

AUTÓSPORT ÉS **Formula**

MAGYARORSZÁG AUTÓSPORTJÁNA

IX. 13. szám, 2008. március

100
OLDALON
A LEGJOBB
ÁRON!



Ralisztárok és feleségeik

F1 START 2008

Minden csapat,
minden pilóta, minden pálya

Villanyfényes nyitány

Rali vb

Svéd és Mexikó Rali

VETTEL LESBEN ÁLL



Jegyzet

Dávid Sándor és Nicholas Frankl írásai



08003



9771785 948009

645 Ft

NYERJE MEG a Puma trendi
Toro Rosso táskáit!



3...2...1... Start!

A Formula 1-pályáról egyenesen
az Ön garázsába!

2008. március 13. és 30. között:
www.wingsforlife.com/ebay



Ha Ön licitál a David Coulthard vezette, eredeti Formula 1-es autóra, ezzel a *Wings for Life* alapítványt támogatja. Az alapítványt a gerincvelő-sérülések gyógyíthatóvá tétele céljából hívták életre. A témáról, valamint a Red Bull világának sok más, különleges híreről bővebben tájékozódhat a www.wingsforlife.com/ebay weboldalon.



TAVASZ VAN!

Évkezdés után, évkezdés előtt

3

Bár az elmaradt Dakar miatt egy kissé furcsán indult a technikai sportok rajongóinak a 2008-as esztendő, azért lassan minden nagy nemzetközi és hazai négy- illetve kétkerekű szériában melegíteni kezdik a motorokat.

Bethlen Tamás



Mint minden esztendőben, legkorábban a rali vb mezőnye nyitott, aztán következett a NASCAR, az ausztrál V8-asok (náluk sajnos már egy halálos baleset is történt), majd a túraautósok csapata jött, de a szuperbike istálló is túl vannak már két versenyhétvégén. Márciusban csatlakoznak az aktív sorozatokhoz a MotoGP lovagai, lassan beindulnak a DTM különlegességei, és sorban a többiek, a GT bajnokságok képviselőitől a

Porsche Szuperkupás kocsikon át az amerikai és egyéb tengerentúli szériáig. Itthon az Eger Rali jelenti az első komoly élményt a rajongóknak, de egy hétre rá a Hungaroringen már a gyorsasági bajnokság erőforrásai is felpörögnek. Ezúttal a világsztárokra sem kell túl sokat várnunk, hiszen még az F1-es cirkusz magyarországi fellépése előtt tiszteletét teszi nálunk a Dakar-pótló Közép-Európa Rali sztárserege, olyan programot

az örömet, most ne figyeljen ide: a téli tesztek alapján a mindentudó szakértők máris kikiáltották a Ferrarit 2008 világbajnokának, Raikkönennek pedig már most a kezébe nyomnák az újabb vb-trófeát.

Az F1 urának bezzeg más a véleménye. Bernie Ecclestone azt nyilatkozta, hogy a tavalyinál is izgalmasabb évad következik. Engem érdekelne azért, hogyan képzei ezt a



A mellékelt versenyautót a fiam dolgozta ki, és felesleges azon tündödni, melyik bajnokság autói ihlették.

szavatolva a közönségnek, amelyet néhány hónapja még álmodni sem mertünk volna. Tudom persze, hogy a szurkolók komoly hányada mégsem ezekre az eseményekre figyel. Történjen bármi, számukra nem az Eurosport Motorsport Weekend című vasárnap esti összefoglalója lesz a hét tévés eseménye (mint nekem), hanem az idénynyitó Ausztrál Nagydíj időmérő edzése, és méginkább maga a Melbourne-i verseny március 16-án hajnalban. Ha valaki hajlamos arra, hogy hagyja elrontani

Cirkuszigazgató Úr, hiszen tavaly két versenyző is csak 1-1 ponttal maradt el a győzelemtől (talán ezúttal három vagy négy pilóta is esélyesként indul majd Brazíliában?), de nem szeretnék ünneprontó lenni az 59. Formula-1-es esztendő előtt.

A magam részéről nem várok a tavalyinál is jobb évet, megelégszem a 2007-eshez hasonló fordulatokkal. És azzal, ha az esztendő végén a sok-sok különleges motorsport esemény hatására még több olyan rajz születne, mint amelyet itt is láthatnak. A mellékelt versenyautót a fiam dolgozta ki, és felesleges azon tündödni, melyik bajnokság autói ihlették. Én azt olvasom ki belőle, hogy szereti azt a világot, amelyet többek között a mi magazinunk is közvetít. És ez nagyon jó érzés.

FIORINO A LEGJOBB ODA IS ELJUT, AHOVA A TÖBBIEK NEM



Kizárólag kommunikációs célból
beállított jelenet. Ne utánozza!

Gigi Buffon – A világ legjobb kapusa

Hosszúsága: 3,86 m

Fordulási köre: csupán 9,95 m

Raktérfogata: akár 2,8 m³

Raktér hossza: akár 2,5 m

1,3 MULTIJET 75 LE DÍZELMOTOR

NETTÓ 2 399 000 FT, KLÍMÁVAL

KOMPAKT • TÁGAS • GAZDASÁGOS

A Fiorino segítségével vállalkozása is eljuthat oda, ahova eddig nem!
Euro 4-es minősítésű motorjainak köszönhetően rendkívül környezetbarát

A Fiorino bruttó ára
2 878 800 Ft.



WWW.FIATHASZONGEPJARMUVEK.HU

HASZONGÉPJÁRMŰVEK A KEZDETEKTŐL



TWIN '93 Kft.

3533 Miskolc, Lorántffy Zs. u. 36.

Telefon: 46/531-105, 531-108, 70/4574-901

E-mail: twin93@t-online.hu • professional@twin93.hu

www.twin93.hu



MÉG IZGALMASABB ÉV...
Bernie Ecclestone interjú



EZER LÓERŐ FELETT
A turbó korszak

Hírek	6	Az időutazó nagykövet	56
Érdekességek, információk a világból		Jackie Stewart 40 éve a Rolex arca	
Különvélemény	15	Ezer lóerő felett	58
Dávid Sándor rovata		F1 története: A turbókorszak	
Még izgalmasabb év következik	16	Beszólások és viták	62
Bernie Ecclestone szezon eleji interjúja		A MotoGP rajja előtt még sok a nyitott kérdés	
2008-as mindentudó	20	Kaptak hideget és meleget	66
Csapatok, versenyzők, pályák		Rali vb: svéd és mexikói futam	
Villanyt fel!	34	Reménysugár	72
Szingapúr - és ami utána következhet		Jari-Matti Latvala, a jövő embere	
Újoncok	36	Kontinensek autósportja	80
Tíz év eltűnő és megmaradó tehetségei az idénynyitó rajtrácsról		NASCAR kontra F1	
Ők sem gondolták komolyan!	41	Született feleségek	84
Rasszizmus a Forma-1-ben?		Nyolc raliversenyző nyolc felesége	
Támad India	42	Afrika helyett	90
Vijay Mallya bevezeti hazáját az F1-es vörkeringésbe		Közép-Európa Rali és dél-amerikai kiruccanás	
Schumacher nyomdokain	48	Hétköznapi szerelem	92
Sebastian Vettel sikeres 2008-ra számít		Menetpróba: Chevrolet Captiva	
Isteni szikra	54	Formula Posta	96
Az F1-es autó gyűjtőgyertyája		Dávid Sándor rovata	



SEBASTIAN
VETTEL



KIRÁLYI ÉRDEKLŐDÉS

János Károly spanyol uralkodó is tiszteletét tette az augusztus 24-én esedékes Európa Nagydíjnak otthont adó valenciai városi pálya

terveinek bemutatóján. A ringről készült makett a hírek szerint elnyerte az F1 iránt mindig is elfoglalt uralkodó tetszését.





LAUREUS

Sport-Oscart kapott a McLaren pilótája Lewis Hamilton: a Laureus World Sports Awards 43 tagú zsűrije „Az év felfedezettje” kategóriában díjazta

a 2007-ben vb-ezüstéremmel debütáló brit sofőrt. A Ferrarit „Az év csapata”, Kimi Räikkönent pedig „Az év férfi sportolója” kategóriában

terjesztették fel a díjra, de a dél-afrikai rögbiválogatott és Roger Federer teniszező elhappolta az orruk elől a trófeát.

AGURI GONDOK?

Előbb autóbemutatót, majd prezentáció helyett sajtótájékoztatót hirdetett az előszezon utolsó előtti tesztjének idejére a Super Aguri, de végül mindent lemondtak. Az év eleji felkészülési időszakban mindössze egyszer tesztelő Honda-fióksapat jövője anyagi gondok



miatt kérdőjeles: Aguri Suzuki névadó csapatfőnök spanyol, indiai és orosz befektetőkkel tárgyal az együttes megmentéséről, Max Mosley FIA-elnök szerint azonban nem valószínű, hogy kihúzzák az idei évet. Lehet, hogy szezon közben tíz csapatosra szűkül a mezőny?

ENNIVALÓ

Csokiból készült életnagyságú F1-esel állt elő a Scuderia Ferrari Club Napoli: az olasz cukrászok szövetségének hathatós támogatásával, belga csokiból készült autón egy éven át dolgoztak, majd a klub rendezvényén kiállították és kalapáccsal összetörték, hogy



minden résztvevő megkóstolhassa. Az édes F1-es elkészítése körülbelül 16 ezer euróba került.



Tony Rolt volt az utolsó élő F1-es versenyző, aki elindult a száguldó cirkusz első, silverstone-i futamán

AZ UTOLSÓ ELSŐ

Február 6-án, 89 esztendősen korán elhunyt Tony Rolt autóversenyző: a brit az 1950. május 13-án, Silverstone-ban tartott első F1-es nagydíj utolsó élő résztvevője volt. Az autósportban konstruktőrként is

tevékenykedő Rolt az első futamon egy ERA volánja mögött indult, s később további két Brit Nagydíj is részt vett. Legnagyobb sikere az 1953-as Le Mans-i 24 órás elért győzelem volt, amelyet egy Jaguarral nyert meg, Duncan Hamilton társaságában.

Jól teljesít a téli teszteléseken a Williams istálló FW30 kódjelű modellje: a nagyközönség máris a Ferrari és a McLaren egyik legnagyobb ellenfelének tekinti a brit gárda masináját, ám Sam Michael technikai igazgató szerint az autó még nem elég jó a futamgyőzelemhez. „Jók a referenciáink, de nem vagyunk elég gyorsak ahhoz, hogy futamot nyerjünk, pedig ez a célunk. A lemaradásunk továbbra is nagy a McLarenhez és a Ferrarihoz képest, így nagyon nagy előrelépésre lenne szükségünk ahhoz, hogy versenyre kelhessünk velük.” - mondta a szakember:

Anti-rasszista kampányt indít az FIA, miután a téli tesztelések alatt Lewis Hamiltont több alkalommal is inzultus érte spanyol drukkerok egy kisebb csoportja részéről. A szövetség egyúttal tudatta: amennyiben a jövőben hasonló eset történik, Spanyolország mindkét Formula-1-es viadalát elveszítheti.

W-alakú, meghökkentő kinézetű hátsó szárnyal rukkolt elő az Ausztrál Nagydíjon a Renault istálló - állítja egy meg nem nevezett, az F1 Today.nl című internetes szaklapnak nyilatkozó bennfentes. „Az a terv, hogy Melbourne-ben mutatjuk be az új hátsó szárnyat. Amennyiben ezt hamarabb megtennénk, a konkurencia azonnal felfigyelne rá. Ausztráliában mindenki meglepetten fogja szemlélni. A tengerentúli nagydíjon, az idő miatt szinte lehetetlen lesz, hogy egy konkurens európai csapat hasonló fejlesztéssel álljon elő.” - mondta az ismeretlen forrás, aki szerint az újítás körösként fél másodperccel gyorsíthatja az R28-ast.

SCHUMACHER

OLDALKOCSIVAL

Michael Schumacherről a közelmúltbeli két MotoGP-teszt kapcsán elterjedt, hogy egy Ducati nyergében szabadkártyásként rajthoz áll a sorozat idei, mugellói összecsapásán. A németről az a hír járja, hogy titkos tesztek bonyolít a

franciaországi Bresse pályáján, a MotoGP-főnök Carmelo Ezpeleta cáfolta a spekulációkat: „Ez nem igaz. Na jó, talán mégis versenyezni fog nálunk egy oldalkocsis motorral, Kimi Räikkönennel az oldalán.” - mondta nevetve Ezpeleta.



Talán mégis
versenyezni
fog egy
oldalkocsis
motorral, Kimi
Räikkönennel
az oldalán.





EMLÉKEZÉS

Jim Clark-émlékrendezvényt tartottak február 23-24-én az oxfordshire-i Witney-ben. Az esemény keretein belül

videofelvételekkel idézték fel a négy évtizeddel ezelőtt tragikus versenybalesetben elhunyt kétszeres világbajnok pályafutását,

továbbá közeli munkatársai és ismerősei is megemlékeztek az 1963-as és 1965-ös idények legendás bajnokáról.



KLIEN TESZTÁLLÁSA

Christian Klien és Marko Asmer személyében két tesztpilótát szerződtetett a 2008-as szezonra a BMW-Sauber istálló. Az osztrák teszt- és tartaléksofőrként, míg az észt kettes számú tesztelőként kap lehetőséget a bajor együttestől. „Christiannak versenyzői tapasztalatai is vannak, így szükség esetén bármikor bevezethető. Marko a téli tesztjeinken nagyszerűen dolgozott, így megérdemelten lett a csapat tagja.” - kommentálta a bejelentést Mario Theissen csapatfőnök.

RETRO

Retro ruhakollekciót kap 2008-ban a Pumától a Red Bull Racing és a Toro Rosso: a herzogenaaurachi cég a '60-as évek két legjellemzőbb divatirányzatának megfelelően

modernista és rocker modelleket készített az energiaszolgáltatóknak. Előbbit az RBR, utóbbit a fiatalosabb STR-nek szánják.

A Force Indiához szerződő Giancarlo Fisichella elárulta: a Renault-nál szerette volna folytatni autóversenyzői pályafutását, de Flavio Briatore csapatfőnök kereszttett neki. „Flaviónak van egy szerelme, akit Alonsónak hívnak. Azok után, amit adtam a csapatnak, számítottam a szerződésem meghosszabbítására. Alonsóval együtt újraépíthettük volna a 2005-ös, 2006-os álmocspartot, de végül Piquet-t választották: ilyen a politika!” - mondta az olasz pilóta.

Javában zajlik a tavaly nagy port kavart McLaren-Ferrari kémügy utóélete: az FIA meghallgatásra idézte be a két főkolompot, az ex-ferraris Nigel Stepney-t és az ex-mclarenest Mike Coughlant. Bár hivatalos megerősítés nem látott napvilágot, sajtóértesülések szerint Coughlan bocsánatot kért a Ferraritól és az FIA-tól is, ám több évre eltöltötték mindenféle motorsport-szerepvállalástól, míg Stepney meghallgatására többszöri halasztás után - lapzártánk idején - még nem került sor. Az olasz bíróságon is zajlik az ügy: Fernando Alonso és Pedro de la Rosa után a két főszereplőt már kihallgatta a modenai bíróság, Giuseppe Tibis, aki beidézte a McLaren vezérkarát is.

Bár a Honda RA108-asa nem muzsikál túl fényesen és a jelek szerint az együttes nagy áttörése tovább várta magára, a japánok csapatfőnökévé előlépő Ross Brawn jól érzi magát új állomáshelyén. Az ex-ferraris elmondta: „A munkatársak hozzáállása és elkötelezettsége első osztályú. Ha mindezt megtartjuk, teljesen biztos, hogy előre tudunk lépni.”

SZÉTMENTEK

Válási hullám seper végig a „McLaren-családon”: februárban előbb a csapat színeiben '98-ban és '99-ben vb-címet szerző Mika Häkkinen jelentette be, hogy elvállik nejétől, Erjától, majd az együttes feje, Ron Dennis is tudatta, hogy 22 esztendő után felbontja házasságát feleségével, Lisával. „Ez a folyamat rendkívül nehéz számunkra és három gyermekünk számára is, ezért

bízunk abban, hogy a sajtó tiszteletben tartja azt, hogy ez magánügy.” - közölte rövid kommunikéban a McLaren-főnök.





