táján: a világsajtó A-tól Z-ig kivesézte, hogy milyen eredménynek kell születnie Hamilton kínai világbajnoki avatójához, aki pedig megcsömörlött a „Hamilton bajnok akkor, ha ...” kezdetű mondatoktól, az csemegézhetett Ralf Schumacher és a Toyota év végi válásán, Luca di Montezemolo Ferrari-elnök újabb és újabb McLarent ócsároló nyilatkozatain, vagy akár a Nigel Stepney-től származó friss kémügy-adalékokon is.

A nyitónapot Räikkönen uralta, akit mindkét edzésen Alonso-Massa-Hamilton sorrendben követtek a nagygépek. Hamilton dolgát megnehezítette az is, hogy beidézte a versenybírók: egy utólag előkerült youtube-os szurkolói videó alapján a bírák azt gyanították, hogy a brit a Fujin veszélyesen vezetett a biztonsági autó mögött és neki volt köszönhető a Webber-Vettel ütközés is. Az érintetteket meghallgatták, Webber és Vettel a hivatalos sajtótájékoztatón sem kímélte az újonc listavezetőt, a szövetség azonban az esős körülményekre hivatkozva versenybalesetnek minősítette az incidenst, így Hamilton megúszta a büntetést és azt a tíz rajpozíciós büntetést is

**1. Kimi Räikkönen:** „Boldog vagyok, mert nagyon kellett ez a győzelem. Kintűnő munkával csodálatos eredményt értünk el. A bajnokságban rendületlenül küzdök. Braziliában is győzni akarok, bár tudom, hogy a bajnoki cím sorsa nem pusztán azon múlik, hogy mi milyen eredményt érünk el. Jöjjön, aminek jönnie kell!”

**2. Fernando Alonso:** „Lewis kiesése nem csoda volt, de valami hasonló, legalábbis számomra. A helyzetem a bajnokság szempontjából továbbra is nehéz. Tudom, hogy a csapatársamat nem lesz könnyű legyőzni. Még mindig valami dráma dolog szükségeltetik a címvédezéshez. Normál verseny esetén szinte elképzelhetetlen, hogy ez sikerüljön.”

**3. Felipe Massa:** „Bíztam benne, hogy a győzelemért mérkőzhettek, de sajnos ez a változó körülmények miatt nem jött össze. Az időjárás bekavart nekünk a kerékszeréknél, majd a gumik szemcsésedésével volt gondom. A futam végén már egészen jól mentem és elégedett vagyok az eredményemmel.”

**4. Sebastian Vettel:** „Fantasztikus verseny volt, a pályán vettem revansot a rám kiszabott büntetésért! A nehéz körülmények ellenére végig keményen hajtottam és ez kifejező volt. A srácok a gyárban a lelkemre kötötték, hogy pontot kell szereznem. A Fujin megpróbáltam, ott nem jött össze, de itt szerencsére sikerült!”



**5. Jenson Button:** „Kintűnő verseny volt, nagyon boldog vagyok. Az esőben a kocsim nem ment jól, de amikor a pálya felszáradt, lágyabb gumikeverékekkel és kevesebb üzemanyaggal folytattam. Felgyorsultam és sikerült megcsípnem az ötödik helyet. Nagyszerű érzés a sok kinszenvedés után ilyen sok pontot szerezni.”

**6. Vitantonio Liuzzi:** „Nagyon örülök az eredményeinknek, mert a csapat már nagyon megérdemelte a pontokat. Idén többször is közel jártunk a pontszerzéshez, de valami miatt sosem jött össze. Most végre sikerült és ez azt mutatja, hogy a csapat kezd felseperedni. Optimistán megyek Braziliába, mert képesek vagyunk jól szerepelni.”

**7. Nick Heidfeld:** „Csalódás volt számomra a mai futam, mert a negyedik hely is elérhető közelében volt. Sajnos nagy hiba volt 28 kör után feltenni az újabb esőgumikat, mert 4 körrel később vissza kellett térnem a boxba, száraz abroncsokért. A verseny egyébként nem volt rossz, Liuzzi a rajtnál megelőzött és attól fogva egymással viaskodtunk.”

**8. David Coulthard:** „Bosszantó verseny volt a mai számomra, mert az ötödik helyről rajtoltam és nyolcadikként intettek le. Az időjárás miatt a gumikkal kapcsolatos döntés hazárdjáték volt. Alighogy felrakattam a száraz gumikat, azonnal elkezdett esni az eső. A következő két körben 30 másodpercet buktam emiatt.”

**9. Heikki Kovalainen:** „Az autó száraz pályán nagyon jól ment, de nem eléggé ahhoz, hogy behozzam a kvalifikáción vétett hiba okozta lemaradást. Ha bejutottam volna a legjobb tíz közé, biztosan jobb lett volna a mai eredményem. Az autó teljesítményének ismeretében azt mondom, akár a negyedik pozícióban is végezhettem volna.”

**10. Mark Webber:** „Az elején esőgumikon alulkormányzott volt az autó, majd száraz gumikra váltottunk, de rögtön utána eleredt az eső. Visszatértem esőgumikra, de sajnos hamar állát az égi áldás. Újabb kerékszerét kellett végrehajtanunk, vagyis ma nagy volt a bizonytalanság az időjárás miatt. David pontjának nagyon örülök.”

**11. Giancarlo Fisichella:** „A lehető legjobbban nyújtottam és talán előkelőbb helyen is végezhettem volna, ha jobb lett volna a stratégiánk. A rajtnál a nehéz autó miatt nem volt könnyű dolgom, majd épp jókor váltottam száraz gumikra. Végig a határon autóztam, sokat előztem, mégis csak a 11. helyen végeztem, Ez rendkívül bosszantó.”

**12. Alex Wurz:** „Abban reménykedtem, hogy nagyobb eső lesz. A futam elején jól alakultak a dolgaim, elsőként váltottam száraz abroncsokra. Habár ez jó húzásnak bizonyult, sajnos nem tudtunk profitálni belőle. Akárcsak szombaton, ismét gondjaink voltak a tapadással, így az autó teljesítménye nem volt az igazi.”

**13. Jarno Trulli:** „Egy nagy szenvedés volt számomra ez a hétvége. Gondok voltak az autó balanszával, így az időmérő edzés és a verseny is nagy kihívás volt. Az esőben egészen jól mentem, de a tankolásnál veszítettem pár helyet. Minden megpróbáltam, de a nehéz körülmények miatt nem tudtam beverekedni magam a pontszerzők közé.”

**14. Takuma Sato:** „Izgalmakkal teli, de ugyanakkor nagyon nehéz volt ez a verseny. Élvezetes volt előzetgni, csatázni az esőben, de műszaki gondok támadtak az autóval. Erős vibráció lépett fel, de mivel semmit nem tudtunk tenni ellene, folytattam a versenyt. Az előttem haladókat utolértem, de előzésre sajnos esélyem sem volt.”

**15. Rubens Barrichello:** „Amikor az első kiállításomkor elkezdett esni az eső, azt gondoltam, hogy a futam végéig nem változik majd a helyzet. Ismét esőgumit raktunk fel, ami nagyon rossz döntésnek bizonyult. Nincs mit mellébeszélni, számomra teljesen kiábrándító volt ez a hétvége, Remelem, hogy odahaza, Braziliában sikerül majd jó eredményt elérni.”

Heidfeld akár dobogóközélen is végezhetett volna, ha nem hibázzák el a gumitaktikáját



A rossz stratégia áldozatai közé tartozott Sutil és Fisichella is, de a legnagyobbat kétség kívül Hamilton vesztette Kinában

eltörölték, amelyet Vettelre szabtak ki. Räikkönen szombat délelőtt is folytatta a menetelést, a kvalifikációra viszont Hamilton összekapta magát: az első két szakaszban még a finn volt a leggyorsabb, a pólust viszont a brit elhappolta az orra elől. A szigetországi sofőr a hajrára időzített gyors körével a második rajtkockába szorította a skandinávot, míg őket a csapattársak követték Felipe Massa - Fernando Alonso sorrendben. A nagy négyes mögött Red Bull-Toyota szendvics alakult ki, David Coulthard és Mark Webber közé Ralf Schumacher ékelődött be. A legjobb tíz a két BMW-vel, Nick Heidfelddel és Robert Kubicával, valamint a záróetapba ismét bekerülő hondás Jenson Buttonnal egészült ki. Szombat estétől a legfontosabb kérdés az volt, lesz-e eső vagy sem? A csapatok minden követ megmozgattak annak érdekében, hogy pontos

információkhoz jussanak. Azoknak lett igazuk, akik készültek az esőre. Vasárnap délelőtt többször is eleredt, a futam közben is esett és csak a táv második felében versenyezhetek száradó pályán a pilóták. A győzelmet Räikkönen szerezte meg, aki megörökölte az elsőséget Hamiltontól: a finn a rajtnál nem tudta megelőzni a britet, aki a 30. körig magabiztosan vezetett, de kiesett a versenyből. A McLaren az időjárás miatt kivárt a kerékszerével, túl sokáig hagyták pályán Hamiltont a rendkívül kopott, foszlóban lévő abroncsokon, s amikor végül a boxba hívták, a nehezen irányítható szürke masina a boxutca kavicságyába csúszott, ahonnan a pályabírók sem tudták visszatolni. Räikkönennel együtt Alonso és Massa állhatott a dobogóra, így az éllovas kiesésének köszönhetően az első két helyezett sokat javított esélyein a már-már lefutottnak

kikiáltott bajnokságban. A dobogósok mögött három meglepetésember zárta: a két Toro Rosso, Vettel és Liuzzi Buttont fogta közre. A minden dicsőretet megérdemlő faenzai duónak a sors visszaadta azt, amit a Fujin elvett, míg a brit létfontosságú pontokat szállított a Hondának. A távol-keleti túrát pontokkal zárta Heidfeld és Coulthard is. A futamon csak kisebb kicsúszások és koccanások történtek. A rajt után Davidson és Barrichello akaszkodott össze, míg Ralf Schumacher és Sutil szinte egyszerre búcsúzott. A spykeres a korlátnak csapódott, míg a toyotás a második megpördülése után esett ki. Említést érdemel Kubica, aki a BMW hidraulikai rendszerének hibája miatt nem ért célba: a lengyel a boxkiállások második köre után az élre keveredett, de a 33. körben a technikai ördöge keresztbe tett neki.



# SZÍNES

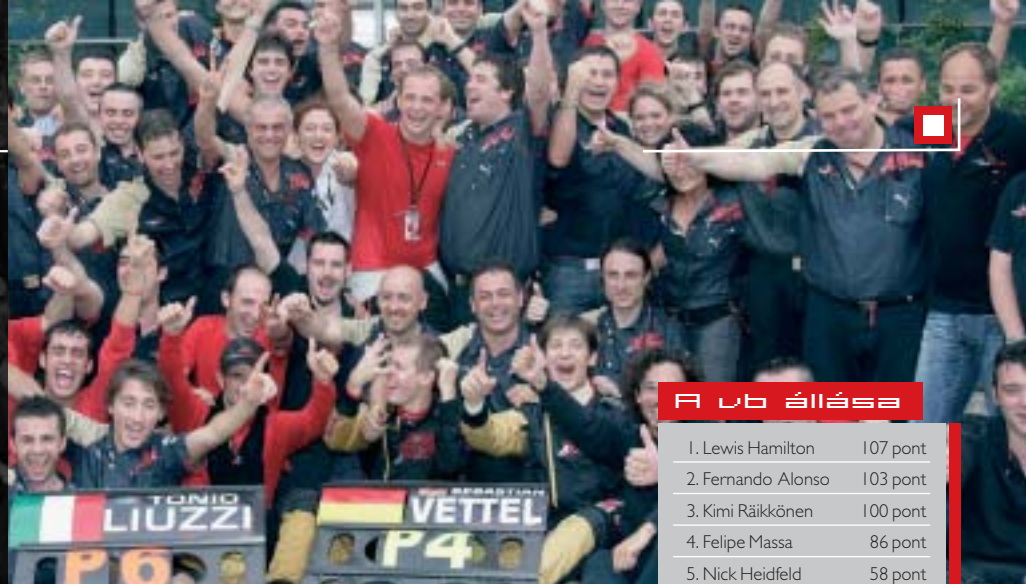
Lewis Hamilton karrierje 6., a McLaren pedig az istálló fennállásának 132. rajtelsőségét könyvelhette el Kínában. A versenyen Kimi Räikkönen és a Ferrari is gyarapodott: a pályafutása 14. győzelmét arató finn a Scuderia történelmének 200. diadalát szállította. (Lásd idevágó cikkünket a versenyriport után!)

A közelmúltban az AFM is bemutatta azt az F1-es Ferrarit, amelyet egy kínai testvérpár, a Tangshanban élő Zhai Xiuguo és Zhao Xiushun épített meg különféle kacsatokból. A páros az idei Kínai Nagydíj tiszteletére továbbfejlesztette a masinát: felszerelték egy kisebb Suzuki motorkerékpár hajtóművével, így az autó már menni is tud, a végsebessége 60 km/h.

Komoly gondokat okozott a kínai tömegtermelés a hivatalos F1-es ajándéktárgyak forgalmazóinak, a pálya területén belül található standokat rendőri segítséggel kellett megtisztítani a hamisítványoktól. Az egyik legkülönlegesebb hamis termék egy Michael Schumacher-baseballsapka volt, amin az szerepelt: "Michael Schumacher Weltmeister 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007"

Alex Wurz a Japán és a Kínai Nagydíj között harmadszor is apa lett: Julia Wurz életet adott a pár harmadik kisfiának, aki az Oscar nevet kapta. A 33 éves pilóta vállalta a több mint 30 órás repülőutat és rövid időre visszatért Európába a családjához, majd a sanghaji viadal után tudatta: befejezi F1-es karrierjét és már a szezonzáró Brazil Nagydíjon sem áll rajthoz.

Sebastian Vettel Japánból származó tíz rajtpozíciós büntetését a Fujin történt eset felülvizsgálata után eltörölték ugyan, de a Toro Rosso versenyzője mégsem úszta meg: a kvalifikáció után feltartásért öt rajtpozíciós büntetést kapott. A német a 12. pozíció helyett a 17. helyről rajtol, így a futamon elért 4. helyezése hatványozottan jó eredménynek számít.



## Légeredmény

1. Kimi Räikkönen (W-W-M)	Ferrari F2007	1:37,58,395
2. Fernando Alonso (W-W-H)	McLaren MP4-22	+ 9,806
3. Felipe Massa (W-W-M)	Ferrari F2007	+ 12,891
4. Sebastian Vettel (W-M)	Toro Rosso STR2-Ferrari	+ 53,509
5. Jenson Button (W-M-M)	Honda RA 107	+ 1:08,666
6. Vitantonio Liuzzi (W-W-M)	Toro Rosso STR2-Ferrari	+ 1:13,673
7. Nick Heidfeld (W-W-H)	BMW Sauber F1.07	+ 1:14,224
8. David Coulthard (W-W-M)	Red Bull RB3-Renault	+ 1:20,750
9. Heikki Kovalainen (W-M)	Renault R27	+ 1:21,186
10. Mark Webber (W-H-W-H)	Red Bull RB3-Renault	+ 1:24,685
11. Giancarlo Fisichella (W-M-M)	Renault R27	+ 1:26,683
12. Alex Wurz (W-M-M)	Williams FW29-Toyota	+ 1 kör
13. Jarno Trulli (W-M)	Toyota TF107	+ 1 kör
14. Takuma Sato (W-M)	Super Aguri SA07-Honda	+ 1 kör
15. Rubens Barrichello (W-M-W-M)	Honda RA 107	+ 1 kör
16. Nico Rosberg (W-M-W-M)	Williams FW29-Toyota	+ 2 kör
17. S. Yamamoto (EW-W-M-W-M)	Spyker F8-VII-Ferrari	+ 1 kör

## Nem ért célba:

Robert Kubica (W-H)	BMW Sauber F1.07	33. kör
Lewis Hamilton (W-W)	McLaren MP4-22	30. kör
Ralf Schumacher (W-M)	Toyota TF107	25. kör
Adrian Sutil (EW-W-M)	Spyker F8-VII-Ferrari	24. kör
Anthony Davidson (W-W)	Super Aguri SA07-Honda	11. kör

M= középkevény H= kemény W= standard esőgumi EW= extrém esőgumi

## A vb állása

1. Lewis Hamilton	107 pont
2. Fernando Alonso	103 pont
3. Kimi Räikkönen	100 pont
4. Felipe Massa	86 pont
5. Nick Heidfeld	58 pont
6. Robert Kubica	35 pont
7. Heikki Kovalainen	30 pont
8. Giancarlo Fisichella	21 pont
9. Nico Rosberg	15 pont
10. David Coulthard	14 pont
11. Alex Wurz	13 pont
12. Mark Webber	10 pont
13. Jarno Trulli	7 pont
14. Sebastian Vettel	6 pont
15. Jenson Button	6 pont
16. Ralf Schumacher	5 pont
17. Takuma Sato	4 pont
18. Vitantonio Liuzzi	3 pont
19. Adrian Sutil	1 pont

## Konstruktőrök

1. Ferrari	186 pont
2. BMW	94 pont
3. Renault	51 pont
4. Williams	28 pont
5. Red Bull	24 pont
6. Toyota	12 pont
7. Toro Rosso	8 pont
8. Honda	6 pont
9. Super Aguri	4 pont
10. Spyker	1 pont

# KÍNAI GP

A távol-keleti ország kiváló otthona a Formula-1-nek, de az európai szem még sok furcsaságot lát. Vannak híres, tradicionális táncosok, világsztár vendégek, szép rajtráclányok, de a háttérben a biztonsági erők is készültségben állnak.



A férfiak, akinek soha nem kell kérnie



# DENIM

A Futambeszeámoló támogatója a Denim

# KÍNAI KÁOSZ

## Egy tudósító sanghaji naplójából

Sokat látott kollégáinkat is meglepte, amit Kínában, első sanghaji versenyén tapasztalt. Magazinunk tudósítója persze felülkerekedett minden problémán, és a végén szinte főszereplővé lépett elő.

Vajta Balázs, Hoch2wei



### PÉNTEK

„Most értem vissza a szállodai szobámba. Lefekszem az ágyra, le kell hunynom a szemem pár percre. Az elmúlt nyolc óra ugyanis egy szóban foglalható össze: kaotikus. A Forma-1 már magában sem nyugodt és egyszerű, ha ezt

kombináljuk a kínai emberekkel, megvan a káosz ideális turmixa.

Egy példa a sok lehetséges közül: Sanghajban alig beszél valaki angolul, nem értik az idegeneket, ráadásul kínai logikával raknak ki jelzőtáblákat, így egy órába került átvenni az akkreditációmat. Mire feljutottam a

sajtóközpontba, már a második szabadedzés is elkezdődött.

Érdekes, hogy amíg a pályán zajlottak az események, a 200 kilométer/órás tempó ellenére minden megnyugodott, ám amint leintették a tréninget, folytatódott a káosz: mindenkit Lewis Hamilton lehetséges megbüntetése foglalkoztatott.

A délután a csapatfőnökök sajtótájékoztatójával kezdődött. Ott volt Jean Todt, Ron Dennis, Mario Theissen és Frank Williams. A hangulat borzasztó feszült volt, Dennis és Todt elismerték, rég volt ilyen a két csapat kapcsolata. A sajtó ezt követően vetette volna magát Hamiltonra, Alonsóra és Räikkönenre, de egyikük sem nyilatkozott. Már sötétedett, amikor a holland televízió egyik operatőre elkezdett rohanni egy sötét sarok felé: megtalálta a szobát, ahol a Red Bull versenyzői, Mark Webber és Sebastian Vettel, illetve Lewis Hamilton vitáztak. A tanácskozás nagyjából két órán át tartott, távozásakor Hamilton annyit mondott, kicsit fél az ítélet miatt. Érzése



alaptalan volt: nem büntették, és Vettel korábban kiszabott tíz rajthelyes visszasorolását is figyelmeztetésre csökkentették. A versenybírószám nem avatkozott bele a vb-hajrába, ám az időjárás még közbeszólhat: egy tájfun tart Kína felé, érkezését hétfőre várják, ám nagy eső előzi meg, és az már vasárnap ideérhet. A víz és a koszos pálya mindent felkavarhat, az idei utolsó előtti futam így biztosan izgalmas lesz.”



Persze ennek semmi köze nem volt a sztársághoz, az embereket csak a pénzünk érdekelte: földugótól kezdve a távcsőig mindent kínáltak, hamis jegyből is akadt bőven. Befelé haladva még valami feltűnt. Sanghaj nagy és gazdag város, semmivel sincs lemaradva New Yorktól vagy Londontól. Ám ahogy az ember elhagyja a központot, láthatóvá válik a valóság, Kína majd egymilliárd szegény koldulója. Sok embernek napi három dollárból kell megélnie, nekik az F1 megfizethetetlen. A

szigor nem érvényes. Minden tévétársaság azt csinál, amit akar; a kínai köztévé például 150 emberrel van itt, hogy az irtó sikeres nagydíjat megmutassa a világnak, de legfőképp a kínai befektetőknek.

Ez többnyire sikerül, de a csapatnak és a nézőknek ez a verseny csak egy extra teher a szezonban.

Az igazi helyi szurkolóknak, no meg a médiának két futammal a vége előtt csak az időjárás teheti izgalmassá a hétvégét: mindenki



Bent izgalom és csillogás, kint hamis relikviákat kínáló árusok, és meghökkenítő közlekedési körülmények fogadják a látogatókat

### SZOMBAT

„Kína még mindig nagyon messze van Európától, és itt nem csak a távolságról, hanem magáról a versenyről, a körülményekről is beszélnek.

Szombat reggel nagyjából tízkor indultunk a pályára, ami 45 percre volt a sanghaji szállodánktól. Az aszfaltcsík környékén más nagydíjakhoz viszonyítva nyugodt volt a léghő, és ugyan aránylag sokan állodgáltak kint, de a legtöbb ember nem szurkoló volt, hanem relikviákat árusított. Természetesen nem eredetieket. Ahogy az ember elérte a főkaput, a kínaiak szó szerint letámadták a taxiját, úgy, hogy az nem tudott továbbmenni. Amikor végre sikerült, és elértük a pálya bejáratát, olyan fogadást kaptunk, mint a hírességek.

nagydíj pontosan ennek a látványnak az ellentéte.

A szabadedzést a Red Bull meghívására a depóból nézhettem. A nagy élmény szinte elterelte a figyelmem arról, miért vagyok itt: tudósítani. Magamhoz térve újból feltűnik valami, a nézőtér üres. Jártam már jó pár helyszínen, de ennyi szabad széket még sehol sem láttam. Az atmoszféra erőltetett és hamis. Hogy akkor mégis miért hozta ide Ecclestone a Forma-1-et? Mert a növekvő kínai gazdaság újabb piacot jelent a sportágnak, ami újabb bevételt hoz. Természetesen nem a helyszíni hanem a tévénézőkön keresztül. Ennek megfelelően a helyi viszonyokkal ellentétben a pályán belül hatalmas a tévéstábok szabadsága. Míg „odakint” a kamerának külön vízumot kell kérni beutazás előtt, és ha az ember az utcán videózni akar, a rendőrök azonnal közbelépnek, az F1-es helyszín körül ez a

a közeledő tájfun figyelni. Igaz, közben kissé elkanyarodott tőlünk, de még mindig eső várható holnapra. Egyesek azt mondják, Ecclestone elfújta a nagy vihart, akkora hatalma van.”

### VASÁRNAP

„Eljött a verseny napja, és amint felébredtem, az első dologom az volt, hogy megnézzem, esik-e az eső. Nagy elkeseredésemre nem esett - ez azt jelenti, hogy nem lesz túl izgalmas a verseny. Reggeli után elindultam a pályára, ahol ma jóval több néző volt, mint amire számítottam. A hangulat így valamennyire adott volt. De sajnos nem csak az üres nézőterek teltek meg emberekkel, az istállók előző nap tapasztalt barátságos hangulata is elillant. A csapatok bezárkóztak, a versenyzők nem nyilatkoztak, a csapatfőnökök eltűntek. Ha



A csúcs-technikával emelt építmények körül kergetőző hi-tech Formula-1 nem volt képes megbízható időjárás-előrejelzést produkálni.



láttunk is bárkit, az csak egy dologra koncentrált: az égre.

Egy kicsivel később szemerkélni kezdett az eső. Lassan, de biztosan egyre vizezsebb lett az aszfalt. Ekkor csörgött a telefon. Laurent Mekies, a Red Bull Toro Rosso főmérnöke volt. Nagy meglepődésemre a segítségemet kérte. A szakember már Baumgartner

légitársaságunk időjárás felelősét és konzultáltam vele. Nagy megdöbbenésemre azt mondta, hogy a tájfun még jobban északra fordult, és emiatt kevesebb eső várható. Pontosabban, a verseny második felét száraznak jósolta meg. Szárazra??? Ezt azonnal el kellett újságotnom Laurentnek. Miután közöltem vele az

De térjünk vissza a versenyre, mert valljuk be, az sem volt teljesen érdektelen. A nagydíjat végül a sajtóközpontból néztem, ami egy hatalmas épületben van a kilencedik emeleten, a célegyenes felett, mint egy híd. A rajtot így tökéletesen lehetett látni. A terem tele volt képernyőkkel, a többség a rajtuk futó adatokat bámulta. A huszonnyolcadik körig mindenki nyugodtan ült, de amikor Hamilton hirtelen elkezdett lelassulni és csúszkálni, mert megjött a második zápor, ráadásul a világbajnok esélyes srác hátsó kereke elég kopottnak tűnt, az újságírók egyik fele szinte felrobbant az őrjöngéstől. Aztán Hamilton bejött a boxutcába, és kicsúszott a szervízúton. Mintha egy focimeccsen lettem volna, az intelligens újságírók nagy üvöltözésbe, éneklésbe kezdtek. Mindenki felpattant, és az ablakhoz rohant, ahol egy küszködő Ezüstnyíl-pilótát láthatott. Mint egy hal, akit kifogtak a hálóból, próbált újra indulni, segítségért üvöltözött, de senki nem tudott már tenni érte semmit. Én nem hittem volna, de akadt, aki megjósolta, hogy az első háromból szét fog menni valakinek a kereke! Igaza lett! Hamilton simán végezhetett volna másodikként is, vagy harmadikként és megnyerte volna a vb-t. A csapat mégis úgy döntött, nem hívják be kereket cserélni. Az utolsó nagydíj így nagyon izgalmas lesz, hárman is vb-esélyesek még: Hamilton, Alonso és Räikkönen. Nekem ezzel véget ért az év egyik legnagyobb élménye. Fárasztó volt ez a három nap, de nagyon megérte. Ma este egy jó alvás és holnap hazarepülök, természetesen KLM-mel, mint pilóta. Lefekvés előtt még az jár az eszemben, hogy



Három meg öt az nyolc. Ennyi pontot ért egy kiváló tanács a Toro Rossónak

Zsoltnak is a mérnöke volt a Minardinál, onnan ismerjük egymást. Laurent tudja, hogy az újságírás mellett pilóta vagyok a KLM-nél. Mivel az időjárás-jelentések, a saját radarjuk és a meteorológusok össze-vissza adják a híreket, megkért, hogy nem tudok-e a reptérről valamilyen információt kapni. Hirtelen beugrott, talán segíthetek. Azután hogy megígértem, visszahívom, azonnal felléptem a KLM repülési terv szervezőjéhez és megkerestem az időjárás jelentést. A műholdas képekkel együtt ez sem adott igazából több információt. Ezután felhívtam a

információt, meg volt döbbenve, mert náluk mindenki végig esőt jósolt. Le is hívott a csapathoz. Ott átbeszéltük a dolgokat, ott volt a tulajdonos Gerhard Berger is, bár ő a taktikával nem foglalkozott. A verseny előtt felhívott újra, és elmondta, hogy Vettel egy boxkiállással fogják kiküldeni. Az elején, amikor még esőesélyes az időjárás, kint marad az intermediate esőgumikkal, és ha a verseny felénél behívják, száraz gumikkal fogja folytatni a verseny végéig. Utólag tudjuk, mi lett az eredmény! Pezsgőzés és ünneplés! Este pedig nagy buli, megígérték!



MEGJELENT!

AZ AUTÓSPOORT  
ÉS FORMULA  
MAGAZIN  
SZERZŐITŐL



## McLAREN NÉGY ÉVTIZED A FORMULA-1-BEN



Gyönyörű történet a McLarené. A több mint negyven esztendő felölelő sztori, a magát egy kicsiny garázsvállalkozásból a világ egyik legismertebb és leggazdagabb istállóává kinövő team históriája bőségesen tartalmaz annyi fordulatot, hogy szinte nem is érti az ember, miért nem született eddig regény a csapatról. Ezért döntött úgy a Formula-1-es magazin szerkesztősége, hogy elmeséli Önöknek, mi minden történt eddig a sportág második legpatinásabb istállóival a száguldó cirkusz világában – és azon kívül. A 4S könyvkiadó gondozásában megjelent kötetből megismerhetik a McLaren legnagyobb sztárjainak – Fittipaldi, Hunt, Lauda, Prost, Senna, Häkkinen – „családregejét”.



Olvasson bele!

[www.mclaren.4sales.hu](http://www.mclaren.4sales.hu)

KAPCSOLAT: [KIADO@4SALES.HU](mailto:KIADO@4SALES.HU) TELEFON: 20-377-60-90

# AZT A 200-ÁT!

Räikkönen világbajnoki címe megszerzése előtt történelmi győzelmet aratott

A finn versenyző a Kínai Nagydíj dobogójának tetejére állva ugyan még csak álmodhatott a vb-címről, egy a Ferrari számára nagyon fontos rekordot azért már Sanghajban beállított: megszerezte a Scuderia 200. győzelmét.

Méhes Károly

Hochzwei, Getty Images



A Forma-1 világbajnokságok történetében 784 nagydíjat futottak. A Ferrari istálló, amelyik a jelenlegi mezőnyből egyetlenként részese volt a kezdeteknek, 1950-ben, különböző okok miatt nem állt rajthoz minden futamon (például a legelső, az 1950-es Brit Nagydíjon), ezért máig „csupán” 757 versenyen voltak jelen a vörös gépek (most ne bolygassuk, hogy a változatosság kedvéért nem is voltak mindig vörösek, hanem sárgák, zöldek, kék-fehérek...). Tehát ebből a 757 Grand Prixből nyertek meg 200-t, ami 26,42% - azaz nem rossz.

De pástázzunk végig a múlton, milyen állomásokon keresztül jutottak el idáig.

## I. GYŐZELEM



A nyitóévben nem született Ferrari-siker, pedig már a Commendatore szolgálatában állt a korszak két nagy ásza, Alberto Ascari és atyái jó barátja, Luigi

Villoresi. Az első diadalra 1951. július 14-éig kell várni, amikor is a második Brit Nagydíjon, Silverstone-ban az új fiú, az amúgy pole position-ból induló és szenzációs napot kifogó Froilán González vágatott át elsőként a célvonalon. A még Ascarinál is köpcösebb, sőt, mondhatni kövérebb González előbb Felice Bonetto, majd honfitársa és a jó barátja, Fangio támadásait verte vissza. Mázlija is volt, mert az időközben kiesett Ascari nem kérte, hogy González adja át neki a gépét, így folytathatta a hajszát, így szerezte meg a legelső Ferrari-(és egyben nem-Alfa Romeo)-győzelmet. (A FI történetének 12. futama volt ez.)

## 50. GYŐZELEM



Bár az 1950-es években a Ferrari volt a legsikeresebb istálló, olyan kevés futam volt akkoriban (sokszor még 10 sem egy évadban), hogy a szaporodó vb-címek ellenére a győzelmek száma lassan nőtt. Aztán a '60-as években jött a britek térhódítása, és bizony 1974-ig kellett várni, amíg - immár Luca di Montezemolo sportigazgatása mellett - Niki Lauda megszerezte Maranellónak az 50. elsőséget. Ráadásul a Spanyol Nagydíjon,

Jaramában elért siker tényleg egy új korszak kezdete volt, hiszen a Ferrari az 1972-es Német Nagydíj óta, majdnem két éven át nyeretlen volt, Lauda pedig fényes pályafutásának első nagydíját nyerte vizes pályán nagy csatában az esőmenőnek számító Ronnie Peterson ellen. (Az FI történetének 239. futama volt ez.)

## 100. GYŐZELEM



A centenáriumi sikert szintén egy nagy név ünnepelhette, méghozzá Alain Prost, aki 1990-ben Le Castellet-ben diadalmaskodott a Francia Nagydíjon

(egyébként már ötödször és még nem utoljára). Holott a futam nem róla szólt igazából, hanem Ivan Capelliról, aki a Leyton House Marchban véghez vitte azt a bravúrt, hogy kerékcserére nélkül előre verekedte magát. Egészen a futam végéig repesztett Prost előtt, aki hosszú körökön keresztül nem tudott vele mit kezdeni, és végül csak három körrel a befutó előtt tudott az olasz elé kerülni, aki akkor már gyújtásproblémákkal küzdött. Prost Ferraria, amivel a 100. Ferrari-sikert érte el, sokáig a maranellói gyár fogadóhelyiségének díszé volt. (A FI történetének 491. futama volt ez.)

## 150. GYŐZELEM



Azt is nehéz megmondani, hogy Michael Schumacher ferrari sikerei közül melyik volt a legfényesebb vagy a leginkább emlékezetes. Azt, hogy egyik-másik

különböző mérföldkövet is jelentett, nem is lehet igazán fejben tartani. Holott a 2002-ben, a Kanadai Nagydíjon elért elsősege volt a Scuderia 150. győzelmé - és ezen kívül semmi egyéb említésre méltó nem fűződik hozzá. Abban az évben Schumi 11-szer nyert, és már július 21-én, a Francia GP után világbajnok lett.. (A FI történetének 688. futama volt ez.)

## 200. GYŐZELEM



Elég friss még az élmény. Eső, Hamilton kerekének kikészülése, landolás a boxutcai kavicságyban. És onnantól fogva Kimi már megállíthatatlan volt, életben tartva

ezzel saját világbajnoki esélyeit. (A FI történetének 784. futama volt ez.)

### Mérföldkö győzelmek

<b>1-50.</b>	23 év, 227 verseny (1 siker 4,54 futamként)
<b>50-100.</b>	6 év, 252 verseny (1 siker 5,04 futamként)
<b>100-150.</b>	12 év, 197 verseny (1 siker 3,94 futamként)
<b>150-200.</b>	5 év, 96 verseny (1 siker 1,92 futamként)

### A Ferrari sikerkorvácspai

Michael Schumacher	72	Clay Regazzoni	4	Wolfgang von Trips	2
Niki Lauda	15	Eddie Irvine	4	Didier Pironi	2
Alberto Ascari	13	Juan Manuel Fangio*	3	Patrick Tambay	2
Rubens Barrichello	9	Mike Hawthorn	3	Piero Taruffi	1
Jacky Ickx	6	Peter Collins	3	Nino Farina	1
Gilles Villeneuve	6	Phil Hill	3	Maurice Trintignant	1
Carlos Reutemann	5	Jody Scheckter	3	Luigi Musso*	1
Alain Prost	5	René Arnoux	3	Giancarlo Baghetti	1
Gerhard Berger	5	Michele Alboreto	3	Lorenzo Bandini	1
Felipe Massa	5	Nigel Mansell	3	Ludovico Scarfiotti	1
Kimi Räikkönen	5	José Froilán González	2	Jean Alesi	1
John Surtees	4	Tony Brooks	2		

\* Juan Manuel Fangio és Luigi Musso közösen érték el győzelmüket az 1956-os Argentín Nagydíjon, miután akkor még megengedett volt az autók cseréje

Sao Paulo,  
Interlagos -  
José Carlos

A pálya hossza:	4,309 km
Versenytáv:	71 kör - 305,909 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	36-38 fok
Aszfalt hőmérséklete:	58-60 fok
Eiindult:	22 autó
Célba ért:	14 autó
Kiesett:	8 autó
Leggyorsabb kör:	
Kimi Räikkönen 1:12,455	



# A VÉGÉN CSATTANT AZ OSTOR

Räikkönen lett a világbajnok Interlagosban

**Kimi Räikkönen  
megnyerte a Brazil  
Nagydíjat és némi  
szerencsével  
a legmerészebb  
Ferrari-álmokat valóra  
váltva bezsebelte  
az egyéni vb-címet is.**

Mészáros Sándor

Amber, Kraeling, FOP,  
Hochzwei, Getty Images



Kínában elmaradt a bajnokavató, így a cím sorsának eldöntése az évadzáró Brazil Nagydíjra maradt. A vb-döntőként funkcionáló idénzárókat mindig misztérium lengi körül, ezúttal pedig az is fokozta a hangulatot, hogy 21 év után ismét három versenyző készülődhetett bajnoki esélyekkel a sorsfordító összecsapásra. Az 1986-os Prost-Piquet-Mansell mérkőzést 2007-ben a Hamilton-Alonso-Räikkönen trió volt hivatott újrajátszani. Mivel hasonló végjátéka korábban csak nyolcszor került sor, a viadal végletekig felfokozta a kedélyeket: a McLarenhez a spanyol tagszervezet kérésére megfigyelőt delegált az FIA, aki szavazta az esélyegyenlőséget Hamilton és Alonso között, míg a Räikkönent halovány eséllyel

csatába küldő Ferrarinál csapatmunkát és utolsó lehetőleg tartó küzdelmet ígértek az interlagosi fináléra. A meteorológusok azt jósolták, hogy eső is színesíti majd a hétvégét, de az égi áldásból végül csak a nyitónapra jutott: a délelőtti zuhóban Räikkönen, délután pedig a felszáradó pályán Hamilton bizonyult a leggyorsabbnak. Szombaton már hírehamva sem volt csapadéknak, s a reflektorfény az elsőszámú hazai kedvencre, Massára irányult: a brazil a harmadik szabadedzésen és a kvalifikáción is elhoppolta az elsőséget. A brazil 1:11,931-es idővel csípte meg a pólust, maga mögé utasítva Hamiltont: a brit utolsó körében, a második szektorban még gyorsabb volt a dél-amerikainál, de a kör végén lelassult és

**1. Kimi Räikkönen:** „Kettős győzelmet kellett aratnunk, Felipe hathatós segítségével megcsináltuk és ezúttal a szerencse is mellénk szegődött. Elmondani sem tudom, hogy mit érzek. Hálával tartozom a csapatnak, a szüleimnek, a feleségemnek és mindenkinek, aki hitt bennem. Büszke vagyok rá, hogy a Ferrarival lettem világbajnok.”