MAGÁNGÉPESEK

Két fiatal ász, a mclarenes Lewis Hamilton és a renault-s Nelsinho Piquet is magánrepülőgéppel lett gazdagabb a közelmúltban. A brit egy Bombardier Learjet 40 XR-rel, míg a brazil egy Citation Mustanggal közelekedhet az égen.

2,6 millió dollár értékű gépének megvásárlásával kapcsolatban Piquet elmondta: „Időt takaríthatok meg, így többet tréningezhetek, és könnyebben juthatok el egyik helyről a másikra.”



HARMADIK GENERÁCIÓ

Graham és Damon után a Hill-klán újabb tagja készül az autósport világának meghódítására: Damon fia, Josh többévtényi gokartozás után idén autókra nyergel át. A 17 esztendő fiatalember a Ginetta Junior szériában, ahol 1,4 literes sportautókkal versenyeznek. „A gokartban látottak alapján tehetségesnek tűnik, s mint a



Itt a harmadik Hill-generáció? Josh egyelőre a Ginetta Junior szériában próbál maradandót alkotni

legtöbb tini, ő is valami izgalmasat szeretne csinálni. Most csodálatos lehetőséget kapott. Annak idején, ilyen koromban a tüzet is

átugrottam volna egy ilyen lehetőségért.” - mondta a mindmáig utolsó brit F1-bajnok, az 1996 vb-címet nyerő édesapa.

MATCH

Gyufából készült McLaren F1-essel rukkolt elő a brit gárda egyik fanatikusan rajongója, bizonyos Michael Arndt. A drukker hatezer eurós beruházással, hat év alatt, közel egymillió szál gyufa és 1686



tubusnyi ragasztó felhasználásával készítette el művét. Arndt szülei lakásának konyhájában készítette el a versenygépet, de gondolt a jövőre is: az autó szétszedhető, így bármikor, bárhol be lehet mutatni.

ÁREMEMLÉS

Felemeli az F1-es superlicenz árát az FIA! A versenyzéshez elengedhetetlenül szükséges „jogosítványért” tavaly 1690 eurót, plusz az előző idényben megszerzett pontonként 449



eurót kellett fizetni, míg az idei évtől az egyszeri költség 10 ezer euró, a pontonként fizetendő összeg pedig 2 ezer euró lesz. Az FIA nem indokolt, de a háttérben vélhetően az áll, hogy szeretnék kiszorítani a sportágból a kevésbé képzett, fizetős pilótákat.

Több 100 millió dollárt kapott a Formula-1-es jogdíjakból 2007-ben a Ferrari istálló - állítja a Formula Money című szaklap. Az újság szerint Räikkönen, Massa és a csapat szereplése nagyjából 69 millió dollárt hozott a maranellóiak konyhájára, továbbá megkapták annak a 100 millió dolláros jutalomnak az utolsó, 33 millió dollár rúgó részletét is, amelyre azért voltak jogosultak, mert 2005 elején elsőként kötelezték el magukat az új Concorde Egyezmény, ezzel együtt a száguldó cirkusz mellett.

Érdekes spekulációt kürtölt világgá februárban a spanyol sajtó: több újság is arról számolt be, hogy költségkímélés és a logisztikai feladatok csökkentése céljából a Williams istálló Spanyolországba költözteti tesztcapatát. A brit együttes cáfolta a híresztelést: „Félreértették azt, hogy raktárépületet kerestünk Valencia környékén. A szezon során mindössze két spanyol tesztnk lesz, így felesleges lenne bázist létesítenünk” - mondta Rod Nelson főmérnök.

Jótékonysági árverést szervez a ferraris Felipe Massa versenymérnöke, Rob Smedley: a szakember jóvoltából a brazil sofőr, illetve Michael Schumacher és Kimi Räikkönen aláírásával ellátott ferraris versenyzői overallok kerülnek kalapács alá május 30-án, a middlesbrough-i Marton Country Clubban. A bevételt egy csecsemőhalandóság ellen küzdő szervezet, az SANDS kapja meg. Az apropó szomorú: Smedley és neje ezzel az akcióval kívánnak emlékezni tavaly júniusban elhunyt kislányukra, Minnie-re.

REPTÉRI AUKCIÓ

Formula-1-es versenygép vásárolható a zürichi reptér duty-free területén: Peter Sauber, a BMW-jogelőd Sauber istálló első embere ott árverezi el egykori versenygépeit. Az érdeklődők licitálhatnak a Jean Alesi által

1998-ban használt C17-esre, az 1999-es C18-asra, továbbá a címvédő világbajnok Kimi Räikkönen első F1-es versenygépére, a C20-asra is. Az aukció február 19-én vette kezdetét és hat héten át tart.





VISSZA A JÖVŐBE

Hivatalosan is bemutatkozott a német KSM Racing Team, az a gokartistálló, amelyet hétszeres F1-es világbajnok Michael Schumacher és két gyerekkori jóbarátja, Peter Kaiser és Thomas Muchow hívott életre. Az eseményen részt vett a korábbi rali világbajnok, Carlos Sainz is, ugyanis

fia, Carlos Sainz Jr. Schumiék csapatánál tölti a 2008-as idényt. „Talán sikerült néhány srácot pályára állítanunk a Formula-1 felé.” - nyilatkozta a Kerpenben tartott prezentáción Schumacher. (Fotónk egy 20 évvel ezelőtti kerpeni gokartedzésen örököltette meg a hétszeres világbajnokot.)

MINDENRE KÉSZEN

Alex Wurz tavaly bejelentette versenyzői visszavonulását, a Honda azonban mégis rábírta a rutinos osztrákot, hogy tesztpilótaként szerepet vállaljon az együttesnél. A nyurga sofőr attól sem zárkózik el, hogy beugróként versenyezzen a

csapatnál: „Ha valaki egy reggel felhív, és azt mondja, hogy Jensen vagy Rubens elcsúszott a fürdőszoba takarítása közben, be fogok ugrani a helyére. Ez nem jelent problémát számomra. Tudom, hogy mi a dolgom és mindig azon vagyok, hogy 100%-os teljesítményt nyújtsak.” - fogalmazott Wurz.

45-46

Fernando Alonso a száguldó cirkusz legjobban kereső pilótája lehet, ha kitart a Renault mellett - állítja a sportvilág pénzügyeivel foglalkozó SportsPro című magazin. Az újság információi szerint a kétszeres világbajnok évi 46 millió dollárt vághat zsebre, ha nem használja ki azt a szerződésében foglalt klauzulát, amely szerint az évad végén távozhat a francia együttestől.



A spanyol sofőr alapfizetése 1 millió dollárral magasabb lehet, mint a Ferrarinál világbajnokként idén 45 millió dollárt kasszírozó Kimi Räikkönené.



A Ferrari F2008-asa Kimi Räikkönen és Felipe Massa teszteredményei alapján a legerősebb versenygépeknek tűnik, azonban a Scuderia további újításokkal készül az ausztráliai évadnyitóra. „A mostani eredményeket látva egyáltalán nem biztos, hogy azok az újítások, amiket Montmelóban, az évadnyitót megelőző utolsó teszten próbálunk majd ki, jobb teljesítményt fognak eredményezni.” - nyilatkozta az együttes főmérnöke, Luca Badoer.

Keke Rosberg, az 1982-es szezon világbajnoka a Premiere tévétársaság F1-es szakkomentátora lesz. A Williams-színekben evrsenyző Nico Rosberg édesapja a Volkswagen motorsport-szaktanácsadója előlélő Hans-Joachim Stuckot váltja fel a csatornánál. „Nem szeretek turistaként utazgatni. Csak akkor megyek versenyekre, amikor valami tennivalóm is van.” - mondta az idősebb Rosberg.

Grenada nagykövete lett a McLaren reménysége, Lewis Hamilton: a közép-amerikai térségben található egykori brit gyarmat függetlenedésének 34. évfordulóján nevezte ki a szigetországi versenyzőt, aki apai ágon onnan származik és nagypája mindmáig a szigeten él. „Grenada nagyon büszke Lewis Hamiltonra.” - mondta Dr. Keith Mitchell miniszterelnök az eseményen, amelyen részt vett a pilóta is.

Sakon Yamamoto továbbra is az F1-es vérkeringésben marad: a Super Agurinál és a Spykermél is megfordult sofőr a Renault istállóval kötött szerződést. A japán a francia márka roadshow-rendezvényein és néhány tesztelésen is vezetheti majd a gárda betontorpedóját.

Fizessen elő februárban 33% kedvezményel

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

Az ajándékról:

- **Kimi Räikkönen** eddigi pályafutásáról, a gokarttól a Formula-1-es világbajnoki címig vezető útról Simon István írt könyvet. A végig színes fotókkal illusztrált kiadvány a Ferrari és a Jégember egyetlen rajongójának a polcáról sem hiányozhat.
- A **McLaren** több mint négy évtizedes F1-es szereplésével a sportág legpatinásabb csapatai közé tartozik. Az istálló történetét, filmekbe illő sztorijait Surányi Géza és magazinunk újságírói állították össze, a kiadó pedig nem fukarkodott a teamhez illő képanyag kiválogatásánál.

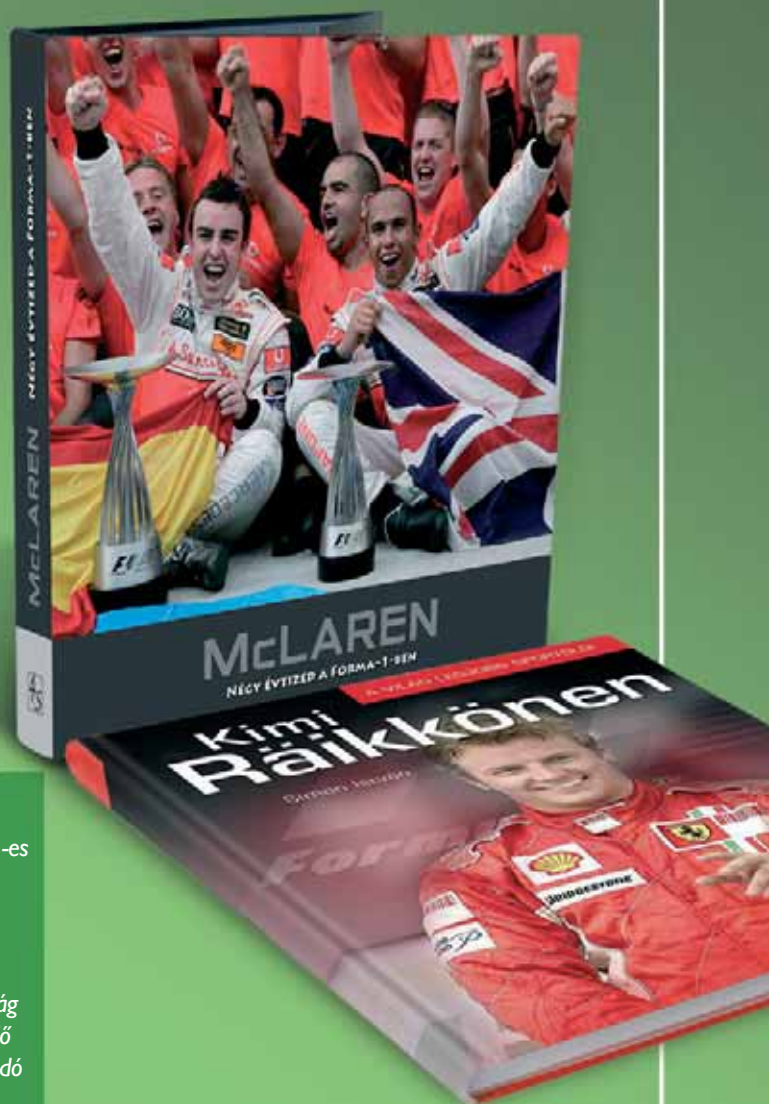
Csak küldje el nekünk az előfizetés összegét,
és mi máris postázzuk az ajándékot!

Áraink:

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

Ajánlatunk a jelenleg még érvényben lévő előfizetések meghosszabbítására is vonatkozik!

* Ajándékot tartalmazó ajánlatunk csak a 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 Magazint:

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

Név:

Lakcím:

Tel.:

E-mail:

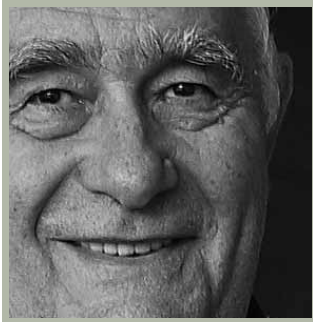
A megrendelőszelvényt
(vagy annak másolatát)
a következő címre kérjük
beküldeni:

**Autósport és
Formula Magazin**

3504 Miskolc, Pf. 90.

Telefon: 06-46-505-490

E-mail: elofizetes@formula.hu



LUX

„És mondá az Úr: Legyen világosság!”

Fény, világosság, fizikában a megvilágítás mértéke. De ezt tényleg csak a gyengébbek (vagy az egészen fiatalok) kedvéért írom ide, meg azt is, hogy emlékezetem szerint, a Bibliában is benne van, nagyjából ekképpen: „És mondá az Úr: Fiat Lux! (Azaz: Legyen világosság!) - és lőn...”

Dávid Sándor

SGP



Arra persze nem gondolhatott, hogy néhány évmillióval később ez majd remek reklám lesz az első olasz autógyárnak, a Fiatnak, amelynek persze semmi köze sincs ehhez az isteni parancshoz. Lévén ez a betűszó meglehetősen földhözragadt, a gyár nevének kezdőbetűiből „Fabbrica Italiana Automobili di Torino”-összerakott. Így, vagy úgy, eleinte azonban, minden esetre jól jött a márkának ez a halvány isteni eredetre való utalás, lévén, hogy az olaszok nem mennek egy kis vallásosságért a szomszédba.

Mielőtt azonban végképp elvesznék valahol ebben a nagy fényben, hadd térjek rá, hogy miről is van szó. Természetesen arról, amit az Úr mondott, nevezetesen, hogy legyen világosság! - és lett is. Én meg oda akarok kilyukadni, hogy tavaly megint megszólalt az „Úr” (no nem az öreg kaporszakállú), hanem a Forma-1 Cirkusz ura, miszter Bernard Ecclestone, és nem feltétlenül a Biblia-beli mindenható nyomán, de ő is azt mondta: „Legyen világosság!” - és lőn!

Mármint a Forma-1-es pályákon!

Nem hiszem, hogy rajta kívül bárkinek eszébe jutott volna ez az ötlet, de Bernie ötletei nélkül, ezt tudjuk, a Forma-1 még ma is nincstelen kiscsapatok koszos-olajos, saját bütykölésű (lásd mezei tunning!) autók háztömbkörüli versenye lenne, nem az a világraszóló csoda, ami napjainkban.

A villanyfényes autóversenyek egyébként Amerikában egyáltalán nem számítanak különlegesnek, az ovál-pályákon, amelyeket viszonylag könnyű bevilágítani, már évtizedek óta százezres közönség előtt futják a NASCAR versenyeit. Nyilván azért este, mert akkor érnek rá hétköznapi is az emberek, meg akkor vannak már otthon, hazaérvén a vasárnapi kirándulásból. Vagy, ami ennél is fontosabb: televíziós fő műsoridőben!



Történelmi pillanat lesz, amikor szeptember 28-án útjára indul majd az első éjszakai F1-es futam

Én mindenesetre logikus lépésnek tartom, hogy Ecclestone úr, miután a Forma-1 az utóbbi évtizedekben már beette magát televízió vásármapijaiba, a koradélutáni sávba, most megkezdje meghódítani az esti, legnézettebb sávot is. A Forma-1 ugyanis ma már van olyan erős, hogy magára valamit is adó televízió, ha eddig közvetítette, már nem hagyhatja ki. Van azonban egy másik, igen racionális érv is: ez pedig az, hogy az eddig a megszokott délutáni műsorsávból kilógó távol keleti, meg ausztrál versenyek villanyfényes lebonyolítás esetén éppen beleférnek a délutánba, a megszokott helyre az európaiak számára. Ez utóbbi persze nem magyarázat Valencia

számára (az előbbi igen), Valenciától a cirkuszigazgató nyilván a „Nagy Bumm”-ot reméli, az új városi pálya ragyogását, a luxusszállodák csillogását, és persze a pálya fényeinek feledhetetlen látványát.

A luxnál maradvá ez természetesen nem kevés.

Erre nézve hadd osszam meg az olvasóval frissen szerzett tudományos ismereteimet. Illetve, először egy régit: azt, hogy a lux, mint mértékegység az egy négyzetméterre eső fény mértékét jelenti. Tehát: a Nap fénye a földön mérve 32 000-től 100 000 luxig terjed. A Hold Földön mért fényereje 1 lux. A csillagoké 0,0005 lux. Ehhez képest a tévétúdiókban 1000 lux a megvilágítás mértéke.

Ahhoz, hogy ezt a mértéket a pályákon is elérjék, nem kevés energia kell, és talán mondanom sem kell, hogy minden részlet láthatóvá kell tenni, azaz igen jól be kell világítani mind a négy kilométert, vagy még többet. Azt ugyan senki sem vitatta, hogy meg lehet-e oldani ezt a problémát (olyan emberrel Bernie nyilván szóba sem állt volna), de a költségek, és a megvalósítás mikéntje körül azért folytak viták. Afelől azonban, úgy vélem, nem lehetnek kétségeink, hogy 2008 ebben a tekintetben mérföldkő lesz a Forma-1 világ bajnokság történetében: elhozza az első villanyfényes világ bajnoki futamot! Esetleg a másodikat is!

Vannak persze fölvetések (főleg a versenyzők részéről), például, hogy mi lesz áramkimaradás esetén? Aki tanúja volt mondjuk a Hungaroringen egyszer bekövetkezett mintegy másfél perces kimaradásnak, annak persze vannak fogalmai, de anélkül sem nehéz elképzelni az esetet. Bár vannak versenyzők, akik csukott szemmel is végig tudnának menni a pályákon. Legalábbis ezt mondják. Most majd kiderül.

MÉG IZGALMASABB ÉV KÖVETKEZIK

Bernie Ecclestone szezon eleji interjúja

A 77 esztendőes Bernie Ecclestone a minap egy interjúban kifejtette a véleményét a 2008-as évről, a sztárokról, a csapatvezetésről, a kémekről, sőt még a Schumacher-testvérekről sem feledkezett el.

Sport Bild (Schneider Andrea)

Hoch2wei



Mit vár az új évadtól, Ecclestone úr?

Úgy gondolom, hogy többen is nyerhetnek, mint 2007-ben. Akkor csak a Ferrari és a McLaren versenyzői tudtak győzedelmeskedni.

Ki lesz a bajnok Ön szerint?

Lesznek meglepetések. De egyértelmű, hogy a McLarennel és a Ferrarival számolni kell. Én azonban számítok még Fernando Alonsóra és a Renault-ra. Úgy gondolom, hogy a BMW-s

fiúk is nyerhetnek, de ott van még a Red Bull is. Biztos vagyok abban, hogy nagyon izgalmas évünk lesz, még izgalmasabb, mint a 2007-es. Nagyon, nagyon szoros lesz, de a végén Räikkönen nyer. Persze csak minimális előnnyel.

Hibát követett el a McLaren azzal, hogy egy év után elengedte Fernando Alonsót?

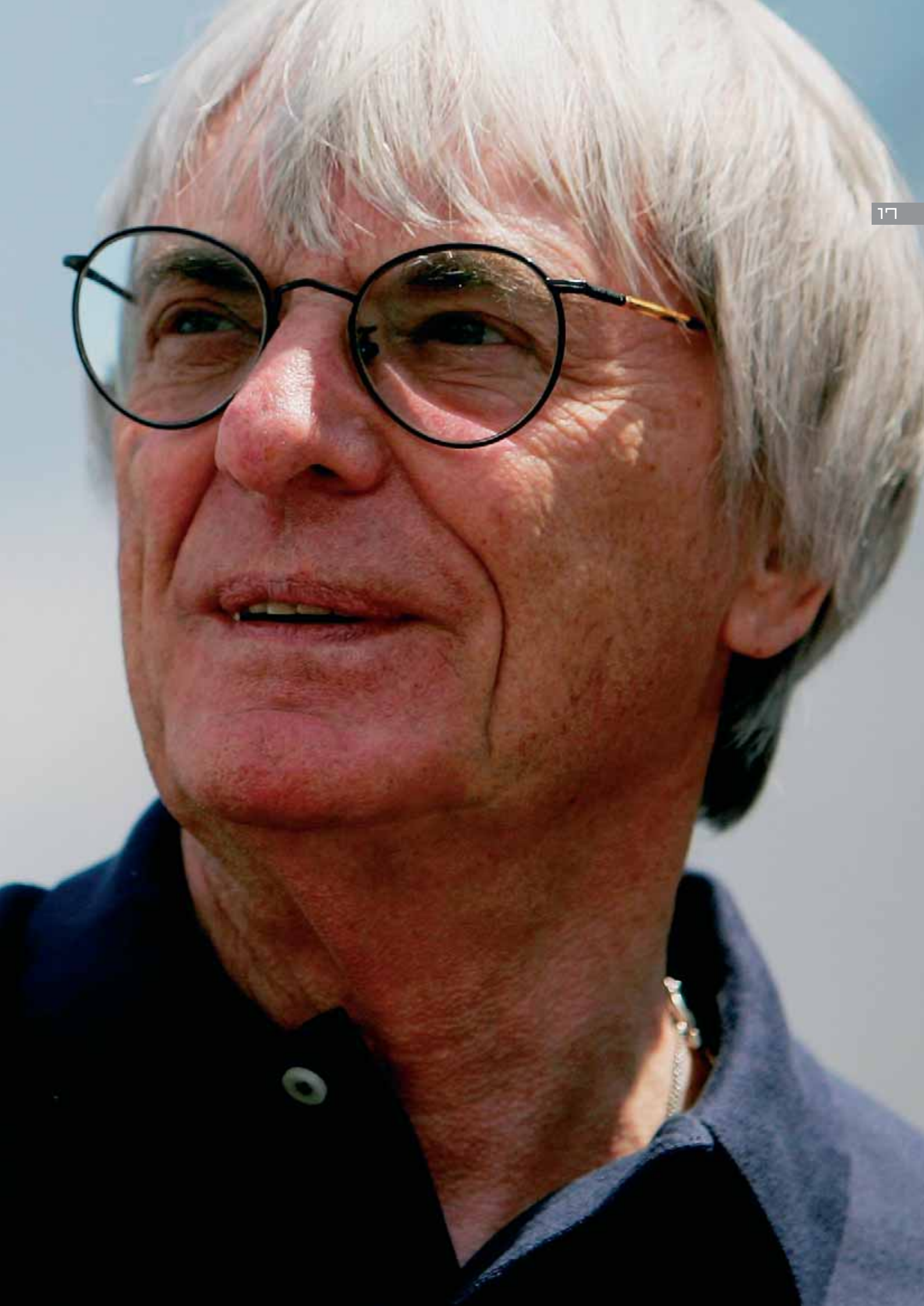
Nem hiszem, hagyták elmenni. Inkább kirúgták. Ez volt a legjobb megoldás mindkét fél számára.

Ön a Brabham csapatfőnökeként hogyan kezelte volna a Fernando Alonso és Lewis Hamilton közti hidegháborút?

Mindig jó volt a kapcsolatom a versenyzőkkel, egykori pilótáimmal a mai napig barátok vagyunk. Hogy mit tettem volna? Bár néha kicsúszik az irányítás a kezünk közül, de van egy egyszerű szabály, amit be kell tartani: az az első számú versenyző, aki gyorsabb. És mindenkinek ehhez kell alkalmazkodnia.

A Ferrari és a McLaren közti kémbotrány beárnyékolta a bajnoki csatát. Mennyiben befolyásolja az ügy idei évadot?

Sajnos a politika is hozzátartozik a Formula-1-hez. Ez benne van a pakliban. Bízom benne, hogy nem ismétlődik meg a tavalyi eset.





**Bizonyosságot akartam arról,
hogy a McLaren nem zárják ki két
évre a világbajnokságból.**

Úgy hírlík, hogy Önnek nagy befolyása volt a második meghallgatáson és közbenjárt abban, hogy ne zárják ki a McLarent...

Mondjuk úgy: bizonyosságot akartam arról, hogy a McLaren nem zárják ki két évre a világbajnokságból. Néhányan arra törekedtek. De az FIA-ban demokrácia van. A büntetésről közösen döntöttünk.

Biztos Ön abban, hogy az FIA demokratikus?
Az FIA elnöke, Max Mosley azt mondta, hogy demokrácia van. Emiatt úgy gondolom, hogy ez így is van.

Mekkora befolyása volt a Mercedesnek az ügyben?

Ron Dennis az elejétől kezdve hibás döntéseket hozott a 780 oldalas Ferrari-dokumentum kezelését illetően. Tehát a csapat szempontjából nem volt hátrányos, hogy a Mercedes világszerte elismerésnek örvend.

Továbbra is úgy gondolja, hogy a 100 milliós büntetés és a konstruktóri pontok eltörlése a megfelelő szankció volt?

Igen, abszolút. Ahogy mondtam: lehetett volna rosszabb is.

Hogyan lehet megmagyarázni a Formula-1-es rajongóknak azt, hogy a Renault egy hasonló kémbotrányért nem kapott büntetést?

Két teljesen különböző esetről van szó. A McLaren hónapokon keresztül húzta, miközben mindig új, terhelő bizonyítékok bukkantak fel arról, hogy miképp használták fel az adatokat. A Renault esetében egy mérnök a tudása egy részét vitte magával. Ha egy F1-es csapatot irányítanék, és egy másik csapattól igazolnék egy mérnököt, én is száz százalékban kihasználnám a tudását. Ez relatíve normális.

Miért kellett Ralf Schumachernek elhagynia a Formula-1-et? Nem volt elég jó vagy a

menedzsmentje hibázott?

Biztos, hogy tehetséges. De nem tudott konstans teljesítményt nyújtani. Ha a McLaren vagy a Ferrari színeiben indult volna, most Formula-1-es versenyző lenne. De a Toyotánál indult, egy olyan csapatnál, amely nem elég jó. Így nehéz bizonyítani. Úgy gondolom, hogy Ralfnak inkább egy barátja lett volna szüksége a menedzsere helyett, aki bátorítja a kudarcok után. De nem feltétlenül ért véget a karrierje. Ha más sorozatokban jó munkát végez, akkor újra kinyílnak előtte a kapuk.

Meglepte Önt, hogy Michael Schumacher visszavonulása után is ekkora népszerűségnek örvendett a Formula-1?

Nem igazán. Eleinte Németországban visszaesett az érdeklődés, de utána már nem. Ez azt bizonyítja, hogy a Formula-1 nagyobb, mint az egyes versenyzők. Erről nem szabad megfeledkezni. Ayrton Senna 1994-es halála után sem igazolódtak be a félelmeink. Ez minden sportban így van. Ha egy termék jó, akkor többet nyom a latban, mint az egyén.

Németország öt állandó Formula-1-es pilótával és Nico Hülkenberg személyében egy tesztpilótával is büszkélkedhet. Mivel magyarázza ezt Michael Schumacher visszavonulása után?

Hasonló a helyzet, mint Boris Becker visszavonulása után. Michael Schumacher elvetette a magokat, és most a németek aratják le babérokat. Egy szupersztárt általában kis sztárok követnek. Ez így működik.

Egy német versenyző lehet az új szupersztár?

Talán Nico Rosberget említeném. Remek munkát végez, nemde? De sok fiatal srác van, aki szívesen látok a Formula-1-ben.

Kire gondolt, Lewis Hamiltonra?

Robert Kubicára. Remek srác. Gyors, nagyszájú és karizmatikus. Ha saját csapatom lenne, őt választanám.

Szingapúr és Valencia is új helyszín. A jövőben hol lesznek még versenyek?

Indiában, Koreában és valószínű Oroszországban.

A jövőben több csapat lesz a Formula-1-ben, mint tizenegy?

Jönnek még csapatok. Csak idő kérdése.

Ön 77 esztendő. Lassan gondolnia kell a visszavonulásra. Milyen esélye van Flavio Briatorenak arra, hogy a Formula-1 irányítója legyen?

Semmi esélye. Flavio a focit részesíti előnyben.

*A minőség nemcsak
a Forma 1-ben számít*

LASER COPY[®]
a papírforma...



TUDÁSTÁR

2008 minden csapata, versenyzője és pályája

Mar csak néhányat kell aludnunk, és ismét elindul a száguldó cirkusz világtárája. Az 59. évad következik, ami a maga nemében egyedülálló. Bár sokan és sokszor temették már, az F1 minden esztendőben újjászületett, és legyen szó egy-egy csapat dominanciájáról, vagy a legizgalmasabb végkifejletről, a sportág

évről-évre képes nézők százmillióit a képernyők elé vonzani. Hogy idén kik lesznek ennek a színes, szélesvásznú élménynek a főszereplői, most még csak sejtethetjük. Az azonban bizonyos, hogy azok közül kerülnek ki, akiket magazinunk összegyűjtött a következő oldalakon...





21

SCUDERIA FERRARI

Cím: Via Alberto Ascari 55-57.
41053 Maranello (MO) – Olaszország

Ferrari

Internet:	www.ferrariworld.com
Elnök:	Luca Cordero di Montezemolo
Csapatvezető:	Stefano Domenicali
Operációs igazgató:	Mario Almondo
Technikai igazgató:	Aldo Costa
Motorfelelős:	Gilles Simon
Teszt- és tartalékpilóta:	Luca Badoer
Versenymérnök(1):	Chris Dyer
Versenymérnök(2):	Rob Smedley
Autó 2008:	Ferrari F2008
Motor:	Ferrari 056 V8
Üzem- és kenőanyag:	Shell V-Power

Első verseny:	Monacói Nagydíj, 1950
Motor:	Ferrari (1950)
Futamrészvételek:	758
Győzelmek:	201
Kettős győzelmek:	76
Edzéselsőségek:	195
Leggyorsabb körök:	206
Legutóbbi dobogó:	Brazil Nagydíj, 2007
Összes vb-pont:	3978,4
Egyéni vb-címek:	15
Konstruktőr vb-címek:	15



KIMI RÄIKKÖNEN

Rajtszáma: 1
Születési idő: 1979. 10. 17.
Születési hely: Espoo
Nemzetisége: finn
Családi állapota: nős, felesége Jenni
Magassága: 175 cm
Súlya: 62 kg
www.kimiraikkonen.com

Győzelmek: 15
Szerzett pontok: 456
GP-rajtok: 122
Pole pozíció: 14
Dobogós helyezések: 48
Első GP: 2001 Ausztrál GP
Legjobb bajnoki eredménye: 1
Világ bajnok: 2007



FELIPE MASSA

Rajtszáma: 2
Születési idő: 1981. 04. 25.
Születési hely: Sao Paulo
Nemzetisége: brazil
Családi állapota: nős, felesége Rafaela
Magassága: 166 cm
Súlya: 59 kg
www.felipemassa.com

Győzelmek: 5
Szerzett pontok: 201
GP-rajtok: 88
Pole pozíció: 9
Dobogós helyezések: 17
Első GP: 2002 Ausztrál GP
Legjobb bajnoki eredménye: 3
Világ bajnok: -

AFM JÓSLAT

Nem vitás, hogy a teszteredmények alapján a világbajnok olasz különítmény tűnik a legerősebbnek, így biztosra vehető, hogy a gárda jó eséllyel pályázhat a címvédésre. A csapatvezető ígéretei szerint a bajnok Kimi Räikkönen és társa, Felipe Massa ezúttal is egyenlő félként küzdhet: a házon belüli párbaj érdekesnek ígérkezik, s vakmerőbbek szerint akár a cím sorsát is eldöntheti.