**2. Felipe Massa:** „Természetesen szerettem volna idén is megnyerni a hazai versenyemet, de az is öröm számomra, hogy segíthettem a csapatnak. Büszke vagyok arra, hogy a Ferrari istállónál versenyezhetek, emberként és versenyzőként is velük nőttem fel. Nagyszerű érzés, hogy két vb-címet is ünnepelethünk idén.”

**3. Fernando Alonso:** „Nagy csalódás a mai eredmény, de már előzetesen is tudtuk, hogy a negyedik helyről rendkívül nehéz megnyerni a versenyt. Az évad elején azt jósoltam, hogy szoros szezon után Braziliában dől majd el a vb-cím sorsa. Így is történt, de sajnos idén nem jártam sikerrel. Tudomásul kell vennem a végeredményt.”

**4. Nico Rosberg:** „Eddigi F1-es karrierem legjobb eredményét értem el a mai versenyen és ez számomra, valamint a csapat számára is nagy öröm. Köszönet a mérnököknek, akik egész hétvégén javítottak az autón és sokat segítettek nekem. Elégedettek vagyunk az idei végeredménnyel, ami motivál majd bennünket a téli időszakban.”



**5. Robert Kubica:** „A verseny jól indult, de a boxstratégiám miatt keményen kellett nyomnom a gázt. Minden jól alakult, de később csökkenetemen kellett a fordulatszámot, mert a motor túlmelegedett. Rosberg mögött sok időt veszítettem, a végén pedig a gumikkal is meggyűlt a bajom. Azt hiszem, eredményes éven vagyunk túl!”

**6. Nick Heidfeld:** „Az utolsó etapban a negyedik helyen haladtam, s ha nem engedtem volna teret neki, biztosan ütközés lett volna a vége. Robert elment mellettünk, s a verseny végén már nem tudtam javítani a pozícióim. Hihetetlen, hogy Kimi a bajnok!”

**7. Lewis Hamilton:** „Mondanom sem kell, hogy csalódott vagyok az eredmény miatt, hiszen így kicsúszott a kezeim közül a vb-cím. Nem bosszankodom ezen, végére is ez még csak az első szezonon volt az F1-ben. Böven van időm arra, hogy álmomat valóra válta elnyerjem a titulus. Köszönet illeti a csapatot mindazért, amit idén tettek értem.”

**8. Jarno Trulli:** „Kockázatvállalásunk kifizetődött, a három kiállásos stratégiának köszönhetően a nyolcadik helyet. Boldog vagyok, mert hosszú idő után ismét beverekedtek magunkat a pontszerzők közé és ez nagyon jól tesz a csapat motivációjának. Most a jövőre kell összpontosítanunk, reményeink szerint jövőre ütőkéesebbek leszünk.”

**9. David Coulthard:** „Pontszerzésben reménykedtem, de sajnálatos módon ma ehhez nem tudtunk eléggé gyorsak lenni. A futam végéhez közeledve koccantam Nakajimával, megsérült az első felfüggesztés, így az utolsó tíz körben csak birkóztam az autóval. Nehéz volt az év, s a következő még nehezebb lesz, de készen állunk a kihívásra!”

**10. Kazuki Nakajima:** „A bemutatkozásom viszonylag jól sikerült, de sajnos mindezt beárnyékolja a boxbaleset. Sajnálom a szerelőket, elnézést kérek tőlük, és minden jót kívánok nekik. Az autó jól ment, élveztem a futamot és szerettem nem vallottam szégyent. Köszönettel tartozom a csapatnak azért, hogy megkaptam ezt a remek lehetőséget.”

**11. Ralf Schumacher:** „Szép eredménnyel akartam elköszönni a Toyotától, de sajnos ez nem jött össze. Megtiszteltetés volt velük dolgozni a gyárban, a versenyeken és a teszteleken. Élveztem a csapattal töltött időt és természetesen a jövőben bármikor szívesen leülök egy italra a sráccal. Hogy mit hoz a jövő? Meglátjuk!”

**12. Takuma Sato:** „Kemény és izgalmas futamon vagyunk túl. Az autó balansza és tempója nem volt túlságosan jó, így hiába sikerült jól a rajtom, nem sikerült meglepetést okozni. Fantasztikus évünk volt, számos sikert értünk el. Köszönet illeti a csapat minden tagját, a hondd sráckokat, a szponzorokat és a szurkolókat is.”

**13. Vitantonio Liuzzi:** „Fisichella miatt eltört az orrkúp, így korán a boxba kellett hajtanom cserére, ami tönkre is tette a versenyemet. Az első etap az autó alá szorult törmelések miatt szenvedés volt, a következő kettő viszont jól sikerült. Sajnos az utolsó helyről csak eddig tudtam felzárkózni, pedig kitűnő versenyem lehetett volna.”

**14. Anthony Davidson:** „Az autó nem volt elég gyors, így nem voltunk partiban a középmezőnnyel, de profitáltunk a megbízhatóságunkból. Sutil a verseny elején kilökött a pályáról, de ezt leszámítva jól sikerült a verseny. Szórakoztató évszázón vagyunk túl, szeretnék köszönetet mondani a csapat Leaffieldben és Japán dolgozó munkatársainak.”

**Adrian Sutil (kiesett):** „A rajt után csatáztam az előttem haladókkal, de aztán ütköztem Davidsonnal. Fékkeztem, de a koci nem lassult, így nekikoccantam Anthony autójának. A Spyker nem sérült meg, így folytathattam a versenyt, de a fék tovább rakoncátankodott, így inkább kiálltam. Csálódással zárult a szezon, de nem vissza, hanem előre tekintünk.”

Fisichella kicsúszott, és rossz ivre tért vissza. Az eredmény egy látványos ütközés volt

0,151 másodperccel kikapott a ferraristól. A második sort a csapattársak, Räikkönen és Alonso foglalták el: a finn a második etapban megfutotta a legjobb időt, a pole sorsának eldöntéséhez viszont már nem volt köze, míg a spanyol épp csak bekerült a legjobb négybe. Alonso a Red Bull pilóta Mark Webbertől foglalta vissza a negyedik helyet, míg az ausztrált a két BMW, Nick Heidfeld és Robert Kubica követte az eredménylistán. Az első tíz a toytótás Jarno Trullival, a másik Red Bull versenyző David Coultharddal, valamint a williamses Nico Rosberggel egészült ki. A verseny a legmerészebb Ferrari-álmok megvalósulását hozta: Räikkönen és Massa kettős győzelmet aratott, ráadásul - némi szerencséjével - megsemmisítő csapatát tartotta McLarenre. A rajtnál Massa maga mögött tartotta Hamiltont, Räikkönen pedig a helyzetet kihasználva felugrott a második pozícióba. A páros a táv hátralevő részében sétakocsikázást mutatott be, s hogy elkerüljék a csapatutasítás gyanúját, a boxkiállások második körében cseréltek helyet. Hamilton kapkodósan rajtolt, majd rakoncátlankodó váltója miatt a 9. körben rövid időre lelassult és többen is elmentek mellette. A vb-cím elsőszámú esélyesének McLarenje a váltóvezérlő szoftver újraindítása

után helyrejött, stratégiáját három kiállásosra szabták át, de így is csak a hetedik helyig tudott felkapaszkodni. A McLaren másik vb-esélyese, Alonso problémamentes versenyt futott, de a roppant gyors Ferrarik legyőzésére nem volt lehetősége.



Az élmezőny és Hamilton az egymással szédületes csatát vívó Rosberg-Kubica-Heidfeld triót fogta közre. Röviddel leintés előtt még Heidfeld vezette a bolyt, de miután hajszáll híján összeütközött Rosberggel, Kubica került a csoport élére. A német az utolsó méterig üldözte a lengyelt, akit végül az utolsó előtti körben előzött meg. A párbaj reményt

adott Hamiltonnak: ha egy ütközés miatt kiestek volna, a brit az ötödik helyért járó négy ponttal megnyerhette volna a vb-t, ám ebből semmi nem lett. Az utolsó pont az eseményeket tisztas távolból figyelő toytótás Jarno Trullié lett.



Egy szezon elejét idéző hiba: Kovalainen is falhoz csapta a kocsiját Braziliában



Az utolsó futam előtt is toronymagas esélyes volt Hamilton, de a döntő pillanatban hibázott, így vesztett



# SZÍNES

A Brazíliai Nagydíjon Felipe Massa karrierje 9., a Ferrari fennállásának 195. pólusát szállította Interlagosban, míg győzelmével Kimi Räikkönen saját maga 15., a maranellói együttes történetének 201. diadalát aratta.

Felipe Massa megkettőzött harci kedvvel indult csatába hazai versenyén, ugyanis néhány nappal a futam előtt bejelentették, hogy a 2010-es idény végéig a Ferrari versenyzője lesz. A Scuderia rövid közleményben méltatta pilótája munkásságát.

Lewis Hamilton, Jenson Buttont és Takuma Satót büntetéssel sújtotta a versenybírók a Brazíliai Nagydíj nyitónapján: a három sofőr az engedélyezett egy helyett tévedésből két esőgumiszettet használt fel a pénteki nyitóedzésen. Az istállókat 22 ezer dollárra büntették.

A TF107 egyik, a versenycsapat összes tagja által aláírt légtérlejtőt kapta búcsúajándékba a Toyotától Ralf Schumacher. A csapatvezetés egy kommunikét is kiadott, amelyben az összes magas rangú Toyota-vezető dicsérte az új állásra vadászó németet. Schumacherrel együtt a tesztpilóta, Franck Montagny is elköszönt a japán alakulattól.

Gokartversenyt szervezett Sao Paulóban a Honda tagjai számára Rubens Barrichello. A viadalon a Super Aguri tagjai is részt vettek, a győzelmet épp Anthony Davidson szerezte meg. A soktucat résztvevő mindegyike Barrichello logójával gravírozott iPod nanót kapott ajándékba, míg a legelőkelőbb helyen záró nem-versenyző, a Honda kamionsofőrjeként tevékenykedő Paul Benstead a vasárnapi viadal után Rubinho sisakját vehette át.

Kimi Räikkönen születésnapjára ajándékként is tekinthetett a világbajnoki címre, a finn ugyanis a futam előtti csütörtökön ünnepelte 28. születésnapját. Paddock-pletykák szerint az északi fegyverek nem hazudtolta meg önmagát, az egyik luxus szálloda bárjában éjszakába nyúló tivornyázzással ünnepelt.



## A vb állása

1. Kimi Räikkönen	110 pont
2. Lewis Hamilton	109 pont
3. Fernando Alonso	109 pont
4. Felipe Massa	94 pont
5. Nick Heidfeld	61 pont
6. Robert Kubica	39 pont
7. Heikki Kovalainen	30 pont
8. Giancarlo Fisichella	21 pont
9. Nico Rosberg	20 pont
10. David Coulthard	14 pont
11. Alex Wurz	13 pont
12. Mark Webber	10 pont
13. Jarno Trulli	8 pont
14. Sebastian Vettel	6 pont
15. Jenson Button	6 pont
16. Ralf Schumacher	5 pont
17. Takuma Sato	4 pont
18. Vitantonio Liuzzi	3 pont
19. Adrian Sutil	1 pont

## Konstruktőrök

1. Ferrari	204 pont
2. BMW	101 pont
3. Renault	51 pont
4. Williams	33 pont
5. Red Bull	24 pont
6. Toyota	13 pont
7. Toro Rosso	8 pont
8. Honda	6 pont
9. Super Aguri	4 pont
10. Spyker	1 pont

## Légeredmény

1. Kimi Räikkönen (S-S-SS)	Ferrari F2007	1:28:15,270
2. Felipe Massa (S-S-SS)	Ferrari F2007	+ 1,493
3. Fernando Alonso (S-S-SS)	McLaren MP4-22	+ 57,019
4. Nico Rosberg (S-S-SS)	Williams FW29-Toyota	+ 1:02,848
5. Robert Kubica (S-S-S-SS)	BMW Sauber F1.07	+ 1:10,957
6. Nick Heidfeld (S-S-SS)	BMW Sauber F1.07	+ 1:11,317
7. Lewis Hamilton (S-SS-S-S)	McLaren MP4-22	+ 1 kör
8. Jarno Trulli (S-S-S-SS)	Toyota TF107	+ 1 kör
9. David Coulthard (S-S-SS)	Red Bull RB3-Renault	+ 1 kör
10. Kazuki Nakajima (S-S-SS)	Williams FW29-Toyota	+ 1 kör
11. Ralf Schumacher (S-S-SS)	Toyota TF107	+ 1 kör
12. Takuma Sato (S-SS-SS)	Super Aguri SA07-Honda	+ 3 kör
13. Vitantonio Liuzzi (S-S-S-SS)	Toro Rosso STR2-Ferrari	+ 3 kör
14. Anthony Davidson (S-S-SS-S)	Super Aguri SA07-Honda	+ 4 kör
<b>Nem ért célba:</b>		
Adrian Sutil (S-S-S-S-SS)	Spyker F8-VII-Ferrari	43. kör
Rubens Barrichello (S-S-S)	Honda RA107	40. kör
Heikki Kovalainen (SS-S)	Renault R27	35. kör
Sebastian Vettel (S-S)	Toro Rosso STR2-Ferrari	34. kör
Jenson Button (S)	Honda RA107	20. kör
Mark Webber (S)	Red Bull RB3-Renault	14. kör
Sakon Yamamoto (S-S)	Spyker F8-VII-Ferrari	2. kör
Giancarlo Fisichella (S)	Renault R27	2. kör

Gumistratégia: S = lágy SS = szuper lágy

# BRAZIL GP

Az évad végén az egész mezőny elengedhette magát, és ehhez kiváló hangulatot tudott biztosítani Brazília. Sao Paulóban csupán azt sajnálják, hogy megint 365 napot kell várni a Formula-1-re.



A férfiak, akinek soha nem kell kérnie



A Futambeszmélő támogatója a Denim

# RÄIKKÖNENOLÓGIA

## Kimi elfoglalta az F1 trónját

Kimi Räikkönen 2007-ben valóra váltotta legnagyobb álmát: számos kudarc után sikerült megszereznie a Formula-1 világbajnoki címét.

MS

Hoch2wei



Újra F1-es világbajnoka van Finnországnak: míg Leo Kinnunennek és Mikko Kozarowitskynek a '70-es években néhány számypróbálgatás jutott, JJ Lehto és Mika Salo pedig nem tudott átütő sikert elérni, addig Keke Rosberg és Mika Häkkinen után Kimi Räikkönen is elfoglalhatta a száguldó cirkusz trónját. A 28 esztendő, Jégemberként is emlegetett sofőr kalandos utat járt be, mire eljutott legnagyobb álmának megvalósulásához. Sokan már elkezdtek beskatulyázni, örök ígéretként emlegetni, de a megalkuvást sohasem tűrő pilótának végül sikerült rációlnia mindazokra, akik nem hittek hozzáállásában, versenyzői tudásában és képességeiben.

A sportág új bajnoka egy gazdagnak jóindulattal sem mondható család második (fiú)gyermekeként jött a világra: édesapja, Matti az útépítőknél kereste a kenyerrelvót, míg édesanyja, Paula hivatali adminisztrátorként dolgozott. A család legifjabb tagjáról hamar kiderült, hogy vérében van a versengés és

különleges idegrendszerrel bír. Az anyuka elbeszélése szerint a kis Kimi alig volt öt éves, amikor egy orvosi rendelő játszósarkában ülve sorra rakta ki a hasonló korú gyerekeknek szánt puzzle-öket, majd játszi könnyedséggel jutott túl a 12-15 éves gyerekeknek szánt kirakón is. „Na az biztos, hogy ennek a gyerekeknek nincsenek és nem is lesznek koncentrációs problémái.” - mondta akkor megdöbbenve az orvos. Kimin az idő előrehaladtával egyre inkább elhatalmasodott a versenyszellem: bátyjával, Ramival egyfolytában vetélkedtek, legyen szó jéghekről, síról, kerékpározásról, mini-motokrosszról vagy bármi másról. „Kimivel roppant nehéz volt játszani, mert ha valamilyen jobb voltam nála, azonnal megpróbált felülkerekedni rajtam.” - emlékszik vissza a nagytestvér. A jóbarát, szintén versenyző Toni Vilander hozzáteszi: „Kimit néha engedni kell győzni, mert addig úgysem hagyja abba, amíg nem nyer. Ezt tapasztaltam a tenispályán, kerékpározás közben és mindenütt másutt is.”



A sportág nagy tehetsége végre felragaszthatja az 1-es rajtszámot versenyautója orrára, a sikerben azonban nagy szerep jutott új csapatának



A hideg skandinávok bárhová elutaznak egy kis szurkolásért, ha Kimiről van szó



A Räikkönen-fivérek házi csatája új dimenzióba helyeződött, amikor a család - jutányos áron - hozzájutott két 1200-as Ladához: Kimi egy piros, Rami egy zöld „Zsiga” volánja mögött szántotta az espooi ház kertjét. A versenyt rendre Kimi nyerte, s ez így volt akkor is, amikor a család fő a lakásfelújításra szánt pénzből egy gokartot vásárolt a két csemetének. A familia udvari,

konténerből kukázott ki egy esős szettet, azzal verte el a vadonatúj abroncsokon gördülő riválisokat.

A gokartozás világában elért kimagasló eredmények felkeltették az ismert pilótamenedzser-klán, Robertsonék érdeklődését. David és Steve Robertson lecsaptak a csiszolatlan gyémántra és a junior formula-szériákban kezdték versenyeztetni. Kiminek rövid idő is elég volt ahhoz, hogy nyomatékossá pártfogójában: megérdemli a bizalmat, fényes jövő várhat rá az autóversenyzésben is. Akkor még kevesen gondolták, hogy az ifjú finn előtt nem sokkal később megnyílhat a száguldó cirkusz kapuja. Kiminek 23 együléses versenyautóval futott versenyre volt szüksége ahhoz, hogy igazolja, helye van a világ legjobbjai között. Rövidke alsó kategóriás pályafutásába belefért a brit Formula Renault téli szériájának megnyerése és a 2000-es idény bajnoki címének elhódítása is. 23 versenyből 13-at megnyert, s az 50%-osnál jobb mutatóval már lehetett kezdeni valamit. A Jensen Buttont pár hónappal korábban a Williamshez beszerző Robertsonék nem is ültek a babérjaikon: tárgyalásokat kezdtek Peter Sauberrel, aki mindig híve volt az ifjú tehetségnek, így 2000 szeptemberében, Mugellóban lehetőséget biztosított Kiminek arra, hogy megtegye első köreit egy Formula 1-

es autó volánja mögött. „Ki az a srác, aki a Saubert hajtotta?” - figyelte fel a toszkán ringen köröző Michael Schumacher Kimire, aki néhány héten belül Jerezben és Barcelonában is tesztelési lehetőséget kapott. Sauber felismerte a fiatal srácban rejlő lehetőségeket és vállalta a kockázatot: 2001-re leszerződött Nick Heidfeld mellé. A svájci szakember lépése rosszallást váltott ki a riválisok és a sportág vezető személyiségeinek körében: a zöldfülű, de villámgyors finn korai bevetése ellen még Max Mosley, az FIA elnöke is szót emelt, s bár manapság már csak mosolyogni lehet rajta, a szövetség először csak négy versenyre szóló superlicenst mert adni a fiatal titánnak. Kimi rácafolt a kétkedőkre: már az évadnyitó Ausztrál Nagydíjon pontot szerzett, három másik versenyen is eredményesen szerepelt, s 9 egységével jelentős szerepet vállalt a Sauber-csodában, ugyanis a BMW-jogelőd fennállása legjobb eredményét elérve negyedik lett a konstruktőrök között. A jó szereplés kitérő ugródeszka volt: a több pontot szerző és Mercedes-pártfogóként a csillagosok hívó szavára évek óta váró Heidfeld helyett a McLaren Räikkönent választotta a visszavonuló kétszeres világbajnok, Mika Häkkinen utódjává. A döntésről - amely nemcsak Heidfeldet, hanem az egész világot meghökkentette - utólag



## A jégember tavaly még a McLaren jégautójában ünnepelte az istálló 40. születésnapját

pottyantós vécét használt, de Kimi elindulhatott a világhírnév és a Formula 1 felé vezető rögös úton.

A testvérpár heti három alkalommal a neves finn elődök első számpályáztatásainak helyszínén, a Bemböle gokartpályán koptatta az aszfaltot. Az alapfogások elsajátítása után Kimi tízévesen kezdte a versenyszerű gokartozást: a pénzügyi nehézségek miatt gyakran ócskavasakkal kellett szembeszállnia a riválisokkal, de így is sikerült jó eredményeket produkálnia. Később a nemzetközi szériákban is megcsillogtatta kivételes képességeit: máig sokat emlegetett legenda, hogy egy amszterdami esős versenyen a használt gumik összegyűjtésére szolgáló

# JÖVŐRE ISMÉTELNE

Kimi Räikkönen megérdemelten lett világbajnok - véli a finn versenyző menedzsere, David Robertson. „Nem azért mondom, mert én vagyok a menedzsere, de a legjobb nyerte a bajnokságot. Mindig hittünk abban, hogy a Ferrari csodálatos csapat és ez most be is bizonyosodott. Ha a kocsi megfelelő lesz, Kimi jövőre legyőzhetetlen lesz!” - fogalmazott határozottan a pártfogó.

### Út az F1-es világbajnoki címig

Év	Csapat	Pont	Helyezés	Győzelem	Pole
2001	Sauber Petronas	9	10.	-	-
2002	McLaren	24	6.	-	-
2003	McLaren	91	2.	1	2
2004	McLaren	45	7.	1	1
2005	McLaren	112	2.	7	6
2006	McLaren	65	4.	-	3
2007	Ferrari	110	1.	6	3



kiderült, hogy abban komoly szerepe volt az ifjú honfitársával rokonszenvező Häkkinennek is. A wokongi csúcsistállónál kezdetét vehette a vb-cím elhódítására irányuló, már-már végeláthatatlannak tűnő hadjárat. A brit csapat kötelékében a finn a mezőny egyik legnagyobb sztárjává avanszált: számtalanszor igazolta, hogy potenciális bajnokjelölt, de a Ron Dennis vezette gardánál képtelen volt elérni a kítűzött célt. A McLaren a '90-es évek végi sikerek után hullámvölgybe került, így Räikkönen csak két vb-ézüstig jutott: 2003-ban Michael Schumacher, 2005-ben pedig Fernando Alonso orrozza el előle a bajnoki titulus.

Kimi 2002-ben, első mclarenes idényében még vereséget szenvedett csapattársától, David Coulthardtól, de attól fogva minden házon belüli ellenfelét legyőzte a skóttól kezdve Juan Pablo Montoyán át a kolumbiai helyét tavaly egy

fél szezon erejéig megőrlő Pedro de la Rosáig. Megtanulta a leckét, amely szerint a bajnoki címért dúló csatában először a csapattársat kell legyőzni. Arról viszont nem tehetett, hogy a McLaren képtelen volt vb-győzelemre alkalmas konstrukciót készíteni számára. Az Ezüstnyílnak hol a gyorsaságával, hol pedig a megbízhatóságával akadtak gondok. 2006-ban, amikor a McLaren tíz esztendő után egyetlen futamot sem tudott nyerni, Kimi eldöntötte, hogy csapatot vált. A finn beleunt a titulus kilátástalan hajszolásába és abba, hogy a csapatvezetés megpróbál beleavatkozni a magánéletébe. Bátor lépésre szánta el magát: elfogadta a Ferrari ajánlatát, s magára jőkora terhet helyezve a visszavonult hétszeres világbajnok Michael Schumacher utódja lett a maranellói különítményénél. A váltás nem ment könnyen, de az új környezet



## KIMI MINDENTUDÓ

### F1-es bemutatkozás

Räikkönen első F1-es versenyén, a 2001-es Ausztrál Nagydíjon ideiglenes, négy versenyre szóló superlicenccsel vehetett részt. Az előzőleg együléses versenyautóval mindössze 23 versenyt teljesítő finn az egész világot meglepve hatodikként ért célba, ami akkoriban egy pontot ért. A legendárium szerint a fiatal pilóta 20 perccel a futam előtt még aludt, a Sauber-Petronas munkatársainak kellett felébreszteni álmából a pilótát.

### Sport

Kimi soha nem titkolta, hogy nehezen bírja sport nélkül: ha épp nem autóversenyez, nagy valószínűség szerint motokrosszozik vagy jet-ski-zik. Egyik kedvenc sportja a jégkorong: fiatalabb korában az espoo-i Jupperin Urheilijat nevű csapatban játszott, s ha csak teheti, manapság is korcsolyát csatol és üöt ragad egy kis korongkergetés erejéig.

### Svájc

Kimi jelenleg - Fernando Alonsohoz, Nick Heidfeldhez, Michael Schumacherhez és Alain Prosthoz hasonlóan - Svájcban él: mesés birtoka van Wollerau közelében. A finn pilótának van egy lakása Milánóban és egy óriási háza hazája fővárosában, Helsinkiben is: itt általában nagyobb ünnepek és hosszabb szabadságok idején tartózkodik.

### Mark Arnall

Kimi személyi edzője. Arnall éveken át dolgozott a McLarennél a kétszeres világbajnok Mika Häkkinenel, majd Räikkönen segítője lett és vele tartott a Ferrarihöz is. A kopasz szakember a pilótához hasonlóan Svájcban él, zürichi lakása közel van Räikkönen otthonához. Érdekeség, hogy Arnall finn származású felesége révén kitűnően beszél finnül.

### Becenévek

Az újdonsült világbajnok számos becenével rendelkezik. A legismertebb a McLaren-korszakban Ron Dennis jóvótáblól rárágott Icmán, azaz Jégember, míg munkatársai Kimsternek, családjá pedig Kimppának szólítja. A finn drukkerok körében közelebbi a Räikkä becenév is.

### Jenni Dahlmann

Kimi F1-es karrierje kezdetén jegyben járt Hanna Raivistóval, de végül Miss Skandináviát, Jenni Dahlmant vette feleségül. A pár 2004. július 31-én kelt egybe. A házastársak kapcsolata nem mindig felhőtlen, Kimi italozásai és állítólagos csajozásai miatt a válás lehetőségére már többször is felmerült a bulvársajtóban. Érdekeség, hogy bár Kimi irritálja a cigifüst, neje aktív dohányosnak számít.

### James Hunt

Kimi az 1976-ban, McLaren-színekben vb-címet nyerő brit pilóta nevével használja álnévként különböző magánakciói során: a 2007-es évdnyitő előtt ezen a néven nyert meg egy motorosszán-viadalt, nyáron pedig - gorillajelmezbe öltözve - egy jet-ski összecsapást. A választás lehet, hogy nem véletlen: Kimihez hasonlóan Hunt is italozós playboy-életstílust folytatott.

### Lada

Kevesen tudják, de Räikkönen első autója egy Lada Samara volt. A finn-orosz kapcsolatok révén ma is sok autót importál a nagy szomszéd Skandináviába, a finnek pedig baráti ára és kis igénye miatt gyakran vásárolnak az ex-szocialista gyár termékeiből.

### Räikkönen Robertson Racing

Kimi és menedzsere, Steve Robertson 2004 novemberében hívta életre a „Double R Racing” néven is emlegetett versenycsapatot.

A gárda a brit F3-as bajnokságban szerepel, s rövidke fennállása alatt olyan fiatal tehetségek fordultak meg a kötelékében, mint például Bruno Senna, Dan Clarke és Mike Conway.

### Pénzügyek

Räikkönen nemcsak teljesítmény terén lépett Michael Schumacher nyomdokaiba a Ferrarinál, hanem pénzügyileg is. A finn a becslések szerint 40 millió dollárt kasztrózott 2007-ben, amivel a Formula-1 legjobban fizetett pilótája lett és a Forbes című amerikai lap szerint a sportvilágban csak három keresnek jobban nála: a golfozó Tiger Woods, a boxoló Oscar de la Hoya és egy másik golfozó, Phil Mickelson.

### Tetoválás

A világbajnoknak két tetoválása is van: a jobb csuklóját egy mosolygó napocska, a jobb alkarpját pedig egy nonfiguratív, egyesek által törzsi motivumnak titulált rajz díszíti. Jean Todt csapatfőnök szerint a Ferrarit nem zavarja Kimi íyefajta hőbortja: „Ha így érzi jól magát, hát legyen. Ha esetleg az arcára akarna tetováltatni valamit, akkor talán majd szívol nekik, hogy keressen kevésbé feltűnő helyet.” - fogalmazott a szakvezető.

### Iskola

Kimi soha nem érdekelte a tanulás: az általános iskola elvégzése után szerelőnek tanult, de 16 éves korában a versenyzés miatt befejezte tanulmányait. Az iskolában saját bevallása szerint a csüörtök volt a kedvenc napja, mert aznap több testnevelésórája is volt. „Kimi telente két iskolatáskát koptatott el, de persze nem a túl sok könyv miatt. Odamenet és hazajövet szánkóként használta a táskáit.” - nosztalgizott nemrégiben Matti Räikkönen.

### Nagymama

Kimi életében fontos szerepet tölt be nagymamája, Sirkka Pietila, aki egyben unokája vezérszurkolója is. A 81 esztendőes hölgy eddig kétszer járt F1-es futamon: 2001-ben a Hungaroringen, idén pedig a Nürburgringen tekintette meg előben Kimi produkcióját. A nagy a közvetítések ideje alatt kirobantathatatlán a tévé elől, s a 80. születésnapjára rendezett partin Kimi még arra is rá tudta venni, hogy gokkarba pattanjon és megtegyen néhány kört.

### Állatok

Kimi és Jenni kedvence a két kutya, a nászajándékba kapott németjuhász, Ajax és a Peppi névre hallgató Jack Russel terrier. A párnak van egy lova is, de mióta elragadt Kimivel és ledobta a hátáról, a pilóta széles ivben elkerüli a paripát. Macska szöba sem jöhet Räikkönenéknél, Kimi ugyanis allergiás a szőrére.

### Rami Räikkönen

A nagytesvér egy évvel és tíz hónappal idősebb Kiminél. Mivel hamar kiderült, hogy az öcskös tehetségesebb, a bátyónak maradt a finn ralibajnokság és az ország F3-as bajnoksága. Ahová csak lehet, elkíséri testvérét, s bár nem túl bőbeszédű, a füvérek közeli ismerősei szerint Kiminél lényegesen többet mosolyog.

### „Repülő Finn”

Közkedveltt jelző, amelyet a finnek használnak élsportolóikra. Az első Repülő Finn Hannes Kolehmainen volt, aki az 1912-es stockholmi Olimpiai Játékokon hosszútávfutásban három aranyérmet szerzett. Kimi az F1-es „Repülő Finnek” sorában a harmadik: így vezeték Finnország másik két világbajnokát, Keke Rosbergert és Mika Häkkinent is.

# GPshop

Eredeti Forma 1-es és WRC termékek egyedülállóan széles választéka

**KARÁCSONYI  
KEDVEZMÉNYEKKEL!**

Részeltek üzletünkben

(2092 Budapest, Fő u. 128)

és Webáruházunkban:

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

Tel.: 06 70 254 7306



**Új! 2007-es modellek  
már rendelhetők!**

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

végül meghozta a remélt eredményt. Bár Kimi megnyerte a 2007-es évadot megnyitó Ausztrál Nagydíjat, huzamosabb időre kiközített a formájából. A botrányokkal is színesített évad első felében csak pontszerzésekre és néhány dobogós helyezésre futotta a finnől, majd amikor a szakértők zöme és a világsajtó már elkezdte kiírni a vb-esélyesek közül, hirtelen két, Magny-Cours-ban és Silverstone-ban aratott győzelemmel helyre tette a renomét. Kimi az évad második felére túljutott problémáin: beilleszkedett a Ferrari kötelékébe,

tükrözi. Soha nem adjuk fel, és egészen addig hiszünk, ameddig csak hihetünk a győzelemben.” - mondja a szakvezető. A finn Luca di Montezemolót, az olaszok márka első emberét is levetette a lábáról: „Räikkönen jött, megnyerte az első futamot, majd megnyerte a bajnokságot is. Mi mást kérhettünk volna még tőle?” Sokan - élükön az impresszárió Bernie Ecclestone-nal - féltik az F1-et Kimi királyságától, mondván, a nem túl bőbeszédű és az utóbbi években italozásai miatt a

titulus megvédése. A jóbarát Mika Häkkinen szerint az első vb-cím legalább akkora terhet helyez majd Kimire, mint amekkora alól idén felszabadult, a Jégember azonban optimistán látja a jövőt: „A következő idény biztosan könnyebb lesz, nemcsak számomra, hanem a csapat számára is. Idén voltak nehézségeink az autóval. Meglátjuk, hogy mire jutunk a jövő évi kocsival. Rendkívül nehéz lenne megmondani, hogy milyen lesz az új versenygép, de komoly elvárásaink vannak. Meglátjuk, mit hoz a következő szezon, de jó érzéseim vannak.”

Räikkönen csak eleinte volt szokatlan vörös autóban és uniformisban, a sztár első vb-címe miatt felehetően már így marad meg az emberek emlékezetében



hozzászokott a Bridgestone abroncsokhoz és kiegyensúlyozott, jó teljesítményének köszönhetően az utolsó futamig életben tartotta bajnoki esélyeit a McLaren duójával, Lewis Hamiltonnal és Fernando Alonsóval szemben. Noha a zárófutamnak lehetetlen helyzetből, 7 pontos hátrányból vágott neki, töretlen lelkesedése, kitartása és a győzelem iránt érzett makacs vágya végül kifizetődött: F1-es pályafutása során először a szerencse is rákacsintott és a braziliai idényzárón aratott kettős Ferrari-győzelemmel, illetve a McLaren-duó botlásával sikerült elhódítania a világbajnoki címet. Räikkönen számára a szezon bizonyos periódusaiban olyannyira elérhetetlennek tűnt a bajnoki siker, hogy abban a Ferrari csapatfőnöke, Jean Todt sem hitt: „Őszintén bevallom, hogy nem mertem volna fogadni arra, hogy Kimi megnyeri a bajnokságot első ferraris idényében. Sikere a csapat mentalitását

▶ **Állatszeretetet vagy sétárszokás?**  
Kimi felesége ugyanolyan németjuhászt sétáltat a monzai paddockban, mint egy évvel ezelőtt Corinna Schumacher tette

bulvárlapok címlapján is gyakran feltűnt finn nem lesz jó nagykövete a sportágnak. A bajnok minden bizonnyal rációfól majd az ilyesfajta teóriákra, hiszen Interlagos óta alig lehet ráismerni: a teher alól felszabadulva a szokásosnál többet mosolyog, s noha az újságírókat vélhetően továbbra sem szívleli, az oly sokszor a szemére vetett három mondatnál már többet mond az interjúk során. Räikkönen célja a 2008-as szezonra mi más lehetne, mint a nehezen elhódított bajnoki

**Névjegy**

Név:	Kimi Mattias Räikkönen
Nemzetisége:	finn
Születési hely, idő:	Espoo, 1979. október 17.
Családi állapota:	nős, felesége: Jenni Dahlmann-Räikkönen
Magassága:	1,75 m
Súlya:	71,5 kg
Legmagasabb iskola:	általános iskola
Beszélt nyelvek:	finn, angol
Lakhelye:	Wollerau, Svájc

**AJÁNDÉKOZZON FI-ES RELIKVIÁT!**



Bár Brazíliában a 2007-es évad véget ért, és legközelebb csak jövő márciusban indul a szezon, az F1-es szurkolóknak a téli szünet alatt sem kell lemondaniuk kedvenc sportjukról. A pihenő alatt például végre mindenki beszerezheti kedvenc ereklyéit, amelyek segítenek felidézni a versenyeket. Karácsony közeledtével bizonyára az is sokaknak eszébe jut, hogy a száguldó cirkuszhoz kötődő ruhadarabokkal, kiegészítőikkel, ajándékokkal kedveskedjen

szeretteinek vagy barátainak. Aki valódi kínálatot szeretne látni, annak az ilyen vásárláshoz okvetlenül el kell látogatni az ország legszelebb választékát kínáló Gpshopba. Az üzletben a csapatpólóktól és -sapkáktól kezdve a kabátokon, pulóvereken, ágyneműkön és törölközőkön át a cipőig és a távirányítós F1-es autókig közel 400 féle eredeti cikkből válogathat, felnőtteknek és a gyerekek egyaránt. Olyan különlegességek

is megtalálhatóak itt, mint a 2007-es és korábbi szezonok versenyautóinak modelljei, vagy több ritkaságszámba menő Benetton, McLaren, BMW és limitált darabszámú készült, sorszámozott Ferrari modellautó. Ha valaki télen is szeretne a Forma-1-es autók hangjának zenéjében gyönyörködni, annak jó választás a motorhangokat tartalmazó CD, de az egyéb szériák, például a rali világbajnokság termékei közül is válogathatnak

az érdeklődők. A Gpshop üzlete Budakeszin, a Fő út 126. alatt található (telefon: 70/2547906), ahol decemberben meghosszabbított nyitvatartással, valamint különféle akciókkal várják a rajongókat. Annak sem kell azonban aggódnia, aki nem szeret kimozdulni otthonról, hiszen a www.gpshop.hu weboldalon is bármi megrendelhető. Aki a webes vásárlás mellett dönt, csak a kézbesítőt kell várnia.



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

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

**www.avplanet.hu**

**VILAGMÁRKÁK No 1 HELYEN ÁRAKON**

- televízió ::** Full HD-s plazma, lcd és projektoros tv-k és a jó öreg képcsövesek ...
- autóhifi ::** CD, DVD, MP3, memóriakártyás, bluetooth fejegységek, érintő képernyős navigációk és rádiók ...
- videokamera ::** Full HD-s miniDV, DVD, HDD-s és memóriakártyás kamerák, akkuk, táskák és egyéb kiegészítők ...
- digitális fényképezőgép ::** tükörreflexes és normál gépek, objektívek, memóriakártyák, tartozékok ...
- házi mozi ::** hangfal szettek, dvd lejátszók, dvd írók, komplett szettek és egyedi rendszerek ...
- háztartási készülékek ::** hűtők, sütők, porszívók, mikrók, mosógépek, kisgépek ...