BMW SAUBER

Cím: Wilbachstrasse 9, CH-8340
Hinwil – Svájc

BMW Sauber

Internet:	www.bmw-sauber-f1.com
Műszaki igazgató:	Mario Theissen
Operációs igazgató:	Willy Rampf
Tanácsadó:	Peter Sauber
Motorfelelős:	Gilles Simon
Teszt- és tartalékpilóta:	Christian Klien, Marko Asmer
Versenymérnök(3):	Gianpaolo Dall'Ara
Versenymérnök(4):	Antonio Cuquerella
Autó 2008:	BMW Sauber F1.08
Motor:	BMW P86/7 V8
Üzem- és kenőanyag:	Petronas Syntium

Első verseny*:	Dél-Afrikai Nagydíj 1982
Partnercsapatok:	Brabham (1982-1987); Arrows (1984); Benetton (1986); Williams (2000-2005)
Futamrésztvételek:	229
Győzelmek*:	19
Edzéselsőségek*:	32
Leggyorsabb körök*:	31
Legutóbbi dobogó:	Magyar GP, 2007.
Összes vb-pont:	361
Egyéni vb-címek:	1 (Nelson Piquet, 1983*)
Konstruktőr vb-címek:	2. (2002*, 2003*, 2007)

* Motorpartnerként



NICK HEIDFELD

Rajtszáma: 3
Születési idő: 1977. 05. 10.
Születési hely: Mönchengladbach
Nemzetisége: német
Családi állapota: nős, felesége Patricia
Magassága: 164 cm
Súlya: 59 kg.
www.nickheidfeld.de

Győzelmek: -
Szerzett pontok: 140
GP-rajtok: 133
Pole pozíció: 1
Dobogós helyezések: 7
Első GP: 2000 Ausztrál GP
Legjobb bajnoki eredménye: 5
Világbajnok: -



ROBERT KUBICA

Rajtszáma: 4
Születési idő: 1984. 12. 07.
Születési hely: Krakkó
Nemzetisége: lengyel
Családi állapota: nőtlen
Magassága: 184 cm
Súlya: 73 kg.
www.kubica.pl

Győzelmek: -
Szerzett pontok: 45
GP-rajtok: 22
Pole pozíció: -
Dobogós helyezések: 1
Első GP: 2006 Magyar GP
Legjobb bajnoki eredménye: 6
Világbajnok: -

AFM JÓSLAT

A középserű Sauberből a bajor autógyár két év alatt ütőképes együttest fabrikált, de az igazi csúcisztállóvá válás már keményebb dió lehet a fehér-kékek számára. Az F1.08 az első teszteken alulmúlta az előzetes várakozásokat, de Willy Rampf már a masina bemutatóján hangsúlyozta: az évadnyitóra minden megváltozik majd. Nincs okunk arra, hogy ne higgyünk a német szakembernek...



23

RENAULT F1 TEAM

Cím: Whiteways Technical Centre, Enstone,
Chipping Norton, Oxon OX7 4EE – Anglia

Renault

Internet:	www.renaultf1.com
Csapatvezető:	Flavio Briatore
Fejlesztési igazgató:	Pat Symonds
Műszaki igazgató:	Bob Bell
Főtervező:	Tim Densham
Motorfelelősök:	André Laine és Rob White
Teszt- és tartalékpilóta:	Romain Grosjean, Lucas di Grassi
Versenymérnök(5):	Rod Nelson
Versenymérnök(6):	Alan Permane
Autó 2008:	Renault R28
Motor:	Renault RS27 V8
Üzem- és kenőanyag:	Elf

Első verseny:	Brit Nagydíj 1977
Motor:	Renault Turbo (1977-85) Renault V10 (2002-2005); Renault V8 (2006-)
Futamrészvételek:	228
Győzelmek:	33
Edzéselsőségek:	49
Leggyorsabb körök:	27
Legutóbbi dobogó:	Japán Nagydíj, 2007
Összes vb-pont:	976
Egyéni vb-címek:	15
Konstruktőr vb-címek:	15



FERNANDO ALONSO

Rajtszáma:	5
Születési idő:	1981. 07. 29.
Születési hely:	Oviedo
Nemzetisége:	spanyol
Családi állapota:	nős, felesége Raquel
Magassága:	171 cm
Súlya:	68 kg
www.fernandoalonso.com	

Győzelmek:	19
Szerzett pontok:	490
GP-rajtok:	105
Pole pozíció:	17
Dobogós helyezések:	49
Első GP:	2001 Ausztrál GP
Legjobb bajnoki eredménye:	I
Világbajnok:	2005, 2006



NELSON PIQUET JR.

Rajtszáma:	6
Születési idő:	1987. 05. 25.
Születési hely:	Heidelberg
Nemzetisége:	brazil
Családi állapota:	nőtlen
Magassága:	170 cm
Súlya:	63 kg
www.piquetsports.com.br	

Győzelmek:	-
Szerzett pontok:	-
GP-rajtok:	-
Pole pozíció:	-
Dobogós helyezések:	-
Első GP:	2008 Ausztrál GP
Legjobb bajnoki eredménye:	-
Világbajnok:	-

AFM JÓSLAT

A tavalyi bukfcen után a francia gárda célja egyértelmű, vissza kívánnak térni az élvonalba. A megvalósítás érdekében el is követtek mindent: jó korán nekiláttak az R28 fejlesztésének és visszaszerezték Fernando Alonsót is. Az előszezonbeli eredmények alapján az erőfeszítéseket nem koronázza majd teljes siker, ám az biztos, hogy hiba lenne leírni a 2005-2006-os bajnokot.



WILLIAMS – TOYOTA

Cím: Grove, Wantage, Oxfordshire,
OX12 0DQ – Anglia

Williams

Internet:	www.williamsf1.com
Csapatvezető:	Frank Williams
Műszaki igazgató:	Sam Michael
Technikai tanácsadó:	Patrick Head
Teszt- és tartalékpilóta:	Nico Hülkenberg
Versenymérnök(7):	Xevi Pujolar
Versenymérnök(8):	Tony Ross
Autó 2008:	Williams FW30
Motor:	Toyota RVX-07 V8
Üzem- és kenőanyag:	Petrobras Lubrax

Első verseny:	Argentín GP, 1973 (ISO néven)
Motor:	Ford-Cosworth (1973-83) Honda Turbo (1983-87), Judd (1988), Renault (1989-97) Supertec (1998-99), BMW (2000-2005), Cosworth (2006) Toyota (2007)
Futamrészvételek:	559
Győzelmek:	113
Kettős győzelmek:	33
Edzéselsőségek:	124
Leggyorsabb körök:	128
Legutóbbi dobogó:	Kanadai Nagydíj, 2007
Összes vb-pont:	2546,5
Egyéni vb-címek:	7
Konstruktőr vb-címek:	9



NICO ROSBERG

Rajtszáma:	7
Születési idő:	1985. 06. 27.
Születési hely:	Wiesbaden
Nemzetisége:	német
Családi állapota:	nőtlen
Magassága:	178 cm
Súlya:	69 kg
www.nicorosberg.com	

Győzelmek:	0
Szerzett pontok:	24
GP-rajtok:	35
Pole pozíció:	-
Dobogós helyezések:	-
Első GP:	2006 Bahrain GP
Legjobb bajnoki eredménye:	9
Világbajnok:	-



KAZUKI NAKAJIMA

Rajtszáma:	8
Születési idő:	1985. 01. 11.
Születési hely:	Aichi
Nemzetisége:	japán
Családi állapota:	nőtlen
Magassága:	175 cm
Súlya:	62 kg
www.kazuki-nakajima.com	

Győzelmek:	-
Szerzett pontok:	-
GP-rajtok:	1
Pole pozíció:	-
Dobogós helyezések:	-
Első GP:	2007 Brazil GP
Legjobb bajnoki eredménye:	-
Világbajnok:	-

AFM JÓSLAT

Frank Williams szebb időket is megélt csapata a felemelkedés felé vezető út újabb szakaszához érkezik 2008-ban. A brit különítmény a jól sikerült tavalyi szezon után tovább közeledne az élvonalhoz, amire kis szerencsével – bár az FW30-assal adódtak gondok a teszteken – van is esélyük. Nico Rosbergben aligha csalódunk majd, míg Kazuki Nakajima feledtetheti autótörő édesapja kétes hírnevét.



RED BULL RACING

Cím: Bradbourne Drive, Tilbrook,
Milton Keynes, MK7 8BJ – Anglia

Red Bull

Internet:	www.redbullracing.com
Elnök:	Dietrich Mateschitz
Csapatvezető:	Christian Horner
Technikai koordinátor:	Adrian Newey
Műszaki igazgató:	Geoff Willis
Motorfelelős:	Fabrice Lom
Teszt- és tartalékpilóta:	Sebastian Buemi
Versenymérnök(9):	Stefano Sordo
Versenymérnök(10):	Ron Hartvelt
Autó 2008:	Red Bull RB4
Motor:	Renault RS27
Üzem- és kenőanyag:	BP

Első verseny:	Ausztrál Nagydíj 2005
Motor:	Cosworth (2005); Ferrari (2006) Renault (2007)
Futamrészvételek:	54
Győzelmek:	-
Edzéselsőségek:	-
Leggyorsabb körök:	-
Legutóbbi dobogó:	Európa Nagydíj, 2007
Összes vb-pont:	74
Legjobb vb-helyezés:	5. (2007)



DAVID COULTHARD

Rajtszáma: 9
Születési idő: 1971. 03. 27.
Születési hely: Twynholm
Nemzetisége: skót
Családi állapota: nőtlen
Magassága: 182 cm
Súlya: 75 kg
www.davidcoulthard.co.uk

Győzelmek: 13
Szerzett pontok: 527
GP-rajtok: 229
Pole pozíció: 12
Dobogós helyezések: 61
Első GP: 1994 Spanyol GP
Legjobb bajnoki eredménye: 2
Világbajnok: -



MARK WEBBER

Rajtszáma: 10
Születési idő: 1976. 08. 27.
Születési hely: Queenbeyan
Nemzetisége: ausztrál
Családi állapota: nőtlen
Magassága: 184 cm
Súlya: 74 kg
www.markwebber.com

Győzelmek: -
Szerzett pontok: 79
GP-rajtok: 104
Pole pozíció: -
Dobogós helyezések: 2
Első GP: 2002 Ausztrál GP
Legjobb bajnoki eredménye: 10
Világbajnok: -

AFM JÓSLAT

A mezőny legattraktívabb együttese idén már nem csak motorhome-jával és a mutatósabbnál mutatósabb Formula Unákkal szeretné magára irányítani a figyelmet, hanem az eredményekkel is. Adrian Newey másodszor készített autót a Coulthard-Webber duónak, s ha az RB4 megbízhatóbb lesz az elődjénél, sok bosszúságot okozhatnak a riválisoknak. Na persze nem a Ferrarinak és a McLarennek...



TOYOTA

Cím: Toyota Allée 7, 50858 Köln-Marsdorf,
Németország

Toyota

Internet:	www.toyota-fl.com
Elnök:	John Howett
Csapatvezető:	Tadashi Yamashina
Műszaki igazgató:	Pascal Vasselon (karosszéria)
Műszaki igazgató:	Luca Marmorini (motor)
Technikai koordinátor:	Arai Noritoshi
Teszt- és tartalékpilóta:	Kamui Kobayashi
Versenyménő (11):	Francesco Nenci
Versenyménő (12):	Gianluca Pisanello
Autó 2008:	Toyota TF108
Motor:	Toyota RVX-07 V8
Üzem- és kenőanyag:	Esso Ultron

Első verseny:	Ausztrál GP, 2002
Motor:	Toyota
Futamrészvételek:	104
Győzelmek:	-
Edzéselsőségek:	2
Leggyorsabb körök:	1
Legutóbbi dobogó:	Ausztrál Nagydíj, 2006
Összes vb-pont:	162
Legjobb vb-helyezés:	4. (2005)



JARNO TRULLI

Rajtszáma: 11
Születési idő: 1974. 07. 13.
Születési hely: Pescara
Nemzetisége: olasz
Családi állapota: nő, felesége Barbara
Magassága: 173 cm
Súlya: 60 kg
www.jarnotrulli.com

Győzelmek: 1
Szerzett pontok: 183
GP-rajtok: 184
Pole pozíció: 3
Dobogós helyezések: 7
Első GP: 1997 Ausztrál GP
Legjobb bajnoki eredménye: 6
Világ bajnok: -



TIMO GLOCK

Rajtszáma: 12
Születési idő: 1982. 01. 10.
Születési hely: Lindenfels
Nemzetisége: német
Családi állapota: nőtlen
Magassága: 169 cm
Súlya: 64 kg
www.speed-academy.de

Győzelmek: -
Szerzett pontok: -
GP-rajtok: -
Pole pozíció: -
Dobogós helyezések: -
Első GP: 2004 Kanadai GP
Legjobb bajnoki eredménye: 19
Világ bajnok: -

AFM JÓSLAT

A 2002-es bemutatkozása óta csak sínylődő japán különítmény új fejezetet kíván nyitni történetében. Jarno Trulli maradt és motiváltak mutatkozik, a haramatos produkciójáért éveken át busásan megfizetett Ralf Schumachert viszont a GP2-bajnok Timo Glock váltotta fel. A TF108 új komolyabb újdonságot nem tartalmaz: a nagy áttörés várhatóan idén is elmarad.



SCUDERIA TORO ROSSO

Via Spallanzani 21, 48018 Faenza (RA)
Olaszország

Toro Rosso

Internet:	www.scuderiatororosso.com
Csapatvezetők:	Franz Tost, Gerhard Berger
Csapatmenedzser:	Gianfranco Fantuzzi
Műszaki igazgató:	Giorgio Ascanelli
Teszt- és tartalékpilóta:	-
Versenymérnök(14):	Claudio Balestri
Versenymérnök(15):	Riccardo Adami
Autó 2008:	Toro Rosso STR2
Motor:	Ferrari 056 V8
Üzem- és kenőanyag:	IP

Első verseny:	Bahreini Nagydíj 2006
Motor:	Cosworth (2006) Ferrari (2007)
Futamrészvételek:	35
Győzelmek:	-
Edzéselsőségek:	-
Leggyorsabb körök:	-
Összes vb-pont:	9
Legjobb vb-helyezés:	7. (2007)



SEBASTIEN BOURDAIS

Rajtszáma: **14**
Születési idő: **1979. 02. 28**
Születési hely: **Le Mans**
Nemzetisége: **francia**
Családi állapota: **nős, felesége Claire**
Magassága: **179 cm**
Súlya: **72 kg**
www.sebastien-bourdais.com

Győzelmek: -
Szerzett pontok: -
GP-rajtok: -
Pole pozíció: -
Dobogós helyezések: -
Első GP: **2008 Ausztrál GP**
Legjobb bajnoki eredménye: -
Világbajnok: -



SEBASTIAN VETTEL

Rajtszáma: **15**
Születési idő: **1987. 07. 03.**
Születési hely: **Heppenheim**
Nemzetisége: **német**
Családi állapota: **nőtlen**
Magassága: **176 cm**
Súlya: **62 kg**
www.sebastianvettel.de

Győzelmek: -
Szerzett pontok: **6**
GP-rajtok: **8**
Pole pozíció: -
Dobogós helyezések: -
Első GP: **2007 USA GP**
Legjobb bajnoki eredménye: **14**
Világbajnok: -

AFM JÓSLAT

Minden a helyére került – így összegzik a 2008-as előkészületeket a faenzai kiscsapatnál. A gárda az évad első néhány versenyén a tavalyi STR2-es átépített változatát bocsátja Vettel és Bourdais rendelkezésére, azt remélik, hogy a tavalyi szezon végén produkált lendületet sikerül átmenteni az idei évre is. A tesztek alapján még azt sem lehet kizárni, hogy középcsapattá lépnek elő.



HONDA F1 RACING

Cím: Brackley, Northans NN13 7BD,
Anglia

Honda

Internet:	www.hondaracingf1.com
Ügyvezető igazgató:	Nick Fry
Csapatvezető:	Ross Brawn
Csapatmenedzser:	Ron Meadows
Műszaki igazgató:	Nakamoto Shuhei
Teszt- és tartalékpilóta:	Alex Wurz
Versenymérnök:(16):	Andrew Shovlin
Versenymérnök:(17):	Jock Clear
Autó 2008:	Honda RA108
Motor:	Honda RA807E V8
Üzem- és kenőanyag:	BP

Első verseny:	NSZK GP, 1964.
Motorpartnerek:	Spirit (1983) Williams (1984-87), Lotus (1987-88), McLaren (1988-92) B.A.R. (2000-2005)
Futamrészvételek:	152
Győzelmek:	72
Edzéselsőségek:	195
Leggyorsabb körök:	107
Legutóbbi dobogó:	Magyar GP, 2006
Összes vb-pont:	318
Egyéni vb-címek:	5
Konstruktőr vb-címek:	6



JENSON BUTTON

Rajtszáma: **16**
Születési idő: **1980. 01. 19.**
Születési hely: **Frome**
Nemzetisége: **angol**
Családi állapota: **nőtlen**
Magassága: **181 cm**
Súlya: **69 kg**
www.jensonbutton.com

Győzelmek: **1**
Szerzett pontok: **229**
GP-rajtok: **135**
Pole pozíció: **3**
Dobogós helyezések: **15**
Első GP: **2000 Ausztrál GP**
Legjobb bajnoki eredménye: **6**
Világbajnok: -



RUBENS BARRICHELLO

Rajtszáma: **17**
Születési idő: **1972. 05. 23.**
Születési hely: **Sao Paulo**
Nemzetisége: **brazil**
Családi állapota: **nős, felesége Silvana**
Magassága: **172 cm**
Súlya: **74 kg**
www.barrichello.com.br

Győzelmek: **9**
Szerzett pontok: **519**
GP-rajtok: **252**
Pole pozíció: **13**
Dobogós helyezések: **61**
Első GP: **1993 Dél-Afriai GP**
Legjobb bajnoki eredménye: **2**
Világbajnok: -

AFM JÓSLAT

A szándék megvan, a tempó viszont hiányzik, így a Honda a tavalyi csúfondáros botlás után valószínűleg idén sem az élbolyban vetélkedik majd. Az együttesnél megváltónak tartott új szakvezető, Ross Brawn már megkezdte a csapat gatyába rázását, s az évad során megteremtheti az alapjait egy sikeres 2009-es idénynek. Button és Barrichello elszántak, a tavalynál jobb eredményeket remélnék.



SUPER AGURI

Cím: Leaffield Technical Centre, Langley, Witney,
Oxfordshire, OX29 9EF – Anglia

Super Aguri

Internet:	www.saf1.co.jp
Igazgató:	Suzuki Aguri
Csapatvezető:	Daniele Audetto
Műszaki igazgató:	Mark Preston
Főtervező:	Peter McCool
Teszt- és tartalékpilóta:	James Rossiter
Versenymérnök: (18):	Richard Connel
Versenymérnök: (19):	?
Autó 2008:	Super Aguri SA07
Motor:	Honda RA807E V8
Üzem- és kenőanyag:	?

Első verseny:	Ausztrál Nagydíj, 2006
Motor:	Honda (2006-)
Futamrészvételek:	35
Győzelmek:	-
Edzéselsőségek:	-
Leggyorsabb körök:	-
Összes vb-pont:	4
Legjobb vb-helyezés:	9. (2007)



TAKUMA SATO

Rajtszáma: **18**
Születési idő: **1977. 01. 28.**
Születési hely: **Tokió**
Nemzetisége: **japán**
Családi állapota: **nőtlen**
Magassága: **163 cm**
Súlya: **60 kg**
www.takumasato.com

Győzelmek: -
Szerzett pontok: **44**
GP-rajtok: **86**
Pole pozíció: -
Dobogós helyezések: **1**
Első GP: **2002 Ausztrál GP**
Legjobb bajnoki eredménye: **8**
Világbajnok: -



ANTHONY DAVIDSON

Rajtszáma: **19**
Születési idő: **1979. 04. 18.**
Születési hely: **Hemel Hempstead**
Nemzetisége: **angol**
Családi állapota: **nős, felesége Carrie**
Magassága: **160 cm**
Súlya: **55 kg**
www.anthonydavidson.com

Győzelmek: -
Szerzett pontok: -
GP-rajtok: **20**
Pole pozíció: -
Dobogós helyezések: -
Első GP: **2002 Magyar Nagydíj**
Legjobb bajnoki eredménye: -
Világbajnok: -

AFM JÓSLAT

Habár a Super Aguri tavaly alkalomadtán meglepően jó szerepléssel rukkolt elő, 2008 nem ígér túl sok jót a Honda-fiókcsoport számára. Aguri Suzukiék az egyet harmadik idényének kezdete előtt a fennmaradásukért küzdenek, s januárban még az FIA-elnök Max Mosley sem fűzött nagy reményeket a túléléshez. Ha a gondok nem oldódnak meg, a leaffieldiek ismét sereghajtóvá válhatnak



FORCE INDIA FI TEAM

Cím: Dadford Road, Silverstone,
Northamptonshire, NN12 8TJ – Anglia

Force India

Internet:	www.forceindiafi.com
Elnök:	Vijay Mallya
Csapatvezető:	Colin Kolles
Műszaki igazgató:	Mike Gascoyne
Teszt- és tartalékpilóta:	Vitantonio Liuzzi
Versenymérnök(20):	Jody Egginton
Versenymérnök(21):	Bradley Joyce
Autó 2008:	VJM01
Motor:	Ferrari 056 V8
Üzem- és kenőanyag:	Shell

Első verseny:	Ausztrál GP, 2005 (Midland)
Motor:	Toyota (2006) Ferrari (2007)
Futamrészvételek:	54
Győzelmek:	-
Edzéselsőségek:	-
Leggyorsabb körök:	-
Legutóbbi dobogó:	Amerikai GP, 2005
Összes vb-pont:	13
Legjobb vb-helyezés:	9. (2005)



ADRIAN SUTIL

Rajtszáma: 20
Születési idő: 1983. 01. 11.
Születési hely: Gräfelfing
Nemzetisége: német
Családi állapota: nőtlen
Magassága: 183 cm
Súlya: 75 kg
www.adriansutil.com

Győzelmek: -
Szerzett pontok: 1
GP-rajtok: 17
Pole pozíció: -
Dobogós helyezések: -
Első GP: 2007 Ausztrál GP
Legjobb bajnoki eredménye: 19
Világbajnok: -



GIANCARLO FISICHELLA

Rajtszáma: 21
Születési idő: 1973. 01. 14.
Születési hely: Róma
Nemzetisége: olasz
Családi állapota: nős
Magassága: 172 cm
Súlya: 67 kg
www.fisico.com

Győzelmek: 3
Szerzett pontok: 267
GP-rajtok: 195
Pole pozíció: 3
Dobogós helyezések: 18
Első GP: 1996 Ausztrál GP
Legjobb bajnoki eredménye: 4
Világbajnok: -

AFM JÓSLAT

Az egykori Jordan istálló rövid idő alatt harmadszor születik újjá, ezúttal Force Indiaként. Bár a legutóbbi három szezon kezdetén is hurráoptimizmus jellemezte a silverstone-iakat, idén okuk is van rá: a karmesteri pálcát a megszállott indiai milliárdos, Vijay Mallya vette át, aki valóban hajlandó áldozni a csapatra. Nagy kiugrásra még nem kell számítani, javulásra viszont mindenképpen.



MCLAREN – MERCEDES

Cím: McLaren Technology Centre,
Chertsey Road, Woking, Surrey GU21 4YH

McLaren	
Internet:	www.mclaren.com
Elnök:	Ron Dennis
Csapatvezető:	Martin Whitmarsh
Fejlesztési igazgató:	Paddy Lowe
Motorsport-igazgató:	Norbert Haug
Teszt- és tartalékpilóta:	Pedro de la Rosa
Versenymérnök: (22):	Mark Slade
Versenymérnök: (23):	Phil Prew
Autó 2008:	McLaren MP4-23
Motor:	Mercedes-Benz FO 108T V8
Üzem- és kenőanyag:	Mobil-1
Első verseny:	Monacói Nagydíj, 1966
Motor:	Serenissima (1966), Ford (1966-83), BRM (1967), TAG Porsche Turbo (1983-87), Honda (1988-92), Peugeot (1994), Mercedes-Benz (1995-)
Futamrészvételek:	630
Győzelmek:	156
Kettős győzelmek:	44
Edzéselsőségek:	133
Leggyorsabb körök:	134
Legutóbbi dobogó:	Brazília Nagydíj, 2007
Összes vb-pont:	3245,5
Egyéni vb-címek:	11
Konstruktőr vb-címek:	8



LEWIS HAMILTON

Rajtszáma: 22
Születési idő: 1985. 01. 07.
Születési hely: Tewyn
Nemzetisége: brit
Családi állapota: nőtlen
Magassága: 174 cm
Súlya: 64 kg
www.lewishamilton.com

Győzelmek: 4
Szerzett pontok: 109
GP-rajtok: 17
Pole pozíció: 6
Dobogós helyezések: 12
Első GP: 2007 Ausztrál GP
Legjobb bajnoki eredménye: 2
Világbajnok: -



HEIKKI KOVALAINEN

Rajtszáma: 23
Születési idő: 1981. 10. 19.
Születési hely: Suomussalmi
Nemzetisége: finn
Családi állapota: nőtlen
Magassága: 170 cm
Súlya: 63 kg
www.heikkikovalainen.net

Győzelmek: -
Szerzett pontok: 30
GP-rajtok: 17
Pole pozíció: -
Dobogós helyezések: 1
Első GP: 2007 Ausztrál GP
Legjobb bajnoki eredménye: 7
Világbajnok: -



AFM JÓSLAT

A tavalyi viszonytások miatt a boxutca végére kényszerülő csapat revansra készül, s minden jel arra utal, hogy a csak a brit együttes lesz azonos súlycsoportban a Ferrarival. Az MP4-23 szépen muzsikál, s a Hamilton-Kovalainen páros is látható az igyekezet. Nagy kérdés, hogy meddig lesz szent a béke: mindkét ifjú klasszis bajnoki álmokat kerget, s a csapat ismét azonos feltételeket kíván biztosítani...

PÁLYÁK ÉS DÁTUMOK

Az idei esztendő két új versenyhelyszínt is hoz a Formula-1 rajongóinak, ráadásul mindkettő utcai pálya. Szingapúrban villanyfényes versenyt futnak (lásd írásunkat a következő oldalakon), Valencia pedig Nürburgring Európa Nagydíját helyettesíti – feltehetően véglegesen. Hiányzik még a listáról Indianapolis, és figyelmet érdemel a Török GP korai időpontja.

AUSZTRÁL NAGYDÍJ

március 16.



TÖRÖK NAGYDÍJ

május 11.



MALÁJ NAGYDÍJ

március 23.



MONACÓI NAGYDÍJ

május 25.



BAHREINI NAGYDÍJ

április 6.



KANADAI NAGYDÍJ

június 8.



SPANYOL NAGYDÍJ

április 27.



FRANCIA NAGYDÍJ

június 22.



BRIT NAGYDÍJ

július 6.



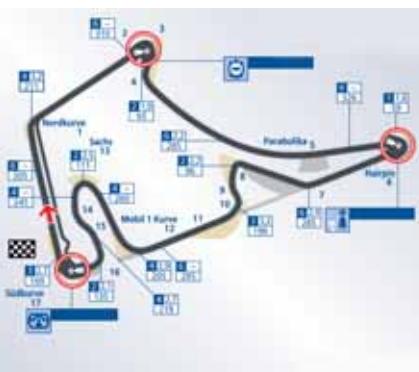
OLASZ NAGYDÍJ

szeptember 14.



NÉMET NAGYDÍJ

július 20.



SZINGAPÚRI NAGYDÍJ

szeptember 28.



MAGYAR NAGYDÍJ

augusztus 3.



JAPÁN NAGYDÍJ

október 12.



EURÓPA NAGYDÍJ

augusztus 24.



KÍNAI NAGYDÍJ

október 19.



BELGA NAGYDÍJ

szeptember 7.



BRAZIL NAGYDÍJ

november 2.





VILLANYT FEL!

35

Szingapúr - és ami utána következhet

Óriási az érdeklődés a sportág történetének első villanyfényes versenye, az FI-es kalendáriumban szeptember 28-án bemutatkozó Szingapúri Nagydíj iránt - így a spekulációk szerint akár több más pálya is átállhat az esti versenyre.

TOH

SGP



A távol-keleti utcai pályán megrendezésre kerülő futammal kapcsolatban az ötlet napvilágra kerülése óta szinte csak kételkedő nyilatkozatokat lehetett hallani. Ám a tények rövid úton megcáfolták a tamáskodókat: óriási nemzetközi érdeklődés és hatalmas jegyvásárlási hullám vette kezdetét a Szingapúri GP-vel kapcsolatban, így kétség sem férhet az idea életrevalóságához. Hogy csak egy példát mondjunk a várakozások méretére: szervezők a minap kezdték meg a jegyárusítást, de az első

kvalifikációt másnap is ekkor tekinthetjük meg.) Ami a technikát illeti, a tökéletes látási viszonyokért az olasz Valerio Maioli cég felel majd. A tervek szerint a teljes pályát fényár borítja majd, beleérve a bukóteret is, utóbbi azonban nem lesz olyan világos, mint a pálya többi szakasza, hogy ne zavarja meg a versenyzőket. A 240 villanyoszlop a pálya külső oldalán áll majd, egy-egy tíz méter magas acélelem között kifeszített rudazaton pedig

rendezték meg a Maláj Nagydíjat. A tengerentúli helyszínek közül állítólag Melbourne is rövidesen kénytelen lesz alkalmazkodni az európai piac által diktált feltételekhez, hiszen tavaly 25 millió eurós (mintegy hatmilliárd forintnyi) veszteséget termelt, ráadásul 2010-ben le is jár a szerződése...



A tervek szerint a teljes pályát fényár borítja majd, beleérve a bukóteret is

napon olyan sokan akartak belépőket venni, hogy nemcsak az internetes rendelő rendszer, hanem a tikettforgalmazók telefonos hálózata is lebénult.

Az FI történelmi eseményének este nyolc órai kezdési időpontjából persze azok a rajongók is profitálhatnak, akik nem utaznak a helyszínre. Európában például - sok tízmillió rajongótársunkkal együtt - délután egykor ülhetünk a televíziók elé, míg normál esetben ezt már hajnali hatkor meg kellene tennünk. (A hétórás időeltolódás miatt a pénteki szabadedzés magyar idő szerint délelőtt 9-kor, a második délután egykor veszi kezdetét, és a

átlagosan 7 projektor sorakozik. Ezek egyenként 2000 Wattot sugároznak, az összes teljesítmény 3 180 000 Watt lesz, ez négyszer több, mint egy modern futballstadion lámpáinak teljesítménye. Az 5,067 kilométer hosszú pályán az állandó áramellátásról 12 generátor gondoskodik. Bár Bernie Ecclestone hivatalosan egyelőre nem tervez újabb villanyfényes futamot, a sajtó már több más pályával kapcsolatban is felvetette az éjszakai verseny lehetőségét. A hírek szerint a legjobban Malajziának tetszik a legjobban a villanyfényes versenyek ötlete, így Sepang is fontolóra vette, hogy a jövőben az esti órákban

ÚJ ÉS RÉGI PÁLYÁK

Bár mostanság a legtöbb pletyka a készülő indiai és az orosz versenypályákról szólnak, máshol is üzletet látnak a hasonló beruházásokban. Portugália például rövid időn belül vadonatúj versenypályával büszkélkedhet: a luzitánok 200 millió eurós beruházással építik az Algarve International Circuit-et, amely előreláthatólag októberre készül el. A 4,7 kilométer hosszú ring FIA-minősítéssel is rendelkezik, s Paulo Pinheiro pályagazgató szerint egy FI-es istálló már fel is iratkozott egy jövő januári tesztelésre. Az új aszfaltcsík első nagyobb versenye a Superbike vb novemberi szezonzárója lesz, ám a helyszín állítólag szeretne bekerülni az FI-es versenynaptárba is. Portugáliában legutóbb 1996-ban rendeztek FI-es futamot, akkor Estorilban csapott össze a mezőny. Bizonytalan viszont az Al Ring jövője. Azt követően, hogy a hatóságok mindössze 85 nyitvatartási napot (65 egész napos és 20 korlátozott időtartamú programot) engedélyeztek, a Volkswagen kiszállt a projektből. Ez nehéz helyzetbe sodorta a befektető-csoportot, amely a Red Bullból, a KTM-ből és a Magnából áll. Ahhoz ugyanis, hogy újra felbőghessenek a motorok az osztrák versenypályán, most új tervekre vagy új befektetőkre van szükség, de az is elképzelhető, hogy a projekt meghiúsul.