# LEGEK

Csúcsok, titulusok, különlegességek 2007-ből

A 2007-es évad annyi különlegességet és izgalmat hozott, mint előtte még talán soha egyetlen esztendő. Szerkesztőségünk szezon-összefoglaló gyanánt a sorozat ide legjeit kötötte csokorba.

Farkas Livia

Getty Images



## A LEGIZGALMASABB VERSENY

A legjobb futam címére a Kanadai, Japán, Kínai és Brazil Nagydíj is pályázhatna, de talán az Európa GP mind közül kiemelkedik. A nagy esőben a célegyenes végi vízfolyás egy körön belül nem kevesebb, mint öt versenyzőt kényszerített idő előtti búcsúra(!), de Nico Rosberg, Jenson Button, Vitantonio Liuzzi, Scott Speed és Adrian Sutil mellett Lewis Hamilton is kis híján a kavicságy fogja maradt.

## A LEGTÖBBET FEJLŐDÖTT VERSENYZŐ

Előző (tanuló) évi ingadozó teljesítménye után Nico Rosberg 2007-ben briliánsan vezetett. Megbízhatóságát és agresszivitását tökéletes összhangba hozva, főleg az idény második felében folyamatosan gyűjtögette a pontokat. Remeklést látva többek között a McLaren-Mercedes és a Toyota is szerződést ajánlott a 2008-as esztendőre, a négy nagy csapat versenyzője mögött a ponttáblázat kilencedik helyét szerezte meg.

## A LEGNAGYOBB HANYATLÁS

Bár a világbajnok Renault visszaesése is hatalmas meglepetésnek bizonyult, a Honda leszerelése még a franciáknál is nagyobb flop. A 2006-os idényben remek második félét maga mögött tudó gárda 2007-re méltán a győzelmek hajszolását tűzte ki célul, ehelyett azonban maximum a mezőny leghátsó harmadát bosszanthatta. Bár a „kicsiket”, a sokáig a gyári csapatot verő Super Agurit az utolsó pillanatokban sikerült ugyan legyőzniük, a Jenson Button által kinkeservesen összekapart hat pontjuk és összetettbeli nyolcadik helyezésük nagyon szerény teljesítmény.

## AZ ÉV CSALÓDÁSA

A versenyzők citromdíját Ralf Schumacher kaphatná. A hétszeres világbajnok Michael



visszavonulása után a kis Schumi az idényt mondhatni végigvegetálta, mind az edzéseken, mind a versenyeken alulmúlta önmagát. Tény, hogy a Toyota ismét csődöt mondott, de sokat mondó adat, hogy Jarno Trulli - elsősorban a kvalifikációk során (14-3) - rendre elverte a szezon végén a kölni bázisú együttestől kiebrudalt német kollégáját. A vb 16. helyezés sokba kerülhet még a Forma-1-ben mindenáron maradni akaró 32 éves versenyzőnek.

## A LEGTÖBBET FEJLŐDÖTT CSAPAT

A tavalay - Sauber istálló felvásárlását követő első idényében - elért szenzációs konstruktóri 5. helyezése után a BMW-Sauber csapat tovább folytatta menetelését. A bajorok



legalább egyik versenyzője minden egyes futamon az első nyolc értékelt között látta meg a kockás zászlót, kilenc alkalommal pedig mindkét pilóta a pontszerzők listáján végzett! Összesen 101 megszerzett egységével (a McLaren-Mercedes kizárása után) a csapat a fantasztikus második pozícióban fejezte be az évet.

## AZ ÉV ÚJONCA

Ebben az idényben nem volt hiány kiváló újoncokban, elég csak Sebastian Vettelre, Heikki Kovalainenre vagy épp Adrian Sutilra gondolni, de kétség sem férhet hozzá, hogy a statisztikákat átíró Lewis Hamiltoné a legnagyobb elismerés. A vb címről mindössze egy ponttal lemaradó, a tabellát egyhuzamban tizenegy versenyen át vezető brit szupertehetség tizenegyszer állhatott



dobogóra (ebből négyszer a legmagasabb fokára), hatszor indult a pole-ből, valamint két leggyorsabb kört teljesített, amivel abszolút rekorder. Hamilton megjelenésével a Forma-1 újra részesévé vált egy Senna-Prost színvonalú ádáz küzdelemnek, amelyben az újonc végül legyőzte a kétszeres világbajnok Fernando Alonsót. Lewis a tanulót követően jövőre nem kis fenyegetést jelent a többiek számára.

## AZ ÉV ELŐZÉSE

Felipe Massát illeti a cím. Az irdatlan körülmények között megrendezett Japán Nagydíj utolsó körében bemutatott Massa-Robert Kubica közötti csata sokáig emlékezetes marad minden szurkoló számára. A Ferrari és BMW pilóta a régi idők óriási

küzdelmeit idézte, amikor az esőben fél körön keresztül előzgette egymást oda-vissza, a pályán és azon kívül. A hatodik helyért vívott csatából végül a brazil került ki győztesen.

## AZ ÉV LEGELLENTMONDÁSOSABB TELJESÍTMÉNYE

Alexander Wurz utolsó Forma-1-es szezonjában megjárta a poklot és a mennyországot is. Az időmérőkön csapattársától, Nico Rosbergtől fényévekre elmaradó osztrák - egyetlen egyszer sem jutott be az első tízest jelentő harmadik etapba, míg a kaotikus versenyeken többnyire remekül vette az akadályokat. A kanadai futam végén a dobogónak, míg a Nürburgringen egy



negyedik helynek örülő Wurz teljesítményének értékelésekor nem mehetünk el amellett, hogy a Williams istálló szerint a langaléta fiatalember kifinomult technikai tudásának köszönhetően sikerült minden egyes pályára tökéletesen beállítani az autót.

## A LEGSZERENCSÉTELENEBB BALESET

Anthony Davidson kanadai versenyt egy hódval való ütközés nehezítette meg. A hódon kívül a Super Aguri pilótájának autójának első vezetősármája bánta a dolgot, de egy gyors szervizelés után folytathatta a futamot.



### LEGÉRDEKESEBB AUTÓFESTÉS

A Honda természetvédelmi kampánya révén a Földet ábrázoló karosszériaafestéstől is extravagánsabbnak bizonyult a Red Bull Racing angliai versenyhétvégén „viselt” külsője. A csapat egy jótékonyági akció keretén belül tíz-tíz fontért cserében több mint harmincezer lelkes rajongó arcképét pingálta David Coulthard és Mark Webber autóira. A különös akció rendkívüli sikert aratott!

### AZ ÉV BOTRÁNYA

A ritka izgalmas idényre végül teljes egészében rányomta a bélyegét a nyár elején kirobbanó Ferrari kontra McLaren kémügy. A Nigel Stepney által a wokingiak főtervezőjének, Mike Coughlannek átnyújtott 780 oldalnyi titkos Ferrari-dokumentumokról Pedro de la Rosa és Fernando Alonso is tudott, akik témáról való



levezésére épp a McLarennél magát rosszul érző világbajnok világtott rá a magyar futam hétvégéjén, egy lavinát indítva meg ezzel. A hosszas nyomozás és kihallgatások után a McLaren-Mercedes csapatot 100 millió dollárra büntették, amely mellett a csapatot a konstruktőrök pontversenyéből is kizárták.

### A LEGVÁRATLANABB FORDULAT

Az évad elején a Ferrarival még csak ismerkedő Kimi Raikkönen kapott hideget, meleget, hogy valahogy elveszett belőle a tűz és nem találja

önmagát. A szezon második felében aztán megindult a szekér, és egyre jobban felzárkózott a finnek fenegyereke. Ennek ellenére a vb cím elérése lehetetlennek tűnt, miután Raikkönen még két futammal az idény vége előtt is 17 pontos hátrányban volt a bajnoki élvonal Hamilton mögött. Igaz a mondas, hogy innen szép nyerni: a Forma-1-ben még soha senkinek nem sikerült ekkora hátrányból fordítania!

### AZ ÉV LEGNAGYOBB BUKÁSA

A legdrámaibb baleset Robert Kubica nevéhez fűződik. A montreáli flúgos futamon a BMW lengyel kiválósága az egyik kanyarban hatalmas tempóval érkezett meg Jarno Trulli mögé, és elvesztve uralmát autója fölött ráfutott a Toyotára, majd a falnak csapódva többszöri pörgés után állt csak meg a rommá tört BMW-vel. Kubica csodával határos módon kisebb agyrázkózással és egy bokaficammal megúszta a balesetet.



### A LEGMEGBÍZHATÓBB CSAPAT

Amennyiben a politikát félretesszük, egyértelmű, hogy hosszú évek után 2007-ben a McLaren-Mercedes kooperáció csomagja bizonyult a legmegbízhatóbbnak a mezőnyben, miután a wokingi székhelyű gárda versenyzői csupán egyszer-egyszer kényszerültek feladni a futamot (de a két kiesés sem technikai okokra vezethető vissza!). Mindennél többet elárul, hogy az egyik ezüstnyíl valamennyi versenyen dobogós helyen ért célba.

### A LEGKÍNOSABB HELYZET

A legkínosabb helyzet az idei versenynaptár egyetlen új helyszínéhez, Fujihoz kapcsolódik. Az előre beharangozott hatalmas esőzések nem kerülték el a pályát, így szombattól az



### AZ ÉV BAKIJA

Az év bakijára többen pályázhatnának. Kazuki Nakajima első F1-es „boxolására” nem lehet büszke, hisz a tehetséges japán túlzott heveségében két szerelőt is elütött, akik szerencsére azonban könnyebb sérülésekkel megúszták az esetet. A citromdíj mégis az év közben elbocsátott Christijan Albersé, aki a Francia GP 30. körbeli boxkiállásakor idő előtt indult el, magával rántva a mintegy két és fél



méteres üzemanyag-töltő csövet, nem kis meglepetést okozva ezzel a Spyker istállóknak.

### A LEGMEGBÍZHATATLANABB CSAPAT

Ebben az esztendőben a Toro Rossóé a cím, hisz a faenzaiak tizenhét alkalommal álltak ki a versenyből. Az évad második részében egyre jobb teljesítményt mutató autóknak és pilótáknak köszönhetően azonban az egykori



Minardi így is az elismerésre méltó hetedik helyen zárta a konstruktőrök versenyét.

### A LEGSPORTSZERŰTLENEBB JELENET

A 2007-es Magyar GP időmérő edzése nem a fair küzdelemről marad emlékezetes. Miután Lewis Hamilton nem engedelmkedett csapatának és engedte el Alonsot, a spanyol az utolsó etap véghájrájában - amikor is autóját már megtöltötték a megfelelő mennyiségű üzemanyaggal -, menedzsere hatására úgy döntött, nem indul még ki utolsó mért körére,

feltartva ezzel a mögötte ácsorgó britet. Eredmény: Alonsót öt hellyel hátrébb sorolták a rajtrácson.

### A LEGSZERENCSÉTLENEBB KIESÉS

A legszerencsétlenebb kiesés idén a királykategória egyébként is egyik legpechesebb versenyzőjének, Mark Webbernek jutott. A szakadó esőben

lebonyolított japán viadalon kiválóan menetelő ausztrálnak még a győzelem is elérhető távolságba került, amikor a biztonsági autó mögött második pozícióban haladó red bullost az addig szintén bomba formában autózó újonc Sebastian Vettel megtorpedózta, amely mindkettőjük kiesését jelentette.

### A LEGNAGYOBB MELLÉFOGÁS

Nem így képzelte sem a McLaren-Mercedes, sem pedig Fernando Alonso a közös jövőt. Hamilton monacói kijelentését követően, miszerint a csapat nem hagyta őt nyerni, szépen lassan elmérgesedett a helyzet a két pilóta között. Alonso hungaroringi manővere - amikor is a fegyelmetlen angolon önkényesen, a boxban feltartva őt állt bosszút, illetve büntetése volt az utolsó csepp a pohárban, amikor a kémbotrány egyéb titkait kipakoló spanyol címvédő és a szerinte az újoncot előnyben részesítő csapatvezető Ron Dennis között jó időre megszakadt a kommunikáció. Feszültség feszültséget szült, így a gyümölcsöző jövő helyett csúnya válással ért véget a kaland.



# JÁTÉK

Nyerje meg a három dedikált McLaren-Mercedes baseballsapka egyikét!



KEEP WALKING  
JOHNNIE WALKER

Lewis Hamilton és Fernando Alonso augusztusi magyarországi programja során részt vett a csapat egyik fotámogatójának, a Johnnie Walker budapesti rendezvényén, ahol három csapatsapkát is elláttak a kezjegyűkkel.

Ezeket a sapkákat sorsoljuk most ki azok között, akik kivágyják magazinunkból a játékelhívásunkban szereplő JW emblémát, és azt **december 20-ig** elküldik levelezőlapra vagy borítékban a szerkesztőségünk címére: 3504 Miskolc Pf: 90. A küldeményre kérjük írják rá: **JOHNNIE WALKER JÁTÉK** Sorsolás és postázás másnap.

#### NYERTESEINK:

A 2007. októberi számunkban meghirdetett **Martini játékelhívásunkon KARÓRÁT NYERTEK:** Takács Ervin - Kaposvár; Hlivoszky György - Budapest; Ádám György - Debrecen  
**PÓLÓT NYERTEK:** Budai László - Tata; Csombó György - Ugod; Balassáné Csetényi Éva - Kisharsány; Jakab Ildikó - Budapest; Józsa Andrea - Budapest; Kis Gábor - Jászényszar; Boltyó Petra - Miskolc; Korkovics Gábor - isidorcs@citromail.hu, Kósa Zolt - zsekosa@e-mail.hu; Pintér Gábor - pinterga@gmail.com; Szaniszlainé Tóth Edina - Kecskeföld; Pál Szilárd - Karancsalja; Rózsa István - Debrecen; Hercsik László - Gyöngyös; Szakacsits Károly - Nagykánizsa; Vass Károly - Gellénháza; Felegyi Jenő - Orosháza; Bereczky Lajos - Szombathely; Hornyák Anikó - Kazincbarcika; Balázs Istvánné - Bekecs; Koszó Patrik - Nyíregyháza; Gécsi Mira - Győr; Nagy József - Mezőcsanak; Gábor Dénes - Zalaötv; Gábor Tamás - Tata; Balla Gergő - Szekesfehervár; Lipták Dező - Szentendre; Szathora Pál - Veszprém; Feketéne Zsámbik Éva - Monok; Mészáros Zoltán - Balmazújváros; Szabó Vilmos - Budapest; Juhász Attiláné - Tokaj; Lunacek Ferenc - Abádszalók; Horváth Emese - Dunaharaszti; Brudás Szabolcs - Rics; Katona Ferencné - Budakalás; Serfőző Zsuzsanna - Szigetzentmiklós; Rácz Botond - Hétfalvac; László - Nyergesújfalú; Tóth Miklós - Záhony; Mező Nándor - Rakamaz; Varga Lajosné - Sátoraljaújhely; Gondor Richárd - Kunszentmárton; Szabadi György - Encs; Váradiné Kiss Gabriella - Gyula; Rics János - Zalaegerszeg; Ambrus Bálint - Balatonalmádi; Tasnádi Norbert - Baja; Mácuga Róbert - Tiszafüred; Fodorok Péter - Herceghalom



### A LEGSIKERESBB STRATÉGIAI HÚZÁS

Mondhatjuk úgy is, hogy a Nürburgringen Albers helyét elfoglaló Markus Winkelhock szolgáltatta az év legnagyobb meglepetését. A pontosan a verseny rajtjára megjósolt eső miatt a Spyker istálló úgy döntött, hogy a debütáló németet még a felvezető körben behívja esőre alkalmas gumikért a boxba. A lezúduló eső miatt aztán - részben a többiek kiállításának is köszönhetően - mindenki legnagyobb meglepetésére Winkelhock került az élre, amely pozíciót a négy kör után leállított futam újraindítását követően veszített csak el.

### A LEGROSSZABB STRATÉGIAI DÖNTÉS

Lewis Hamilton és a McLaren-Mercedes közös határozata. A wokongiak a Kínai GP-n úgy

### A LEGVÉRRE MENŐBB „CSATA”

A Toro Rosso vezetősége és Scott Speed között az amerikai versenyző nürburgringi kiesését követően odáig fajult a helyzet, hogy a szóbeli szidalmazás után Franz Tost állítólag ökölrel is rátámadt a már busza felé tartó pilótájára. Később az ideges főnök bocsánatot kért ugyan, de nem meglepő módon Speed a Magyar Nagydíjat már csak a televízióból figyelhette.

### A LEGLÁTÁNYOSABB BALESET

A leglátványosabb balesetet (természetesen Kubicáé mellett) a David Coulthard, Alex Wurz páros hozta össze az idény nyitó Ausztrál Nagydíjon. A Red Bull skót rangidőse kicsit optimistán felmérve a helyzetet kezdett korábbi McLarenes „csapatársa” előzésébe: a belső ívről Wurz autójának ütközve, keresztbe repült át a Williamsen - hajszaál milliméterre az osztrák bukósíksajka előtt. A hajmeresztő esetet szerencsére mindketten sértetlenül úszták meg.



döntöttek, hogy a már cafatokra bomló gumibroncsok ellenére is várnak még a boxkiállással, hogy meglássák, hogyan módosul az időjárás. Az eredmény: az irányíthatatlan autót végül a boxba vezető út menti kavicságyban végezte, ami tulajdonképpen a brit újonc bajnoki címébe került.

### A LEGKIEGYENSÚLYOZOTTABB VERSENYZŐ

Nick Heidfeld élete legjobb szezonját teljesítette a 2007-es esztendőben. A BMW pilótája bebizonyította, hogy egy versenyképes autó volánja mögött csodákra képes. A mönchengladbachiak büszkesége volt a két nagy csapat elsőszámú bosszantója, a Bahreinben bemutatott Alonso elleni előzése és tizennégy pontszerző helye méltán eredményezett szerződés hosszabbítást a legdinamikusabban fejlődő eggyüttesnél.



# MOBI ZONE

## Mobilvideók

### Mandy Bright vs Maya Gold

## Háttérképek

FH 12302	FH 12306	FH 12304	FH 12134	FH 12315	FH 12309
FH 12309	FH 12306	FH 12304	FH 12134	FH 12315	FH 12309
FH 12309	FH 12306	FH 12304	FH 12134	FH 12315	FH 12309
FH 12309	FH 12306	FH 12304	FH 12134	FH 12315	FH 12309
FH 12309	FH 12306	FH 12304	FH 12134	FH 12315	FH 12309
FH 12309	FH 12306	FH 12304	FH 12134	FH 12315	FH 12309
FH 12309	FH 12306	FH 12304	FH 12134	FH 12315	FH 12309
FH 12309	FH 12306	FH 12304	FH 12134	FH 12315	FH 12309
FH 12309	FH 12306	FH 12304	FH 12134	FH 12315	FH 12309
FH 12309	FH 12306	FH 12304	FH 12134	FH 12315	FH 12309
FH 12309	FH 12306	FH 12304	FH 12134	FH 12315	FH 12309
FH 12309	FH 12306	FH 12304	FH 12134	FH 12315	FH 12309
FH 12309	FH 12306	FH 12304	FH 12134	FH 12315	FH 12309
FH 12309	FH 12306	FH 12304	FH 12134	FH 12315	FH 12309
FH 12309	FH 12306	FH 12304	FH 12134	FH 12315	FH 12309
FH 12309	FH 12306	FH 12304	FH 12134	FH 12315	FH 12309
FH 12309	FH 12306	FH 12304	FH 12134	FH 12315	FH 12309
FH 12309	FH 12306	FH 12304	FH 12134	FH 12315	FH 12309

## Valóságű Csengőhangok

Top 10	Top Hazafi
50 Cent Feat. Justin Timberlake - Ayo Technology FT 3778	Fergie - Big Girls Don't Cry FT 2825
Yves Béland Roma Call - Kik voltak azokat szocija FT 3757	Akon - Dont Matter FT 3811
Arif Lartigo - When You Are Gone FT 3752	Enrique Iglesias - De You Know FT 3820
Takala Tamas - Pocsolyás ágyon FT 3388	Sloan Kingston - Beautiful Cars FT 3754
Degeyi - Táncolj FT 1881	Justin Timberlake - LoveStoned FT 3454
Christina Aguilera - Cadyetn FT 1706	Oyin Cassie Haines - Dupids Chakohod FT 1011
Varga Feri és Balázs Boty - Ébredni vákolt FT 2538	Red Hot Chili Peppers - Snow (Hey Oh) FT 3288
Felix Klack - Fizzáram úgyn igy FT 990	Rihanna - Shut Up And Drive FT 3772
Rihanna feat. Jay-Z - Umbrella FT 3228	Santana feat. Chad Kroeger - Into The Night FT 3948
Kelly Clarkson - Never Again FT 3244	Timbaland & Nelly Furtado - Give It to me FT 2895
	Mika - Big Girl FT 2824
	Craig David - Hot Stuff FT 4233
	Owen Stapari - New That You Got It FT 3768
	50 Cent - Straight to The Bank FT 3788
	Jennifer Lopez - Do It Well FT 3809
	Marjo Burns - Real Girl FT 3829
	Briley Spears - Gimme More FT 3899
	Paul Van Dyk Feat. W. Jackson - The Other Side FT 3790
	Will.i.am - I Got It From My Mama FT 3837
	The Estroby - Away From Here FT 3972
	Hot Hot Heat - Let Me In FT 4015
	Muse - Exp-Politics FT 4108
	Craig David - Officially Yours FT 4240
	Andriia Bocull - Romanca FT 4288
	Craig David - She's On Fire FT 4281
	Manu Chao - Me! Lame! Cafe FT 4277

## Java Játékok a mobilodra

**Sterntrupp Mars**  
Választ meg a csapatot a katonák a belsővilág integrációval! Motorola V301, V401, V501, V601, Nokia 3101, 3301, 3151, 6101, 6801, 7210, 7230, 6233, Siemens C281, Sony Ericsson K500, K700, S700, Sony Ericsson K800, K700, 2112

**Super Taxi Driver**  
Pályázd ki a taxit a városban, kezdődik a szűk Nokia Series 40: 3133, 3301, 9101, 9103, 9110, 6830, 7210, 7230, 6233, Siemens C281, Sony Ericsson K500, K700, S700, Sony Ericsson K800, K700, 2112, 2001

**Sexy Virgins**  
Választ ki a (gyönyörű) szűkeket az ezred végekor. Motorola E398, V301, V401, V501, V601, Nokia 3101, 3301, 3151, 6101, 6830, 7210, 7230, 6233, 7061, 9101, 9103, 9110, 6830, 7210, 7230, 6233, Siemens C281, Sony Ericsson K500, K700, S700, Sony Ericsson K800, K700, 2112, 2001, 9900-9908, 9810

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



**AQUA** www.aqua.hu  
A szórakoztató **ELEKTRONIKA**

## Kérsz egy fülest az AQUA-TÓL?

**\* Ajándék füles**

Amennyiben LCD vagy PLAZMA TELEVÍZIÓT, netán PROJEKTORT vásárolsz üzleteinkben, és hivatkozol e hirdetésre, úgy egy **SENNHEISER HD-202** típusú fülhallgatót adunk Neked ajándékba!

Akciónk 2007. december 31-ig érvényes!

Központi információ: **(06 1) 244.24.24**

**AQUA BÁZIS** Belváros VII. Budapest, Dohány u. 36.  
**AQUA Pótus Center** XV. Budapest, Szentmihályi út 131.  
**AQUA Karinth** XI. Budapest, Karinthy Frigyes út 17.  
**AQUA Moszkva tér** II. Budapest, Moszkva tér 10.

**Számítástechnika, Notebook**  
**Digitális fényképezés**  
**PDA, Navigáció**  
**Televízió, Projektor**



# KI A BOHÓC?

Mosley megszólalásai néha túllőnek a célon

Valószínűleg olvasóink is hallottak a FIA elnök Max Mosley legújabb mazsoláiról. Először a háromszoros világbajnok Jackie Stewartot bohócozta le, majd a McLaren csapatról mondott egy és mást, és még Lewis Hamiltonról is kijelentette, hogy a végén káros lesz a Forma-1-re. Mert hogy túl sokat fog nyerni.

Frankl András

Kezdjük Jackie-vel, aki valóban kétségbeesetten hívott fel Londonból és tanácsot kért. „Te mit csinálnál az én helyemben?” Pereld be! - volt a tömör válaszom. Amikor ezeket a sorokat írom még nem dőlt el, hogy mi lesz, az igazi rossz hír az, hogy Mosley lehet, hogy mégsem megy nyugdíjba 2009-ben. Sajnos addig marad, ameddig akar, mert a Nemzetközi Autósövetség tagjait ugyanúgy uralja, mint azelőtt Sztálin a Poliburot. Én egyszer beszéltem az egyik taggal, aki elmondta, hogy mire leülnek, Mosley már mindent eldöntött, és nekik csak a kezüket kell felemelni, vagy egy gombot megnyomni, mint a bábuknak. Hogy miért panaszkodott Hamiltonra, az egy rejtély, hiszen Kimi több versenyt nyert és végül is ő lett a világbajnok. Aminek különben nagyon örülök, mert a finn volt az egyetlen, aki végig nem szólt semmit, csak vezetett. Egyre jobban, ahogy beleszokott a csapatba. És a csapat is megismerte őt. Pedig az ilyesmi nem megy 10 perc alatt. Most hogy lassan lecsillapodnak a kedélyek Stepneyvel és a kémbotrányral kapcsolatban, érdekes, amit Jackie mondott az ügyről. „Nézd,



Mosley időnként időtlenségeket enged meg magának, és ezzel egyáltalán nem nő a népszerűsége a sportágon belül

sportágról. Ez teljesen normális, hiszen tervezők és szerelők mindig is mennek egyik helyről a másikra és vissza. Szerintem az egész kémügy túl lett lihegve. Hiszen azért azt se felejtsük el, hogy a Ferrari sem kisangyalokból áll, akik még életükben nem csaltak. Legalábbis sokszor érdekes módon értelmezték a szabályokat... ami már jobban hangzik!” És ha már említettük Hamiltont, mondjuk el azt is, hogy megoszlanak a vélemények Lewis Svájcbra költözéséről. A fiú részben adószempontokkal indokolja döntését, részben arról beszél, hogy Angliában nincs egy nyugodt perce. Ismerve az ottani sajtót, ezt el is hiszem. Rém egyszerű: pillanatnyilag minden, ami róla szól, emeli a példányszámot. Volt barátnők vallomásai (ha igaz, ha nem), fényképek bárhol bárkivel, szinte már megcsömörlik tőle az ember. A lakhelyváltoztatás persze nem azt jelenti, hogy nem mehet vissza 90 napra egy évben Angliába, így se - úgy se lenne ott túl sokat, mert vagy tesztel vagy versenyez. És végül beszéljünk Fernando Alonsóról, akinek a viselkedését csak azért sem értem, mert pár évvel ezelőtt egy aranyos, kedves srác volt. Ott szórakoztatott minket a sajtótájékoztatón a kártyatrükkökkel, nem lehetett volna kedvesebb vagy előzékenyebb. Talán most, hogy túlesett a 2007-es szezonon, ismét olyan lesz, mint volt. Különben könnyű elfelejteni, hogy ha nem törí apróra az autóját Japánban, akkor most ő a világbajnok. Nem tudom, hogy a McLaren szerződésbontás után hol fog kikötni, de hogy a 2008-as évad roppant izgalmas lesz, ahhoz nem férhet kétség.

**FORMULA SPORT** www.formula.hu

Hírek, interjúk, érdekességek a Forma-1 világából!

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

**RENAULT HATVAN** www.renault60.hu

**BlackBerry** BlackBerry 8800

**A működő technika**  
A BlackBerry teljes körű mobil e-mail megküldés, vezeték nélküli adat- és hang kommunikációra, rendkívül kedvező áron!

**Fisyco Hungary Kft.**  
H-1071 Bp. Peterdy u. 15.  
Telefon: +36 (1) 872-1000  
Fax: +36 (1) 872-1099  
info@fisyco.com  
www.fisyco.com

**Támogatónk:**  
**Webhosting**  
Fisyco Hungary Kft.  
www.fisyco.com  
**Terméktámogatás**  
MorphoLogic  
www.metamorpho.hu  
NOD32  
www.nod32.hu  
AV PLANET  
www.avplanet.hu  
MEDIAVOX  
www.mediavox.hu  
GP Shop  
www.gpshop.hu  
DAKOTA  
www.dakotashop.hu  
iPon Computer  
www.ipon.hu  
**RENAULT HATVAN**  
www.renault60.hu

# 50 „,POKOLIAN FOGOM NYOMNI!”

Nico Rosberg a Williams fejlődéséről, egy majdani vb-címről, a tánchról, és egy magyar barátról

A Williams-Toyota 22 éves pilótája az évszázad legjobbját nyújtva a 4. helyen végzett. Nico az Autósport és Formula riporterével beszélgetett második F1-es szezonjáról, a nehéz reggelekről és magyar barátjáról.

Hittka András

Williams, Hochszwei



Az F1 egyik legfiatalabb pilótája meglehetősen korán kezdte, igaz az első években még csak szemlélője volt apja versenyinek

és még a BMW-ket is, ami fantasztikus eredmény volt a csapatnak és nekem is. Nagyon fontos jó eredménnyel zárni az évet, ez motivációt ad a téli időszakra.

**A pilóták világbajnoki harcában Lewis Hamiltonnak drukoltál. Mit szólna a végeredményhez?**

Hát végül nem alakultak jól a dolgok számára. Azért másodiknak végezni az első évben így is egyszerű örülhet neki.

**Idén néhány alkalommal jó pozíciókból estél ki technikai problémák miatt. Hogyan**

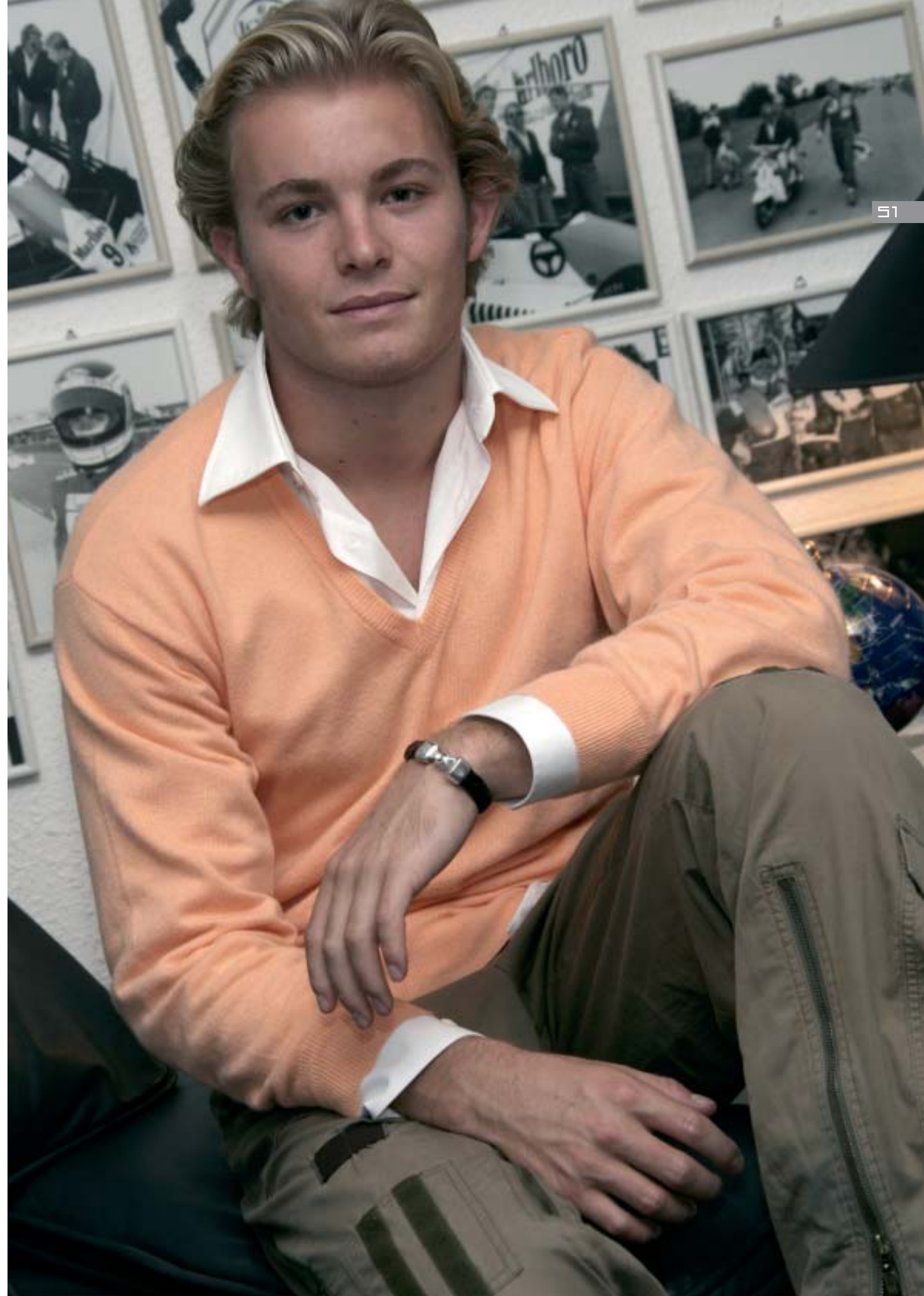
**birkózol meg az ilyen csalódásokkal?**

Sajnos az ilyen esetek elkerülhetetlenek, de ez az autóversenyzés. Ha megnézed, hogyan ment a csapatnak tavaly, amikor az autó megbízhatósága katasztrofális volt, akkor láthatod, hogy sokat javultunk azóta. Persze még mindig lenne hova fejlődni. A McLaren szintjére kellene eljutnunk. Nekik szinte minden versenyen célba ért mindkét autójuk. Mindig kiábrándító, amikor a kocsi megáll a

pályán. Ezt egyszerűen nem engedhetjük meg magunknak, muszáj tovább fejlődnünk.

**Idén a Bridgestone volt az egyedüli abroncs-beszállító, valamint új gumiszabályokat is bevezettek. Izgalmasabbá tette ez a versenyzést számodra?**

Igen, mindenképpen! Persze a csapatnak kihívás volt megszokni az új gumikat és megérteni, hogyan kell jól használni azokat. Technikailag és versenyzési szempontból is megnehezítette a dolgunkat. Nem volt egyszerű eldönteni, mikor melyiket tegyük a kocsira, és hogyan használjuk, mert nehéz eltalálni a megfelelő beállítást. De



ettől néha izgalmasabb lett a verseny, mint például, amikor Sato megelőzte a kétszeres világbajnokot (Alonsót) Montrealban, vagy amikor én megelőztem a BMW-pilótákat Brazíliában.

**Az idei szezon számos botrány kíséerte, amelyek szinte az egész paddockot érintették. Hogyan tud egy pilóta a munkára koncentrálni, amikor ennyi minden zajlik körülötte?**

Azt hiszem meg kell tanulni megkülönböztetni, hogy mi az ami rajtad múlik, és mi az, ami nem. Ami pedig nem a te dolgod, azt ki kell zárni a figyelmedből. A McLaren ügyben egy csomó minden történt, amit te úgysem tudsz befolyásolni, úgyhogy miért idegeskednél miatta? A versenyzőnek arra kell koncentrálnia, ami valóban az ő dolga, és nekem ez sikerült is.

**Ez az év nehezebb volt ebből a szempontból, mint a korábbi szezonok?**

Hát idén tényleg sok balhé volt, de tavaly is voltak ilyenek. A Renault és a Ferrari ügye például szerintem nagyon hasonló volt. Ott volt a változó súlyelosztású lengéscsillapítók körüli botrány, meg ami Alonsóval történt az időmérő edzésen Monzában. Tavaly sem volt másképp, de idén tényleg nagy volt a káosz. Vannak olyan területek a vezetésben, ahol szeretnél még fejlődni? Persze, mindig kell fejlődni, és keresem is a lehetőségeket rá. De azt, hogy miben fejlődnek, azt inkább megtartom magamnak!

**Várod a két új valenciai és szingapúri városi futamot, és az éjszakai versenyzést?**

Igen, ezek nagyon jók lesznek az F1-nek. Fontos, hogy a pályák biztonságosak legyenek, de amúgy izgalmas lesz. A városi pályák mindig jók.

**Mennyire lesz versenyképes a Williams jövőre a többi csapathoz képest?**

Nagyon remélem, hogy újra előre tudunk lépni, és pokolian fogom nyomni, hogy így legyen. Negyedik szeretnék lenni a konstruktőrök között, legyőzve a Renault-t és megszorogtatva a BMW-t. Ez a cél.

**Egy versenyképes autóval képes lenni egyből a vb-címre törni?**

Igen, hiszek benne, hogy egyszer megnyerem majd a világbajnokságot. Először is meg kell próbálnunk javítani a Williams autón és a csapattal eljutni odáig. Ha nem megy, akkor keresek majd más lehetőségeket.

**Egy finn világbajnok fia vagy, viszont német pilótaként versenyzel. Mindkét országban támogatnak?**

A németek támogatnak, mert német vagyok.

A finnek úgyszintén, mert apám fia vagyok, és őt nem felejtik el. Viszont egyik országban sem támogatnak annyira, mintha 100 százalékgig abból az országból való volnék. Ha például 100 százalékgig német lennék, akkor még ennél is jobban mögöttem állnának.

**Hogyan pihened ki a szezon fátalmait?**

Hamarosan megyek nyaralni, találkozom a barátaimmal és a barátnőmmel. Próbálok jól érezni magamat és nem gondolni a versenyzésre és a testedzésre. Egyszerűen kikapcsolom az agyamat.

**A hírekben sokat beszélnek a motiváció fontosságáról a pilótáknál. Te könnyen kelsz fel reggelente?**

Nem, egyáltalán nem!



**És hogyan veszed rá magad?**

Emlékeztetem rá magamat, hogy nagy dolgokat szeretnék elérni. Győzni szeretnék, és el szeretnék jutni a csúcsra az F1-ben.

**Buliba járó típus vagy?**

Általában inkább befelé forduló személyiség vagyok. Persze azért szeretek táncolni, meg eljárni a haverokkal.