ÚJONCOK

Tíz év eltűnő és megmaradó tehetségei az idénnyitó rajtrácsról

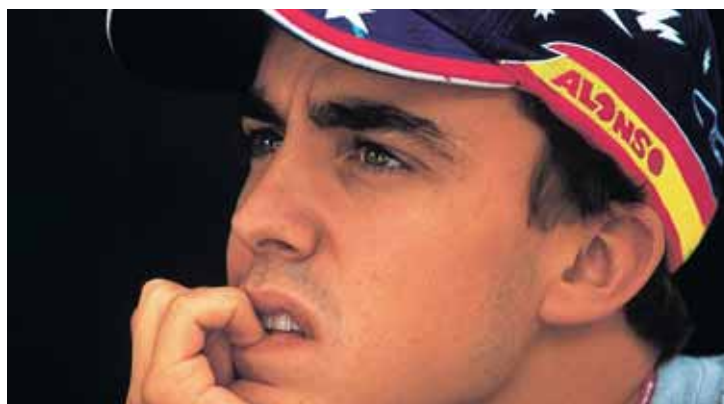
Sebastien Bourdais és Nelson Angelo Piquet személyében 2008-ban két, élete első Forma-1-es megmérettetésére készülő versenyző pózolhat majd a fotósok hada előtt a melbourne-i rajtrácsra. A közelgő szezonnyitó alkalmából megnéztük, hogy az elmúlt egy évtized újoncai mire vitték az autósportok csúcsoztlányában.

Farkas Livia

Getty Images



A Forma-1 valóban a királykategória. Ehhez a megállapításhoz elég csak a statisztikákra pillantani, hisz az 1998 és 2007 közötti időszakot felölelő egy évtized során a harminchárom, évadnyitón debütáló fiatalból csupán (a tavalyi felfedezetteknek teljesítményük alapján megelőlegezve) tizenhétnek adatott meg a lehetőség, hogy két évnél tovább kapjon bizalmat az F1-ben. Ennek legkézenfekvőbb oka, hogy elsősorban a kisebb költségvetésű - még magánistállók - voltak azok, akik természetesen készséggel fogadták a pénzt hozó zöldfüلűeket, akiknek így a tapasztalatlanságuk mellett a gyenge technika sem segített abban, hogy hozzák a kiugró eredményeket. Vannak persze olyan kezdők is, akiket egy erős csapattárs ütött el a további lehetőségektől, és akadnak, akik ugyan fontos szponzorokat állítottak egy-egy alakulat mellé, tehetségnek azonban igencsak híján voltak. Ennek tükrében nem véletlen, hogy a folyamatosan anyagi nehézségekkel küzdő Minardi adta a legtöbb újfiút a sportnak – szám



Hét évvel ezelőtt két fenomenális versenyző is debütált. Azóta Raikkönen és Alonso is világbajnok lett

szerint kilencet (!), vagyis fennállása végéig minden évben legalább egy nullkilométeres pilótát neveztek a bajnokságba. De térjünk vissza a kezdetekre. Tíz évvel ezelőtt két újoncnak adatott meg az F1-es bemutatkozás lehetősége. A faenzai gárda a még tinédzser argentin Esteban Tuerot dobta a mélyvízbe, aki miután összeviszsa négy alkalommal tudta célba hozni az autót, meg

sem állt hazáig, és a továbbiakban már csak az ottani túraautós bajnokságban próbálta visszaszerezni megtépzott önbizalmát. Az egyébként média kedvenc Esteban kívül Toranosuke Takagi is ebben az idényben debütált a már a British American Racing (BAR) kezébe kerülő, de még a jó öreg Ken Tyrrel nevével fémjelzett csapatban. Az otthonában a valaha élt legnagyobb japán ígéretnek tartott

villámgyors Tora azonban csak két idényen keresztül tekerte F1-es autóját. A '99-es újoncfelhozatal már jobbnak bizonyult, hisz napjaink tesztpilóta-kiválóságai; a Repsol támogatásával érkező, előbb említett Pedro de la Rosa, a Telefonica milliós Minardihoz szállító Marc Gené, valamint az új BAR-Supertecné Villeneuve csapatársává avaszták Ricardo Zonta mind úgy érkeztek a sportba, hogy korábban már lettek valamit az asztalra. Utóbbi gyakorlatilag az F1-et megelőző autós éveiben, ahol csak elindult, bajnoki címet szerzett! Hármójuk közül mégis de la Rosa érte el a legtöbbet, na nem annyira a két arrowsos és szűk két esztendőig jaguaros időszakában, hanem a McLaren tesztpilótájaként.

Egy évvel később, 2000-ben már olyan neveket is találunk a kezdők között, mint Nick Heidfeld vagy Jenson Button, akik ma is értékes tagjai a mezőnynek. Quick Nicket úgy várták a szakértők a Forma-1-be, mint a messiást, hisz két éven át tesztelhette a mezőnyből abszolút kiemelkedő világbajnok McLareneket, a debütálást azonban Alain Prost csapatában kellett megélnie, ami nem volt kis kihívás, miután a kék autók még a Minardiknál is katasztrofálisabban muzsikáltak. Nick előlétele,

brit fenegyerek mögött csupán két autós év állt! Ennek ellenére az év végén a nyolcadik (a tíz év legjobb újoncainak listáján pedig a negyedik) helyen végzett a BMW motorokkal még csak ismerkedő grovei istállónál. A Minardi Gaston Mazzacanéja csak humorával tudott villogni, de hát a kiscsapatnak nem is volt túl sok választási lehetősége, hisz a Telefonica makacsul ragaszkodott a bohém argentin pilóta szerződéséhez.

Az utóbbi évtizedek legsikeresebb újonc felhozatala 2001-re datálható, amikor olyan meghatározó versenyzők kapcsolódtak be az F1 vérkeringésébe, akikkel aztán tele voltak és vannak ma is az újságok. Fernando Alonso, Kimi Räikkönen, Juan Pablo Montoya nevei önmagukért beszélnek. Aki kilóg a sorból, az

már Ausztráliában pontot szerzett, és mellesleg 10. helyen zárta az idényt. Tulajdonképp a már régen várt, az USA-ban sztárrá váló Montoya teljesítménye és kakaskodásai természetesnek hatottak, nem úgy a Minardi hőse névre rászolgáló Alonsóé, aki ugyan 0 ponttal, de a Benettonok, az Arrowsok olykori legyőzésével azért jelezte, hogy megérkezett!

A nagy sikerre való tekintettel mind Sauber, mind Minardi úr belekesedett, így 2002-ben ugyanezre a taktikára építve Felipe Massát, valamint Mark Webbert szerződtették le. Bejött a dolog, hisz az ausztrál bravúros hazai ötödik helyével mindenki elismerését kiváltotta, bár Massát – aki első éves teljesítményét tekintve a hatodik



Az utóbbi évtizedek legsikeresebb újonc felhozatala 2001-re datálható, amikor olyan versenyzők kapcsolódtak be az F1-be, akikkel aztán tele voltak és vannak ma is az újságok



Jöttek, és boldogan mosolyogtak a Melbourne-i fotósok gépeibe, de aztán gyorsan el is tűntek a száguldó cirkusz színpadáról: Mazzacane, Bernoldi, McNish, Pizzonia, Wilson, Firman, da Matta

az elismert csapattárs, Jean Alesi elleni küzdelme és Peter Sauber segítő keze azonban megmentette a német tehetséget a korai kieséstől. Az év bombameglepetése azonban Alex Zanardi téli menesztése után a Williamsben kezdő, alig húszesztendő Jenson Button lett. Már a bekerülésért is komoly párbajban győzött a jóval tapasztaltabb és esélyesebb Bruno Junqueira ellen, úgy, hogy a

csupán az Arrows csődbejutását végignéző Enrique Bernoldi. A legnagyobb durranás a tavalyi világbajnok szerepeltetése volt, hisz miután a Forma Renault 2000-ből még ember nem landolt egyből az elitkategóriában, Peter Sauber merész és „logikátlan” húzását, vagyis Kimi melbourne-i rajtját nem kis szkepticizmussal várta a világ. A finn gyerek aztán elég hamar rácsfolt a kételkedőkre, hisz

legeredményesebbnek bizonyult a tíz évet felölelő listánkon - ifjonti hevesége miatt Sauber az évad végén a Ferrarihoz száműzte, hogy tanuljon és higgadjon le kicsit. Tudjuk, hogy ez bizonyult a brazil szerencséjének, és csak idő kérdése volt, hogy mikor állítja csatasorba őt a maranellói team. A sztár csapatból közben leszállóágba kerülő Jordan viszont ettől az idénytől kezdte meg a

„pénzért mindent szlogennel” áldásos újoncvásztó politikáját, így eshetett meg, hogy az írek a Honda nyomására Takuma Satót szerződtették Fisichella mellé. Bár a japán Suzukában huszáros versenyzéssel begyűjtött két pontja a konstruktóri hatodik helyet jelentette az istállóban - amivel legyőzték a konkurens BAR-Hondát, Satónak mégis egy év kényszerpihenőt kellett tartania, miután a távol-keleti motorgyártótól egyre kevesebb támogatást kapó Jordan közben Fordra váltott. Az ekkor debütáló Toyota csapat politikája még érdekesebb! Ők előszeretettel alkalmazták a hírességeket, hogy aztán útilaput kössenek a talpukra. Így járt a nagyszerű sportautós Allan McNish, majd másfél évvel később a ChampCar bajnok Christiano da Matta is, akiket egyértelmű bűnbaknak kiáltott ki a japán vezetés a Toyota sikertelenségéért. A 2003-as eresztés egyébként nem bizonyult túl erősnek, hiszen a da Mattával egyszerre debütáló Pizzonia 20, Justin Wilson 16, míg a Jordannel ügyletlenkedő Ralph Firman 14 futamra kapott mindössze engedélyt. Miután a Jaguar egy év alatt befürdött a nagymacskásokhoz igazoló - Webber teljesítménye miatt teljesen megsemmisülő - Pizzoniával, és az elbocsátását követően a



Minarditól helyére érkező Wilsonnal is, a csapat az új szezonban a Red Bull támogatását élvező Christian Kliennek szavazott bizalmat. Az osztrák a közben az energiatál-gyár tulajdonába kerülő istállóban 48 futamot kapott a bizonyításra, de (bár a második ülésért vívott harcban Liuzzinál jobbnak bizonyult) egy-egy fellángolása kevés volt ahhoz, hogy megközelítse akár Webber, akár Coulthard

teljesítményét. Az új olasz üdvöskéknek a jordanes Giorgio Pantanonak és a Minardiban Baumgartner Zsolt mellett feszítő, nem túl eltökélt Gianmaria Bruninak időben és lőerőben ennek a töredéke sem jutott. Kettejük közül előbbiért igazán kár, mert az egyébként anno a német F3-ban és a nemzetközi F3000-ben, mostanság pedig a GP2-ben is folyamatosan vitézkedő Pantanonak – Eddie Jordan által is bevallottan – csupán a bennmaradáshoz elegendő szponzori pénzek híján kellett 14 versenyt követően búcsút intenie az F1-nek.

A mezőnytől fényévre lemaradó két gárda három évvel ezelőtt „erősített be” igazán Narain Karthikeyan, Tiago Monteiro, Christijan Albers és Patrick Friesacher felvonultatásával, akik szegényes teljesítményük ellenére azért juthatnak ma is eszünkbe, mert mindannyian befutottak a Michelin csapatok visszavonásával lebonyolított, hat fős rajtot hozó 2005-ös USA Nagydíjon. Természetesen pontszerzőként. A négyesből a legtehetségesebb Albers egészen



Ők sem tudtak megkapaszkodni az F1-ben: Bruni, Pantano, Karthikeyan, Friesacher, Albers, Monteiro

ÉV KÖZBEN DEBÜTÁLÓK

Természetesen nem lenne teljes az utóbbi tíz év újoncainak névsora, ha nem említenénk meg azokat a versenyzőket, akik valamelyik hivatalos pilóta sérülése, elődjük gyengébb teljesítménye, vagy épp anyagi okok miatt évad közben kaptak lehetőséget első Forma-1-es bemutatkozásukra.

Időrendben: Stéphane Sarrazin, Luciano Burti, Alex Yoong, Tomas Enge, Anthony Davidson, Nicolas Kiesa, Baumgartner Zsolt, Timo Glock, Vitantonio Liuzzi, Robert Doornbos, Franck Montagny, Robert Kubica, Sakon Yamamoto, Sebastian Vettel, Markus Winkelhock és legutóbbi újoncként Kazuki Nakajima voltak azok, akik nem vehettek/vehetek részt az idény eleji fotózásokon. Közülük a BMW-s Kubica, a Toro Rosso kiválósága Sebastian Vettel, a másodvirágzását a Toyotánál elképzelő Glock, az egy futamos, Williamsnél Alex Wurzot váltó kis Nakajima, valamint a Super Aguri Davidon 2008-ban is ott lesz a nagydíjakon.



a tavalyi Német GP-ig tagja volt a cirkusznak, karrierjének tulajdonképp az újoncként fenomenálisan versenyző csapatárs, Adrian Sutil vetett véget.

A három éves gyenge széria után 2006-ban végre Nico Rosberg kavarta fel az állóvizet, aki a dicső múltjához méltatlanul gyenge Williams Cosworth-szel vette fel a kesztyűt a nagyok ellen. Frank Williams ezúttal is bizonyította, hogy ügyesen látja meg a tehetségeket, ahogy tette ezt Villeneuve-nél, Montoyánál (még F3000-es korában) vagy épp Buttonnál. A mama után német állampolgársággal rendelkező szőkeség a bahreini idénynytón csaknem megőrizte a teljes mezőnyt, amikor egy ütközés miatt az utolsó pozíciókból verekedte fel magát – a verseny leggyorsabb körét is megfutva – a két pontot érő hetedik helyre, de a maláj második soros indulásával végképp letette névjegyét. A szókimondó, laza Scott Speednek éppen a Toro Rossóval szembeni túlzott őszintesége jelentette másfél esztendő után a véget, míg „mindenidők újoncától”, a japán Yuji Idétől négy

A 2006-os újoncok közül Ide és Speed távozott idejekorán, 2007-ben viszont nagyon jó volt a felhozatal



viadal után, közveszélyes(en gyenge) autózásai révén az FIA bevonta a superlicencet. Adrian Sutil pedig egy évre rá az Ide-örületre ismét bebizonyította, hogy egy gyenge technikát felvonultató csapattal is lehet olykor brillírozni. A legjobb újonc cím azonban kétségtelenül az ugyancsak 2007-ben berobbant, a vb-titulusról épphogy csak lemaradó Lewis Hamiltoné, akire már igen régóta vártak a sikerre kiéhezett angolok. A Nigel Mansell és Damon Hill mánia óta a McLaren által kinevelt 23 éves fiatalembernek van reális esélye arra, hogy 1996 után újra brit kézbe kerüljön a hõn áhított vb

ÚJONCOK 1998-2007

Évad	Versenyző	Csapat	F1-es nagydíjak/ pontok száma
1998	Toranosuke Takagi	Tyrrell	32 GP / 0
	Esteban Tuero	Minardi	16 GP / 0
1999	Pedro de la Rosa	Arrows	55 GP / 29
	Marc Gené	Minardi	36 GP / 5
	Ricardo Zonta	BAR	36 GP / 3
2000	Jenson Button	Williams	135 GP / 229
	Nick Heidfeld	Prost	132 GP / 140
	Gaston Mazzacane	Minardi	21 GP / 0
2001	Fernando Alonso	Minardi	104 GP / 490
	Kimi Räikkönen	Sauber	121 GP / 456
	Juan-Pablo Montoya	Williams	95 GP / 307
	Enrique Bernoldi	Arrows	28 GP / 0
2002	Felipe Massa	Sauber	87 GP / 201
	Mark Webber	Minardi	103 GP / 79
	Takuma Sato	Jordan	86 GP / 44
	Allan McNish	Toyota	16 GP / 0
2003	Christiano da Matta	Toyota	28 GP / 13
	Antonio Pizzonia	Jaguar	20 GP / 8
	Justin Wilson	Minardi	16 GP / 1
	Ralph Firman	Jordan	14 GP / 1
2004	Christian Klien	Jaguar	48 GP / 14
	Gianmaria Bruni	Minardi	18 GP / 0
	Giorgio Pantano	Jordan	14 GP / 0
2005	Christijan Albers	Minardi	46 GP / 4
	Tiago Monteiro	Jordan	37 GP / 7
	Narain Karthikeyan	Jordan	19 GP / 5
	Patrick Friesacher	Minardi	11 GP / 3
2006	Nico Rosberg	Williams	35 GP / 24
	Scott Speed	Toro Rosso	28 GP / 0
	Yuji Ide	Super Aguri	4 GP / 0
2007	Lewis Hamilton	McLaren	17 GP / 109
	Heikki Kovalainen	Renault	17 GP / 30
	Adrian Sutil	Spyker	17 GP / 1

trófea. Ehhez persze a szintén előző idényben debütáló, idei csapatárs Heikki Kovalaint kell elsőként legyőznie, aki a gyengélkedő Renault-val is képes volt arra, hogy listánkon az elmúlt évtized legjobb (évkedő) újoncai közül a harmadik helyet szerezze meg. A lista tehát bő, és nagyon kevesen tudnak élni életük lehetőségével, de abban mégis biztosak lehetünk, hogy a március 16-án rajtrácson felsorakozó kis Piquet-t és a négyszeres ChampCar bajnok Sebastien Bourdais-t tehetségük alapján sokáig láthatjuk majd a Forma-1-ben körözni.