**Azt beszélik, hogy van egy magyar barátod is, akinek az autóját is vezetted.**

Igen, Bódis Kálmán, egy magyar autóversenyző. Közös barátaink is vannak, rajtuk keresztül ismerkedtem meg vele. Valójában ő segített nekem megtanulni a magyar pályát Budapesten. Vezettem a Porschéját is, és van neki egy fantasztikus prototípusa, a Silver Sting. Ez egy gyönyörű autó, amit ő épített a semmiből.

**Azt is vezethetted?**

Nem, azt nem. Amikor ott voltam, még csak az első köröket futották vele és Kálmán nem merte rám bízni, mert tudta, hogy széthajtanám!

# BRAVO. MADE IN FIAT.



## MÁR 150 LÓERŐS BENZINES TURBÓMOTORRAL IS.

Születését igazi szerelem előzte meg. Sz szenvedélyes munka és maximalizmus, ami végül meghozta gyümölcsét. Megalkottuk az olasz design legnemesebb hagyományainak méltó utódját, amely kiemelkedő teljesítménnyel, többek között új generációs, 1.4-es, 150 lóerős, turbó benzinnel, kategóriagyőztes belső méretekkel, valamint ötcsillagos EuroNCAP biztonsággal vár a nagy találkozásra.



Üzemanyag-fogyasztás (városi/városon kívüli/vegyes): 6,9/4,3/5,3-8,7/5,6/6,7 l/100 km. CO<sub>2</sub>-kibocsátás (vegyes): 139-158 g/km.



www.fiat.hu

### TWIN '93 Kft.

3533 Miskolc, Lorántffy Zs. u. 36.

Telefon: 46/531-105, 46/531-107, 70/3339-609, 70/3339-606

e-mail: twin93@t-online.hu

www.fiattwin.hu

# A KERESZTLENGŐKAR

## Az F1-es kerékfelfüggesztési rendszer háromszögletű eleme

A McLaren-Mercedes MP4-22-es konstrukciójának kerékfelfüggesztési elemei egytől-egyig rendkívül fontos szerepet látnak el. A speciális kialakítású lengőkarok egy része a versenyautó elülső részén a monocoquekon keresztül csatlakozik az autó kerekeihez, míg a hátsó traktusnál ez a sebességváltó-blokk külső részén kialakított csatlakozási pontok segítségével valósul meg.

Papp István

Racing Line

Tervezésük és gyártásuk során figyelembe kell venni, hogy akár 3,6 tonnának megfelelő terhelést is károsodás nélkül el kell viselniük. Ez az érték természetesen jóval nagyobb annál, mint amekkora igénybevétel a versenyzővel együtt minimum 605 kg-os súlyt képviselő versenyautóra hat a pályán, de mindenképpen számolni kell a légtérrel szárnyak által keltett aerodinamikai terhelésekre, és az autó sebességétől függően a kerékfelfüggesztésen ébredő extrém vibrációs erők nagyságával is. A lengőkarok esetében azonban nemcsak dinamikus, hanem jelentős hőmérsékleti igénybevételekről is lehet beszélni. Ez utóbbi

„A keresztlengőkarok egy részének igen magas hőmérsékletnek is ellen kell állnia.” - magyarázta Sam Purvis, a Vodafone McLaren Mercedes hátsó kerékfelfüggesztésének fejlesztésével foglalkozó részleg vezetője. „Éppen ezért már az anyagválasztásra is nagy hangsúlyt kell fektetni. Megfelelő kémiai összetételű műgyantával összeállított szén-szál anyagokat alkalmazunk, amelyek a csatlakozópontok számára is tökéletes burkolatot biztosítanak, és a lengőkarok megfelelő formai kialakításával azok végei is tökéletes tartósságot nyernek.” - magyarázta Purvis.

A fejlett technológiák alkalmazásával a Formula-1-es versenyautók kerékfelfüggesztési elemei tökéletesen megfelelnek a biztonsági előírásoknak. Minden verseny után átnézik az összes lengőkart. Ennek legkézenfekvőbb, és legegyszerűbb módszereként ez idáig a szabad szemmel történő átvizsgálást alkalmazták, de mára a technika fejlődésével ez a terület sem maradt érintetlen. A McLaren csapat a minél

alkalommal előfordul, az adott alkatrészén kifáradási próbát végzünk a laboratóriumunkban.” - folytatta a McLaren Mercedes szakembere.

A hagyományos, acélból készült lengőkarokról a szén-szál anyagból készült változatokra történő áttérés hátterében nem feltétlenül a nagyobb merevség biztosítása állt, hiszen ezáltal a fejlesztések során is nagyobb szabadsághoz jutottunk. Ennek egyik kiváló példája, hogy a lengőkarok keresztmetszetét a minél jobb aerodinamikai jellemzők miatt cseppformájúra alakítjuk mi.

„A remek tulajdonságokkal rendelkező szén-szál anyaggal kisebb közegellenállást tudunk elérni a lengőkaroknál, mint az az extrudált vagy hengerelt acélból készült változatoknál volt tapasztalható.” - tette hozzá Purvis. „Ha megnézzük egy Formula-1-es versenyautó külsejét, látható, hogy a keresztlengőkarok rendkívül fontos szerepet játszanak az autó aerodinamikai

munkafolyamat szükséges egy keresztlengőkar elkészítéséhez. A felhasználandó anyagok megfelelő előkészítése mellett kétféle kötőanyag szükséges a titánból készült csatlakozók rögzítéséhez. A kerekeket rögzítő „kötél” - amely baleset esetén csökkenti a kerekek elszabadulásának kockázatát - az első felfüggesztésnél a felső keresztlengőkaron keresztül, míg a hátsó kerekeknél az alsó lengőkar belsejében vezetik át. A gyártás utolsó mozzanataként az áramvonalas, hűvös burkolat kerül fel a lengéscsillapító ezen elemére. A Vodafone McLaren Mercedesnél egy szezon során összesen 20 darab készül mind a felső-, mind pedig az alsó keresztlengőkarokból egyaránt. A felfüggesztések tervezése során az FIA előírásai mellett az aerodinamikai követelményeket és a Bridgestone Potenza gumibroncsok karakterisztikáját is évről-évre figyelembe kell venni. A keresztlengőkarok geometriája rendkívül fontos, hiszen az



### Adatok

<b>Anyaga:</b>	szén-szál anyag titán csatlakozó elemekkel
<b>Hossz:</b>	első lengőkar 400 mm hátsó lengőkar 500 mm
<b>Keresztmetszeti méretek:</b>	a legszélesebb ponton 70 mm mélység 20mm
<b>Súly:</b>	alsó keresztlengőkar 1 kg felső keresztlengőkar 0,8 kg
<b>Gyártási idő:</b>	kb. 170 óra

leginkább a hátsó kerékfelfüggesztések esetén mérvadó, különösképpen a kipufogónyláshoz közelebb eső felső lengőkarokra vonatkozóan, amelyek a 200 °C-os kipufogógáz áramlási útjába esnek. A hátsó lengőkarok mellett az elülső rudazatoknál is éppúgy figyelembe kell venni a felfüggesztések azon végeit, amelyek a rendkívül magas üzemi hőmérsékletre felhevülő ACG szén-szál fékek felől csatlakoznak a kerékagyhoz.



Az aerodinamikailag precíz kialakítású és a szükséges mechanikai megerősítéssel ellátott jobb első kerékfelfüggesztés felső keresztlengőkarja

viselkedésében. Folyamatosan keressük azokat a beépítési pozíciókat, amelyek segítik az autó egyes elemeiről leváló légáramlatok megfelelő irányba történő terelését.” - magyarázta Sam Purvis.

A gyártás szempontjából rendkívül időigényes alkatrészről van szó, hiszen több mint 150 kézi

alaposabb analízis érdekében ultrahangos diagnosztikai módszerrel is szemügyre veszi az egyes lengőkarokat, hogy azok akár anyag-, vagy konstrukciós hibából szenvedtek-e valamiféle sérülést. „Mi a tavalyi szezon óta használjuk ezt a fajta vizsgálati módszert.” - magyarázta Sam Purvis. „Ez rendkívül fontos lépés volt a számunkra, hiszen ennek segítségével olyan hajszálvékony hibákat is észre lehet venni, amelyre korábban nem volt lehetőségünk. Ha a fejlesztéseink során egy fajta repedés két

autóhoz történő csatlakozási módja döntően befolyásolja, hogy a kerekek milyen szögben érintkeznek a pálya aszfaltjával, ami pedig a tapadási jellemzőkre van nagy hatással. Minden új keresztlengőkar fejlesztése egy meglehetősen komplex, háromdimenziós számítógépes modellezéssel kezdődik, amelyet először egy ún. CFD (Numerikus Áramlási Szimuláció) szoftverrel végrehajtott teszt, majd végül a szélcsatornában elvégzett vizsgálatok követnek. Mindazonáltal, hogy a teljesítmény növelése rendkívül fontos feladat a Formula-1-ben, a biztonság fokozása mindig is az elsődleges szempont. A gyártást követően minden egyes keresztlengőkart 20 000 alkalommal húzó- és nyomóterhelés alatt megvizsgáljuk, és csakis a tesztek sikerességét követően kerülhetnek ki a versenypályára ezek a rendkívül fontos feladatot ellátó alkatrészek.

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

# A LEGENDA VISSZAVONULT

## Ove Andersson

Az autóversenyzésnek, mint minden más sportágnak, megvannak a maga karakteres személyiségei. Ilyen Ove Andersson is, akinek a neve közel 30 éve összeforrt a Toyotával. A jövőre hetvenedik életévébe lépő szakember páratlan karriert tudhat maga mögött, hiszen a rali és pályaversenyeken is sikereket ért el, ráadásul versenyzőként és csapatvezetőként egyaránt.

Surányi Géza

HochEwei

### Mivel tölti el manapság a legtöbb időt?

Elkísérem a Toyota csapatát a Forma-1-es futamokra, ahol szaktanácsadóként tevékenykedem. Igaz a napi munkában nem veszek aktívan részt, így viszonylag kevés információval rendelkezem a mostani helyzetről. Emellett historic ralikon is elindulok,

szempontból legjobb versenyzőnek Carlos Sainzot tartom, aki tehetsége alapján öt világbajnoki címet is érdemelt volna. Ő egy csodálatos személyiség, nagyon jó barátság fűz hozzá. Rendszeresen beszélünk telefonon, legalább egyszer egy hónapban. Beszélgetünk például a Dakar Raliról, melyen Carlos el fog



Egy irigylésre méltó életút két fontos állomása: rali (Jean Todt navigálásával) és Formula-1

természetesen Toyotával. Meg kell valljam, némelyiken egész komoly küzdelem zajlik az első helyért!

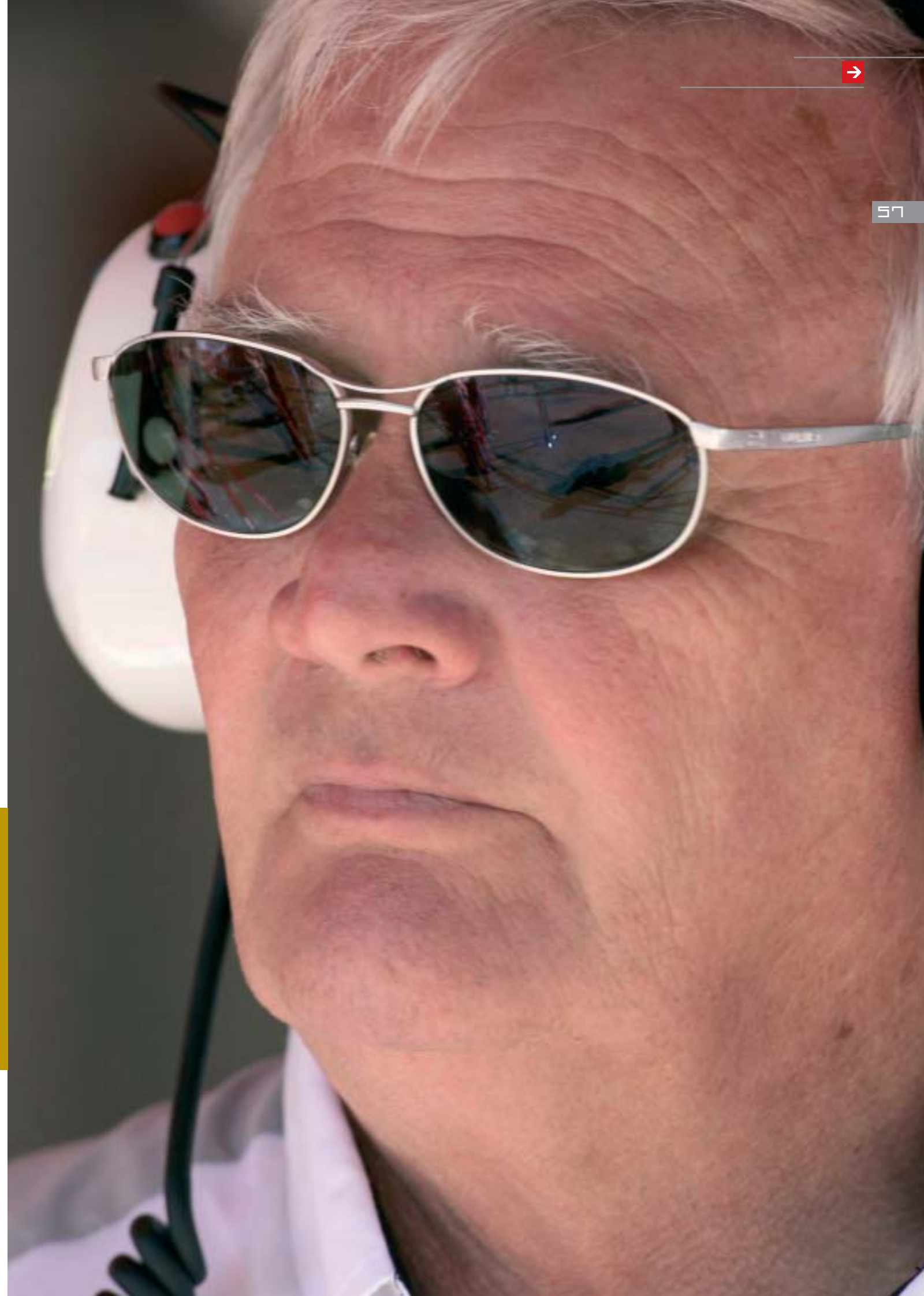
### Kit tartott a legjobb ellenfelének vagy versenyzőjének?

A leggyorsabb, akivel valaha találkoztam, az a ralis Jean-Luc Thérier volt, mégis a minden

indulni, és ezért mostanában sokat tesztel. Aztán szó esik a családról is. A fia egyébként már versenyzik gokartban.

### Melyik versenyzőben csalódott a legkellemesebben?

Carloson kívül Juha Kankunen és Didier Auriol is világbajnokságot nyert a Toyotával.



## VISSZATEKINTŐ

Cséke Péter

1987. november 1-jén látogatott első alkalommal az F1 mezőnye a híres Suzuka versenypályájára. A különleges, nyolcshoz hasonló ringet Johannes Hugenholtz a Honda megbízásából 1962-ben tervezte. A 20 évvel ezelőtti versenyt Ayrton Sennát (Lotus-Honda) és Stefan Johansont (McLaren-TAG) megelőzve Gerhard Berger (Ferrari) nyerte.

45 évvel ezelőtt, 1962. november 1-jén szenvedett halálos balesetet Ricardo Rodriguez a világbajnoki pontversenyben nem szereplő Mexikói Nagydíj edzésén. Az alig húsz éves mexikói származású versenyző 1961-ben és '62-ben 5 versenyen indult el a Ferrari csapat színeiben, tehetségét bizonyítja az a tény, hogy első versenyét, az 1961-es Olasz Nagydíjat a 2. helyről kezdhette. Ricardo testvére, Pedro is autóversenyző lett, és öccséhez hasonlóan ő is szerencsét próbált a Formula-1-ben.

15 éve, 1992. november 8-án vett részt utolsó versenyén a Dallara és a March istálló. Az Ausztrál Nagydíjon - 2000-es visszatérését megelőzően - ekkor futotta a motorszállító Honda is utolsó versenyét.

70 éves lett volna november 11-én Vittorio Brambilla. Az olaszok nagy kedvence, a „monzai gorilla” 1974-ben indult első F1-es versenyén. 1980-ig összesen 74 futamon vett részt és egy győzelemmel büszkélkedhetett, amelyet az 1975-ös Osztrák Nagydíjon szerzett. 2001 májusában Milánó közeli otthonában érte a halál.

115 évvel ezelőtt, 1892. november 16-án született Tazio Nuvolari. A „repülő mantovai”, kivételes tehetségének köszönhetően már életében legenda lett. 28 évesen indult először motorversenyen, majd az ott elért sikerek után a négykerekűek megmérettetésén is kipróbálta magát. Legnagyobb sikereit az 1935-ös Német Nagydíjon elért győzelmét tartják, ahol az óriási fölényben lévő német Mercedes-Benzeket és Auto Unionokat győzte le. 1953-ban súlyos betegségben halt meg.

50 éves lenne november 20-án Stefan Bellof. A német szurkolók nagy reménye 1984-85-ben összesen 20 versenyen indult el a Tyrrell csapattal. Az 1984-es Monacói Nagydíjon bámulatos teljesítményt nyújtott és gyenge autójával a harmadik helyet szerezte meg. 1985-ben Spában egy hosszú távú sportautó versenyen Jacky Ickx-szel történt ütközésben vesztette életét.

Amikor Didiert szerződöttem, mindenki azt mondta, hogy nem fog jól beilleszkedni a csapatba, aztán a végén tökéletesen működött minden. Juha remek versenyző volt, pedig elég sokat dohányzott, sőt ha nem versenyzett, az alkoholt sem vetette meg!

**A Toyota sokféle autót készített az autóversenyzés különböző versenysorozatára.**

**Melyik a legkedvesebb az ön számára?**

Az 1998-as Le Mans-i 24 órás versenyre épített versenyautómk, melyet egy zseniális tervező, Andre de Cortanze álmodott meg. Gyönyörű autó volt, sokan még ma is lemásolják a formáját. Nagyon sokat

szenvetünk, mire sikerült megszerezni a homologizációját. Ez egy GT volt, így építenünk kellett egy utcai változatot, melynek meg kellett felelni közlekedésbiztonsági szabályoknak. Sokat küzdöttünk, de sikerült. Még szivargyújtó is volt benne!

**Mi volt a legkellemetlenebb élménye az autósportban töltött éveit alatt?**

Amikor Carlos Sainz Toyotája 400 méterrel az 1998-as rali világbajnokságot eldöntő RAC Rally célja előtt felmondta a szolgálatot és megállt, így a csapatunk elvesztette a világbajnoki címet. Még mindig nem tudok napirendre térni felette!

## Andersson első komoly sikerét a Monte-Carlo Ralin aratta



## KARRIER

Ove Andersson 1938. január 3-án született a svédországi Dannemorában, Uppsala mellett. A vezetést édesapja farmján tanulta meg az ottani traktorokon. Mikor 18 éves lett, megszerezte a jogosítványt, a versenyre azonban még nem gondolhatott, mert nem volt autója, ezért bevonult katonának. A sorkatonai szolgálat után az ENSZ-nél szolgált a Gázai övezetben, így elég pénzt gyűjtött, hogy vásárolhasson egy Saabot. Ezzel az autóval kezdett ralizni. Első komoly sikerét már a BMC csapatában alkotta az 1963-as Svéd Ralin, ahol ötödik lett és megnyerte a kategóriát. Andersson tehetségére az autógyártók is felgyeltek, így első komoly nemzetközi sikerét az 1966-os Monte Carlo Ralin elért harmadik helyét már a Lancia csapat színeiben aratta. 1973-tól rendszeres résztvevője lett az akkor induló rali világbajnokságnak, ahol néhány versenyen a Ferrari jelenlegi csapatvezetője, Jean Todt ült mellette a navigátori ülésben. Habár Andersson első világbajnoki futamgyőzelmét még egy Peugeot-val érte el, a későbbiekben kizárólag Toyota autókkal versenyzett. 1979-ben visszavonult az aktív versenyzéstől (bár 1982-ig alkalmoszerűen még rajthoz állt néhány raliversenyen) és a brüsszeli Toyota Team Europe vezetője lett, melyet hamarosan

Kölnbe költöztetett. A csapat a 80-es években elsősorban nagyobb versenyek, mint például a Safari Rali megnyerésére koncentrált, mely három alkalommal sikerült is. Az évtized vége felé a TTE megelőzte a világbajnokság megnyerését. Erre csupán az 1990-es szezonig kellett várni, mikor Carlos Sainz megszerezte a márka első címét. Az évek során Andersson keze alatt szinte a kor összes kiemelkedő versenyzője dolgozott. Jellegzetes figurája a világbajnokság egyetlen szervizparkjából sem hiányozhatott, mindig szilárdan állt a csapat élén. A Toyota irányítása alatt a 90-es években összesen hét világbajnoki címet (négy egyéni és három konstruktőr) szerzett, mielőtt búcsút mondtak a ralinak, és a Le Mans-i 24 órás verseny megnyerését tűzték ki célul. Úgy tűnt, az 1998-as versenyen sikerül learatni a diadalt, de alig másfél órával a leintés előtt a csapat első helyen álló versenyautója feladta a küzdelmet. Andersson ezután a Formula-1-be vezette a Toyotát, ahol a 2001-es, tesztelésre szánt év után a csapat benevezett a 2002-es világbajnokságra. A svéd csapatfőnök a 2003-as szezon végén átadta a stafétabotot, de továbbra is a csapat mellett maradt, a közelmúltban azonban bejelentette, végleg visszavonul az autóversenyzéstől.

# JÁTÉK AZ ÉLET!

## Megjelent a PGR4 és a NFSPS

**Már kapható a boltokban a Project Gotham Racing sorozatának negyedik része és a Need For Speed széria Pro Streetre keresztelt epizódja. Az autós játékok szerelmesei garantáltan nem fognak unatkozni a téli szünet alatt...**

TOH, Gyártók



A kizárólag XBOX 360-ra megvásárolható **PGR4** fejlesztésért felelős Bizarre gardájának már a kezdetektől fogva az volt a célja, hogy olyan autóversenyt alkosson, melyben valódi érzelmekkel éljük át valamennyi kisebb-nagyobb történetét, és melyben a játékosoknak igazi kötődése alakul ki versenyzői karrierjéhez, autóihoz. Ezt a fajta nagyobb átélést sok apró dologgal biztosítja a szoftver; ezek egyike a megújult karrier mód. A versenyzők sikereket elérve egyre növekvő rajongói bázisra tehetnek szert, akiknek tagjai a pálya mellől biztatják kedvencüket és minden eredményére, hibájára szurkolók módjára reagálnak. Egy másik nagy újítás, a dinamikus időjárás körülmények még tovább fokozzák a versenyélményt. Immár nem elég centi pontosan kismernünk, begyakorolnunk a pályákat, mert bizony a természet is folyamatosan befolyásolja versenyünket. Egy unalmasabb futam is rögtön izgalmassá válik, ha a közepénél szakadó esővel, vagy hófúvásokkal lep meg minket az időjárás kiszámíthatatlan szeszélye. Ezek a körülmények ráadásul nem

csak látásviszonyunkra vannak drasztikus hatással, de autómk fizikájára, irányíthatóságára is: egy vízben úszó pályán egészen más technikával kell bevonnunk a kanyarokat, és persze a féktávolságok is teljesen megváltoznak. A hangulatot és kihívást a folyamatosan változó környezet mellett tovább növelik a jóval fílikásabb, okosabb, érzelmektől fűtött ellenfeleink is. Különböző vezetési stílusokra és teljesen új, váratlan manőverekre képesek, így pedig még nagyobb elégedettséggel húzhatunk el az indulatainknak mondjuk egy ökölrázással is hangot adó riválisok mellett. A mindezeknek köszönhető erősen felfokozott kihíváshoz hatalmas, az újragondolt „Kudos” pontrendszer segítségével saját ízlésünkre alakítható autóválaszték társul. A mintegy háromszáz járgányt felvonultató választék olyan klasszikus autócsodákat is tartalmaz, mint a 2004 TVR Sagaris, az 1965 Chevrolet Corvette Sting Ray, a 2005 Vanwall GPR V12, az 1993 Toyota Supra Turbo, a 2005 Gumpert Apollo, de nem hiányzik a sorból az 1997 Panoz GTR-1 Coupe, a 2006 Ferrari 599 GTB Fiorano, vagy az 1957 Maserati 250F sem.

Az összes létező platformra megvásárolható EA újdonság, a **Need For Speed Pro Street** egészen más kihívást kínál. A korábbi amatőr versenyek helyett ezúttal profi futamokon, zárt pályán kell helyt állnunk, igazi versenyzők ellen. A történet szerint főszereplőnk ugyanis felhagy az utcai élettel, és a városban szerzett tapasztalatait az épített pályákon kezdi el kamatoztatni. Szervezett, legális versenyekre nevez be, azonban ezt ne úgy képzeljük

el, mint a Nascar vagy a GT sorozat. Itt is a házilag tuningolt autók kapják a főszerepet, és egy párszáz dolláros beugró fejében bárki rajthoz állhat saját autójával - azonban ezek a futamok már igazi versenypályákon - kötött szabályok szerint, közönség előtt zajlanak. Az új játéktér mellett a másik legfontosabb újítás, hogy a Pro Street lassan bár, de kezd felhagyni az arcade elemekkel. Nem lehet majd 200 km/h-s sebesség mellett visszapattanni a betonfalról, és kocsink sem úgy fog viselkedni, mint ahogy azt eddig megszoktuk. Az autó csúszkálni fog, ha gyorsan vesszük be a kanyart, akkor kisodródunk, ha pedig mindig padlógázzal közlekedünk, akkor a kipörgő kerekek szintén nem kevés fejfájást okoznak majd.

A másik remek újdonság, melynek eddig mindenki örült, az a roncsolódás bevezetése. Régebben nem törhettek az autók, mert a technika nem tette lehetővé, hogy valóságosan roncsolódjon a kasztni, az ügyben a végső nemet pedig a nagy autógyártók

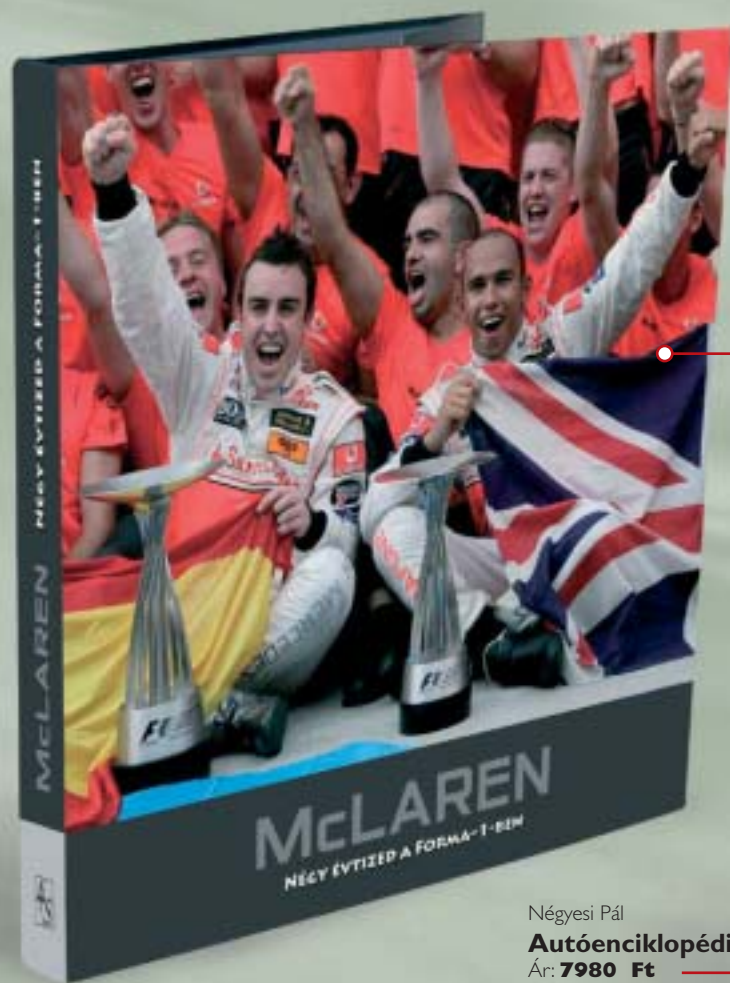


mondták ki. Most, hogy az újgenerációs konzolok, és a csúcsteljesítményű PC-k elterjedtek, szinte minden nagy gyár igennel felel arra a kérdésre, hogy porrá lehessen-e zúzni autóját a játékban. A Need for Speed Pro Streetben így végre le lehet majd amortizálni a verdákat, ha például nekihajtnak majd egy falnak, akkor a kocsni teljes eleje össze fog gyűrődni, halálra ítéelve ezzel kedvenc négykerekűnk. Fontos újítás még, hogy a versenyek nappal játszódnak. Elfelejthetjük a sötétben való furikázást, nem kell szenvednünk a gyenge megvilágítástól, a pálya jól belátható lesz, remek játékelményt kölcsönözve ezzel a megújuló Need for Speednek.

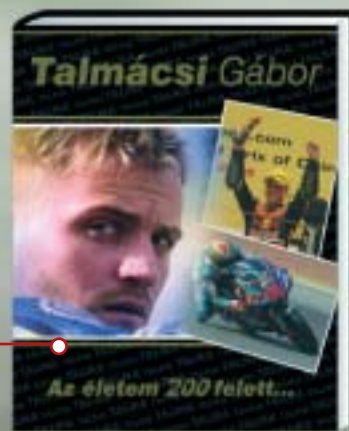


# könyvklub **Formula**

Rendelje meg kedvenc magazinjától a legújabb F1-es kiadványokat!



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



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



Négyesi Pál  
**Autóenciklopédia**  
Ár: **7980 Ft**

Négyesi Pál  
**Ferrari**  
Ár: **4490 Ft**



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

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

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

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

Ha az Autósport és Formula Magazinon keresztül rendeli meg az alábbi köteteket, **10 százalék kedvezményt kap az árból**, 10 000 forint feletti megrendelés esetén pedig elengedjük a postaköltséget!



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

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

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

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

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

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

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

A sorozat  
korábbi darabjai  
2000 Ft-os áron  
kaphatóak!



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

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

Bruce Jones  
**A Forma-1 enciklopédiája** Bővített kiadás!  
Ár: **6990 Ft**



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

Frankl András:  
**Száguldás az élet**  
Ár: **2990 Ft**

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



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

**Legnagyobb bukások**  
Több mint 200 megdöbbentő bukás és borulás  
Ár: **1490 Ft**

**A Forma-1 története 1970**  
A koronázatlan király  
Ár: **2990 Ft**

## Megrendelőszelvény

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

cím	darab	ár

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

Aláírás \_\_\_\_\_

A megrendelőszelvényt vagy annak másolatát, esetleg e-mail-es verzióját az alábbi címekre kérjük elküldeni:  
**Autósport és Formula Magazin**  
**3504 Miskolc Pf.: 90**

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

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



tudtak beférni a top háromba, bár csupán csak két másodperccel voltak lemaradva Grönholmától. Duval németországi, nagyszerű formáját nem tudta hozni, csak az ötödik helyig jutott. Szombaton a pályák a napsütésnek köszönhetően felszáradtak. Grönholm a napi nyolc szakaszból négyet nyert, de még így sem tudta megfordítani az állást. Arra pályázott, ha folyamatosan szorongatja ellenfeleit, talán hibáznak, ő pedig előrébb kerül. Ám sem Loeb, sem Sordo nem veszítette el lélekjelenlétét a finn időeredményei láttán, így a pénteki végeredményhez képest csak kilenc másodpercet faragott a Sordotól elválasztó majd 40-ből. Lényegében már az első nap végén ki lehetett volna osztani a díjakat, hiszen harmadnap sem változott semmi. Mindenki

A spanyol verseny után négy nappal, Ajaccióban ismét legördültek az autók a rajt dobogóról. A 10 000 kanyar versenyének nevezett korzikai futamra esőt ígért a meteorológia, ami ismét nehéz gumiválasztást jelenthetett volna a csapatoknak, ám végül szikrázó napsütésben teljesíthették a teljes távot. A versenyzőknek a korábbi évekhez képest 60%-ban új pályákkal kellett ismerkedniük a tréningen, de a legfontosabb jellemzők persze nem változtak, az utak mindenhol szűkek, csúszósak voltak. Az első nap Loebnek kedvezett Grönholmmal szemben, aki délután több hibát is vétett. Bár a lemaradása csupán 4,8 másodperc volt, így még maradt értelme felvenni a kesztyűt a következő napon. Hirvonenék ugyan ezt nem mondhatták el magukról. Mindjárt reggel egy tül gyors



A Subarunak egyre rosszabbul megy, a csapatbajnokságban már a Stobart is megelőzte

▶ Grönholm esélyei óriásit estek. A szép búcsúban már csak reménykedhet a Ford ásza

# ELŐZÉS

Loeb a legjobbkor vette át a vezetést

Az FI utolsó két futama után senki nem mondhatja a vége előtt egy technikai sportra, hogy már lefutott a bajnokság. Ugyanis a legnagyobbak is képesek hibázni, és a technika ördöge is lesben áll.

Répa Hata  
Getty Images

Aránylag hosszú, öt hetes szünet után felgyorsultak az események a rali világbajnokságon. Spanyolországban a verseny előtti este a rajtceremónia a szünni nem akaró eső miatt elmaradt, de a sajtóközpontnál a versenyzők és a média képviselői rövid megemlékezésre gyűltek össze az elhunyt Colin McRae tiszteletére, ahol többek között Carlos Sainz is beszédet mondott. Másnap reggel a szokott módon megkezdődött a három napos küzdelem. A 16 helyszín közül talán ez a verseny hasonlít legjobban a pályaversenyekre, a kanyarokat bátran levághatják, ám az aszfaltra felhordott murva



okozhat nem várt meglepetéseket. Pénteken még a változó időjárás is nehezítette a gumik kiválasztását, így szinte ezen múlt, ki hogyan teljesített. Marcus Grönholm, aki bejelentette év végi visszavonulását, a legjobb időt futotta a nyitó szakaszon, közepesen puha, vágott gumikkal, ám hamar a harmadik helyen találta magát, amikor az időjárás esőre fordult. Ugyanakkor Loeb, jó választásának köszönhetően az első helyen száguldott. Kettőjük közé Dani Sordo ékelődött, ami cseppet sem volt meglepetés, hiszen hazai pályán a fiatal Citroënes évről-évre nagyszerűen szerepel. Hirvonenék ez alkalommal nem

számára az volt a legfontosabb, hogy ne veszítsenek koncentrációjukból a hátra lévő négy szakaszon sem. Loebnek, akinek ez volt ideje hatodik győzelme, természetesen nagyon jól jött Sordo második helye, mert közelebb kerülhetett Grönholmhoz a pontversenyben. Így hat pontos különbséggel utaztak a korzikai futamra. Hirvonenék megelégedtek a negyedik hellyel, és az első napi hajszálnyi lemaradást Grönholmától 46 másodperccre növelték. Duval sem kockáztatta ötödik helyét, tisztes távolságot tartott a finnektől, míg az öt követő Petter Solbergnek sem lett volna esélye jobb eredményre.

kanyarvételnek köszönhetően harcképtelenné tették a Fordot. Az autó hátulja hatalmas sérülést szenvedett, sőt még egy családi ház oldala is „megsebesült” a mutatvány során, de hála a tulaj jóindulatának, és a szabályoknak, másnap ismét rajthoz tudtak állni. Dani Sordo, aki nem tudta befogni Grönholmot, a harmadik helyre hozta a Citroënt. A negyedik-ötödik helyen Duval és Petter Solberg osztozkodott, bár mindketten technikai hibákra panaszkodtak. Ezen a futamon mutatkozott be először a Suzuki WRC, de csak igen rövid időre mutatta meg magát Nicolas Bernardival a volánnál, mert az első szakasz után ki is állt, nem teljesen tisztázott okokból. Másnap Grönholm eltökélt szándéka volt megelőzni a száguldó franciát, ám ez minden igyekezete ellenére sem sikerült. A különbség kettőjük közt 27,5 másodpercre nőtt. Dani Sordo is maradt a harmadik helyen fél perccel elmaradva a finn mögött. Hirvonenék a 63. helyről folytathatták, és csupán az itiner pontosításán dolgoztak, amit jövőre tudnak majd kamatoztatni. A nap végére a 32. helyre tornázták fel magukat. Duval kiszállt a ringből, így Latvala és Petter Solberg harcolt a negyedik



helyért. A csatában a norvég maradt alul hét másodperccel. Az utolsó nap nem hozott változást az élen haladók sorrendjében. Grönholm nem tudta befogni Loeb-öt, így csak arra kellett figyelnie, hogy megfelelő távolságra tartsa az öt kergető Sordót. A két bajnokesélyes között már csak négy pont különbség maradt. A póru jár második Fordos duó a 13. helyen végezte a versenyt, amiért egy pontot szereztek a csapatnak a gyártók versenyében.

A váratlan meglepetések versenye címért joggal indulhatott volna Japán, ahol senkit sem került el a balszerencse. A szezon hátra lévő három futama amúgy is komoly küzdelem elé állítja a dobogó felső fokáért küzdő Grönholmot és a második helyen álló Loeb-öt, és akkor még nem beszéltünk az extrém időjárási körülményekről, ami Japánban, csak úgy mint Írországbán, vagy Wales-ben nagy koncentrációra kényszeríti a versenyzőket. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint hogy már az első napon szokatlanul sokat hibáztak a nagyok. Grönholm a negyedik szakaszon, 2,5 kilométerre a céltól leesett az útról. Túl bevállalós volt, az autó pedig a bátor kanyarvételben alaposan megsérült. Ezzel ugyan csak 50 mp-et veszített, de nem folytathatta a versenyt, mert a kasznit a rendelkezésre álló idő alatt nem lehetett megjavítani. Marcus borzasztóan csalódott volt, és csupán csak az vigasztalhatta, hogy ezzel még nincs vége a bajnokságnak. A balesetet megelőzően a finn az első helyen állt, miután átvette a vezetést a fantasztikusan kezdő Latvalától, aki így visszaugrott az élre. Loeb ezzel nagy lehetőséghez jutott, de ennek ellenére továbbra sem tudott első időt futni. Hirvonen viszont ez idő alatt átvette a vezetést Latvalától. A bajnokesélyest követő autótörő Petter Solberg volt. Az ötödik szakaszon, az egyik kanyarban elvesztette a tapadást a Subaru, de akkor még csak az első lökhárító veszett oda. A következő gyorsan azonban már ki is állt sebességváltó hiba miatt. Nem sokkal később Hening követte öccse produkcióját, de neki csak a tükre bánta, és az ötödik helyen fejezte be a napot. Atkinson kétszer is hibázott, míg végül ő is leesett az útról, és az autó csúnyán összetört.