RASSZIZMUS A FORMA-I-BEN?

41

Ők sem gondolták komolyan!

Óriási port vert fel a minap a barcelonai edzésen kialakult, meglehetősen primitív tüntetés Lewis Hamilton ellen.

Nicholas Frankl



Habár a FIA-nak teljesen igaza volt, hogy elkezdte a spanyolokat fenyegetni, az igazság az, hogy az ilyen esetekben Bernie dönt, nem ők. Merthogy - mint már mindannyian megtanultuk az évek folyamán -, a Forma-1 elsősorban business. Nagy business! Mióta Alonsóból sztár lett, azóta a spanyolok felfedezték az autóversenyzést! Addig is néztek, nézegettek, de a foci és a motorkerékpár mellett a Forma-1 meglehetősen hátul kullogott. Ám mostanra, mint tudjuk, nemzeti sport lett, ráadásul a barcelonai verseny az európai szezon kezdete, így különösen figyel rá a világ. Nem szabad elfelejteni azt sem, hogy tele van a sport spanyol szponzorokkal, mint például a Santander bank, így nyilvánvaló, hogy nagyobb szankciókról szó nem lehet.

Ha csak el nem fajul a dolog, amit kétlek. Sőt van egy fogadásom arra, hogy ehelyett lesz majd nagy fényképezkedés a verseny előtt, ahol együtt lesz nemzeti hős Alonso Hamiltonnal, de még az sem lepne meg, ha Fernando írna valamit a műsorfüzetbe, hogy ne bántsák Lewist.

Egy biztos: a botrány a holt szezonban is címlapra tette a Forma-1-et, ami mindig segít a jegyeladásnál.

De ha már a botrányánál tartunk: nagyon érdekel mi lesz a Stepney vallomásaiból. Egyszer majd valaki csinál egy jó filmet az egészről? Danny de Vito játszhatja Bernie-t, Banderas Briatore-t, Jamie Foxx Hamilton-t, Tom Cruise Alonsót és az angol Edward Fox Max Mosley-t. Steven Spielberg rendezné - nagy siker lenne, főleg ott, ahol követik az F1-et.

Erről jut eszembe: minél többet tanulmányozom az amerikai sportokat, annál jobban meg vagyok győződve arról, hogy a Forma-1 eladathatatlan az Egyesült Államokban. Van talán 400 ezer ember, aki nézi tv-n, az amerikai foci döntőjét, a Superballt viszont 100 millióan látták. A Los



Van egy fogadásom arra, hogy lesz majd nagy fényképezkedés a verseny előtt, ahol együtt lesz nemzeti hős Alonso Hamiltonnal.

Angeles Lakers kosárlabda csapat meccseit is sok-sok millióan követik.

Mindeközben végre, sok-sok évi vita után fuzionál a Champ Car és az Indy. Már legfőbb ideje, eddig is csak a főnökök konokságán múlott. Jobb későn, mint soha, de a Nascarral már nem tudja felvenni a versenyt.

Megjegyzem: érdekes, hogy milyen nehéz megtanulni ezt az egyszerű sportágat. Tavaly Montoyának sikerült jó eredményt elérnie egy technikás pályán, de amikor csak robognak

körbe-körbe, akkor a volt Forma 1-es és Champ Car sztárok sehol sincsenek.

Ha esetleg feltűnt valakinek, hogy mostanság én írom a rovatot Édesapám helyett, akkor elárulom, hogy éjjel-nappal dolgozik legújabb könyvén, a Száguldás az élet új verzióján. Annyi minden történt az utóbbi öt évben vele és az F1-gyel, hogy kiderült, a gond nem az, hogy mi legyen benne, hanem az hogy mi maradjon ki. Előzetesen annyit: a kötet a magyar verseny előtt fog megjelenni...



TÁMAD INDIA

Vijay Mallya bevezeti hazáját az F1-es vérkeringésbe

India első F1-es nagydíjára csak 2010-ben kerül sor, viszont istállója, a Force India már idén bemutatkozik a száguldó cirkusz porondján. Mindkettő a milliárdos Vijay Mallyának köszönhető.

Mészáros Sándor

Getty Images



De ki is ez a rendkívül magabiztos, a gárdát a korábban a Spykerben is érdekelt holland Mol-családdal közösen felvásárló pocakos fickó? Eláruljuk: egy 52 esztendőes indiai üzletember, aki a Forbes című lap 2007-es vagyontoplistáján 1,5 milliárd dollárjával a 664. helyet foglalta el. Igazi sikertörténet az övé: 1983-ban megörökölte édesapjától az UBG sörgyárat, s az akkor 27 esztendőes srác gőzerővel vetette

monstrumaiból, továbbá sok egyéb más mellett magáénak mondhatja a White & Mackay whiskygyárat is, amelyet tavaly májusban vásárolt meg potom 595 millió dollárért. ... Az indiai parlamentben elfoglalt képviselői szék már csak hab a tortán a Calcutta University-n szerzett doktori címmel is rendelkező üzletember számára. Az autósportért mindig is rajongó, hazája



Mallyának mindenütt vannak érdekeltségei, legyen szó légiforgalomról, szeszesital bíziséről, mezőgazdaságról, bankszektorról vagy IT-ről.

bele magát a munkába. Két és fél évtized alatt egy 60 (!) cégből álló konglomerátummá duzzasztotta a családi vállalkozást, 500%-al növelve az éves bevételeket. Mallyának mindenütt vannak érdekeltségei, legyen szó légiforgalomról, szeszesital bíziséről, mezőgazdaságról, bankszektorról vagy IT-ről. Zászlóshajója az indiai belföldi utakat bonyolító Kingfisher légitársaság, amely fő sörmarkájáról kapta a nevét. Az első között rendelt az Airbus A380-as

motorsport szövetségének elnökeként is funkcionáló Mallyának már több mint tíz éve vannak szponzorációs érdekeltségei a száguldó cirkuszban, nevét viszont csak tavaly ismerte meg igazán az F1 világa, amikor légitársasága támogatni kezdte Toyotát. Monacóban és Isztambulban olyan gigapartit adott Indian Empress nevű, a világ egyik legnagyobbjának számító yachtján, hogy a paddockban egycsapásra kiérdemelte „az indiai Flavio Briatore” becenevet.

DOBOGÓS TERVEK

A rövid idő alatt harmadszor újjászülető egykori Jordan (Midland, Spyker) impozáns helyszínen, a Gateway of India emlékműnél tartotta prezentációját, melyre sok száz vendég kapott meghívót és az internetes közvetítésnek köszönhetően a világ F1-es rajongói is élőben kísérhették figyelemmel. A monumentális helyszín kiválasztása nem volt véletlen: a csapat nagyra törő terveket dédelget és a modern India arca szeretne lenni.

A közönség elé tárt, arany és fehér színben pompázó VJM01-es nem más, mint a Spyker Ferrari motorral hajtott F8-VIIB kódjelű modelljének hibrid változata. A csapat költségvetése az új tulajdonosi körnek köszönhetően 80-ról 120 millió dollárra nőtt, s a fejlesztésbe új technikai partnerkapcsolatok révén két repülőgépgyártó mamutcég, az Airbus és az Eurofighter vadászgépet jegyző EADS is besegít majd. A lefektetett alapok ígéretesnek tűnnek, de a gárdánál tudják, a nagy kiugráshoz leg hamarabb 2009-ben kerülhet sor.

A Force India versenyzőfronton a fiataliságot vegyíti a tapasztalattal: a Spykertől megörökölt ifjú német tehetséghez, Adrian Sutilhoz a Renault-tól kiebrudalt korábbi háromszoros futamgyőztes, Giancarlo Fisichella csatlakozott, míg a tesztpilótái teendőket a versenyzői tapasztalatokkal is

bőségesen rendelkező Vitantonio Liuzzi látja majd el. „Imádom ezt a sportot és fiatalnak érzem magam, így örülök, hogy lehetőséget kaptam ettől a meggyőző csapattól. Jó eredményeket, pontokat akarok és 2009-ben talán már dobogós helyezésekre is lesz esélyünk.” - mondta a két évre leigazolt Fisichella. Sutil szerint a csapatnak jót tett a vérfrissítés: „Sok dolog változott tavaly óta, csapatunk jobb és professzionálisabb együttes lett. Bízom benne, hogy előrelépést hoz számunkra az idei év.”

A téli időszakban szóba került, hogy egy indiai pilótát - Narain Karthikeyant és Karun Chandokot hozták hírbe az együttesel - szerződöttnek, de mint az a bemutatón elhangzott: a csapatvezetés szerint jelen pillanatban nincs olyan szinten álló indiai pilóta, aki megfelelt volna az elvárásoknak. Azoknak az elvárásoknak, amelyek igen magasak, a Force India ugyanis két éven belül dobogóra is eséllyel pályázó különítménnyé akar válni.

A téli időszakban szóba került, hogy egy indiai pilótát - Narain Karthikeyant és Karun Chandokot hozták hírbe az együttesel - szerződöttnek, de mint az a bemutatón elhangzott: a csapatvezetés szerint jelen pillanatban nincs olyan szinten álló indiai pilóta, aki megfelelt volna az elvárásoknak. Azoknak az elvárásoknak, amelyek igen magasak, a Force India ugyanis két éven belül dobogóra is eséllyel pályázó különítménnyé akar válni.

A téli időszakban szóba került, hogy egy indiai pilótát - Narain Karthikeyant és Karun Chandokot hozták hírbe az együttesel - szerződöttnek, de mint az a bemutatón elhangzott: a csapatvezetés szerint jelen pillanatban nincs olyan szinten álló indiai pilóta, aki megfelelt volna az elvárásoknak. Azoknak az elvárásoknak, amelyek igen magasak, a Force India ugyanis két éven belül dobogóra is eséllyel pályázó különítménnyé akar válni.





A tavalyi év meghozta Mallya étvágyát, aki ennek hatására magasabb sebességi fokozatba kapcsolt: elévülhetetlen érdemeket szerzett a 2010-ben debütáló Indiai Nagydíj rendezési jogainak megszerzésében és Molékkal összeállva körülbelül 90 millió euróért megvette a likviditási gondokkal küszködő

Az FI sikeres üzlet volt számára jónéhány éven keresztül. Williams is sok pénzt csinált a csapatból, így határozottan elutasítom azt a feltételezést, hogy a Formula-1 nem több egy mérgező drága hobbinál." Mallyát közvetlen munkatársai szervező-típusú nagyfőnöknek tartják, aki tető alá hozza az

THE MALLYA COLLECTION

Hiába van légitársasága, saját FI-es istállója és az East Bengal FC formájában profi labdarúgócsapata is, Mallya legféltettebb kincse egy körülbelül 250 masinából álló luxusautó-kollekció. A számos nivós díjat elnyerő flottában fellelhető néhány ritkaságszámba menő Ferrari, McLaren, Jaguar, Porsche és Shelby is. A pénzember szeme fénye az az Ensign N177 MN08-as, amelynek volánja mögött Patrick Tambay háromszor is pontot szerzett az 1977-es szezonban. Újabb korában Mallya néhány bemutatón ki is próbálta a veterán FI-est.

INDIAI NAGYDÍJ

Az Indiai Nagydíj ötlete számos alkalommal felmerült az utóbbi években, de a legutóbbi próbálkozást leszámítva mindannyiszor kudarcba fulladt. A dolgok jelenlegi állása szerint a viadalt első ízben 2010-ben rendezik meg, a Delhitől körülbelül 50 kilométerre, nyugatra található Greater Noidában. A pályát Herman Tilke tervezi, míg a kivitelezésről a JP Associates nevű cég gondoskodik.



Az indiai belföldi utakat bonyolító Kingfisher légitársaság, amely fő sörmárkájáról kapta a nevét. Az elsők között rendelt az Airbus A380-as monstrumaiból

Spyktert. Saját bevallása szerint már évekkel korábban fontolgatta az FI-es istállósárlást, de csak most, az indiai gazdasági bumm idején és az ország első nagydíjának közeledtével látta elérkezettnek az időt a beruházásra. Bár a Jordan-utód legutóbbi tulajdonosainak példája alapján azt is hihetnénk, hogy egy újabb milliárdos érkezett, aki az együttest játékszernek tekinti majd, Mallya a BusinessFI című lapnak nemrég kijelentette: „Nem hiszem, hogy Eddie Jordan minden évben a saját pénztárcájából tartotta fenn a csapatot.

üzletet, a többit pedig jól megfizetett topmenedzsereire bízta. Unatkozni természetesen így sincs ideje a háromgyermekes, ám a kaliforniai Sausalitóban található családi főhadiszálláson csak ritkán felbukkanó pénzembernek: „Keményen dolgozom a hét minden órájában. Soha nem nézem az órát, ami bosszantja is a velem dolgozó embereket. Nem számít, hogy hétvége van vagy szabadság, végzem a dolgomat. Teszem mindezt azért, mert élvezetesnek és kifizetődőnek tartom azt, amit csinálok.”

KÉTKERÉKEN

Bár az F1-es versenyzők állítólag legszívesebben mindig a versenyautójukban ülnének, erre még nekik sincs lehetőségük. Legtöbbjük így különböző sportkocsikba pattan, néhányuk azonban más járművekre szavaz. Legyen szó motorról, bicikliről vagy rollerről, jó kikapcsolódás a kétkerekűekkel közlekedni...



SCHUMACHER

NYOMDOKAIN

Sebastian Vettel sikeres 2008-ra számít

Sebastian Vettel szolgálatai iránt a télen a McLaren-Mercedes is érdeklődött, de a német végül a Toro Rosso kötelékében maradt. Az ifjú tehetség reméli, hogy a faenzaiaknál is teremhet számára babér.

MS

Getty Images



Érdekes hír látott napvilágot röviddel a téli tesztidőszak vége előtt: a német szaksajtó jobban értesült fele bennfentes forrásokra hivatkozva arról számolt be, hogy Sebastian Vettel kis híján a McLaren-Mercedes együttesénél kötött ki. A Lewis Hamilton csapattársát, Fernando Alonso utódját kereső

heppenheimi születésű reménység már tavaly is nyomatékosította, hogy a nem túl távoli jövőben komolyan kell számolni vele. A Vettel-sztori 1995 magasságában kezdődött, amikor a fiatalember elkezdett versenyszerűen gokartozni, s hegyre-halomra gyűjtötte a különféle hazai és nemzetközi trófeákat.



A nagy példaképpel és mentorral, Michael Schumacherrel megnyerték a legutóbbi Bajnokok Tornáját

együttes először a williamses Nico Rosbergre vetette ki a hálóját, majd miután a makacsul ellenálló Sir Frank Williams megakadályozta az átigazolást, a brit-német csapat Sebastian Vettelt vette célkeresztbe.

A történet vége ismert: Ron Dennisék Heikki Kovalaint szerződtették, a Vettel iránti McLaren-érdeklődésen viszont érdemes elgondolkodni. Ha egy olyan monstre gigacapat megpróbál becserkészni egy, a második X-en épphogy túllépő fiatalot, ott csakis valami rendkívüli lehet készülődésben. Persze – kis túlzással élve – Vettel esetében ezen nincs semmi meglepődnie, hiszen a

A hétszeres világbajnok Michael Schumacher már ekkor felfigyelt a tehetséges kissrácra: a pályája csúcsán lévő német klasszis az egyik futamon fővédnökként díjat adott át honfitársának és a pillanatot egy fotó is megörökítette. A kép Vettel féltve őrzött kincsévé vált és Schumacher is az eszébe véste aprócska cimboráját: „Michael azt mondta nekem: 'Gerhard, van egy gyerek a gokartban, a neve Vettel. Oda kell figyelned rá!' Csodálkozva kérdeztem: 'Kicsoda?' Mire ő: 'Vettel. Pokolian gyors.' Ez jó pár évvel ezelőtt történt.” – eleveníti fel emlékeit a Toro Rosso társtulajdonosa, Gerhard Berger.