A második nap reggelén köd, esős idő, és 14 órányi munka várta a versenyzőket. Pons volt a következő, aki szintén a zöldben végezte, és nem is tudta folytatni a versenyt. Latvalának a sebvéltővel gyűlt meg a baja, Loeb pedig megindult, hogy befogja az élen haladó finn alakulatot. A 12. szakasz után 10,5 mp volt a különbség. A következő szakaszon azonban Latvala hibázott, és neki csapódott egy fának. Így a francia megszabadult tőle is, ám az élet neki is tartogatott valami váratlant. 10 év közös munka után Daniel Elena először hibázott az itiner diktálása közben, a kanyar pedig túl gyorsan jött,



A tavalyi Fordok az élménökön kívül egyetlen konkurensnek sem adnak esélyt



Az idősebb Solberg majdnem utolérte subarus testvérét a ponttáblázaton. Lent: a Suzuki első tétova próbálkozása nem hozott sikert a japánoknak



már nem tudtak befordulni. Így a francia nem tudott élni Grönholm hibájából adódó előnyével, így a döntés az utolsó két futamra maradt, ismét négy pont különbséggel indulnak majd Írországbán. A kiesőknek köszönhetően olyanok jutottak pontszerző pozícióba, akiknek normál esetben nem lett volna esélyük. Companc a negyedik helyen autózott, míg Wilson az ötödik helyet szerezte meg. Az két utolsó aszfaltos versenyen jeleskedő Dani Sordo a csúszós murván is begyorsult, fél percre csökkentette a különbséget Hirvontól, aki továbbra is hiba nélkül autózott az élen. A harmadik napra nem maradt más feladata a finnnek, mint hogy tartsa pozíciójukat, amit végül sikeresen véghez is vittek. Hirvonenék ezzel az idén másodszor állhattak a dobogó felső fokára. A többiek is megtartották a szombati sorrendet, így Sordo és Hening Solberg második és harmadik helyükkel murvás versenyen szerzett eddigi legjobb eredményüket érték el. Az ír verseny előtt néhányan aggódtak: argentin mintára az eredeti helyszíntől 200 km-re repült a mezőny csütörtökön délután, hogy egy rövid Super Speciálist teljesítsen, ám ez alkalommal gond nélkül visszajutott mindenki a verseny központjához. Pénteken aztán kis híján már az

elején véget ért Loeb számára az írországi erőpróba, mert törött gátlóval kellett teljesítenie az első szakaszt, és egyáltalán nem tűnt biztosnak a folytatás. Végül a Citroën szerencsésen túlélte, és az ellenfél esett ki: a bajnoki címért elszántan küzdő Grönholm a negyedik szakaszon nekicsúszott egy betonfalnak és kitört a Ford egyik kereke, így nem tudta tovább folytatni a versenyt. A finn különösen nehéz helyzetben volt, mert ő indult elsőnek a szakaszokon, melyek a tréninghez képest lényegesen csúszósabbak, veszélyesebbek voltak. A többiek, látván Grönholmot az út mentén, visszavettek a tempóból, rajta kívül csak Pons követte el ugyan azt a hibát. A szakaszon etapként gurultak át a többiek, Grönholmékat kórházba szállították megfigyelésre. A második körre Hirvonenék rossz döntést hoztak a gumikkal kapcsolatosan, így jelentős idővesztést hoztak fel a két Citroënnel szemben. Kivétel nélkül mindenki borzasztóan találta a körülményeket, még a helyi sofőrök is, akiknek igazán nem jelenthetett meglepetést az itteni időjárás, és a szűk, csúszós, dobálós utak. Latvala az extrém helyzet ellenére nagyon jól teljesített, így helyet cserélt az addig harmadik helyen autózó Hirvonenel. Természetesen Hirvonen nem szívesen



Duval ugyan néhányszor megvillant, de hibázott is párszor, így kevés esélye van egy esetleges visszatérésre

mondott le a dobogós pozícióról, de a több mint fél perces különbség a másik finn csapattól inkább az jelentette, okosabb nem kockáztatni, hanem behozni az autót biztonságosan legalább a hatodik helyre, így a Ford ezen a futamon megnyerheti a konstruktőrök versenyét. A 3. kör első szakaszán Hening Solberg fejezte be a versenyt idő előtt, a többiek pedig szinte kivétel nélkül túlsúsztak egy hosszú, tempós egyenest követő, szűk kanyarban. Loeb öt másodpercet hagyott ott, de Hirvonennek, akinek már ideje sem maradt lassítani, 11 másodpercbe került, hogy 50 méterrel később egy kézifékes fordulással visszataláljon a helyes irányba. Latvala ezt is gond nélkül megoldotta, ezzel még tovább növelte előnyét Hirvonenel szemben. Szombatra megérkezett a beígért kiadós eső, ami csak délutánra szűnt meg. A nap során egyedül Latvala hibázott az élmezőnyből, és csak a szerencsének, és a nézőknek köszönhetette, hogy miután leesett az útról, vissza tudta magát küzdeni az aszfalra. A fél perces idővesztés

ellenére sem előzte meg Hirvonen, aki továbbra is már csak a csapat érdekét tartotta szem előtt. Vasárnap még négy szakaszt kellett túlélniük a versenyzőknek, köztük Loebnek is, akire rettentően nagy nyomás nehezedett, hiszen ha nem hibázik, a győzelemmel végre megfordíthatja a bajnokság állását Grönholmmal szemben. Hirvonen Grönholm balesete után mégis okot adott a csapatnak a hatalmas ünneplésre. A kitűzött tervet mindketten teljesítették, így mindkét csapatnak volt miért örülni. Az egyik legelégedettebb versenyző rajtuk kívül Latvala volt, aki az év talán legnehezebb versenyén dobogóra állhatott. Az utolsó napon Chris Atkinson dőlt ki a sorból, de a Subaru legalább Petter Solberg ötödik helyével vigasztalódhatott. Az utolsó versenyre marad tehát a világbajnok avatása, melyre Angliában kerül sor: Loebnek elég az ötödik helyre befutni, egyedül csak a francia kiállása mentheti meg a visszavonuló Grönholm bajnoki esélyét.

## HÍREK

Egy gázüzemű Mitsubishi Lancer EVO IX-cel nyerte meg a nagy múltú Waldviertel Ralit Manfred Stohl. A világbajnokságon egy Citroën Xsarát kormányzó és mostanság gyakran ripityára törő osztrák pilóta Beppo Harrach-kal vívott nagy csatát. WRC-tesztel honorálta a Citroën Sport Martin Prokop kiváló formáját, ami az idei S1600-as világbajnokságon mutatott. A cseh versenyző Franciaországban próbálhatott ki egy Xsara WRC-t, ám jövőre még biztosan marad a JRC mezőnyben. Az idény végén visszavonul Guy Freguelin. A Citroën Sport elsőszámú embere 1989 óta töltötte be pozícióját, és az elmúlt majd' 20 évben Dakar sikerekhez és rali világbajnoki címekhez segítette a gall márkát. Freguelin utódja a korábban a Peugeot sportnál ténykedő Olivier Quesnel lesz.

## RALI VB

### Katalán Rali

1. S. Loeb	Citroën C4
2. D. Sordo	Citroën C4
3. M. Grönholm	Ford Focus
4. M. Hirvonen	Ford Focus
5. F. Duval	Citroën Xsara
6. P. Solberg	Subaru Impreza
7. J. Latvala	Ford Focus 06
8. C. Atkinson	Subaru Impreza

### Korzika Rali

1. S. Loeb	Citroën C4
2. M. Grönholm	Ford Focus
3. D. Sordo	Citroën C4
4. J. Latvala	Ford Focus 06
5. P. Solberg	Subaru Impreza
6. C. Atkinson	Subaru Impreza
7. J. Kopecky	Skoda Fabia
8. X. Pons	Subaru Impreza 06

### Japán Rali

1. M. Hirvonen	Ford Focus
2. D. Sordo	Citroën C4
3. H. Solberg	Ford Focus 06
4. M. Wilson	Ford Focus 06
5. L. Perez Companc	Ford Focus 06
6. M. Stohl	Citroën Xsara
7. F. Villagra	Ford Focus 06
8. K. Taguchi	Mitsubishi Lancer Evo IX

### Ír Rali

1. S. Loeb	Citroën C4
2. D. Sordo	Citroën C4
3. J. Latvala	Ford Focus 06
4. M. Hirvonen	Ford Focus
5. P. Solberg	Subaru Impreza
6. G. Wilks	Subaru Impreza 06
7. M. Wilson	Ford Focus 06
8. G. MacHale	Ford Focus 06

### A vb állása

1. S. Loeb	110 pont
2. M. Grönholm	104 pont
3. M. Hirvonen	89 pont
4. D. Sordo	61 pont
5. P. Solberg	42 pont
6. H. Solberg	34 pont
7. J. Latvala	30 pont
8. C. Atkinson	29 pont

### Csapatverseny

1. Ford	194 pont
2. Citroën	173 pont
3. Stobart	80 pont
4. Subaru	79 pont
5. OMV Kronos	43 pont
6. Munchi's Ford	14 pont

# PRIAULX-TRIÓ

## A Seat kaparta ki a gesztenyét a BMW-nek

2007-ben a Seat nyerte mindkét világbajnoki címet a WTCC-ben, az egyetlen bökkenő, hogy a BMW-nek és Andy Priaulxnak...

Tóth Csaba

WTCC



A Túraautó Világbajnokság Olaszországban fordult az idény naplementéjébe, Monzában október elején csapott össze a mezőny. A kétszeres világbajnok Andy Priaulx hajszálnyi előnnyel érkezett a Királyi Vadsparkba, ám a BMW-s versenyző már csak holtversenyben volt listavezető, amikor Bart Mampaey csapata vasárnap délután elkezdte szétszerelni a 320si-t a szállításhoz. Az első versenyen a brit pilóta már a Prima Varietében, vagyis a célegyenes végi síkban bajba került, köszönhetően a márkatárs Roberto Colciago torpedójának. A 2003-as BTCC-bajnok Yvan Muller ettől mit sem zavartatva simán, rajt-cél győzelmet aratva

szerezte meg a Seat Sport idei harmadik futamgyőzelmét, a másik TDI Leont kormányzó Jordi Gené által hazakísérve. Harmadik helyen óriási meglepetésre James Thompson bizonyította, hogy a régi szép időkben dinamit-motorosnak hívták Alfa Romeo 156-os még 2007-ben sem esélytelen a szélvészgyors egyeneséről elhíresült, Milánó melletti aszfaltcsíkon. Néhány órával később Gené négyre emelte a spanyolok ezévi győzelmeinek számát, a 2007-es szezonban diadalmaskodó pilóták létszámát pedig tizenegyre. A hispán matador mögött a halovány vb-esélyt megőrző Nicola Larini és a monzai hétvége után Fantas-

Thommo becenével illetett Thompson érkezett célba. Az ötödik helyével Priaulx pontszámát beállító Mulleren kívül Augusto Farfus, Thompson, Jörg Müller és Larini utazhattak Makaóba bajnoki esélyekkel, bár már a brazil 10 pontos hátránya is kemény megmászandó hegynek tűnt, nem beszélve a többiek 12, 15 illetve 20 egységnyi lemaradásáról. A szervezési melléfogások miatt egy nappal később kezdődő idénzáró versenyhétvége

fehér-zöld BMW-t a Lisszabon kanyar kijáratánál. Az olasz így második, a kék overált viselő Robert Huff pedig harmadik lett. Farfus és Muller eliminálódásával a nyolcadik helyre beúszó Priaulx egy pontos előnyből és a pole pozícióból várhatta a második startot, ahol már csak Thompsonot kellett szemmel tartania az újabb címvédés felé vezető kilenckörös úton. A brit páros vörös tagja azonban villámrajtot vett és az első néhány körben komolyan fenyegette a kétszeres világbajnokot, akinek harmadik címe



## LOGIKÁTLAN LOGISZTIKA

Majdnem csúfos véget ért az FIA harmadik számú világméretű sorozata. Logisztikai melléfogások miatt a versenyt megelőző csütörtökön még számos csapat konténerai a boxutca helyett Indonéziában, egy raktárban rostokoltak. A rakomány végül célba ért, és ugyan 24 óras csúszással, de megkezdődhetett az idénzáró.



Priaulx azt tette a WTCC-ben, mint Räikkönen az F1-ben: a reménytelen 12. pozícióból indulva lett világbajnok Makaóban

## JÖVŐRE UGYANITT

Míg a Chevrolet és a Seat nem siette el 2008-as pilótáinak megnevezését, a bajorok már az idénzáró előtt bejelentették, hogy mind az öt gyári versenyzőjüket megtartják a következő esztendőben is, így Andy Priaulx, Jörg Müller, Augusto Farfus, a kézhajtású kerekesszéssel a New York Marathont sikerrel teljesítő Alessandro Zanardi és a Brnóban első győzelmet szerző Felix Porteiro is ott lesz a márciusi brazíliai idénnyitó rajtrácsra.

időmérő edzésén Priaulx némileg vékonyította bajnoki esélyeit, hiszen az általa megszerzett tizenkettedik rajthely sok minden volt, csak bizalomkeltő és előkelő nem. De ismét kiderült, hogy ki a kicsit nem becsüli... A második helyről rajtoló, tizenégy éve Európa legjobb túraautóit koptató Yvan Muller ugyanis egy újonctól is elfogadhatatlan, egy 38 éves veterántól pedig csak érthetetlennek nevezhető, rendkívül buta hibát véve, a rajtszabályok tökéletes figyelmen kívül hagyásával a piros lámpák kialvása előtt megelőzte a poleos Alain Menu-t, ezzel lényegében lemondott az áhított vb-címről. Miután a levezető körben Monzában is defektet kapó, plusz 30 kg-os súlyfelesleggel küszködő ornehéz diesel-paripa megállt a francia alatt, Alain Menu szabadon sétálhatott a célvonalig önmaga ötödik, és a Chevrolet idei hatodik győzelmét ünneplve. Második helyen Augusto Farfust intette volna le kockás zászló, ha nincs az idén a mezőny ellen magánháborút folytató és manővereivel rendkívül sok pilóta nemtetszését kiváltó Gabriele Tarquini, aki ezúttal a brazil pilótának nem kegyelmezett, és palánkra rakta a

bizonyult a legnehezebben megszerzettnek. Thommo sportszerűen küzdött és nem lökte ki honfitársát, aki győzött és ismét felülhetett a WTCC-trónra. A futam végére Larini az összetett harmadik helyét megszerző Thompson elé került, így az Alfa egy harmadik helyel búcsúzott a Túraautó Világbajnokságtól. A maradék három gyártó tisztább küzdelem és izgalmasabb versenyek reményében természetesen 2008-ban is visszatér a rajtrácsra.

## WTCC

A bajnokság végeredménye	
Andy <b>Priaulx</b>	92
Yvan <b>Muller</b>	81
James <b>Thompson</b>	79
Augusto <b>Farfus</b>	71
Nicola <b>Larini</b>	71
Alain <b>Menu</b>	69
Jörg <b>Müller</b>	66
Gabriele <b>Tarquini</b>	62
Robert <b>Huff</b>	57
Jordi <b>Gené</b>	55

Autóválasztó második, bővített kiadás december 15-ig ajándék borotvával!

A Piac 800 LEK-EREBETTES AUTÓVÁLASZTÓ

**AUTÓVÁLASZTÓ**

2. BŐVÍTETT-KIADÁS!

ajándék 2499 Ft értékű **WILKINSON Quattro Titanium** borotvával\*

Ajándékait Budapestban a SVTTEAM üzletszálgólat, József utca 10. sz. alatt lehet megvásárolni.

\* a WILKINSON ajándékadó részleltet. kérésre a [www.autovalasztas.hu](http://www.autovalasztas.hu) címen



mezőny után. A sor másik végén a koronáért vívott harcban még érdekelt Ekström és Spengler igen különböző idényzárót teljesített. Míg az Audi ásza szinte problémamentes versenyt futtatott és csak a csodálatos kitérő manőverrel a vezetést átvevő Green miatt kellett aggódnia, a Mercedes pilótájának lépten-nyomon keresztezte útját egy tempó-hiányos A4, nem titkolt feltartási szándékkal. Spengler a 37 körös futam során megküzdött a lehetséges szinte összes négykarikás pilótával. A felsorolásból Mike Rockenfeller és Tom Kristensen emelkedik ki. A még mindig csak 24 éves hosszútávú csillag, Rocky amiatt, hogy nem szégyellte addig visszatartani Spenglert amíg Audijából kifogyott a nafta! Az egyébként borzalmasan gyenge félidényt futó hétszeres Le Mans győztes dán pedig elsősorban azért, mert

A Mercedes szurkolói mindent megtektek a stuttgarti sikeréért, de az Audi taktikus és ellenálló volt, így ők nevezhetek a végén



## FEKETE MÁGIA

Európa legnépszerűbb túraautó bajnokságában idén sem spóroltak a gumikkal. A 20 fős mezőny 2007-ben több mint 2500 garnitúra gumit használt el. A 420 tonnát nyomó kerekeket egymás mellé téve három és fél ezer körbeérnek a Brands Hatch-i pályát.

# CSAPATJÁTÉK

Az egész idényre jellemző fordulat, ám megkérdőjelezhető stílusban ért véget a DTM 2007-es szezonja a Hockenheimringen.

Tóth Csaba

Hochŕwei



## Ekström visszavette trónját a Mercedestől

Az idén a szezonzáró keretében másodízben meglátogatott, az idénynyitónak is színpadot biztosító Hockenheimringen az elmúlt hat esztendőben csak Mercedes-győzelmet láthatott az általában hat számjegyű mennyiségben kilátogató nézősereg, így a négykarikások annak ellenére is félve közelítettek az 1932 óta regnáló motorsport-mekkába, hogy Mattias Ekström jóvoltából kétpontos előnnyel utazhattak az évad utolsó felvonására. Az előkészületek ismét a kusza és az előttünk álló télen valószínűleg jelentős

átszabáson áteső büntetősúly-szabályoknak köszönhetően könnyebb Audiknak kedveztek, hiszen az ingolstadtiak az összes szabadedzés megnyerése után az időmérőn is hármas elsőséget szereztek. A hétvégén a pályára látogató 152 ezer drukker legszerencsésebb harmada elé tehát a bajnokságért küzdő trióból Ekström a harmadik, Martin Tomczyk az ötödik, Bruno Spengler pedig a rajtrács hatodik helyére állhatott fel. Ahogy már megszokhattuk, az utcai kocsikkal technikailag még csak távoli hasonlóságot sem

mutató, bő 500 lóerős túraautó-szörnyek a piros lámpák elalvása után vad cikázásba kezdtek, ami egészen a negyedik kanyarig minden baj nélkül zajlott. A pálya karakterisztikáját meghatározó jobbos visszafordítóban aztán elszabadult a pokol, ami Gary Paffett megpördülésével kezdődött, de igazán Timo Scheider meglehetősen meggondolatlan manőverében csúcsondott ki. A karrierje első dobogós helyére hajtott 29 éves lahnsteini pilóta hetedik DTM-idényét meghazudtoló módon az aszfaltzott bukótérből abszolút figyelmen kívül hagyva éppen csapattársa, jó barátja és pártfogója, Tomczyk autóját torpedózta meg. Az Audi Sport vezetőinek szemét igen tágra nyitó megmozdulás után Tomczyk a boxba kényszerült, és bajnoki reményeit a garázsban hagyva jókora hátránnyal eredhetett csak a

Spengler előzési manővere során egyszerű módszereket használva, jól láthatóan szándékosan nekiment a kanadai autójának. De Spengler megpróbáltatásai nem értek itt véget, hiszen a schiltigheimi születésű versenyzőt Lucas Luhr, Alex Prémat és Markus Winkelhock is feltartotta hosszabb-rövidebb időre. Spengler elszántságára és sebességére azonban jellemző, hogy így is mindössze fél másodperccel kapott ki a végén Ekströmtől, aki csak végigvonatozta a futamot Green és Scheider mögött. A sorozatban második győzelmének köszönhetően a tabella tizenegyedik helyéről a negyedikre előre rakétázó brit pilótánál és az első dobogós helyezését végsőóra megszerző Scheidemél csak Ekström lehetett boldogabb a leintést követően, hiszen a svéd versenyző 2004 után másodízben hódította el az eddig az egyik legértékesebbnek tartott túraautós serlegét.

### DTM

#### A bajnokság végeredménye

Mattias <b>Ekström</b>	50
Bruno <b>Spengler</b>	47
Martin <b>Tomczyk</b>	40
Jamie <b>Green</b>	34,5
Paul <b>Di Resta</b>	32
Bernd <b>Scheider</b>	31,5
Timo <b>Scheider</b>	25
Mika <b>Häkkinen</b>	22
Gary <b>Paffett</b>	20,5
Alexandros <b>Margaritis</b>	16

# A MI FIÚNK!

## Talmácsi Gábor világbajnokságot nyert Valenciában

Példátlan sportsikert ért el Talmácsi Gábor a motoros gyorsasági világbajnokság 125 köbcéntiméteres kategóriájának utolsó futamán: megnyerte a szériát. Diadalának pillanatait a fél ország végigizgulta, majd ünnepelte.

Jóó Gábor

Getty Images, Aspar



A japán verseny után még kilenc ponttal várta a folytatást Talma, de az Ausztrál Nagydíjon nem jött ki a lépés, csak 8. lett, előnye pedig egyetlen egységre csökkent az őt üldöző Faubellel szemben. A helyzet komolyságára jellemző, hogy válságértekezletet tartott a magyar motoros szerelőségárája, de ennek meg is lett az eredménye. Malajziában Talmácsi jó rajt után elhúzott a többiektől, tíz másodperccel is vezetett, és fölényesen nyert. Jócskán maga mögött hagyta csapattársát is, aki harmadiknak jött be, így tíz pontos hátrányból kezdhetette az

utolsó, döntő valenciái futamot. Hazájában esélyes is volt, ám Talmácsi már a harmadik hely is világbajnokságot jelentett. A valenciái döntőn a magyar az első rajtkockát szerezte meg, és a startot is sokkal jobban kapta el riválisánál. A futam egyharmadánál már csak a vb-éllovasok versengtek az első helyért: Faubel gyorsabb motorján jobb volt a magyarnál, de amint megelőzte, lelassított, hogy az üldözők beérjék őket, és legalább két versenyző kerüljön közéjük. A taktikázásnak köszönhetően többször oda-vissza előzték egymást, látványos csata alakult ki közöttük, ám Faubel nem érte el célját. A mezőny csak az utolsó körre ért mögéjük, Talmácsi pedig hiába volt kénytelen átadni a futamgyőzelmet a spanyolnak, másodiknak intették le, és megnyerte a világbajnokságot. „Nagyon boldog vagyok, régóta dolgoztunk már ezért. Sokan azt mondják, már kijárt nekem a cím - nyilatkozta Talma. - Faubel nagyon

keményen motorozott, a sportszerűség határán mozgott, amit csinált, de még belefért.” Hector Faubel nem hazudtolta meg önmagát nyilatkozataiban. „Magam számára én vagyok a világbajnok. Végig sokkal jobb voltam Talmácsinál. Küldetésemet most is teljesítettem, de hiába próbáltam lassítani Gábort, az üldözőboly így sem ért utol minket. Hiába csaptunk össze sokszor, egyszer sem próbáltam meg kilökní” - mondta a spanyol motoros. „Mindenkinek tudja, hogy azt szerettem volna, ha Faubel lesz a világbajnok, hiszen én is spanyol vagyok. Az Aspar csapat viszont nemzetközi, így személyes érzelmeim nem jelenthetik azt, hogy egy másik motort megállítsunk a cél elérése érdekében. Épp ezért nyugodtan alhatok!” - kommentálta a történeteket Aspar Martinez, a csapat tulajdonosa. A magyar szurkolók persze nem aludtak nyugodtan, hiszen már nagyon várták a bajnok

A Kempinski szálló dugig tömött termében aztán a menedzser, Stefano Favaro is szót kapott. Előre elnézést kért, mert pontosan tudta, hogy lesz olyan része a mondandójának, amikor előtörek könyvei. „Januárban adtam Gábornak egy levelet, amelyben azt írtam, hogy az utolsó versenyen, az utolsó körben, az utolsó kanyarban lesz világbajnok. Bejött a számításom.” Favaro a kezdetről elmondta, hogy véletlenszerű volt a találkozásuk, de mégsem az. Azonnal meggyőzte őt a magyar motoros jelleme, hozzáállása, magára ismert benne. „Harcos, céltudatos, kemény, ez jutott eszembe róla. A januári mínusz öt fokban láttam őt körözni, akkor arra gondoltam, hogy vagy full bolond, vagy egy nagyon jó versenyző.” A menedzser szerint most jött el az ünnepelés ideje, de ez még csak a kezdet. „Higgyétek el, ezt nem egy bolond olasz mondja, higgyétek el, most kezdődött csak a sorozat.” Talmácsi a Fordtól egy vadonatúj autót kapott, a



A 26 éves klasszis a magyar motorsport első gyorsasági világbajnoka, az idén három, összesen hat futamot nyert a 125-ös kategóriában Talmácsi mostani eredményével a magyar technikai sportok történetének legnagyobb sikerét érte el

### MAGYAR FUTAM?

Újhelyi István, az Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium államtitkára tárgyalásokat folytatott Valenciában a MotoGP világbajnokság jogdíjait birtokló Dorna vezetőkkel a sorozat esetleges magyarországi látogatásáról. A megbeszélés után kiderült: hazánk reálisan 2010-ben rendezhet futamot, de 2009 is felmerült. Az államtitkár szerint az ország elkötelezett a MotoGP Magyarországra csábítása mellett. Újhelyi ugyanakkor hangsúlyozta: az állam nem szeretné a jó viszonyt kockáztatni a Forma-1 jogait birtokló Bernie Ecclestone-nal, ezért egy új pálya megépítésének lehetőségét is fontolóra veszik.

hazatértét. A verseny utáni keddi napon aztán kitehették volna a megelt táblát Ferihegyen, annyian várták Talmácsi Gábort. A motoros azonnal palástot és koronát kapott, majd együtt énekelte a Himnuszt rajongóival, de volt kerékfűstölés és kétkerekű díszkíséret is, amikor első hazai sajtótájékoztatójára kellett indulnia.

MOL pedig elhozta neki az utolsó futamon használt motorját, amit megvásárolt neki. A kétkerekű nem az idei legjobb fejlesztésű, ezért különösen értékes a siker - ezt egyébként a MotoGP versenysorozat szervezője, a Dorna is elismerte azzal, hogy Gábornak ítélte a világbajnokság legjobb amatőr versenyzője címet.

125 cm <sup>3</sup>	
Talmácsi Gábor	282
Hector Faubel	277
Tomoyoshi Koyama	193
Lukas Pesek	182
Mattia Pasini	174
Simone Corsi	168
Sergio Gadea	160
Joan Olive	131
Pol Espargaro	110
Bradley Smith	101

250 cm <sup>3</sup>	
Jorge Lorenzo	312
Andrea Dovizioso	260
Alex De Angelis	235
Alvaro Bautista	181
Hector Barbera	177
Hiroshi Aoyama	160
Mika Kalio	157
Thomas Lüthi	133
Julian Simon	123
Marco Simoncelli	97

600 cm <sup>3</sup>	
Casey Stoner	367
Dani Pedrosa	242
Valentino Rossi	241
John Hopkins	189
Marco Melandri	187
Chris Vermeulen	179
Loris Capirossi	166
Nicky Hayden	127
Colin Edwards	124
Alex Barros	115



## TALMA MONDTA

• „Talán arra vagyok a legbüszkébb, hogy az egész szezon alatt egyszer sem hibáztam.”  
 • „Bárcsak mindenki megérezhetné azt az érzést, amikor átfutottam a célvonalon. Akkor van legmagasabban az adrenalin szintem, majdnem felrobbantam a boldogságtól.”  
 • „Négy vagy öt órán keresztül nyilatkoznom kellett, le sem vehettem magamról a bőrruhát, aztán a célegyenes végén lefotózták a három kategória bajnokait. Na akkor éreztem, hogy teljesült az álmom, hiszen mindig a világbajnoki

címre vágytam.”  
 • „Az esti fogadáson a tavalyi 125-ös világbajnok, Alvaro Bautista is gratulált. Válaszul annyit mondtam neki, hogy a jövő évi világbajnokra igyunk. Azt csupán most, nektek teszem hozzá, hogy csak akkor legyen világbajnok, ha én nem a 250-esek közt indulok.”  
 • A Talmácsi életéről szóló könyv már a könyvesboltokban várja az érdeklődők rohamát, aki a neten szeretné megvenni, az látogasson el a [www.talma.4sales.hu](http://www.talma.4sales.hu) címre.

## STONER, LORENZO, TALMÁCSI

Casey Stoner már három futammal a vb vége előtt bebiztosította világbajnoki címét, így Ausztráliában, Malajziában és Valenciában csak a futamgyőzelmekért versengtek a MotoGP menői. Az ausztrál tehetség ráadásul hazájában és a Távol-Keleten is simán nyert, így izgalom Valenciára mindössze annyi maradt, Valentino Rossi vagy Dani Pedrosa lesz-e mögötte összetett-második. Az olasz helyezése biztosnak tűnt, 24 pont előnnyel érkezett Spanyolországban, ám a szombati időmérőn nagyot bukott, és három helyen is eltört kézfejtében az egyik csont. Egy

pontot, 15. helyet kellett szereznie saját és a Yamaha második helyéhez, így beinjekciózva elindult a futamon - leginkább azért, hogy a japán márka a nagy rivális Honda előtt végezzen. Föl is jött, főleg mert Pedrosa ellenállhatatlanul motorozott az élen, ám bő tíz körrel a vége előtt a Yamaha lelassult, majd motorhiba miatt a boxba kanyarodott. A fiatal spanyol győzött, így 25 pontjával és Rossi nullájával második lett a világbajnokságban. A hétszeres bajnok 1996-os bemutatkozó éve óta először lett másodiknál rosszabb. Rossi 2008-ban marad Yamahán - a csapat

bocsánatot kért tőle az idej technikai problémákért -, ám az idén sokkal jobb Bridgestone gumikra vált. Ám vélhetően a ducatis Stoner-Melandri kettőst és Pedrosát így sem lesz könnyű majd megelőznie. Ami a 250-eseket illeti, itt sem kellett az izgalmas spanyolországi végkifejletre várni, Jorge Lorenzo már Malajziában bebiztosította vb-címét.



2007 MotoGP World Champions



# SALAK-VARÁZS

MIS, Fotó: BA, JM

### Miskolci győzelem a BEK-döntőben

Miskolc adott otthont az idei salakmotoros BEK-döntőnek, amelyen a szakág legnagyobb hazai sikerét elérve boon.hu-Speedway Miskolc diadalmaszkodott. A kétszeres világbajnok Jason Crumppal és a szintén GP-

tudó Mega Lada Togliatti túnt a miskolciak fő riválisának, de az orosz csapat végül a lengyel Atlas Wrocławtól is kikapott. A finálé negyedik résztvevője, a horvát Speedway Club Unia nem tudott labdába rúgni a másik három



menő Hans Andersennel kiegészült Ferjan Matej-Magosi Norbert-Szatmári László összetételű gárda pazar motorozással örvendeztette meg a népkerti oválpálya lelkes közönségét. Az előzetes várakozások alapján a Rune Holtát és Greg Hancockot is soraiban

különműven ellen. A nagyszerű összecsapás után Miskolcon a cél nem változott: a borsodi megyeszékhely a jövőben a Grand Prix széria egyik állomása szeretne lenni.

#### Salakmotor BEK

Döntő: Miskolc, Speedway Aréna, 4000 néző

- |  |         |
|--|---------|
| 1. Boon.hu - Speedway Miskolc (Magyarország) | 47 pont |
| 2. Atlas Wrocław (Lengyelország)             | 31 pont |
| 3. Mega Lada Togliatti (Oroszország)         | 28 pont |
| 4. Speedway Club Unia (Horvátország)         | 14 pont |



74



# FIA GT

## FIA GT

Thomas Biagi	61
Ryan Sharp	57
Karl Wendlinger	57
Mike Hezemans	55
Jean-Denis Deletraz	55
Christian Montanari	54
Miguel Ramos	54
Andrea Bertolini	51
Andrea Piccini	51
Michael Bartels	45

Huszáros hajrával Thomas Biagi szerezte meg a középhosszútávúnak csúfolt FIA GT bajnokság 2007-es bajnoki címét. Az idény utolsóelőtti futamán Mike Hezemans és Jean-Denis Deletraz révén Corvette-győzelem született Nogaróban, megelőzve a két Vitaphone Maseratit.

Zolderben Karl Wendlinger és Ryan Sharp megnyerték a versenyt a világoskék Aston Martin nyergében, ám Biagi Michael Bartels oldalán szerzett harmadik helye elég volt a talján pilóta megkoronázáshoz.



## NASCAR

Az eddig megszokotthoz képest idén valamivel laposabb rájátszás utolsó fordulójának eredményétől függetlenül kijelenthető, hogy a Hendrick Motorsport és versenyzői kisöpörték a 2007-es idényt. Jimmie Johnson és Jeff Gordon 35 versenyen 16 futamgyőzelmet szerzett, és a rájátszásban is már hat diadalnál járnak. A homesteadi idénzárón a sokáig a tabella élén tanyázó Gordonnak nagy hegyet kell megmásznia, hogy

ledolgozza 86 pontos deficitét a sorozatban négy győzelmet elkönyvelő csapattársa ellen.

## NASCAR

Jeff Gordon	5340
Tony Stewart	5338
Carl Edwards	5337
Jimmie Johnson	5336
Kyle Busch	5330
Clint Bowyer	5322
Martin Truex Jr.	5294
Jeff Burton	5265
Kevin Harvick	5225
Matt Kenseth	5224

## LMS

Kettős győzelemmel zárta a Le Mans Series hatfutamos évadját és ezzel megőrizte 100%-os mérlegét a Peugeot Sport, illetve a 908 HDi FAP. A braziliai 1000 km-es Mil Milhas versenyen Nicolas Minassian és Marc Gené győzedelmeskedett, csapattársuk, a bajnoki címet bezsebelő Stephane Sarrazin és Pedro Lamy előtt. Harmadik helyen az idén újra viszonylag derűsebb idényt

kifogó Creation csapat érkezett célba, a Judd motoros LMP1 volánjánál ezúttal Ortiz, Hall és Campbell Walter ült.



## LMS

Team Peugeot Sport	40
Pescarolo Sport	36,5
Team Peugeot Sport	33
Rollcentre Racing	19
Charouz Racing System	15
Creation Autosportif	15
Pescarolo Sport	14
Arena Motorsport	7
Swiss Spirit	6
Chamberlain Motorsport	6

## AIGP

Az AIGP tavalyi visszafogottabb szezonját jócskán feledtette az idénynyitó, melynek Hollandia adott otthont. A zandvoorti pályán látványos előzéseknek és kemény csatáknak tapsolhatott a közönség. A sprintversenyt a GP2-ben lomha idényt produkáló dél-afrikai Adrian Zaugg nyerte, méghozzá fölényesen, a francia Loic Duvalt és a helyi hős Jeroen Bleekemolent megelőzve. Az idén a rövidebb versennyel azonos pontokat osztó, de már két kötelező boxkiállást tartogató futamon a McLarenbe vágó brit Oliver Jarvis diadalmaskodott Zaugg és a svájci Neel Jani előtt. Két héttel később Csehországba utazott a karaván, ahol Új-Zéland és Jonny Reid diktálta a tempót a

## A1 GP

Új-Zéland	37
Dél-Afrika	36
Nagy-Britannia	31
Hollandia	31
Franciaország	29
Svájc	29
Írország	23
Mexikó	17
Németország	14
Kína	10

motorsport világkupának is becézett eseményen. Reid a sprintversenyt a brit Robbie Kerr és a lóherések időtlen idők óta tartó pódium-szomját egy remek harmadik hellyel megszakító ír Adam Carroll előtt nyerte. A Bleekemolen és Jani felett aratott győzelemmel a 24 éves kivi a tabella élére röptette hazáját.



75



Nagyszerű hajrát produkált a négyszeres világbajnok Alain fia, Nicolas Prost a Spanyol F3 szezon végjátékában. A tabella harmadik helyén záró 26 éves pilóta 5 dobogós helyet szerzett az utolsó hét viadalon, és az idénzárót is megnyerte

## PMSC

A Porsche Szuperkupa 2008-as idényében 12 futamot öt hónapba zsúfoló naptárt 26 stabil indulóval képzelet el a Porsche Motorsport, és egy új autóval! Az utcai 997 GT3 megjelenésének tiszteletére egy, az ideinél 20 lóerővel erősebb, a szalonváltozathoz hasonló külső megjelenésű és új kipufogórendszerrel felszerelt GT3 Cup áll majd a csapatok rendelkezésére. Herman Josef Steinmetz, a gyár illetékese szerint

265 darab ilyen autó készül majd Weissachban.



Jövőre mindössze öt futamos lesz a Porsche Szuperkupa szezonja

## IFM

Monzában rendezték az International Formula Master idénzáróját, ahol a bajnok Jerôme D'Ambrosio nyerte az első versenyt Pablo Sanchez Lopez és Luca Persiani előtt. A belga versenyző az ötödik helyről kapaszkodott vissza az élre, stílusosan idei ötödik győzelmét aratva. Másnap a helyi hős Marcello

Puglisi diadalmaskodott D'Ambrosiót és a több GP2-es csapat heves érdeklődését felkeltő holland Chris van der Driftet



megelőzve. (A bajnok időközben már a GP2 tesztjén is túljutott...)

## IRL

A 25 éves japán Hideki Mutoh foglalhatja el jövőre az idény végeztével a NASCAR-ba defektáló Dario Franchitti versenylését az Andretti Green Racing #27-es autójában.

## IFM

Jerome D'Ambrosio	100
Chris van der Drift	65
Pablo Sanchez Lopez	50
Salvatore Gatto	50
Marcello Puglisi	47
Norbert Siedler	40
Kasper Andersen	33
Johnny Cecotto Jr.	30
Maximilian Goetz	24
Arturo Llobell	24

A bajnokként a stock car sorozatba igazoló kortalan skót versenyző sokadik karrierjének fut neki 2008-tól, hiszen a DTM, a CART és az



IndyCar meghódítása után most egy újabb fejezet kezdődik számára. Az IRL téli naptára mindössze 4 tesztnapot tartalmaz a csapatok számára, akik azzal vizsgálódhatnak, hogy az újragondolt pénzelosztási rendszer révén jövőre minimum 1,2 milliárd dollár pénzüjtemet kasszírozhatnak autónként, ha az idény összes versenyén rajthoz állnak.

## IRL

Jimmie Johnson	6572
Jeff Gordon	6486
Clint Bowyer	6331
Kyle Busch	6185
Tony Stewart	6169
Matt Kenseth	6103
Kevin Harvick	6093
Jeff Burton	6089
Carl Edwards	6067
Kurt Busch	6056



### CHAMP CAR

Pályafutása 31. futamgyőzelmét aratva, győzelemmel búcsúzott négy bajnoki címet gyümölcsöző tengerentúli karrierjétől Sebastien Bourdais. A jövőre már a Toro Rosso egyik autójának kormányát tekergető francia pilóta a mexikói idénzárón is leiskolázta

a mezőnyt és magabiztos pontelőnnyel szerezte meg negyedik koronáját. A Hermanos Rodriguez versenypályán Will Power lett a második, a beugró Oriol Servia pedig a harmadik. Az egyen-Panoz sasszék első idényében Robert Doornbos szerezte meg az arrafelé igen előkelő év újonca címet.

### ChampCar

Sebastien Bourdais	364
Justin Wilson	281
Robert Doornbos	268
Will Power	262
Graham Rahal	243
Oriol Servia	237
Bruno Junqueira	233
Simon Pagenaud	232
Neel Jani	231
Alex Tagliani	205

### EURO F3

Franciaországban az FIA GT, Németországban a DTM betétfutamaként rendezett két versenyhétvégével ért véget az Euro F3 2007-es idénye. Nogaróban a Paul Armagnac pályán a hazai földön futó Romain Grosjean kiváló versenyzéssel megnyerte az első futamot a verseny végén eleredő esőben keményen támadó Kamui Kobayashi és az AIGP-sztár Nico Hülkenberg előtt. Grosjean legnagyobb riválisa, Sebastien Buemi csak negyedik lett, ám a svájci versenyző másnap feltámadt és szintén keményen csatában győzött Kobayashi ellen. Hülkenberg újabb „mesteri” harmadik helyet vihetett haza, Grosjean viszont csak ötödik lett. A Hockenheimringen a francia pilóta Hülkenberg mögött és Yelmer Buurman előtt második lett, ami Buemi ötödik helyével elég volt számára a bajnoki



korona beziztosításához. Másnap Buemi győzelemmel búcsúzott a szezonról, megelőzve az újonc olasz Edoardo Mortarát és Gorsjeant.

### EURO F3

Romain Grosjean	106
Sebastien Buemi	95
Nico Hülkenberg	72
Kamui Kobayashi	59
James Jakes	42
Yelmer Buurman	40
Franck Mailleux	38
Edoardo Mortara	37
Tom Dillmann	23
Jean Karl Vernay	23

### SPEEDCAR

Javában folyik a tesztelés a NASCAR-autókat használó SpeedCar sorozat januári idénynyitója előtt. Az ázsiai szériában olyan nevek ülnek majd a volánnál, mint Jean Alesi, Narain Karthikeyan vagy Johnny Herbert



### GP2

A sors igazságot szolgáltatott Valenciában, a GP2 2007-es évadzáróján. Az egész idényben bombaformában autózó, ám pech-husár Timo Glock végül megérdemelten ülhetett a trónra.



A szombati esőzattal a versenyt hatalmas meglepetésre a Campos Racinghez idény közben csatlakozó Vitaly Petrov nyert, megelőzve Giorgio Pantanót és Kazuki Nakajimát. Glock ugyan csak hetedik lett, de még mindig jobban járt, mint a kieső Lucas di Grassi. Másnap az első sorból induló Glock bajnokhoz méltó teljesítménnyel nyerte a futamot, és vele az év végi koronát. Második helyen a Javier Villa végzett, aki ugyan hazai közönsége előtt nem tudta fenntartani eddigi 100%-os győzelmi rekordját, amit az első sorból való indulásainál produkált. Harmadik helyen a spanyol Andy Soucek-et intette le a kockás zászló. Di Grassi egy fantasztikusan izgalmas idényt záró, méltóan eseménydús második futamán küzdelmes tizenharmadik pozíciót szerzett.

### GP2

Timo Glock	88
Lucas di Grassi	77
Giorgio Pantano	59
Luca Filippi	59
Kazuki Nakajima	44
Javier Villa	42
Adam Carroll	36
Bruno Senna	34
Andreas Zuber	30
Borja Garcia	28



# ALMS

Remek hajrával a 2007-es American Le Mans Series bajnoki serlegét is vitrinjében tudhatja az Audi Sport, akikkel az idény közben jócskán kibabrált az LMP2-es kategóriában induló Penske Porsche csapat. A több abszolút győzelme arató Spyder végül összesítésben alul maradt a dízelmotoros, 1500 Nm nyomatékkal gazdálkodó R10 TDI-vel szemben, amely az októberi 10 órás Petit Le Mans verseny mellett az idénzáró Laguna Seca-i 4 órát is megnyerte.

Ugyancsak a sorozathoz kapcsolódó érdekesség, hogy az idén a Brit GT bajnokságban brilirozó 47 éves Paul Drayson, a brit parlament Lordok Házának tagja, egyben korábbi brit védelmi miniszter jövőre már az ALMS-ben versenyez majd. Az idén egy bio-ethanol üzemanyagot használó Aston Martinnal Jonathan Cocker társaként több győzelmet szerző „kormányzó” 2008-ban is kizárólag alternatív energiaforrású autó volánjánál képzelet el a versenyzést.

## GÉPJÁRMŰJAVÍTÁS

gyári technológiával,  
gyári alkatrészekkel,  
Németországban képzett  
szakemberekkel,  
kedvező áron!



Cégünk telephelyén  
Audi, VW, SEAT, Skoda független  
szakszervizként teljes körű  
szolgáltatással várjuk ügyfeleinket.

## GYÁRI PORSCHE ALKATRÉSZEK BESZERZÉSE

## Szolgáltatásaink:

- Gépjármű javítások a legrövidebb határidővel
- Teljes körű karosszéria javítás, fényezés
- Műszaki vizsgára való felkészítés
- Flottaszerviz
- Hozom-viszem szolgáltatás
- Alkatrészértékesítés
- Kímélő kézi gépkocsi mosás, belső takarítás, ápolás

Nyitva tartás:  
Hétfő-péntek: 8.00-17.00 óráig  
H-1087 Budapest,  
Asztalos Sándor u. 5-7.  
Telefon: 30/415-2956, 30/415-2957  
E-mail: info@hungaromobile.hu  
www.hungaromobile.hu

# A HOLNAP BAJNOKAI

Rövidesen a teljes királykategória mezőnye a GP2 fiataljaira épül, így nem árt odafigyelni a széria szereplőire. Az AFM Kittka András, a sorozat egyik legjobb ismerőjét kérte meg az áttekintésre.

Hittka András



GP2

## A GP2 egyre több tehetséget termel

A Forma-1 kísérősorozata egyre jelentősebb hatással van az európai motorsportra. A királykategória csapatfőnökei mára már szinte minden lehetséges üresedést a GP2-ben versenyző pilótákkal próbálnak kitölteni, az eddig számos újoncot biztosító egyéb szériák pedig kezdenek betagozódni a GP2 alá. Amíg a különböző Forma 3 szériák bajnokai a GP2-es csapatfőnök ajtaján kopogtatnak a lehetőségért, addig az újonnan kialakuló hierarchia legnagyobb nyertese az aktuális bajnok, Timo Glock lehet.

Egy sorozat általában annyira erős, mint az onnan kikerülő pilóták. A GP2-ből eddig befutó versenyzők szinte mind jól vizsgáltak. Nico Rosberg és Heikki Kovalainen a legnagyobb csapatok kívánságlistáján szerepel a 2008-as évadra, de Lewis Hamilton sikere is nagymértékben

hozzájárult ahhoz, hogy a Forma-1-es vezetők árgus szemekkel figyeljék a versenypályát a szombat délutáni és vasárnap reggeli GP2 futamok idején. Ezzel a hátszéllal készül Timo Glock az első teljes évadjárta a száguldó cirkuszban, ahol helye szinte biztosnak tűnik. A 25 éves német szárnyalása a GP2-ben 2006-ban kezdődött. Gyenge kezdés után év közben igazolt az iSport csapathoz, és a szezon második felében több pontot szerzett velük, mint Lewis Hamilton azt ART Grand Prixnél. Az idei szezonnyitó bahreini futamon mindent ott folytatott, ahol abbahagyta. Glock az évad első fele alatt magabiztos előnyt kovácsolt magának, maga mögé utasítva két legközelebbi riválisát, Renault tesztpilótáját, Lucas Di Grassit és az újabban a Hondával tesztelő Luca Filippit. A szezon közepére azonban már úgy tűnt, fordult a kocka. Glock

számára minden elromlott, ami csak elromolhatott: technikai malőrök, elszűrt kerékcserék és számos baleset nehezítette a dolgát. Franciaországban - abszurd módon - saját csapattársával ütközött a rajt után pár másodperccel, a Belga Nagydíjon pedig egy tapasztalatlan pilóta a felvezető körben ütötte ki az iSport versenyzőjét.

A szerencsétlenségek hosszú sora elég volt arra, hogy Di Grassi szinte nullára csökkentse Glock előnyét. A brazil egész évad során eltérő taktikát alkalmazott, mint a német. Ennek a lényege abból állt, hogy kihasználva a sok balesetet, szinte mindig kivárára autózott. Ez a stratégia sikeresnek bizonyult pontszerzés szempontjából, de nem nyerte el különösebben a csapatfőnökök tetszését, így őt ne keressük majd jövőre a Forma-1 mezőnyében. Glock végül a szoros szezonzárón bebizonyította, hogy ha minden rendben alakul, akkor ő a leggyorsabb a mezőnyben. Futamgyőzelemmel zárta az évet és bebiztosította magának a tabella első helyét, az iSport számára pedig a csapatok bajnokai címét. Timo ezzel a két éven át minden díjat elnyerő ART GP sikersorozatát szakította meg. A francia csapat, amelynek egyik vezetője Jean Todt fia, Nicolas Todt,

pilótának okozott komoly gondokat a szezon folyamán. Másfelől az érettebb Sato jellemvonásai is fellelhetők benne: bátor, taktikás és eszeveszettül gyors. Ő volt idén az egyetlen, aki rendszeresen a futamok korai szakaszában cserélte le kerekeit, majd úgy fejezte be a versenyt, hogy még az utolsó körben is épek voltak az abroncsai. Brazíliai Forma-1-es bemutatkozása is pont ezeket a megállapításokat támasztotta alá, amikor a Williams színeiben induló japán az első futamán a 19. helyről startolva nagyszerű versenyzéssel a 10. helyig jutott, de eközben két szerelőt is a kórházba juttatott... Csapata annyira elégedett Nakajima teljesítményével, már jövőre egész éves szerződéssel jutalmazták, bár a japánnak saját bevallása szerint is sokat kell még tanulnia. A Williams lesz így az első csapat, amely Rosberg és Nakajima révén két volt GP2-es pilótával vág neki az évadnak. Nem kell már sokat várni Nelsonho Piquet bemutatkozására sem. A túlzottan is magabiztos brazil tükön ül, hogy megmutathassa, mit tud egy F1 autóban. Szerinte - éppen úgy, mint tavaly a GP2-ben - Hamilton méltó ellenfele lehet.



A 2008-as GP2-es autó még inkább hasonlít a nagytестvérhez, az F1-es torpedóhoz

idén a második helyre szorult. Egy olyan sorozatban, ahol mindenki egyforma autóval versenyez, döntő fontosságú a megfelelő pilóták kiválasztása, és bár Di Grassi végig megbízhatóan vezetett, köridők szempontjából nem tudta felvenni a lépést a leggyorsabbakkal. Csapattársa, az egyes számú autóban ülő Michael Ammermüller az évad első futamán eltörte a csuklóját, az őt helyettesítő pilóták pedig a kellő tapasztalat hiányában nem tudtak figyelemre méltó eredményeket produkálni. Ami az ART vesztesége, az Glock és az iSport haszna lett. A német bajnok november elején már kézhez is kapta jövő évi szerződését a Toyotától, ahol Ralf Schumahert válthatja majd, amint a BMW felmenti tesztpilótái kötelezettségei alól.

Akik idén nyomon követték a GP2 sorozatot, azok élvezettel figyelhették egy másik fiatal tündöklését és nem mindennapi vezetési stílusát. Kazuki Nakajima, aki ötödik helyen zárta az évet, és a legsikeresebb újoncnak bizonyult. A mindig vidám japán pilóta Takuma Satóra emlékeztet, de elsősorban jó értelemben. Bár van Nakajimában valami, ami a fiatalkori Takumát idézi: heves és sokszor meggondolatlan előzési manővereivel több

Nagymértékben javítja az esélyeit, hogy menedzsere nem más, mint Flavio Briatore, így akár Fernando Alonso csapattársaként is vizionálhatjuk majd a Renaultnál 2008-ban. Mindez persze még nagymértékben függ a kétszeres világbajnok csapattársának búvkörében élő pilótapiac alakulásától. Meglepő, de annál inkább örömteli fejlemény, hogy a szponzorált pilóták helyzete is változni látszik. Több GP2-es, komoly pénzügyi háttérrel rendelkező versenyző, mint például az indiai Karun Chandhok és az orosz Vitalij Petrov is úgy döntött, hogy nem próbálja meg bevásárolni magát a Force India (volt Spyker) csapatba a jövő évre. Ezzel szemben inkább eltöntenek még egy évet a GP2-ben, hogy bebizonyítsák a nagyobb csapatok vezetőinek: megérdemlik a lehetőséget tudásuk alapján is. Egyre több pilóta számára ér többet, ha a GP2-ben az egy meghatározó csapatban vezethet, mintha a Forma-1-ben sereghajtó szerepre kényszerül. Sajnos a spanyol Roldan Rodriguez kevésbé tud ellenállni a kísértésnek, így könnyen ő lehet Adrian Sutil csapattársa az indiai alakulatban, és ezzel a negyedik potenciális GP2-es újonc a jövő évi mezőnyben. Ha ez a tendencia tovább

## FŐSZAKÁCS

Farkas Lóránd

79

Ha a versenyautók üléseibe Baumgartner Zsolt óta nem is jutott hazánkfia, a paddockban akad magyar. A GP2-es pilóták nagy része például Tályai Lajos főzjét dicséri, aki a széria egyik főszakácsként járja a versenypályákat.

• Korábban a Forma-1-ben is dolgoztál. Hogy sikerült a királykategória közelébe kerülnöd?  
• Erdélyben, Nagyenyeden születtem, és a nehéz életkörülmények miatt 1996-ban fogtam magam és kalandvágyból elindultam, hogy világot lássak. Végül Bresciában kötöttem meg, ahol egy kisvendéglőben kezdtem el dolgozni. 1998-ban aztán a Renault Sport, amely a Renault F1-es visszalépése után Supertec néven maradtak a sportban, konyhai személyzetet keresett. Mivel a kollégám baráti kapcsolatban állt a Renault egyik emberével, az illető felkérte őt, hogy gyűjtsön össze pár embert. Természetesen mindhárman otthagytuk a kisvendéglőt!

• Mennyi időt töltöttél el a Forma-1-ben?  
• 1999-ben a Supertecnek dolgoztam, majd a következő évben átmentem a Prost-Peugeothoz, amely aztán sajnos 2001 végén megszűnt. Így kénytelen voltam egy időre visszamenni a vendéglőbe.

• Mikor tértél vissza a száguldó cirkusz közelébe?  
• A Renault kapcsolat megmaradt, így miután 2004-ben felkerestek, hogy 2005-ben indul a francia autógyár saszéire épülő GP2 sorozat, ismét csatlakoztam a csapathoz.

• Időközben családot alapítottál. Hogy tudod összeegyeztetni a munkádat az otthoni kötelezésekkel?  
• Április végétől októberig dolgozom ugyan, a telet azonban otthon töltöm. Ezen kívül azért néha akad egy kis szünet, a Török Nagydíj előtti két hétben nyaralásra is jutott idő, és az F1-es Kanada -, USA Nagydíjak idején is - amikor a GP2 nem utazott el Észak-Amerikába - meg tudtam látogatni az otthoniakat. Sőt, előfordult olyan is, hogy például a nürburgringi versenyhétvégére kijöttem hozzám.

• Rendszeresen irigyelhetnek, hogy sikerült bejutnod az F1 világába. Hogyan éled meg, hogy itt dolgozhatsz?  
• Miután mindig is közel álltak hozzám az autók - annak idején otthon autófényezőként is dolgoztam -, természetes, hogy boldog vagyok, hogy ebben a közegben élhetek. Hihetetlen érzés volt, amikor először megláttam egy Forma-1-es versenyautót, és hallhattam felbőgni a motorját! És hát beleülni sem volt rossz!

• Hogy érzed, tapasztalatod alapján mi a különbség a Forma-1 és a GP2 világa, és a két kategória versenyzői között? Hamiltonnak idén biztosan nem lehetett egyszerű dolga.  
• Ez egészen biztos! A GP2 olyan, mint egy család. Barátság és jó hangulat jellemzi. Esténként a konyhában összeülnek és beszélgetnek a különböző csapatok szerelői és versenyzői, sőt vacsora után olykor még egy kis pálinkázásba is beszállnak. A Forma-1-ben ez elképzelhetetlen. Kizárt, hogy átmenjenek a másik istálló motorhome-jába.





▶▶ Timo Glock GP2-es bajnokként sokkal inkább felkeltette a Toyota érdeklődését, mint egykori Jordan-versenyzőként

folymatodik, még pár év és a teljes Forma-1-es mezőny hasonlóképpen fog lecserélni. Aki a távolabbi jövő Forma-1-es sztárjai kíváncsi, az jövőre se mulassa el a GP2 Spanyol Nagydíjjal kezdődő szezonját. A címvédő iSport piros-kék autót a kezdettől fogva érdemes lesz majd figyelni. Az angol csapat Forma-1-es kapcsolatokkal is rendelkezik: Frank Williams fia, Jonathan Williams a gárda egyik részvényese és vezetője. A bajnokoknál található állást a tapasztalt Adam Carroll és a rohamosan fejlődő Bruno Senna is. Ayrton Senna unokaöccse összesen három éve versenyez hivatásszerűen, így eddigi eredményei kimagaslónak mondhatók, de Gerhard Berger támogatása is biztosan sokat nyom a latban. Az iSport fő ellenfele ismét az ART GP lehet. A francia gárda egyik pilótája várhatóan a Forma 3 Európa-bajnokság győztese, Romain Grosjean lesz. A 21 éves Renault-felfedezett a novemberi tesztek során kimagaslott a többi újonc közül, így a franciák következő nagy reménye lehet. A másik ART helyre nagy eséllyel pályázik a két Honda tesztpilóta, Luca Filippi és Mike Conway is, de a teszteken szintén kiválóan szereplő Andy

## REAKCIÓ

A GP2 sorozat 2007-es győztesét, Timo Glockot ritkán lehetett mosolyogni látni az utóbbi időben. A szezon második felében kezdődött pechsorozat rendkívül megterhelte a versenyzőt, aki csak a valenciai döntő után lélegezhetett fel. „Nehéz év volt, sok problémával” - panaszkolta a német pilóta. „A legfontosabb, hogy diadalmaskodtunk. A GP2 a Forma-1-hez vezető út és a verseny nagyon erős.” Az iSport csapat újdonsült bajnoka 2005-ben az F1-ben is bemutatkozhatott a Jordan csapatnál, ahol Giorgio Pantano helyettesítette, de ez még nem volt elég ahhoz, hogy újabb lehetőséget kapjon a száguldó cirkuszban. Egy sikeres amerikai kitérő után azonban visszatért Európába, hogy a GP2-n keresztül ismét megpróbálja megvetni a lábát a száguldó cirkuszban. „Mindent egy kártyára tettem fel. Amikor Champcarból való visszatérés eleinte rossz döntésnek tűnt. Paul Jackson (az iSport vezetője) majdnem tönkretette a karrieremet. Amikor Amerikában mindent felszámoltam, hogy itt teszteljek velük, kiderült, pár nappal az érkezésem előtt leszerződtek egy másik pilótát. Aztán később mégis ők mentették meg a karrieremet, hiszen tavaly év közben lehetőséget biztosítottak nekem.” - mesélte Glock nem sokkal a cím elnyerése után.

Zuber és Pastor Maldonado is nyilvánvalóan felkeltette a vezető csapatok érdeklődését. Az osztrák származású, de Dubaiban élő Zuber a négynapos teszt során rendre az élen végzett, ám eredménye csalóka lehet, hiszen több meghatározó pilóta is távol maradt a franciaországi edzésektől. A Monacóban diadalmaskodó Maldonado több csapattal, köztük az iSporttal is tárgyalt. A lehetséges újoncok közül érdemes még

megemlíteni a Brit Forma 3 domináns bajnokát, az észt Marko Asmert is, valamint az AIGP bajnokát Nico Hülkenberget. Hülkenberg Schumacher menedzserének, Willi Webernek legújabb felfedezettje egyelőre, és bár még nem vett részt teszteken, de szintén a GP2 felé kacsingat. A hivatalos megerősítésekre legalább januárig várnunk kell, mert a legtöbb gárda általában elég későn teszi közzé a következő évi pilótáinak névsorát.

számára, de a Bridgestone szerint a nemzetközi motorsport életben elengedhetetlenül fontos a nyelvtudás. A jövőben tovább terjeszkedik majd az e-Reporter kezdeményezés: idővel bekapcsolódik majd a GP2 Ázsia sorozat is, de a hosszú távú tervek szerint más kontinensekre is kiterjedhet a majd a program, amelynek egyszer akár a Forma-1 vagy a MotoGP is otthont adhat. A 2008-as verseny szervezési feltételei és a beugró feladatok már novemberből elérhetők a gumigyártó angol nyelvű honlapján. ([www.bridgestone.eu/e-reporter](http://www.bridgestone.eu/e-reporter))

# DÍJÁTADÓ VALENCIÁBAN

Az izgalommal teli 2007-es évadot a nagyszabású Winning Attitude Awards (WAA) gála zárta, amely a GP2 év végi díjátadó ünnepe. Idén a valenciai Művészetek és Tudományok Városa adott otthont a nagyszabású rendezvénynek. A posztmodern épületegyüttes a spanyol város szívében helyezkedik el, és a 2008-ban induló Forma-1-es városi pálya is e komplexum körül fog majd elterülni. Egyik eleme, a futurisztikus Operaház kesze-kusza vonalvezetésével, semmihez sem hasonlítható alakjával nehezen feledhető élményt nyújt a turisták számára. A Tudományok Múzeuma egy 22. századi repülőter képét vetíti elem, míg a L'Hemispheric egy félgömb alakú épület, amely sötétedés után a falait körülölelő vízzel egy teljes gömb alakját formálja. Az érzéki családások itt még nem értek véget. A gálaműsor leginkább az amerikai Arany Globusz filmes díjátadóra emlékeztetett. A bejáratnál frappánsan a GP2 színére utaló világoskék szőnyegen sétáltak végig a díjátadóra érkezők, akiket élő zene és tudatlanul bámszokó spanyolok hada fogadott. A Művészetek és Tudományok Városának báltermében hatalmas kerek asztalok várták a vendégeket, szemben a színpaddal, ahol a több mint 3 órás műsor zajlott. Miközben Bruno Michel, a GP2 Bernie-je megnyitotta ünnepséget, az asztaloknál vacsorát szolgálták fel. Itt is érvényesültek a legújabb trendek: nagy tányéron parányi ételkölteményekkel ismerkedhettem meg, bár mai napig nem tudnám biztosan megmondani, mit is ettem. Számos díjat prezentáltak az est folyamán, melynek az egyik legemlékezetesebb pillanatot Kazuki Nakajima szolgáltatta. A mindig vidám és energikus japán annyira elvarázsolta pozitív

hozzáállásával a paddockot, hogy neki ítéltek oda az „Év személyisége” díjat. Miközben a DAMS pilótája a színpad felé tartott, a konkurens Durango alakulat mérnökei és szerelői saját pilótájuk nevét kezdték skandálni: „Ka-run, Ka-run...”, ezzel az indiai Chandhokra utalva. Nakajima ezt sem vette magára, és kezelte ő is tapsolt a bekiabálások ütemére. Mindez akkor is megismétlődött, amikor a Willaimsszes japán az „Év újonca” díjat vette át, de végül az olaszok is



Di Grassi, Glock, Pantano - 2007-ben ők voltak a széria legjobbjai

megnyugodtak, miután Chandhok megkapta a „Legtöbbet fejlődő pilótának” járó elismerést. A gála lezárásaként a legjobb három pilóta és csapat kapta kézhez az est fődíjait. A pilóták közt harmadik helyen végző, de idén várhatóan utolsó évét teljesítő Giorgio Pantano is átvehetett egy hatalmas kupát a közutak biztonságáért tett erőfeszítéseierért. Az olasz mindenképp meglepve, érzékenyülő hangon köszönte meg a kitüntetését. A másodikként végző Lucas Di Grassi egy közönségdíjjal is gazdagodott, a műsort pedig Timo Glock vidám beszéde zárta. Nem várt ajándékként a német versenyző egy pólót is kapott csapatától, amin a sokak szerint „ciki” franciaországi rajtbalesete képe állt. Mindezt a közönség nagy elégedettséggel nyugtázta.



## ÁZSIAI GP2

Egyre közeledik a GP2 új, keleti sorozatának bemutatkozása. A 2008 januárjában induló széria a téli hónapokban célozza meg a motorsportok rajongóit, ami eddig egyedül az AIGP piacának számított. A koncepció egyik értelmi szerzője ezúttal is Bernie Ecclestone volt, aki szeretné, hogy a GP2 lehetőséget nyújtson feltörekvő ázsiai pilótáknak. Mindez együtt jár a Forma-1 keleti terjeszkedésével is. Egyre több az ázsiai verseny, a befektető és a szponzor. A Force India révén az ázsiai csapatok száma is eggyel nőtt idén, már csak a versenyképes pilóták hiányoznak. A pozitív diszkriminációt hivatott biztosítani az a szabály, amely szerint a csapatoknak legalább egy „ázsiai” pilótát kell majd alkalmazniuk. Ez a meghatározás azonban rendkívül tágan értelmezi a földrajzi határokat: ide tartoznak az afrikai és ausztrál pilóták, de engedélyezett lesz az orosz és török versenyzők szerződtetése is. - Rengeteg az európai és dél-amerikai pilótánk. - magyarázta Bruno Michel, a GP2 főszervezője. - Nagyon fontos, hogy legyen egy hely, ahol megmutathatják magukat az ázsiai versenyzők, és ahol ezt egy olyan autóban teszik, amely összehasonlítható az európai szériákban használt kocsikkal. Ázsia nagyon fontos piac a motorsport számára. Az új sorozat Dubaiból indul majd újtárra és a szintén most induló, Nascarhoz hasonló Speedcar szériát fogja követni a legtöbb helyszínre, Malajziában és Bahreinben pedig a Forma-1 betétfutama lesz. Az egyelőre rendkívül rövid szezon összesen öt állomásból és tíz futamból áll majd, de 2009-re a tervek szerint már októbertől márciusig is tarthat majd, követve a királykategóriát akár 7-8 nem európai futamra is. A sorozat egyik esélyese 2008-ban a Red Bull által támogatott Chandhok lehet. Az indiai várhatóan az iSport színeiben vág majd neki első ázsiai évadnak.

## E-RIPORTER

Cikkünk szerzője írását a Bridgestone e-Reporter idei versenyének első helyezésének megszerzése révén készíthette el. (A győztes nevét a széria valenciai díjátadója alkalmával hirdették ki.) A gumigyártó 2004-ben indította az kezdeményesést azzal a céllal, hogy segítse a motorsport-újságírást tehetséges fiatalok felkutatásával, és jelezze elkötelezettségét az oktatás iránt. Az első

év három döntőse Maranelloba látogatott el és a Ferrari szülővárosában teljesített különféle feladatokat. 2005-ben a versenyt összekapcsolták az újonnan induló GP2 sorozattal, így nyerte el mai formáját. Mivel a nevezés lehetősége minden európai diák számára nyitva áll, a program egyre nagyobb ismertségre tesz szert és a jelentkezők száma és évről évre rohamosan nő. A programban központi szerepe van az angol nyelvnek. Ez lényeges hátrányt jelent a nem angol anyanyelvű újságíró aspiránsok



# FOCUS 3X

Benik Balázs ismét a csúcsra ért

Fel tudott nőni az első ízben megrendezett Nyirád Rali a versenyt megelőző igen magas várakozásokhoz.

Tóth Csaba

Jászeberényi, Barca, MediaFoto.hu



Közel száz első osztályú párost csábított versenyre az esélyegyenlőség jegyében megrendezett I. Nyirád Rali. A Markó Tibor gondozásában, a Marco Racing Team által lebonyolított debütáló futam már előzetesen is több szempontból felkorbácsolta az érdeklődést a sorozat körül. A veszprémi és székesfehérvári futamokkal ellentétben a nyirádi megmérettetés jó minőségű, tempósabb és kevésbé autógyilkos laza talajon folyt, ezáltal már a lóerők feldübörgése előtt a versenyzők kedvencévé vált. A pálya szélére zarándokló nézők számára a következő

meglepetést a talán világszínvonalúnak is bátran titulálható prológ nyújtotta - több szempontból is. Első és legfontosabb, egyben legszomorúbb apropója volt ennek a 3,3 km hosszú, félig aszfalton, félig murván zajló közönségcsalogató rendezvénynek, hogy a kettes rajtszám a rendezők asztalán maradt, lévén a Benik Balázssal az év végi koronáért harcban álló Turi Tamás - Tóth Imre - Skoda Fabia WRC hármas már a gépátvételen sem jelent meg. Ennek oka, hogy a Pécssett totálkárosra tört Fabia nem készült el időre, főleg a Skoda Motorsport hibájából. Tóth



Imre is érezte még az esés „nyomait”, többek közt a navigátor farcsonttörése miatt döntött a Skoda Rally Team a végül sorsdöntőnek bizonyuló futam kihagyásáról. A már eddig is a bajnoki cím küszöbén álló Benik emiatt egy újabb arasszal közelebb került hón áhított harmadik koronájához. A prológ az OMV-Benik Motorsport pilótájának is köszönhetően

szakasz mindegyikét megnyerte, ezzel 27 másodperces előnyre szert téve. Az idény eddig lefutott részéhez hasonlóan iszonyatos tempót autózó Benik mögött Asi, az első igazán kiugró eredményére hajtó skodás Turán Frigyes, a Subaru Impreza WRC-vel vitézkedő Herczig Norbert és a Tagai fivérek vívtak remek csatát az összetett második helyéért. Közülük Asi kezdett

pilóta így is egy perc feletti előnnyel térhetett nyugovóra. A Tagai testvérek már-már szokásos távozása után a második körben három harmadik helyet szerző Herczig Norbert került az összetett második helyére, bár csak négy másodperccel a rapszodikus teljesítményt nyújtó Asi elé. Újabb 20 másodperccel a viaskodó kettős után Turán következett, aki két remek

meghagyta a második helyért viaskodó Herczig és Asi számára. 12 gyorsasági után a subarus pilóta 11 másodperccel vezetett mitsubishis versenytársa előtt, és további tizeneggyel Turán előtt. A második helyért zajló csata végjátéka roppant izgalmasra sikeredett, hiszen Asi váltójából eltűnt a negyedik fokozat, Herczigék pedig vélhetően ennek is köszönhetően úgy



Spici az N4-ben ellenállhatatlan volt, Herczigéknek bajnoki bronzérmet hozott Nyirád. Pethő, Borsi és Vas egyaránt boldogan távozhatott a helyszínről

változott igazi tűzijátékká, hiszen a bajnoki aspiráns már idejekorán szerette volna deklarálni, hogy Nyirádról ismét a trón tulajdonosaként szeretne hazautazni. A bemelegítőt meg is nyerte Benik, de mindössze 5 tizedet vert az A8-as „WRC Killer” becenévvel illetett Mitsubishi Lancerrel csatorba álló prológ-fenomen Aschenbrenner „ASI” Györgyre. Másnap reggel már igazi ralipályák és nyolc gyorsasági várt az egybegyűltekre. Benik ezúttal sem télenkedett, az első körben rendezett négy

a legjobban, ám az első szervizparkban mégis Tagai és Tagai érezhette a zsebében pillanatokra a bronzos pozícióért járó 20 pontegységet. A nagy négyes azonban 16 másodpercen belül volt! A Tommi Mäkkinen utolsó fejlesztésű gyári autójának maradványait magán viselő Lancer mögött Asi, Herczig, Turán sorrend bontakozott ki ekkor: A következő négy szakasz ismét Beniknek kedvezett, aki ugyan a napzáró szuperspeciálón a második helyre szorult Asi mögött, ám a 2003-as Ford Focus WRC-t hajtó



Turán Frigyesnek a szezon végére kijött a lépés, de a bajnoki B. helyezéssel alighanem elégedetlen

## ÉV VÉGE

Szomorú körülmények között ért véget az Országos Rali Bajnokság 2007-es szezonja, hiszen a több géposztályban megnyitott kérdésekre a Zemplén megyei aszfaltpályák helyett a zöld asztalnál tettek pontot. A november közepi Zemplén Rali szervezői ugyanis a hónap elején váratlanul lemondták versenyüket, így módon hétfutamásra csönkítva az idényt. A Magyar Nemzeti Autósport Szövetség mindössze egy nappal később 2008 végéig felfüggesztette a Miskolc Ralit is jegyző RSO rendezési jogát. A bajnokság jövőre várhatóan szintén hétállomásos lesz majd, és a szövetség szándékai szerint eltörlik az oly sok fejtörést okozó minuszolás rendszerét.

második helyet produkált ugyan délután, ez azonban kevésnek bizonyult a többiek kiegyensúlyozottabb versenyzése ellen. Az élversenyzők közül Tagaiékhoz hasonlóan nem láthatta meg az első napi célt a Toyota Corolla WRC-vel árokba hajtó Garami Zoltán, a műszaki hibával búcsúzó Botka Dávid és a másik Subaru Impreza nyergelő Vizin László sem. A vasárnap újabb hat gyorsasági szakaszra való száguldást tartogató az ötvenfősre fogyatkozott mezőny számára. Ezen a versenynapon Benik már érthető módon nem forszírozta a tempót, az első körben csak egy szakaszgyőzelmet aratott, a másik két diadalt

döntöttek, hogy nem raknak fel új gumit az utolsó három gyorsaságra. Számításaikat a bombaformában száguldó Turán húzta át, aki két csodálatos szakaszgyőzelemmel 1,2 másodpercre zárkózott fel az Impreza WRC-s kettős mögé. Az utolsó, mindent eldöntő szuperspeciáltnak ellenére mégis Asi nyerte, Herczig második és Turán harmadik időeredménye azonban elég volt ahhoz, hogy végeredményben mindkét versenyzőt bebetonozza ugyanebbe az összetett pozícióba. Benik Balázs eközben senkitől sem zavartatva 1 perc 10 másodperces előnnyel a zsebében gurulhatott át a célvonalon, és lett harmadízben

### Végeredmény

1. Benik B. - Varga I. (Ford Focus WRC)
2. Herczig N. - Csökö Z. (Subaru Impreza WRC)
3. Turán F. - Benics K. (Skoda Octavia EVO III WRC)
4. Asi - Piko Zs. (Mitsubishi Lancer Evo VI)
5. Spitzmüller Cs. - Kazár M. (Mitsubishi Lancer Evo IX)
6. Pethő I. - Rubóczki A. (Mitsubishi Caris. GT Evo VI)
7. Borsi G. - Baranyai L. (Subaru Impreza WRC)
8. Vas Z. - Csontos T. (Mitsubishi Carisma GT Evo VI)
9. Matics M. - Vinocza A. (Mitsubishi Lancer VI)
10. Balogh J. - Németh L. (Mitsubishi Lancer Evo VI)

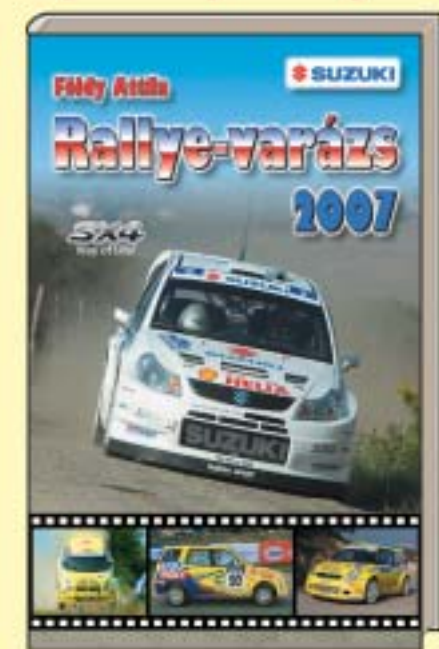
### A bajnokság állása

- |  |          |
|--|----------|
| 1. Benik B. - Varga I.                 | 145 pont |
| 2. Turi T. - Tóth I.                   | 104 pont |
| 5. Herczig N. - Csökö Z.               | 83 pont  |
| 6. Asi - Piko Zs./Dalmady V./Percze N. | 69 pont  |
| 3. Ifj. Erdi T. - Lukács J.            | 66 pont  |
| 4. Vizin L. - Zsíros G.                | 65 pont  |
| 7. Spitzmüller Cs. - Kazár M.          | 53 pont  |
| 8. Turán F. - Benics K.                | 50 pont  |
| 8. Borsi G. - Baranyai L.              | 46 pont  |
| 10. Pethő I. - Rubóczki A.             | 40 pont  |

### Géposztályok

- |  |
|--|
| <b>WRC</b> - Benik Balázs - Varga István           |
| <b>A8</b> - Asi - Piko Zsuzsa                      |
| <b>A7</b> - Janzer György - Orsovai András         |
| <b>A6</b> - Juhász Csaba - Juhász Zsolt            |
| <b>S1600</b> - Kakuszi Zsolt - Kakuszi Csaba       |
| <b>N4</b> - Spitzmüller Csaba - Kazár Miklós       |
| <b>N3</b> - Suba Egon - Suba Ákos                  |
| <b>N2</b> - Keller Péter - Bencze Szabolcs         |
| <b>H10</b> - Boroznaki Tibor - Kiss András         |
| <b>H9</b> - Király Gábor - Kovács József Krisztián |
| <b>H12</b> - Gerencsér Tibor - Birkner Gábor       |

## Újra! • Újra! • Újra!



A Rallye-varázs sorozat immár tizennegyedik éve jelenik meg!

- **Magyar bajnokság**
  - Átfogó irások az országos bajnokság futamairól, részletes, géposztályokra bontott eredménylistákkal.
  - Az élversenyzők arcképei.
  - Hogyan látják a rallye csodálatos és ellenszenves világát a top-pilóták feleségei?
  - A navigátorok „sz szenvedései”...
  - Az elmúlt 15 év tüzesetei.
  - A II. osztály képei, eredményei.
- **Rallye világbajnokság**
  - Futamokénti összefoglalók, eredmények és érdekességek a kulisszák mögöl.
- **Technikatörténeti sorozat X.**
  - Peugeot 205 Turbo T16
- **Arcélek a bukósikak alól... V.**
  - Henri Toivonen karrierje, és tragikus halálának körülményei.
- **In memoriam...**
  - Kihúnyt egy csillag: Colin McRae
- **Rallye az örület határán VIII.**
  - A 29. Dakar Rallye krónikája.
  - Portré a magyar versenyzőkről.



Kapható a könyvesboltokban.

Megrendelhető a 70-218-1115-as számon, vagy az alábbi honlapon: [www.rallye-varazs.hu](http://www.rallye-varazs.hu)



abszolút magyar ralibajnok. A 2003 és 2006 után újabb koronát szerző pilóta így méltóképp búcsúzhatott az idény végén a motorsporttól visszavonuló főtámogatójától. Az összetett negyedik hely a negyedik fokozattól megfosztott Asi jutalma lett, a tabella negyedik helyével együtt. A pontverseny másik fontos változása, hogy Herczig remek nyírádi második helyével lőtávólba került Turihoz képest az összetett második helyért vívott csatában. Más kérdés, hogy a zemléni rendezők a versennyel együtt ezt a harcot is lefűjták. (Lásd keretes cikkünket!) Az A8-as géposztályban ezúttal sem férhetett kétség Aschenbrenner György újabb, ezévi negyedik sikeréhez, amivel a Lanceren játszó volánművész növelte előnyét a pontversenyben a nyírádi második Pethő István előtt. A géposztály bronzérme Perge György és Kimbauer Ernő nyakában landolt. Az N csoport igazi parázs csatát és valódi tűzijátékot hozott az Elek István, Szabó Gergő, Spitzmüller Csaba, Vas Zoltán kvartett jóvoltából. A szériások az első négy szakasz után 7 másodpercen belül voltak egymáshoz képest,

Asi megint megállíthatatlan volt, Janzer és Boroznaki kategóriagyőzelmének örülhetett



ami elmondhatatlanul szoros eredmény. Ekkor Elek, Szabó, Vas és Spitzmüller volt a sorrend. Az első nap végén még mindig csak 22 másodperc választotta el őket, igaz ekkor már Eleket Spici követte, majd a budaörsi pilóta és Vas következett. A tavaly még Lancer WRC-vel vitézkedő miskolci pilóta vasárnap huszárós hajrát indított a győzelemért, és főleg emberfeletti tempójának, mintsem Elek és Szabó kiesésének köszönhetette a győzelmet, amelyet 1 perc különbséggel végül Vas és Matics Mihály fölött aratott. Elek István a bajnoki címmel és idei két futamgyőzelmével vigasztalódhatott a leintésnél.

A S1 600-os mezőnyben a bajnok Bútor Róbert távollétében cincoghattak a vetélytársak. Közülük Ollé Sándor nyitott a top pozícióban az első nap felénél, ám a Renault Cliót terelgető Kakuszi Zsolt mindössze 6,5 másodperccel lemaradással következett az eredménylistán. A szombati versenynap végére Kakusziék remek csatában fordítottak a felálláson és 10 másodperces előnnyel térhettek nyugovóra. A hajrá szintén nekik sikerült jobban, és a kategória által régen látott lendületes és élvezetes csatában végül mindössze 12 másodperccel nyerték a S1 600-os értékelést Ollé és csapatársuk, a volkswagenes Pálkás Zsolt előtt.



A TE TERMÉSZETED

## SASAD LIGET

### Egyedi otthonok a XI. kerületben

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

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

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

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



Fejlesztő: Finanszírozó: Értékesítő: Vevő finanszírozás:



BG HITEL & LÍZING

**487-77-44**

**Valódi gyümölcsből!**

Keresse a TESCO, CORA, PROFI, MATCH üzletekben!

Valamint az INTERWEST 2000 Kft. nagykereskedésében.

Barack

Szilva Körte Rum Bitter Meggy

# HUSZONÖTÖK

Kik a mai magyar ralisport legjobbjai? A kérdésre nem könnyű választ adni, de az AFM által felkért szakértők véleményét összesítve most mégis közreadunk egy listát.

Barcaa Zsolt

MediaFoto.hu,  
Rogosa Péter,  
Földi D. Attila

## Összeválogattuk a 2007-es hazai ralis mezőny legjobbjait

Szerkesztőségünk igencsak kemény fába vágta fejszét, mikor úgy döntött, összegyűjti a 25 legjobb magyar rali pilóta névsorát. A rali talán a legösszetettebb műfaja az autóversenyésnek, nem olyan steril, mint például napjaink Forma-1-e, ahol ha már egy kicsit nagyobb az oldalszél, vagy leesik néhány csepp eső, a pilóták „rendkívül nehéz” körülményekről beszélnek. Egy jó rali versenyző a legrosszabb útvonalok mellett is uralja autóját és közben navigátora segítségével hajmeresztő tempót diktál. Noha ebben a sportág mindenki a stopperóra ellen küzd, mégsem lehet egyszerűen kijelenteni, hogy a leggyorsabb versenyző a legjobb is egyben. Ez egyrészt a már említett folyamatosan változó körülmények miatt sem lehetséges, a legfőbb ok azonban az, hogy ebben a szakágban két „majdnem egyforma” autó sem létezik. Nyilvánvaló, hogy egy N2-es Suzukival messze nem lehet olyan időt autózni, mint egy 300 lóerős, összkerekes WRC-vel.

Éppen ezért rendkívül nehéz megmondani, kik is a legjobb pilóták. Egy megközelítő eredményt azonban összehoztunk. A minél pontosabb végeredmény érdekében jó néhány a ralisportban szakértőnek számító személyt kérdeztünk meg, akik között nem egy versenyző is található. Mindenki 25 nevet javasolhatott, a végső listára pedig az a 25 pilóta került fel, aki a legtöbb szavazatot kapta a zsűritől. Az igazsághoz hozzá tartozik, hogy legalább 40 versenyző neve szóba került, és csak minimális különbségek alapján maradtak le jelöletek a listáról. A lista készítésének körülményeiről pedig azt is tudni kell, hogy több szavazásra felkért illetékes elzárkózott a voksolástól, mondván egy független sportvezetőnek nem lenne etikus véleményt nyilvánítani. A kialakult lista szereplőit és a legjobb 25-be való bekerülésük pontosabb okait most ábécé sorrendben olvashatják.



### Asi

Sokan vitatják módszereit, az MNASZ-szel való kapcsolata sem felhőtlen, de gyorsaságához, elhivatottságához, és legfőképpen abszolút profizmusához nem férhet kétség.



### Balázs Öcsi

A zsigulizás egyik legnagyobb királya, nemcsak látványosan, de gyorsan is autózik. Idén egy Lancerrel próbált szerencsét, inkább kevesebb, mint több sikerrel.



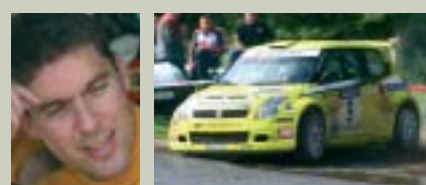
### Benik Balázs

A fiatal, tehetséges pilóta nagyon megtanult a Focus WRC-vel autózni. Murván és aszfalton is egyaránt gyors, kiélezett küzdelemben is képes jól teljesíteni, ezt az idei pécsi évadzárón bizonyította. Noha az áttörő nemzetközi siker még várat magára, azért Benik Balázs nevét már ismerik külföldön...



### Botka Dávid

Dávid 2003-ban kezdte ralis pályafutását, de akkor még csak néhány versenyen indult, tapasztalatszerzés céljából. A következő évben már második lett az A8-as kategóriában, majd egy évvel később bajnokként ünnepelhetett a zempléni célban.



### Bútor Róbert

A gödöllői autóversenyző az elsőkerék hajtású autók legnagyobb mágusa. Robi megcáfolta azt az alapigazságot, hogy első kerekessel nem lehet látványosan autózni. Ha a kategória társak kezdenek jó időket menni, Bútor egy kicsit visszavesz a kézifék használatából, és ismét az élre áll.



### Elek István

Az N csoport talán legkiegyensúlyozottabban teljesítő versenyzője, aki idén megismételte sikerét, és 1999 után ismét bajnoki címet szerzett.



### Hadik András

A korábbi N3-as bajnok idén egy Skoda Octavia Kit Carral hajtott a győzelemért, azonban a technika ördöge erősen hátráltatta a jó eredmények elérésében.



### Herczig Norbert

WRC-s bemutatkozó idényében futamgyőzelmeket aratott és negyedik lett a pontvadászatban, azóta azonban adós az igazán kiugró eredményekkel.



### Hideg Krisztián

A legendás Hideg Jani fia bizonyította, hogy a közmondásokban sok igazság rejlik, és családjukban sem esett messze az alma a fájától. Krisztián volt már N csoportos bajnok, és az A8-as kategóriában is az éllovasok közé tartozik, itthon és külföldön egyaránt.

### Ifj. Érdi Tibor

Az Érdi név nem sokáig maradt el a rajtlistákról. „Kis” Érdi ott folytatta, ahol nagyszerűen versenyző édesapja abbahagyta: a mezőny elején, harcban a dobogóért. Gyorsaságban máris ott tart, ahol egykor az öreg, a tapasztalat pedig majd jön magától.

### Ifj. Ranga László

Az idősebb Ranga Lászlót nem kell bemutatni a rali kedvelőknek. Mindenkinek példát mutatott kitartásból és akaraterőből, mikor súlyos betegen versenyzett és még akkor is képes volt nyerni. Fia, ifj. Ranga László örökölte édesapja gyorsaságát, és szépen halad felfelé a ranglétrán. Kellő kitartással pedig még a csúcsra is felérhet...

### ifj. Tóth János (Janika)

Többszörös magyar bajnok, olyan kiváló pilóta, aki a Ranga-Ferjancz korszak nagyjai ellen versenyzett, és nyerni is tudott. A Grifone csapat színeiben a rali vb-n megmutatta, hogy Magyarországon is tudnak autót vezetni.

### Kakuszi Zsolt

A korábbi ex-navigátor Kakuszi Zsolt mára a Super I 600-as kategória egyik legjobb pilótájává nőtte ki magát. Külön érdekesség, hogy korábbi fahrere, Pálinkás Zsolt ellen is harcol a győzelemért.

### Keller Péter

2004-ben debütált az első osztályban egy SI 600-os Suzukival, még hozzá az előkelő 3. helyen. A következő idényben már bajnokságot is nyert ugyanebben a kategóriában, igaz, a nagy ellenfél Bútor Robi abban az évben másik csoportban indult. Idén egy jóval gyengébb N2-es Suzukival riogatta a riválisokat.

### Krózser Menyhért

Versenyzett Honda Civic-el N3-ban, majd Suzukival SI 600-ban, 2007-ben pedig az N-es Lancer mellett tette le a voksát. Az átütő siker még odébb van, de a rali versenyzők többsége nem véletlenül jelölte őt a listára.

### Magyar Miklós

A szentelően fiatal rali versenyző 2004-ben valósággal berobbant a hazai N-es élmezőnybe. Korábban a gokart pályákon már letette névjegyet, de az, hogy a raliban is rögtön felvette a tempót, jól mutatja kimagasló tehetségét. Idén második helyen végzett az N csoportban.

### Matics Mihály

Matics megmutatta, hogy aki igazán jól megy a hátsó kerekes Ladával, az az erősebb autókkal sem fog szégyent vallani. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint a tavaly elért N csoportos bajnoki cím, egy 300 lóerős Lancer volánja mögött.

### Ollé Sasa

Bútor Robi egyik legfőbb riválisa, mindketten SI 600-os Suzukival versenyeznek. Sasa már kipróbálta magát egy- két kategóriában, még hozzá nagyon jó eredményekkel. Az SI 600-ot is egyre jobban kitanulja, vannak gyorsaságik, mikor Robi előtt végez.

### Spitzmüller Csaba

A kétszeres N csoportos bajnok WRC-ben ülve is villámgyors. Ha versenyautója nem hátráltatja, futamgyőzelmeket is képes szerezni. Idén, miután a WRC-s tervek csődbe mentek, visszaült az N-es Lancerba, és rögtön két versenyen is az első helyen végzett.

### Suba Egon

Nem könnyű kitérni abból a kategóriából, ahol Suba Egon versenyez. Az N3-as autók (pl. Renault Clio, Honda Civic) nem a közönség kedvencei, hiszen viszonylag kis teljesítményűek és elsőkerék-hajtásúak, így a látványos autózás szinte kizárva. Mégis, aki konzekvensen jó időket megy és az élen végez, előbb-utóbb felhívja magára a figyelmet.

### Szabó Gergő

Igazi őstehetség, félelem nélkül. Mindegy, hogy mibe ül, elképesztő iramot diktál. Gergő a közönség legnagyobb kedvence, azon kevesek közé tartozik, aki nem a gyorsaság rovására autózik keresztben.

### Tagai Tamás

2000-es N-es bajnoki címét a nagy kategóriában nem tudta megismételni, de néhány kiugró szakaszeredményre bármikor képes lehet az igen tapasztalt versenyző. 2007-ben a legtöbb jó eredményét az autó műszaki hibája hiúsította meg.

### Turán Frigyes

Fricit sokszínűsége emeli a legnagyobbak közé, hiszen a gyorsasági- és a rali szakágban is letette névjegyet. A legtöbb versenyen akad néhány gyorsasági, ahol az öregecske Octaviával a legjobbakat is alaposan meglepi.

### Turi Tamás

Turi Tomira az összes megállapítás igaz, amit Szabó Gergőről elmondtunk. Az a típus, aki még egy rollerrel is képes lenne keresztben menni. Ugyanakkor könnyebben eredményességre tudja váltani gyorsaságát, egy kicsit higgadtabb, megfontoltabb. Az idei szezon nem úgy ért véget számára, ahogy elképzelte, de ez nem törte meg lendületét, jövőre is ő az egyik legesélyesebb bajnokjelölt.

### Vizin László

Laci bácsi a sportág nagy örege, tiszteletre méltó pályafutással a háta mögött. Nem ő a leggyorsabb versenyző a mezőnyben, de aki egy több száz lóerős WRC-t végig terel a gyorsaságikon - nem is rossz idővel - az férfi a talpán.

## AKIKET MEGKÉRDEZTÜNK

Íme a zsűri névsora: **Asi** (versenyző), **Budai Annamária** (navigátor), **Benik Balázs** (versenyző), **Bútor Róbert** (versenyző), **Elek István** (versenyző), **Lakatos Róbert** (versenyszervező), **Nagy Balázs** (ralititkár), **Ollé Sasa** (versenyző), **Tóth Csaba** (újságíró), **Vizin László** (versenyző).



# VISSZATÉRT A CSÚCSRA

Asi 2007-ben megint bajnoki címet szerzett

Hét sikerekben bőséges év után szerencsére nem hét, csak két szűk esztendő következett Aschenbrenner György versenyzői karrierjében. A népszerű pilóta reméli, hogy a V-Max Asi Rallye Club ismét legalább hét szezonon át hozza majd a jó eredményeket.

TOH

Duen, FDR



**A bajnoki futamokon WRC-k ellen harcolsz A8-as Mitsubishivel versenyző, a neved fogalom a magyar raliban. Hátha mégis akad olyan, aki a múltadról nem tud eleget...**

Zircen élek. Autós karrieremben szerepelt rendőri üldözés, bevont jogosítvány, gyorsulási futamokon elért győzelem, szlalom-versenyekre történő nevezés, míg végül elérkezett az első harmadosztályú ralifutamom. 1998-ban és 1999-ben már a Suzuki Kupában harcoltam, és nyertem, így jöhetett a gyári versenyzői státusz és az első

osztály, vele pedig egy A5-ös bajnoki cím. 2001-ben és 2002-ben egyaránt egy N4 csoportos Mitsubishivel indultam, és mindkétszer az élén végeztem, így ismét előre kellett lépnem. Az A8-as Lancer Evo VI-ossal már a sportág legjobbjait ostromolva lettem abszolút harmadik és negyedik, kategóriámban pedig bajnok. A 2005-6-os évad aztán nem sikerült túl fényesen, vitákkal, műszaki problémákkal telt, és egy nagy balesettel zárult. De idén sikerült ismét az A-sok legjobbjának lennem, az abszolútban pedig több WRC-t is

megelőzve csak alig csúsztam le a dobogóról.

**Elégé nyilvánvaló, hogy a kategóriádban nincs ellenfeled. Miért nem indulsz külföldi versenyeken, vagy miért nem teszed próbára magad a WRC-k között?**

Ha külföldre mehetnék, akkor csak vb-re, és csak N-es autóval. Véleményem szerint ahhoz, hogy külföldön is eredményes legyen valaki, óriási tehetségnek kell lennie, és megfelelő tapasztalattal kell rendelkeznie. Ami pedig a WRC-t illeti: 2002-ben már kipróbáltunk egy Subarut, de rá kellett jönnünk, hogy csak ütőképes kocsival és profi csapattal érdemes indulni. Így hát egyelőre marad a magyar bajnokság a jól bevált Mitsubishivel.

**Így utólag visszatekintve milyen volt a 2007-es év?**

Nagyon elégedett vagyok az évi

elfoglaltságai miatt csak az évad elején tudtunk együtt indulni. Egy futamon Dalmady Viktória ült mellém, majd a barátnőm, Pikó Zsuzsa következett. Már több éve nyúzott, hogy próbáljam ki a jobb egyben, és nagy meglepetésemre már az első futamon feltűnően ügyesen diktált - pedig az én itineremet nagyon részletes, ezért elég nehéz visszamondani. Rádásul mindez Szombathelyen volt, ahol vezettünk is sokáig, ezért óriási nyomás hárult a csapatra és Zsuzsára.

**Kiknek volt szerepe az ez évi sikerekben?**

2007-ben a Vmax Rally Club egy új, lelkiismeretes szervizcsapattal dolgozott együtt, amely nagyon jól bevált. Hibátlanul működött minden, egész évben kiválóan teljesítették, így köszönettel tartozom nekik. És ami különösen fontos és nehéz feladat egy sikeres versenyen, az a megfelelő gumi kiválasztása, melyet számunkra az Alcar



Barátnőjével, Pikó Zsuzsával már nemcsak civilben, hanem a raliautóban is társak



teljesítményünkkel! Egy versenyt eleve kihagytunk, négy befejezett futam elég volt ahhoz, hogy megnyerjük az A és az A8 csoportot, illetve az A-s murvabajnokságot. De aki igazán ismer, tudja, hogy csak a győzelemben hiszek, és továbbra is célunk a dobogó legfelső foka.

**Az éven három navigátorod is volt. Miért?**

Perceze Nándorral már hosszú ideje versenyzünk, de idén sajnos üzleti

Agrogumi Kft által forgalmazott Yokohama abroncsok széleskörű választéka tett lehetővé. Nem feledkezhetek meg azonban azokról a támogatókról sem, akik a két gyengébb év ellenére is kitartottak mellettünk. Hálás vagyok az alábbi cégeknek: Alcar Agrogumi Kft (Yokohama, AEZ), Havasi Kft., Metal Elektro, Papack Kft., Trélgo Kft., Interalfa Kft., Csököttő Kft., Bagí Kft., Tegee Hungária Kft., Adams Kft (Vmax) Unitranscoop Kft., Büki üdítőital Kft. (Bomba!)

# JÓ DÖNTÉS VOLT

Czél Péter visszatért és jövőre is folytatja

Tizenöt év kihagyás után tavaly ismét próbára tette magát a magyar ralibajnokság N4-es csoportjában Czél Péter, idén pedig már teljes szezon futott. Ígéri: 2008-ban még többet fogunk róla hallani.

TDH

MediaFoto.hu



**Meglehetősen hosszú kihagyás után tértél vissza a magyar ralisportba, legutóbb a nyolcvanas évek végén lehetett hallani és olvasni rólad. Felelevenítenéd, mi is történt veled akkoriban?**

1987-ben ültem először versenyautóban. Előtte gyorsasági motoroztam, a cimboráim viszont már mind bukócsőves kocsikban autóztak. Úgy éreztem, ezt nekem is ki kell próbálnom, így összeraktunk egy ütőképes Trabantot, ami akkoriban óriási dolognak számított. Első versenyünk egy DIGÉP Kupa volt, a Miskolc környéki hegyekben és a parkolóknak rendezték. Minden versenytapasztalat nélkül sikerült nyernünk a kategóriát, nagy abszolútban pedig másodikok lettünk. Ma sokan csak

mosolyognak, ha azt mondom, hogy Zsigulikat, Wartburgokat, Polski Fiatokat előztünk meg, vagy ha arról mesélek, hogy milyen volt annak idején egy Trabanttal leereszkedni a Bükkben a téli, havas úton Hollóstatóról Lillafüredig. Ezek igazi kihívások voltak, és egy egész életre elkötelezték a ralisport mellett.

**Szóval ezek voltak az alapok. De komolyabb eredményekhez azért gondolom erősebb kocsik kellenek. Hogyan léptél tovább?**

Voltak bőven neves ellenfelek a kategóriában, így egy darabig még maradtunk a Trabantnál. A másodosztályban az első verseny, amin elindultunk, a Zemplén Rali volt, amelyen sikerült a kategóriámban 16 gyorsból 15-öt

megnyernünk.

Később persze következett az 1200-es, majd az 1600-os Zsiguli korszaka, de egy kicsit később váltottunk, 205-os Peugeot-kkal és más nyugati gépekkel kellett küzdenünk, ami érthető okokból nem hozott első helyeket. Rákövetkező évben átültünk egy Toyota Corolla Twin Cam-be, ami nagyon jó választásnak bizonyult. Ez az

ezeket a termékeket autósport eseményeken reklámozni. Mondjuk egy raliautó oldalára vagy egy rajtdobogóra festve.

**Ez már a visszatérése története?**

Éppen ebben az időben kerestem meg a Pacotti Motorsport, hogyha időm engedi, vezessem az egyik versenyautójukat. Egyesületi tag voltam, és

murvaversenyekből áll. Az aszfalt a pontosságról szól, ott nem lehet hibázni, minden centiméternek megvan a maga pozíciója, sebessége, a jó eredmény, gyakorlatot, tapasztalatot és sok-sok versenykilométert igényel. Ezt mindig is sejtettem, de most, egy teljes év után már egyértelműen tudom, és azzal is tisztában vagyok, hogy a magam mögött

Ami mögöttünk van, az csupán a felkészülés volt a további versenyekre, esztendőkre



1,6-os gyári versenyautó hiába nem volt új, a legkeményebb körülmények között is kifogástalanul működött. Az anyagi háttér „sovány” volt, állandóan használt gumikkal indultunk, mégis sikerült majdnem minden futamot megnyerni vele. Csodálatos érzés volt 1990-ben kategóriánk élén végezni.

**Aztán eltűntél, és ugyan hivatalosan nem indultál, a pályákon azért sokszor lehetett látni téged.**

E tekintetben valóban csendesebb évek következtek. Bár alkalmanként egy-egy verseny előfutójaként végigszághalhattam a pályákon, választanom kellett, hogy az autósportba, vagy az egzisztenciám megteremtésébe fektetem az energiáimat. Így egy időre elbúcsúztam az aktív versenyzéstől. Úgy érzem, jó döntés volt, mert a civil életben szerencsésen alakultak a dolgaim. 1993-ban létrehoztam egy acélok hidegalakításával foglalkozó kft-t, amely később rt-vé alakult. A Steelventnek ma két gyára van: az egyik Miskolcon gépipari acél rudak és huzalok előállításával foglalkozik (autógyáraknak, gépgyáraknak szállít be), a másik Bátorfyerenyén építőipari acélokat, kerítésrendszereket készít. Mivel az ipari és mobil kerítésrendszerek felhasználói körében kiemelt fontosságúak az autók kereskedések, illetve az ipari és kereskedelmi vállalkozások, másodsorban a nagyobb rendezvényeken is jól használhatóak a rendszereink, nyilvánvaló volt, hogy ideális

ismerték a múltamat, bíztak bennem, úgy döntöttem, hogy indulnom kell. 2006-ban csak kipróbáltuk, mi lenne ha... Aztán az idén már teljes évadot futottam.

**De ha jól sejtem, ezzel még koránt sincs vége a karrierednek...**

Valóban. Ami mögöttünk van, az csupán a felkészülés volt a további versenyekre, esztendőkre. A Pacotti eddig nem is támasztott velem szemben nagy elvárásokat, hiszen ennyi kihagyás után nagy feladat eredményt elérni, pontot szerezni. Az N4-es kategória, a versenyenkénti 15-25 induló szerintem amúgy is a magyar mezőny legnagyobb kihívása. Itt egy-két másodpercen el lehet bukni. Kimondhatatlan sikerélmény volt, amikor a Duna-Alba Ralin 4.-ek tudtunk lenni. Az autónkról annyit, hogy az egy jól felkészített Mitsubishi Lancer Evo VI, ami azonban korunk fejlesztéseire viszonyítva messze nem a legütőképesebb a mezőnyben. Tervünk, hogy 2008-ban már egy Evo IX-essel indulunk. Az intelligens hajtás, a motor szélesebb munkatartománya, a több lóerő, a magasabb nyomaték, a kocsi ideálisabb méretei, és a többi fejlesztés, amit a japánok néhány év alatt produkáltak, remélem eredményekben is éreztetni fogja a hatását.

**A technika tehát a csúcson lesz, de neked miben kell leginkább fejlődnöd?**

Ismeretes, hogy a rali alapvetően aszfalt és

hagyott teljes szezon még mindig kevés ennek a rutinnak a birtoklásához. Ami pedig a murvát illeti: az régebben az improvizálásról szólt, de ma már ott sem lehet jóízűen csúszkálni. Pontosan kell vezetni, azaz sokat kell gyakorolni. Az év utolsó versenyein, amikor már Spici is a kategóriánkban versenyzett, mindenki előtt világgóssá válhatott: a tapasztalat perdöntő.

**Egyike vagy annak a néhány pilótának, aki mellett egy lány ül a jobb egyben. Miért választottál a gyengébb nemből navigátort?**

Ez év elején kezdtem navigátort keresni, és erről értesült Babszi, aki végül a Pacottin keresztül talált meg. Mentünk egy tesztet, és bár év elején szokatlan volt neki ez a tempó, de rendkívül hamar belejött. Ma már úgy érzem, hogy azt a kiegyensúlyozott légkört, amit egy hölgy tud teremteni egy versenyautóban, már nem cserélném el. De nemcsak a gyorsaságikon nyújt kiváló teljesítményt Babszi, hanem gondoskodik minden egyéb feltétel megteremtéséről is - úgy információkban, mint akár szállásfoglalásban -, amire szükség lehet egy pályabejárás és egy versenyen.

**Nagyon úgy tűnik, hogy most az üzletben és az autósportban is minden rendben van körülötted. Kívánjuk, hogy ez az elkövetkezendő években se változzon! Köszönöm!**





# FOLYTATÁS KÖVETKEZIK

A magyar bajnoki évet azonos arculattal teljesítő négy autó pilótái egyetértenek abban, hogy összességében sikeres esztendőt zártak, de mindannyian úgy gondolják, hogy jövőre előrébb kell lépnie a Makita Racing Teamnek.

TCS

Gyűrű, Bucakó,  
Jásasberényi

## Sikeres évet zárt a Makita Racing Team

A régi baráti társaságot felölelő egyesület 2007 elején alakult azzal a céllal, hogy „egy fedél alatt”, azonos arculattal harcoljon végig egy szezont. Az esztendő végén most egyenleget vonhatnak a versenyzők, hiszen valamennyiüket arról kérdeztük, hogyan értékeli az évet.

Az N4-es Mitsubishi Lancer Evo VIII-ast hajtó Budavári Zoltán úgy érzi, hogy tanulságos és rendkívül nehéz szezonon van túl. Bár 2007 az egri balesetük miatt rosszul kezdődött, Szombathelytől kezdve egyenletes versenyzést produkáltak. A technika ugyan sokszor beleszólt az elképzeléseikbe, tudtak gyorsulni, és reméli, hogy ez a tendencia a csapat jó munkájának köszönhetően jövőre is folytatódni fog.

Ősz László, aki egy A8-as Mitsubishi Lancer Evo VIII-ossal indult, szintén pozitívan értékeli 2007-et. Az ő versenyzését is sok apró probléma nehezítette, és néha amatőrnek nevezhető bakik és hibák is becsúsztak, de ezt azzal magyarázza, hogy mindig 100 százalékot akart teljesíteni. Ilyen elánnal versenyezve nagy eredmény, hogy egyetlen karcolás sem érte a kocsit. A nagyobb sikerekre egyelőre várnia

kell, de elégtételt jelentenek számára az olyan részsikerek, mint a Pécsen elért második legjobb rajtoló, vagy az ugyanott megszerzett kategória 4., illetve a Veszprémben elért kategória 5. helyezés. A Makita Racing Team versenyzője jövőre tovább akar gyorsulni, és 2008-ban az első hatban szeretne végezni. Az N2-es Honda Civic VTI-vel harcoló Domonkos László is elégedett az első közös év tapasztalataival, de saját autójának megbízhatósága elgondolkasztotta.

A versenygép sokszor hagyta cserben a pilótát, holott kategóriájában az első három helyért kellett volna küzdenie. Így télen teljes felújításon esik át, jövőre pedig remélhetőleg jobb kondíciókkal áll csatába. De az sem elképzelhetetlen, hogy a versenyző egy újabb verziójú Hondával kezdje a következő szezont...

Krupa Zoltán N3-as Renault Clióján is Makita embléma pompázott, de a versenyző karrierje végén feltehetően nem 2007-re emlékszik majd vissza a legszívesebben. Idén csak egy kurta esztendőt engedélyezett a sors neki, a szezon felénél ugyanis felrobbant a



váltója, a pótlást pedig az évad végéig nem sikerült megoldani. A pilóta jövőre is tervezi az indulást, és nem kizárt, hogy egy N2-es Honda volánja mögött láthatja majd a közönség.

A csapat bemutatkozó éve tehát meglehetősen tarkára sikeredett, de szerencsére a szponzorok idén még nem is

vártak el bajnoki címeket a csapattól, sokkal fontosabb szempont volt, hogy a publikum minden futamon láthatott biztos makitás célbaérőt. A támogatók a sok munkát és a fejlődést látva elégedettek voltak 2007-tel, és már most bejelentették, hogy a következő esztendőben is számíthat rájuk a team.

**Makita**  
racing team



A Renault, a Honda és a két Mitsubishi pilótája egyaránt elégedett a Makita-együttműködéssel



## A NAGY VÁLTÁS

Rongits Attila nem bánta meg, hogy VFTS-ből Evóba ült

Húsz éve indult először raliversenyen, tíz esztendő t húzott le VFTS-ekben, eddig egy szezon t töltött el új szerelmével, egy Mitsubishi Lancer Evo VII-essel. Rongits Attila akár így is összegezhethetné sportpályafutását.

TOH, JB



„Mint sokan mások, én is egy kerekklámpás Ladával kezdtem, 1987-ben egy túraversenyen álltam először rajthoz. A másodosztályban „kockaladával” küzdöttem, de amikor 1997-től a H csoport bevezetése révén ismét harcba szállhattak a VFTS-esek, nem volt kérdés, mivel folytatom.” - eleveníti fel a kezdeti lépéseket a civilben ügyvezetőként tevékenykedő autóversenyző. „Korábban csak álom volt számomra ez az ízig-vérig versenyautó, előbb az egyetem, majd a pénzügyi miatt nem gondolhattam rá. Amikor aztán beleülhettem, nagy nevekkel küzdhettem, Balatonyi Árpai és Budai Béla volt többek között a vetélytárs. Nagy öröm volt vele a versenyzés, és jó tudni, hogy egy ilyen gép még mindig megdobogtatja a szurkolók szívét.” - meséli a mosonmagyaróvári fiatalember. „Hogy akkor miért váltam meg a Ladától? Motiválatlanná váltam.” - indokol Rongits Attila. „Annyi év fejlesztgetés után nem tudtunk többet kihozni a



kocsiból, de az ember előrelépésre vágyik. Az egykori márkatársak végül addig noszogattak, hogy ki kellene próbálni egy Mitsubishit, hogy a tavaly év végén kibéreltük a Waldviertel Ralira a legendás, Oroszlán-

féle, EVO VII-est, és olyan jól éreztük magunkat benne, hogy A8-ban rögtön másodikok lettünk vele. Persze szerencsénk is volt, de hamar összebarátkoztunk. Egy ilyen kalandhoz azonban már nem volt elég a saját finanszírozás, de miután partnerek után mentünk, egyre többen mellénk álltak.” A sportember Szombathely és Miskolc pályáin érzi a

legjobban magát, de a szomszédos Ausztriában is sok idő t tölt versenyautóban. Mivel bőségesen akadnak civil elfoglaltságai, nem indul el minden futamon, így nem meglepő, hogy bajnokságot sem nyert soha, legfeljebb kategória 3.-4.-5. helyeire lehet büszke. Az eredményeknél azonban sokkal fontosabbnak tartja, hogy sikerült megtalálnia azt az egészséges kompromisszumot, amely a magánélet, a sport és a szórakozás között megfelelő egyensúlyt biztosít számára.

A mögöttük álló évhez szponzorok is kelletek, a párost olyan reklámpartnerek segítették, mint a ZLT69 Kft, a KIVI-CO Zrt, a Pannon II Kft., a Cargo Expert Kft, a Lematex Kft, a Lemanit Kft, a Széf-Invest Kft., a Fúvacop Kft., a Gondár Transport Kft., a Diamant Dent Kft, a Pergamen Kft, a Három Gábor Kft., a Csempe XXII Bt, a HABA-ÉP Kft., a B.Win B.Sped Kft., az Adaste Kft. és az X-REM Kft.

A biztos anyagi háttér persze még nem lett volna elég, az összeszokott Rongits Attila-Hannus László kettősnek szüksége volt egy jó háttércsapatra is. Szerencsére a Pénzes Team odaadó szervizmunkájára és autófelkészítésére nem lehetett panaszuk, és ugyancsak sokat köszönhettek Havassy Péter motormágusnak is.

„Így utólag egyértelmű, hogy érdemes volt váltani, a Mitsubishi-tanulóév jól sikerült. Ezt a kocsit sokkal könnyebb vezetni, egészen más élmény éri az embert, mint anno a Ladában. De a komolyabb technika nagyobb felelősséggel jár.” - összegezz a pilóta. „A 2007-es év minden versenyét sikerrel teljesítettük, az erős mezőnyben a 4.-5. helyeken végeztünk, amivel egyrészt kiszolgáltuk a partnereinket, de az első esztendőben engem is abszolút elégedettség töl t el. Persze egy kicsivel nagyobb szerencsénk néha azért lehetett volna, mondjuk a Szombathely Ralin, ahol nagyon elől autóztunk, néhány wrc-t is magunk mögé utasítottunk, de a tönkrement turbóknak miatt végül nem tudtunk robbantani. . . Ám mint mindenből, ebből is tanulni kell: engem például megerősít abban a hitemben, hogy alázat, kompromisszumkészség is kell ehhez a sporthoz. Aki célba szeretne érni, néha le kell tudnia mondania a részeredményekről.”

# Otthon Centrum



- több ezer új és használt lakás, ház, telek
- országos franchise hálózat, már több mint 60 irodával és 400 tanácsadóval
- egyedülálló új építésű ingatlan kínálat
- díjmentes hitelügyintézés, 20 bank egy helyen
- projekt tanácsadás, piacelemzések, megvalósíthatósági tanulmányok készítése
- OCA - Otthon Centrum Akadémia

**ELSŐ A KÖRNYÉKEN, ELSŐ AZ ORSZÁGBAN**

1036 Budapest, Lajos u. 48-66.

Tel.: 06 1 487 3300

**www.oc.hu**



# HONDA-SZERELEM

Ismét Ficza Ferenc az N-es bajnok

Miután egy pálya lelátójáról irigykedve bámuljuk az előttünk elsuhanó, színesre festett autók vezetőit, vagy egy ünnepélyes díjátadót végignéve magunkat képzeljük a dobogó tetejére, sokan elgondolkodunk: miért is nem lettünk mi is autóversenyzők? Min múlt a dolog, csak egy véletlen?

TOH, Gyűrű Attila



Az utóbbi jó néhány év N-es bajnoka, Ficza Ferenc például állítja, jókor volt jó helyen, amikor a 80-as évek elején együtt katonáskodhatott Ranga Lászlóval. Saját bevallása szerint a később sztárversenyzővé váló sportoló és barátai fertőzték meg a benzingőz illatával és az égett gumi szagával. Ő korábban legfeljebb navigátorkodott, de miután szobatársával kimenők alatt szinte csak versenyekre jártak, nem volt visszaút. A rali nem érdekelte, így 1982-ben - már civilként - a szlombajnákságra nevezett, és Skodájával meg is nyerte azt. Miután az eredmény együtt járt egy értékes hegyi licensszel, egy esztendő múlva már ott állt a pécsi felfutás startvonalánál.

„Jövőre már 25. alkalommal indulok el, egy futamot sem hagytam ki. 100-as Skodával kezdtem, és a márkahűségem egészen 1992-ig tartott, utóljára már egy „vékony karosszériás” gyári 130-assal teljesítettem a távot. Az a kocsi még sokáig szolgált, 1996-ban F-essé alakítottuk, akkor is nyertem vele.” - idézi fel a régmúltat a sportoló.

A Hungaroring átadásával beindult a magyar pályaverseny-korszak, és a csatákból természetesen Ficza Ferenc sem hiányzott. Első perctől fogva ott volt Mogyoródon, 1993-ban még formaautóval is kipróbálta a képességeit, de végül visszatért a

karosszériás kocsikhoz: 94-ben egy Celica Turbo, 97-ben egy Peugeot állt a boxába. A hondás időszak 1999-ben indult.

„Hogy miért pont ez a márka lett a kedvencem? Véletlen dolog. Egyrészt van egy Honda-kapcsolatom, másrészt ez a márka minden porcikájában ideális alany, hogy pályaverseny-autó legyen belőle.” - avat be bennünket a részletekbe. „Nagyon jól érzem magam benne, talán ennek is köszönhető, hogy összesen 13 címet szereztem vele: 99-től egészen mostanáig minden esztendőben sikerült nyerni vele - kivéve 2002-t és 2003-at, amikor a későbbi szakágvezető Gáspár István legyőzött. Emiatt persze nem haragudtam meg rá, sőt később csapattársak lettünk, és nagyon sokat tanultam tőle.

A siker persze nem csak az én érdemem, hanem a szervizcsapaté is. Elvem, hogy eredményt csak akkor lehet elérni, ha az autón minden tökéletes, így nagyon kényes vagyok arra, hogy csak a legjobb szerelők nyúljanak a kocsihoz.”

A bajnok igyekszik minél hamarabb leszögezni: őt is zavarja, hogy nem az N-es kategória adja a bajnokság legnépesebb mezőnyét. Nagyon hiányoznak a

csatákból az olyan nevek, mint Hernádi László, Blaskovics Tamás, Szabó György, Mink Zoltán és Deák Péter, de, szívesen látná az N3-as ralisokat is a rajtrácson.

A pilótának minden szaván érződik, hogy a hegyi versenyzés az igazi szerelme. Technikás, és csupán néhány perc alatt kell bizonyítani rajta. Szerinte a jó pilóták ismerik csak igazán a titkát: nem túl gyorsan, de nagyon pontosan kell rajta vezetni. Ahol mások még korrigálnak, ott a bajnok már kigyorsít, és a tízedek szépen lassan összegyűlnek. Ez a táv fekszik igazán az általa választott kocsiknak, nem mellékesen nincs az a lökdösődés sem, aminek manapság egyre nagyobb teret engednek a kupás versenyeken.

Ficza Ferenc elárulta: már látja pályafutása végét. Az ellenfeleknek azonban korai örülniük, jön ugyanis egy ifjabb Ficza Ferenc, a versenyző fia, aki őt szezonon keresztül edződött a gokartpályákon, és két bajnoki címet is szerzett. A hozzáértők messze a legnagyobb tehetségnek tartják, „de valahogy nem elég csibész, erőszakos, agresszív eddigi szakágához, illetve félttem is az egyre veszélyesebbé váló versenyektől.” A bajnok apuka rövidesen az amatőr rali junior kategóriájában szeretné elindítani az



utódot, aztán ahogyan eléri a 15. élet, jöhet valamelyik kupa a gyorsasági bajnokság keretein belül. „Még sokáig szeretnék futamokra járni, de inkább már a fiamat látnám az autóimban. Nem bántam meg, hogy elkezdtem versenyezni, és bár sok lemondás kell hozzá, az élmények és barátok miatt mindenképpen megéri. Remélem, egyszer majd ő is így gondolja.”



# A FEJLŐDÉS ÚTJÁN

Az ACS Motorsport jövőre előrelép

Változatos esztendőt tudhat a háta mögött a kaposvári székhelyű A.C.S. Motorsport. A csapatvezető bizik benne, hogy az istállón belüli fejlesztések a 2008-as szezonra meghozzák a várt eredményeket.

TOH, Gyűrű Attila



Az Ács Zoltán által 1998-ban alapított csapat az idei szezonban három Formula 2000-es autóval szerepelt a magyar bajnokság futamain. „Az év a vártak megfelelően alakult. A szponzoraink, az Aquaprofit, a Büromark és a Duna Autó elégedettek az idei eredményeinkkel, és biztosítottak bennünket a jövőbeli támogatásukról. Ezúton is szeretném megköszönni nekik és csapatunk tagjainak az idei szezonban végzett munkát.” - nyilatkozta a team vezetője.

„Pilótáink közül a jelenleg egyetlen magyar női formaautós Dr. Darvai Tündének jött ki a legjobban az év, őt kétszer is a pódiumra szolgáltatták. László Balázs szezonját megzavarta a második versenyen elszenvedett balesete. Lovas Tamás, a jövő nagy ígérete minimális

tesztlehetőség után is ígéretes időket autózott az év végi futamokon. Közülük szinte bizonyos, hogy jövőre is mindenki folytatja, továbbá Rác Istvánval is tárgyalásokat folytattam az



esetleges Formula Renault-os szereplésről.” - folytatta a csapat tulajdonosa. „Én is autóba szálltam, de a pécsi futamon kívül máshol nem indultam. Bár nagy szerelmem az

együlékes széria, beláttam, hogy nekem már nem a volán mögött kell bizonyítanom.” - nyilatkozta Ács Zoltán. „Nekem a csapatot kell vezetnem, különösen, hogy elhatároztuk magunkat az istálló komoly fejlesztésére. Ennek egyik lépése a jövőre megépülő, a XXI. századi követelményeknek is megfelelő formaautós műhely. A háttér fejlesztésére két rutinos szakember is csatlakozott hozzánk. Gyuricza Péter személyében olyan sportigazgatót igazoltunk, akinek a sportszakmai munka felügyelete és újabb tehetségek leigazolása lesz a feladata, míg az egyik legnevesebb istállótól érkezett, rendkívül tapasztalt Kisjuhász Imre munkája a szerelők feladatainak koordinálása, illetve a műszaki háttér fejlesztésének irányítása lesz.” Az A.C.S. Motorsport legfontosabb fejlesztéseit mégsem a felsoroltak, hanem több új Formula Renault autó megvásárlása, bérletése jelenti. Az egyesület ugyanis Szigetvári Máttyással, a formaautós versenyzés egyik legnagyobb hívével együtt azon munkálkodik, hogy a bajnokságon belül rövid időn belül felállhasson egy Formula Renault Kupasorozat, vagy lehetővé válhasson az ilyen kocsikkal indulók külön értékelése.



# EGYÜLÉSESEK EGYESÜLET

102

Új kihívások várnak a gyorsasági szakágban négy éves múlta visszatekintő Patkó Autósportra: jövőre szeretnének az először kiírt Formula Renault Kupa győzteseivé válni.

THD

Hollár Attila



## Jövőre a Renault Kupára összpontosít a Patkó Autósport

Tóth Tamásnak, az egyesület elnökének és Szigetvári Máttyás csapatfőnöknek nincs oka panaszra. Bár az istálló ásza, Pödör Balázs 2007-ben nem tudta visszahódítani bajnoki címét, a formautós egyesület szépen fejlődik, versenyzői jó eredményeket érnek

el, így nem meglepő, hogy támogatókban sem szenvednek hiányt.

„Nagy örömeinkre szolgál, hogy szponzoraink kitaranak mellettünk, hiszen a mai nehéz gazdasági helyzetben nekik sincs könnyű dolguk. De úgy látszik, hisznek az

egyesületünkben, és megtalálják a számításait az autósportban.” - nyilatkozta Tóth Tamás.

„2008-ban remélhetőleg még több örömet tudunk szerezni a partnereinknek, hiszen sikerült elérnünk azt, amiért már hosszú esztendő óta küzdöttünk: a bajnokságban külön értékelést kapnak a Formula Renault-k, azaz az általunk is indított versenyautók.

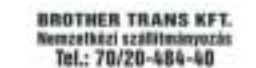
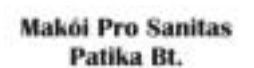
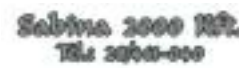
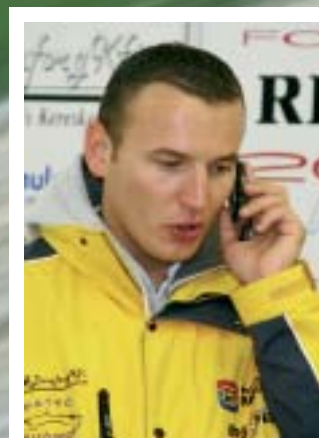
Szerencsés esetben még egy magyar Formula Renault Kupa körvonalai is kirajzolódhatnak, amely maga lenne számunkra a mennyország, de akkor sem leszünk elégedetlenek, ha az első esztendőben „csak” a márka legjobbjának járó elismerésért küzdünk.” - tette hozzá Szigetvári Máttyás. „Az új pontrendszerben remélhetőleg többen is kedvet kapnak majd ezekhez a kocsikhoz, hiszen megfizethetőek, kiváló

minőségűek és a műszaki paramétereik sem hagynak kívánnivalót maguk után. Karbonkevlár karosszériából, hatsebességes szekvenciális váltóból, 198 lóerős Renault motorból állnak, sőt telemetriai lehetőségekkel is rendelkeznek. Az összsúlyuk 480 kilogramm, ideális versenygépek, szinte egy az egyben F3-as kocsik, nem véletlenül futnak velük több országban is bajnokságokat.”

103



Balra: Tóth Tamás, a Patkó Autósport elnöke is kiveszi a részét versenyhétvégék munkáiból.  
Jobbra: A megalakulása első évében mindössze egy, tavaly három autót versenyeztető egyesület 2008-ra két pilótát szerződtetett: a korábbi bajnok Pödör Balázs mellé jövőre Eszenyi László személyében új csapattárs kerül



# HARMINCADSZOR

## Jubilál a sivatagi show

Harmincadik születésnapját ünnepli a világ egyik leghíresebb és legnagyobb kihívást jelentő autóversenye, a Dakar Rali.

A legendás viadalt évről évre milliók követik a televízió képernyőjén, s sokakat „megfertőzött” az álom, hogy egyszer a dűnék között száguldhassanak a „nagyokkal”, Despres-vel, Comával, Peterhansellel, Sainz-cal, Csaginnal együtt.

Hónya Rita



Getty Images



A sivatagi maratont egy Thierry Sabine nevű francia úriember álmodta meg 1978-ban, miután az Abidjan-Nizza ralin eltévedt, és napokig bolyongott a dűnék között. Az új verseny hamarosan óriási népszerűsége tett szert. Rajtját, európai szakaszait ezek, majd tízezrek nézték, a résztvevők száma a tizedik versenyen már a hatszázat is meghaladta, s nem csupán a televíziók és a nagy gyártók találták meg maguknak, de egyre több híresség is nekieredt a dűnéknek: Mark Thatcher

hajdani sibiraknak Luc Alphand, a sziklamászó világbajnok Isabelle Patissier, a skeetlövő Nasser Saleh Al-Attiyah vagy a négyszeres extrémvilágbajnok Guerlain Chicherit is. A sivatagi show-nak épp az a varázsa, hogy mindenki előtt nyitva áll, s bár a nevezések száma már évek óta jócskán meghaladja azt a létszámot, amely mellett még biztonságosan lebonyolítható a versenyt, a szervezők (egyelőre) gondosan ügyelnek arra, hogy a (fél)profik mellett megfelelő arányban rajthoz



A Mitsubishi dominanciáját megtörni túl nagy falat más gyártóknak



A jubileumi Dakart 2008. január 5. és 20. között rendezik

(Margaret Thatcher fia), Albert monacói herceg és testvére, Caroline hercegnő mellett színészek, énekesek, sőt, még egy úrhajós, Jean-Loup Chrétien is indult. Más sportágak kiválóságait is megfogta a verseny varázsa. A volt Forma-1-esek közül talán elég csak Jacky Ickxet, Patrick Tambayt említeni, a rali világából Ari Vatanen, Juha Kankkunen, és a nemrég tragikus körülmények között elhunyt Colin McRae után most „El Matador”, azaz Carlos Sainz száll harcba az elsőségért. De sikeres lett a terepraliban a

állhassanak az amatőr versenyzők is. Hűen az alapító szelleméhez, a Dakar mindenkié. Hogy ez mennyire így van, azt 2002-ben az izraeli Dror Cohen mutatta meg, aki a viadal első mozgássérült pilótája volt egy speciálisan átalakított Mitsubishi Pajeroval. Bár akkor kiesett, az azóta már paralimpiai bajnok vitorlázó nem adja fel, idén ismét ott lesz a rajtnál, ezúttal egy Chevrolet Silveradóval. A 30. Dakar útvonala 9273 kilométeren (ebből a mért szakasz 5736) keresztül kanyarog majd, átszelve Portugáliát, Marokkót,







## MAGYAR KÜLÖNÍTMÉNY

Hazánk színeit négy autós, két motoros és öt(!) kamionos egység képviseli majd a mezőnyben, nem számítva a két „tisztelésbeli magyar” cseh párost, Miroslav Zapletal és Miloš Janáčeket a volt gyári Mitsubishi Strakkal, valamint Petr Procházkát és Vladimír Nemajert a dízel Pajeroval.

A magyar részvételi és célbaérkezési rekordot tartó Szalay Balázs ismét Bunkoczi Lászlóval és az Opel Antarával áll rajthoz Lisszabonban. Az Antara a jubileumi versenyre új motort kapott, mégpedig egy hétteleres Chevrolet LS7-t. Egyéb változásokat is tervezett a csapat, de idő híján ezeket most nem vetik be. A pilóta

Negyedik autósunk, Lizi László is rendszeres résztvevője a sivatagi száguldsáknak, egy alkalommal pedig célba érnie is sikerült: 2006-ban a 66. helyen végzett. A pilóta ismét a Mitsubishihivel vág neki a távnak, de a piros versenygép igen jelentős átalakításon esett át az elmúlt hetekben: teljesen új futóművet kapott. Kamionosaink felsorolását kivel is kezdetnek mással, mint Darázi Zoltánnal, aki immár sok éve rendszeres résztvevője a sivatagi száguldsáknak. S bár a sárga-ezüst MAN alapvetően Szalay Balázs „gyors szervizeként” funkcionál, az idősebbik Darázi testvér egészen elképesztő eredményeket produkál vele: volt már szakaszon

megújult a futómű, a rugókötegek, s a kabin is „csinosítottak”. Mindössze másodszor versenyez majd külföldön és először a Dakaron Kovács Miklós, Sipos Tamás és Tóth Tamás a Scania versenykamionnal. Az itthon a Hungarian Baján, a sivatagban pedig a marokkói világtúra-futamon debütált kék-sárga monstrum 10 tonnáját egy 700 lóerős DC 1203-as motor mozgatja, végsebessége 150 km/h (ez a limit a kategóriában).

A csapat nehéz, de sikeres és élményekben gazdag versenyre számít, melyen elsődleges céljuk az akadályok leküzdése, tapasztalataik gyarapítása - és természetesen az, hogy láthassuk őket Dakaron a céldobogón.

Szintén a T4-es kategóriában indul majd Léhner Tibor, akit Szalay Balázs csapatának tagjaként ismerhetünk meg. Az ő helyzete különleges, ugyanis egy (a magyar csapatokkal régebben szorosan együttműködő) francia versenyző, Michel Saumet kérte fel, hogy vezesse a csapatuk egyik kamionját, mely T4-ként indul, de gyakorlatilag (Daráziékhoz és Szallerékhez hasonlóan) egy angol csapat „gyors szervizeként” funkcionál majd. A jármű egy Mercedes, olyasféle, mint Szallerék régi kamionja volt, Léhner társai pedig várhatóan angolok lesznek.

A motoros kategóriában két magyar versenyzőért szoríthatunk. Kettejükben közös, hogy indultak már a Dakaron, s némi kihagyás után térnek vissza a mezőnybe - a győri Varga Ákos, vagyis Alma egy új, egyhengeres, nagyjából 75 lóerős KTM 690 Factory Rali nyergében. Alma ugyan egyszer már azt mondta, befejezte a dakarosít, de tavaly januárban nagyon furcsán érezte magát a közvetítéseket nézve, rájött, hogy még mindig motiválja a verseny jelentette kihívás, így ismét nekivág a sivatagnak. A magyar enduro bajnokság teljesítésén kívül fizikai edzésekkel és motoros edzésekkel készül a versenyre, de célja elsősorban a táv teljesítése, hibák nélkül. Szilvási Péter, aki az első magyar motoros fecske volt 2003-ban, szintén kihagyta a 29. Dakart. A 2008-as versenyre egy Yamaha WR 450-es gépet választott, a rendelkezésre álló 450-es választékból ezt találta ugyanis a legmegfelelőbbnek. A motor alapvetően széria, a szabályok megkövetelte átalakításokkal (navigációs rendszer, nagyobb tank, stb.), a szervizhálózat pedig a Szalay Dakar Team biztosítja számára.



Szalay Balázs, Palik László és Kis Sándor vívják a 2008-as Dakar magyar házi bajnokságát

célja a húszba kerülés, de elmondása szerint a mezőny nagyon erős, így ez a feladat évről évre nehezebb.

Kis Sándor és Czeglédi Péter versenygépén nem volt jelentős műszaki változás. Az immár kétszeres magyar bajnok AutoPort EVO IV-esében hathengeres, négyliteres Nissan-szív „dobog”, melynek ereje hatfokozatú szelekváltós váltón keresztül jut a kerekre. A páros idén a hazai bajnoki futamokon túl csupán a marokkói világtúra-futamon áll rajthoz, ahol az erős mezőnyben a 13. helyen értek célba.

A Dakar eddigi legjobb magyar autós eredményét (18. hely) produkáló Palik László és Darázi Gábor autót vált ugyan, de a Nissanhoz hű marad. Új társuk nemes pedigrel rendelkezik: Dél-Afrikában a hajdani gyári csapat műhelyében épült. A Nissan, mely műszaki paramétereit tekintve hasonló Kisek versenygépéhez, de hátul merevhidas, e sorok leírásának pillanatában még nincs Magyarországon, így túl sok módjuk nem lesz az ismerkedésre az első éles bevetés előtt.

negyedik, ellenőrzőpontra pedig második is! A jubileumi versenyre különösebb változtatásokat nem eszközöltek az MAN-en, csupán egy vas segédalvázat kapott, mivel az eddigi alumínium nem igazán bírta a terhelést.

Szaller Zoltán, Palikék segítője a tavalyi viadalon indult először a vadonatúj, a régi Mercedes-nél jóval harapósabb MAN-nel. Az ezüstsínű monstrum kiválóan muzsikált, csupán apróságokat kellett rajta módosítani. Szallernek ismét Pócsik László navigál majd, a középső ülést viszont ezúttal Csitári Tibor foglalja el. A trionnak a kamionnal nem volt sok alkalmuk gyakorolni idén, de annál nagyobb súlyt helyeznek a megfelelő fizikai felkészülésre, hiszen „az az alapja az egésznek”.

A Flex Dakar Team, azaz Szobi Balázs, Jobbágy Ákos és Éder Attila idén nem indultak terepraliban. Ehelyett a pilóta a pályaversenyekben gyűjtögette a versenykilométereket - ami köztudottan jó alapot nyújt a Dakarra. Sok minden változott a csapat háza táján a tavalyi Dakar óta: új a főszponzor, komolyan

: if lgi l â` ig^f \ Zdu  
Zi?hkf Zi\* & ^gil sűf æn

**LASER COPY**<sup>®</sup>  
a papírforma...



# A KULISSZÁK MÖGÖTT

A Szalay Dakar Team így készül az idei versenyre



Szalay Balázs álma tizenkét évvel ezelőtt vált valóra, amikor megalapította a Szalay Dakar Teamet

Szalay Balázs már a tizedik Dakarjára készül, egy profi csapattal a háta mögött. Személye nagy szerepet játszott a magyar terepralízás fellendítésében és népszerűsítésében. Arról mesél nekünk, mennyi munkája fekszik egy-egy Dakar Rallyra való felkészülésben.

Nyúl Eszter

Csajtai Kristóf

A Dakar Rallyt szervező A.S.O. kelet-európai képviselője vagy 2005 óta. Ez milyen feladatokkal jár?

A régióbeli országok versenyzőinek kapcsolattartója vagyok, segítek nekik a Dakarral kapcsolatosan felmerülő kérdésekben, minden új információval a rendelkezésükre állok, valamint közreműködöm a Dakar Rally közvetítésére vonatkozó tévéjogok értékesítésében a környező országokban. A legnagyobb feladatom azonban tető alá hozni a 2010-es Budapest-Dakar szerződését.

Mekkora szerepet vállal a Szalay Dakar Team egész éves teendőiben?

Ahogy a versenyen, úgy egész évben is ez egy folyamatos csapatmunka. A fiúk a műhelyben, én meg az irodában és tárgyalásokon vagyok állandóan. Összehangolom a csapat munkáját, egyeztetek és tárgyalok a támogatóinkkal, én tartom a kapcsolatot a külföldi beszállítókkal, akik a csapat

részére biztosítják az alkatrészeket, illetve szakmai segítséget nyújtanak az autó felkészítésében. A műhelyünk a Helsinki úton van, ott készíjük fel az autókat és a kamionokat a versenyekre, jelenleg kilenc szerelő dolgozik ott főállásban. A csapat már nem olyan, mint régen, sokan vagyunk, rengeteg a munka, ez teljes embert kíván mindenkitől. Emellett a MOL Dakar Team irányításával is foglalkozom, melynek idén is négy országból lesznek résztvevői: motorral Szlovákiából Jaroslav Katrinak, Szerbiából

Sagmeister Gábor, Romániából Emanuel Gyenes és Magyarországról Varga Ákos, kamionnal Darázi Zsolt, autóval pedig a Bunkoczi Laci és én.

A Dakarra hogyan készülsz fel fizikailag?

Elsősorban azzal, hogy mintegy 10 hazai és nemzetközi versenyen veszek részt a csapattal, másodsorban folyamatosan sportolok: rengeteget futok és jégkorongozom. Nyáron főleg vízi sportokat űztem: kajakoztam, szörföztem, vitorláztam és úsztam.

A szponzorok mennyire vesznek részt a magánéletedben?

Civilben is márkahű vagyok. Jelenleg egy 2,0-es turbódízel Opel Antarával járok, de előtte már évek óta Opel típusú autóim voltak. Mindig a MOL-nál tankolunk, a kutakhoz már-már úgy kanyarodunk le, mintha hazamennénk. A csapatban mindenki Moto telefont használ. Ez számunkra természetes és büszké is vagyunk rá.

**WILKINSON**  
SWORD  
**QUATTRO TITANIUM**  
ENERGY



ÚJ REZGŐFEJES BOROTVAKÉSZÜLÉK  
A LEGJOBB WILKINSON PENGÉKKEL



DAKAR WEBSHOP  
WWW.DAKARSHOP.HU

LEPD MEG TE IS BARÁTAIDAT  
KARÁCSONYRA A

DAKAR WEBSHOP TERMÉKEIVEL!

Columbia  
Sportswear Company



AUTÓSPOKT ÉS  
**Formula**

Megjelenik havonta

**Főszerkesztő:**  
Bethlen Tamás**Szerkesztő:**  
Tóth Csaba  
Mészáros Sándor**Munkatársak:**

Bertalan Miklós  
Csóke Péter  
Dávid Sándor  
ifj., Dávid Sándor  
Farkas Lívia  
Frankl András  
Kárpáthy Zoltán  
Papp István  
Schneider Andrea  
Surányi Géza  
Száva-Nagy Zsolt  
Vízi Gábor

**Fotó:**

DPPI, HochZwei, Kräling,  
Amber PR, Formula One Pictures,  
Rogosz Péter, Buczkó Andor

**Arculat és tipográfia:**

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

**Kiadó:**

E.S.G. Marketing Kft.  
1051 Budapest, Október 6. utca 7.

**Szerkesztőség:**

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

**Postacím:**

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

**Terjesztés:**

LAPKER Rt.

**Előfizethető:**

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

**Előfizetési díj:**

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

**HONAPSAJAT**  
1030 Budapest, Árpád u. 11.  
Tel: 303-4730, Fax: 303-4734  
E-mail: honap@formula.hu  
www.formula.hu

## FORMULA POSTA

## Rovatvezető: Dávid Sándor

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

**Teher**

Őn szerint mi történt Loeb-Elena párossal a Japán Ralin? Elképzelhetőnek tartja, hogy a nagy kettős megröppant a kínálkozó lehetőség miatt a finn rivális kiesése után? Ki lehet az a rali-vb mezőnyében, aki Grönholm visszavonulása után megfelelő ellenfele lehet Sebastien Loebnek?

**Kiss Lajos**

Ahogy azt például Hamilton brazilai hibáján is láthatád, a nagy lehetőség terhe alatt még könnyebb hibázni, valószínűleg ez történt a mezőny egyik leggrünosabb navigátorával is. Ugyanis ő hibázott, és lehet, hogy most ezen az egy malőrön úszik el a világ bajnok címe. Ha így lesz, az a Grönholm nyerhet, aki visszavonulását ennél jobb eredménnyel nem is zárhatja le. (Ráadásul két finn világbajnok lenne az autósport két elitkategóriájának!) Az utódlás kérdése nálam egyértelmű: Hirvonen az első számú jelölt, de a fiatalok közül is szóba jöhet pár tehetség, például Latvala.

**Kimi egy mázlista + finn zászló**

Egyre szomorúbb vagyok Kimi miatt, talán Őn megérti, hogy miért! Én azt a Kimit imádtam, aki türelmesen végigjárta a ranglétrát, kiharcolta magának az elismerést, motorcserék miatt a mezőny végéről rajtolt és nyert vagy dobogóra állt, aki ha a verseny



úgy hozta, nekiment a csapattársának, nem mérleget, belement minden csinnbe, széthajtotta a kocsi, kockázatott, versenyzett, szerény volt, hideg. Ő ezekben az években lett kedvenc, világsztár, bajnoki győzelem sem kellett hozzá. Szerintem a ferraris szerződéssel eladta magát a vb-címért. Már év közben sem tetszettek a sablonos nyilatkozatai, nem

tudom miért, mikor és hol tanulta őket, de amit a futam után nyilatkozott, az kikészített: "Idén jobban élveztem a Forma-1-et, mint eddig bármikor. Mindig is arról álmodtam, hogy a Ferrarival világbajnok legyek!" Először mérges voltam rá, aztán csak egyre szomorúbb. Vajon mindig ilyen volt vagy csak én láttam őt másnak? Álmodtam azt a régi Kimit?

**Borbáth Erika**

Nem álmodott. Az a Kimi is az igazi, sőt a valódi volt, meg ez a mostani is az. Csak ez az utóbbi már a világbajnok. Akinek ha akarja, ha nem, meg kell tanulnia viselkedni, és tartania a száját. Annyi pénzért, amennyit ezek a fiúk kapnak, a támogatóik bizony megkövetelik, hogy úgy viselkedjenek és beszéljenek, ahogy az nekik tetszik. Másképpen fuccs a dicsőségnek és a pénznek. Ilyen az élet. De jön majd egy másik lezser suhanc, és akkor majd azt lehet imádni... És talán már itt is van.

**Marad az idej**

Őn szerint miként határoz a Ferrari a 2008-as évben a csapaton belüli felállásról azután, hogy az idej bajnokságot Räikkönen nyerte és nem Massa? Vajon most is az lesz, hogy egyenlőség és döntönsön a teljesítmény, vagy az idej végeredmény már döntésként is értelmezhető? Más téma: már az idej előtt is bíztam abban, hogy Kimi idén bajnok lesz, ezért lerajzoltam. Remélem, hogy Önnek is tetszik!

**Tic Katalin**

Sajnálom, de az idén sem a teljesítmény döntött, hanem a csapatvezetés. (Az erről szóló passzusokat megtalálja más válaszaiban.) Ha minden így marad, akkor Massa még három évig kísérgeti majd Räikkönent, ahogy az idén a második féldőben tette. De, hogy valójában mi lesz, azt ma még senki nem tudhatja. Most menesztették Jean Todtot, még fel sem állt az új vezetés, és akkor még hol vannak a szekrényben elrejtett csontvázak?...

**Az idén is második volt**

Gratulálok Kiminek a vb-címhez és Felipének is, mert mindketten kellettek a sikerhez. Őn is úgy látja, hogy Massa csak második számú pilóta lesz a Ferrarinál jövőre? Mit gondol a kémbotrányról? Csak azt a csapatot kell büntetni, aki az iratokat kapta? Azt nem, aki azokat adta? Hogy lehet valakiből a Hungaroringen az F1 alatt pályamunkás?

**Ivanicsné Budai Beatrix**

Először, ami a legfontosabb: aki pályamunkás akar lenni, annak a Magyar Nemzeti Autósport Szövetségénnél kell jelentkezni, esetleg azonnal az elnöknél, Szamos Miklósnál, mivel a Nagydíjon az ő csapata adja a lebonyolító dolgozókat. A kémbotrányról még mindig nem tudunk jószerivel semmit. Ami eddig nyilvánosságra és büntetésre került, az szinte semmi. A McLaren nem kért információkat, viszont kapott, de akik adták, azokról egyelőre nincs szó. Akiről szó van, az tagadja, hogy ő lopta, viszont hajlandó volt Jean Todtnak elmondani, hogy szerinte kik loptak. Jelenleg azonban éppen Todt van lapáton, és nem a tolvajok. Várjunk ezzel még egy kicsiké. Ami Massát illeti, mindig is második versenyző volt, és az is maradt, bárki bármit mondjon is. De másodiknak lenni a Ferrarinál kitüntetett...

**Boldog születésnapot!**

Állandó levélírónk és régi olvasónk, Paksa Tibor az alábbi módon ünnepelte 50. születésnapját. Szerkesztőségünk szívből gratulál neki!

**Nem értem**

Az F1-es nagydíj-rajtok statisztikáját próbálok összeállítani, de az 1973-as silverstone-i futamnál elakadtam. Akkor még nem volt felvezető kör; ami azt jelenti, hogy aki elindult, az rajthoz állt hivatalosan is (amikor a zászlót meglengették, mert lámpák még nem voltak). Ezzel kapcsolatos az első kérdésem: mióta van felvezető kör és rajtlámpa? A futam első körében volt egy tömegbaleset és három kicsúszás is. Ezzel kapcsolatos a második kérdésem: új rajtot írtak ki végül vagy a leintés pillanatában levő sorrend szerint indultak újra?

**Kornokovics Gábor**

Nem a kérdést nem értem, hanem azt, hogy pontosan milyen statisztikát akarsz összeállítani. Amit ugyanis statisztikában tudni érdemes, azt a Forma-1-ben már többen is és sokszor megcsinálták, és a könyveken kívül megtalálható az F.I.A. honlapján is. A rajt szempontjából pedig közböbs, hogy volt-e felvezető kör; vagy sem: a rajt, amikor az autók megkapják a rajtjelet, vagy zászlóval, vagy lámpával, vagy mind a kettővel. A felvezető kör azért kell, hogy bezonyosodjék, hogy minden autó menetképes, és járó motorral áll a rajtnál.

Még így is vannak gondok, de elenyésző számban. Az említett futamon egyébként - Surányi Géza utána olvasott - újraindították a versenyt, de több mint nyolc autót ki kellett hagyniuk, olyan súlyosan sérültek. Amíg a mezőny legalább egyszer nem halad át (a rajt után) teljesességében a rajtvonalon, addig nem lehet új sorrendről beszélni. Amit még a kollégáink kiderített: Az 1973-as Brit Nagydíj előtt volt felvezető kör; csak hogy az autók annak befejezése után az "ál-rajtrácsra" (angolul dummy grid) álltak fel, mely pár méterre volt a "valódi rajtrácstól"; majd néhány másodperccel a start előtt gurultak át a tényleges rajthelyükre, ahonnan elrajtolt a mezőny. Az első olyan verseny, ahol a mezőny a felvezető kör után egyből a valódi rajtrácsra állt vissza, az 1976-os Holland Nagydíj volt. Abban igazad van, hogy a 70-es évek első felében még legtöbbször zászlólengetésre indult a futam, de ne feleddünk meg róla, hogy a rajtlámpákat már a 30-as évek Grand Prix versenyein is használták néha-néha!

**Csapatmunka**

Még mindig nem hiszem el hogy Kimi lett a világbajnok a Ferrarival, Massa segítségével. A verseny fantasztikus volt, és a Ferrari megmutatta hogy mi is az a csapatmunka, mit hívnak együttműködésnek és csapatpszellelemnek - és összeszedettségnak. Az nyert, aki a legjobban megérdemelte, győzött a legsportszerűbb pilóta. Kimi volt az élmenők közül az egyetlen, aki körül nem alakult ki semmi balhé és semmi stikli. Hát most végre győzött az igazság!

**Köhler Krisztina**

"Önök", a nép állandóan ezért zúgolódnak, és a Sportszerűséget kérik számon.) Az idej felől azonban Massa köteless volt Kimit támogatni, s ezért (vagy nem ezért), de kapott egy három éves szerződést a Ferraritól. Különösen tilos a versenyzőt menet közben utasítani, hogy engedje el a másikat.

Nos, Massát menet közben nem utasították ugyan, de azt nyilván maga is az első perctől kezdve tudta, hogy ha úgy alakul, hogy Kimi nyerhet, akkor Massa azonnal előre engedí majd. Így is történt. És Maga, még még néhány milliárd ember szerte a világban majd megőrült a győnyörűségtől, meg attól, hogy milyen fantasztikus csapatmunkával vitték előre Kimit. Pedig csak csaltak. Az emberek azonban farizeusok. Ha Massa megállt volna a pályán, és megvárja, amíg Kimi elhúzik mellette, talán meg is követték volna érte. De így?...

Hogy aztán az az "igazság", amelynek Maga a győzelmét ünnepli, hol van, arról talán ne nyissunk vitát. Esetleg olvassa el a Kimi írásomat a lap belsejében.

**Apró**

27 db Formula magazin 2003, 04, 05, 06, 07-es számok, és autogram kártyán Kimi autogram, McLarenes szerelésben. Ár: 5000 Ft, vagy 300 Ft/db; 3000 Ft. Németh Gergő,  
E-mail: zerooo@citromail.hu

Eladnám F1-es cikkekben álló 20 db-os vastag iratrendező mappából álló gyűjteményemet. Érd.:  
katalinka1980@gmail.com 9400 Sopron,  
Juharfa u. 33.





# SENNA UTÁN

Az F1 legnagyobb bukásai



**Pitwall**

Mire jó az irányítóközpont?



**Dakar**

Hajza a harmincadik címért

**Evolúció**

Versenyről versenyre új életre kelnek az autók

**GP2-ből az F1-be**

F1-ből a GP2-be

**Rali vb**

Alig ért véget, máris kezdődik

Következő számunk megjelenése: január vége

## RENDELJE MEG KORÁBBI SZÁMAINKAT!

A Formula korábban megjelent példányai közül 2002 májusáig visszamenőleg majdnem minden szám rendelkezésre áll azoknak, akik valamilyen okból elmulasztottak megvásárolni egy-egy, netán több havi magazint.

Az újságok ára egységesen 400 Ft, öt darab felett minden példányért 300 Ft-ot kell fizetni. A lapokat kérésre utánvétellel küldjük el az Ön címére.

Korábbi számainkból rendelhető:

2002. május, július, augusztus, szeptember, október, november

2003. május, augusztus, október,

2004. január



Megrendelés: a [levelezes@formula.hu](mailto:levelezes@formula.hu), és a 3504 Miskolc, Pf. 90 címeiken, valamint a 46/505-490-es telefonszámon lehetséges.

# Mindenki a legjobb játékokkal játszik. Gyere te is, vár az Xbox 360!



Játszd barátaiddal a legjobb játékokat! A Halo 3, a Mass Effect, a Project Gotham Racing 4, a Guitar Hero III, a Call of Duty 4 és a többi sikerjáték is rátok vár!

© 2007 Microsoft Corporation. Minden jog fenntartva. Az itt említett bármelyek változások és korrekciók az adott katalógusoknál véltéjvel lehetnek. A Microsoft, az Xbox, az Xbox 360, az Xbox Live, az Xbox Live Gold és az Xbox 360 logók, illetve az itt említett egyéb termékek a Microsoft Corporationen védjegyek vagy bejegyzett védjegyek.

Jump in.





## Ami téged a győzelemre vitt, kedves Kimi, azt töltik vásárlóink az autójukba

Gratulálunk, kedves Kimi, hogy megnyerted életed első Forma-1-es világbajnoki címét. A Ferrarinak pedig azért, hogy a konstruktőrök bajnokságát éppolyan lenyűgöző módon nyerte meg. Mindvégig tanúsított elszántságod szemmel láthatóan meghozta eredményét. Elszántságod, amit a Shell olyan büszkén vállalt fel veled – a versengés minden egyes lélekemelő pillanatában. Ilyen páratlan siker csak a teljesítmény iránti töretlen lelkesedéssel érhető el, amelyet már több mint 60 éve mi is hirdetünk.

A Forma-1 történetének ez az egyik leghosszabb ideje fennálló műszaki partnersége. Egy rendkívül izgalmas és fordulatos szezon során újra bebizonyítottuk, hogy ez a viszony a legsikeresebb is. Fejlesztéseink azonban nem csak az aszfaltot kelnek életre, a Shell V-Power és a Shell Helix versenyelőnye a közös fejlesztésre fordított évi 500 000 órának köszönhető.

Kedves Kimi, köszönjük neked és a Ferrari minden szakemberének ezt a hihetetlenül eredményes idényt. Mivel keményen megdolgoztunk azért, hogy az ilyen történelmi győzelemhez szükséges üzemanyagot és kenőanyagot megalkossuk. Shell és összes vásárlója szintén nyertesnek érzi magát.

Shell  
**V-Power** Shell  
**HELIX**