Név: Sebastian Vettel

Nemzetisége: német

Születési hely, idő: Heppenheim,

Születési idő: 1987. július 3.

Családi állapot: nőtlen

Magassága: 1,76 m

Súlya: 62 kg

Legmagasabb iskola: gimnázium,

Beszélt nyelvek: német, angol,

Lakhelye: Walchwil, Svájc,

Példaképei: Michael Schumacher,
Roger Federer

A gokartos brillírozást 2003-tól - a Red Bull hathatós támogatásával - autós sikerek váltották fel: a fiatal német 2004-ben a Formula BMW bajnoka lett, aminek köszönhetően a Williams-BMW FW27-esét is kipróbálhatta, majd az F3 Euroseries és a World Series by Renault mezőnyében bontogatta szárnyait. Az F3-ban ezüstérmes lett az azóta a DTM-ben próbálkozó Paul Di Resta mögött, míg a WSR-ben tavaly már a markában volt a cím, amikor az élet közbeszólt: míg 2006-ban csak néhányszor kapott tesztlehetőséget a BMW-től, 2007-ben már főállású tesztpilótává lépett elő a bajoroknál, sőt...

A Mario Theissen által felkínált lehetőség gyökerestől forgatta fel Vettel életét:

Indianapolisban a Montrealban nagy balesetet szenvedő Robert Kubica helyére beugorva versenyzőként is debütálhatott, ráadásul 19 évesen és 349 naposán minden idők legifjabb pontszerzőjévé avaszták, átadva a múltnak Jenson Button rekordját, aki a 2000-es Brazil Nagydíjon 20 évesen és 67 naposán szerepelt eredményesen. „Nagyon jól jött számomra ez az eredmény.” – mondja az érintett – „Sok negatív dolgot írt rólam akkortájt a sajtó, például azt, hogy lassú és tapasztalatlan vagyok. Nem foglalkoztam ezekkel, de jó volt, hogy megmutathattam mindenkinek, mire vagyok képes. Pedig előtte három hónapig nem is ültem az autóban.”

A jól sikerült indianapolisi beugrás után nem sokkal Vettel főállású versenyzővé léphetett



Az F3 2005-ös élményei között jónéhány tehetséget felfedezhetünk. Balról jobbra Sutil, Vettel, Neuhauser, Hamilton, di Grassi, Abreu, de Resta

VETTEL-GATE?

Vettel felé ívelő karrierje kapcsán a jövőben akár vita is kirombanhat a BMW és a Red Bull között. Bár tavaly nyáron csendesen megoldották a fiatal sofőr átszervezését, mindkét félnek tervei vannak a némettel. „Alig várom, hogy ismét

nálunk versenyezzon!” – mondta nemrég a BMW sportigazgatója, Mario Theissen, míg Dietrich Mateschitz Red Bull-vezér szerint Vettel „hamarosan az RBR-nél is lehetőséghez juthat.” Lehet, hogy 2008 végén kiromban a háború a heppenheimi sofőr szolgálatiért?

elő: amikor a Toro Rosso a Magyar Nagydíj előtt kirúgta Scott Speedet, Bergerben felsejlettek Schumacher szavai és a Red Bull „hazarendeltette” a BMW-től a németet, hogy Vitto Liuzzi társa legyen. Az ifjú sofőr saját bevallása szerint nem csalódott amiatt, hogy nem a bajoroknál, hanem a mezőny egyik legkisebb együttesénél jutott szerephez: „Versenyezni akartam, s amikor a Toro Rossónál adódott a lehetőség, nem gondolkodtam sokat. Örülök a választásomnak, mert itt rendszeresen versenyezhetek, és tapasztalatokat is szerezhetek. Igaz, hogy a BMW sikeresebb, ez pedig egy kis csapat, de szerintem szépen fejlődünk és pusztán időre van szükségünk.”



Mint egy nagyra nőtt suhanc, lazításképpen egy kis PSP-re is sor kerülhet a garázs mélyén

A Toróknál az is bebizonyosodott, hogy a német nem csak száraz pályán tud gyors lenni: tempója, precíz és analitikus hozzáállása mellett az erősségei közé tartozik az esőben való száguldozás is. Legjobb versenyeit ilyen körülmények között futotta: Japánban útban volt a dobogós helyezés felé, amikor a safety car mögött eltrafálta Mark Webber Red Bullját. Az ausztrál begőzölt, Vettel sírva fakadt, ám a versenybírók utólag – egy szurkolói YouTube-video szemügyre vétele után – Lewis Hamiltont tette felelősség az esetért. Az ifjú reménység egy héttel később, a szintén esős kínai futamon kitűnő idegrendszerrel tanúbizonyságot téve negyedik helyezéssel vágott vissza a kudarcért: „Japánról annyit, hogy eszem ágában sem volt tönkretenni más versenyét. Legfőbbképp nem a Markét, akinek esélye volt egy jó eredmény elérésére. Egy héttel később Kínában negyedik lettem, ami remek bosszú volt! Nem tudtuk biztosra, hogy esős vagy száraz versenyünk lesz, s kockáztattunk az üzemanyag-mennyiséggel is, de végül minden jól sült el!” – emlékszik vissza a Toro Rosso eddigi legjobb eredményének megszerzésére. 2008-ban egy igazi nagyágyú vár Vettelre a Toro-garázs túlsó felén, a négyszeres Champ

Car bajnok Sebastien Bourdais személyében. A franciának előbb akklimatizálódnia kell a száguldo cirkuszban, de Franz Tost csapatfőnök szerint a szezon európai szakaszának kezdetére felveheti az F1 ritmusát és izgalmassá teheti a házon belüli küzdelmet. Vettel a keresztnév-hasonlóságon nagyokat nevet és úgy véli, jól megérti majd magát új társával az évad során: „Roppant tapasztalt, hiszen sokáig versenyzett a Champ Carban, ahol számos titulust nyert. Azt nem tudom, hogy mennyire lesz gyors, abban viszont reménykedem, hogy elleshetek tőle ezt-azt.” Az átlagos gimis srác látszatát keltő Vettel a WSR tavalyi, hungaroringi futamán akkori csapata, a Carlin Motorsport egyik

kamionjának félhomályos sarkában fogadta a magyar sajtó képviselőit, közöttük az AFM-et is. A fiatal sofőr azóta a legelittebb géposztály egyik legígéretesebb üdvöskéjévé vált és a Toro Rosso rendkívül biztató téli teszteredményei alapján nem titkoltan abban reménykedik, hogy csillaga idén tovább emelkedhet.

„Nagy hiba lenne azt hinni, hogy az első negyedik helyezésünk után mostantól mindig, minden versenyen képesek leszünk negyedikként végezni. A többiek sem alszanak, így nyilvánvalóan keményen kell dolgoznunk. Azt hiszem, hogy eddig jó munkát végeztünk. Szükségünk van még némi időre, aztán pedig meglátjuk. Bízom benne, hogy a szezon során töretlen lesz a fejlődésünk.” – mondja az idei elvárásaival kapcsolatban Vettel. Az ifjú fenomén számára extra motivációt jelenthet a szezonra az, hogy december végén példaképe, Michael Schumacher oldalán győzelmet aratott a Wembley-ben tartott Nemzetek Kupáján. „Fantasztikus élmény volt az az este!” – emlékszik vissza a london éjszakára Vettel – „Nem is számítottam arra, hogy győzhetünk. Michael személyében csodálatos csapattársam volt, akitől megkaptam mindazt, amire szükségem volt!”

5+1

ÉRDEKESSÉG

Vettel autóversenyző család sarja, édesapja fiatalabb korában heggyversenyeken indult. A familia – az édesanya, Sebastian, két nővére és egy öccse – mindenhová elkísérték a családfőt, így „Sebi” idejekorán hozzászokott a sok utazáshoz.

A Vettel-család gyermekei közül nem csak Sebastian készült versenyzőnek, hanem 4 évvel idősebb nővére, Stephanie is. A hölgy 1993-ban és 1994-ben aktívan gokartozott, de feladta, mert túlbuzgó öccse szinte soha nem akart kiszállni a guruló sámliból.

A 2006-os Török Nagydíj két ok miatt is emlékezetes Vettel számára. Tesztpilótaként akkor vezette először versenyhétvégén a BMW-t, amivel 19 évesen és 52 naposan minden idők legifjabb, GP-hétvégén is induló sofőre lett. Ugyanakkor minden idők leggyorsabb büntetését is begyűjtötte: 9 másodperccel a box elhagyása után gyorsshajtás miatt ezer dolláros csekket küldtek neki a stewardok.

Vettelnek nincs menedzsere, mert még nem találkozott olyanval, akiben 100%-ig megbízott volna. Ehhez képest nem keres rosszul, bennfentes becslések szerint a 2007-es versenyévad során 1,5 millió eurót kasszírozott.

A WSR 2006-os, Spában tartott fordulójakor Vettel belekeveredett egy balesetbe, amely során a szanaszét repülő törmelékek olyan súlyosan megsebesítették az egyik ujját, hogy kis híján amputálni kellett. A gyors orvosi beavatkozásnak köszönhetően az ujj megmenekült, Vettel pedig csodával határos módon már egy héttel az incidens után újra rajthoz állhatott.

+

A fiatal titán a versenypályán nem is ismer félelmet, azon kívül viszont retteg az egerektől és rendkívül babonás is. „Ha az utcán átmegey előttem egy fekete macska, igyekszem úgy tovább haladni, hogy ne keressztem az útját.” – mondta nemrégiben egy interjúban.

LESBEN ÁLLVA

52

Sebastian Vettel a tavalyi USA Nagydíjon beugróként debütált az F1-ben, s bemutatkozása olyan jól sikerült, hogy a tinédzserkorú német tehetség minden idők legfiatalabb pontszerzője lett.

Schneider Andrea



Azóta további kilenc versenyen állhatott rajthoz, miután új kenyéradója, a Red Bull nagyfőnöke, Dietrich Mateschitz így jellemezte: karizmatikus, közvetlen, hatalmas tehetség és nagyszerű versenyző. Nos, a mezőny legfiatalabb pilótája örül a dicséreteknek, de ügyel arra, hogy ne szálljon a fejébe a siker. Amíg nem sikerül futamot nyernie, nem lesz teljesen elégedett.

Alig tíz futamot teljesítettél a Formula-1-ben. Van még mit tanulnod?

Még sokat kell tanulnom. Csak a pályafutásom kezdetén állok, pedig már több mint tíz éve versenyzek. Hiba lenne kijelenteni, hogy amennyiben a megfelelő autóban ülnék, sokkal többet fejlődhetnék. Jobban meg kell ismernem a csapaton belüli összjátékot, és folyamatosan alkalmazkodni kell."

Több utánpótlás szériában versenyeztél már Lewis Hamilton ellen. Mennyire jó versenyző?

Rendes srác és kiváló versenyző. A Formula-1-ben a világ legjobbjai indulnak, és ő kétség kívül közéjük tartozik.

Volt rá példa, hogy legyőzted őt...

Ez a kérdés arra megy ki, hogy azt mondjam, jobb vagyok mint ő? Nem gondolom így. Tudom, hogy megverhetem. Képes vagyok rá. Ha másképp lenne, nem autóversenyzéssel foglalkoznék. Abban az évben, amikor ő Formula-3-as bajnok lett, én az ötödik helyen végeztem. Az volt az első idényem, neki a második. Ennyi a valós összehasonlítási alapom.

Ahhoz a generációhoz tartozol, akik már egy biztonságosabb F1-ben vezethetnek. Akkor is üznéd ezt a sportot, ha tudnád, hogy a következő verseny lehet egyben az utolsó is?

Kubica kanadai bukása súlyos következményekkel is járhatott volna. Itt több ezer faktor játszik fontos szerepet. Az autósport veszélyes, ez ott van minden belépőn.

Ismered a félelem érzését az autóban?

Nem. Csak azt az érzést ismerem, amit akkor érzel, ha kicsúszol. Megpróbálsz megfogni az

autót, majd rájössz, hogy bármit is teszel kevés lesz. Innentől kezdve általában felgyorsulnak az események, és tehetetlennek érzed magad.

Az új szabályok szerint tilos a kipörgésgátló használata...

Kipörgésgátlóval is lehet hibázni. Függetlenül az elektronikus segédeszközöktől, érezni kell az autót. A Formula-1-ben elvárható, hogy mindenki boldoguljon kipörgésgátló és motorfék nélkül.

Mit vársz az idei évadtól?

Jelenleg nem vagyunk elég jók ahhoz, hogy saját erőből a pontszerző helyeken érijünk célba. Folyamatosan lesben kell állnunk, hogy ha valaki hibázik, pontokat szerezhessünk. Felőlem gyakran eshet az eső is.

Gerhard Berger azt mondta, hogy aki esőben jó, az mindig jó. Mi az esős versenyek titka?

Érzésből kell vezetni. Nincsenek konkrét irányadó pontok, amelyek segítenek a tájékozódásban. Normál pályaviszonyok mellett tudom, hogy a csúnya fánál vagy XY reklámfeliratnál kell fékezni vagy kormányozni. Esőben a megérzésekre kell hagyatkozni és finomítani: milyen a pálya, hol jobb a tapadás és hol rosszabb. Esőben több ívet is választani lehet, így kreatívnak kell lenni.

Idén a tizenötös rajtszámmal indulhatsz.

Jelentenek neked valamit a számok?

A kedvenc számom a tizenhét. A gokartban gyakran az volt rajtszámmom. De a tizenegyest, a kilencest és az ötöst is szeretem. És az egyest, de azért sokat kell dolgozni...





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 sétatávolságon belül elérhető minden, amire a mindennapi élethez szükség van, de a Budaörs melletti bevásárlóközpontok, és a MOM park is gépkocsival, tömegközlekedéssel néhány perc alatt elérhetőek. A lakók igényeire gondolva egyedülálló módon egy **wellness** szolgáltató rész is kialakításra kerül többek közt **fitneszteremmel**, **úszómedencével** és **squash** pályákkal.

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

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

www.sasadliget.hu



Fejlesztő: Finanszírozó: Értékesítő:

Vevő finanszírozás:



BG HITEL & LÍZING



487-77-44

ISTENI SZIKRA

Az F1-es autó gyújtógyertyája

Az F1-es gyújtógyertyák üzemi hőmérséklete még az olvadt láva hőmérsékletét is meghaladja, és gyakran 2500°C-os környezetben kell helytállniuk.

Papp István

Racing Line

A Formula-1-ben használt gyújtógyertya első ránézésre talán a személyautókban használt változatok másolatának is tűnhet. A száguldó cirkuszban alkalmazott gyújtógyertyáknak azonban eltérőbb feltételeknek kell megfelelni, hiszen többek között a Mercedes-Benz FO 108T névre hallgató motorok megfelelő teljesítményen történő üzemelésében is kulcsfontosságú szerepet játszanak. Az F1-es autó gyújtási rendszerének elemét képező gyújtógyertya segítségével érik el, hogy

Az MP4-22-es versenyautóban használt egyedi gyújtógyertya akár 2500°C-os hőmérsékletnek is ellenáll

A gyújtógyertya hossza 60 mm, ami hozzávetőlegesen 50%-kal rövidebb a McLaren-Mercedes által a 2000-es szezonban használt változatnál



az üzemanyag felhasználása révén mozgási energia jöjjön létre. Összesen nyolc darab található belőle a Mercedes-Benz V8-as erőforrásokban, ahol a megfelelő menetes csatlakozások segítségével rögzítik azokat a hengerfejekben. A gyújtógyertyák egyik vége a robbanótérben helyezkedik el a szelepek mentén a dugattyú felett.

„A motor percenkénti 19000-es fordulatszámának eléréséhez a gyertyáknak másodpercenként 20-szor kell begyújtaniuk.” - magyarázta Stephen Wickham, a Mercedes-Benz HighPerformanceEngine (továbbiakban HPE) vezető elektronikai szakembere. „35000 volt halad keresztül a gyújtórendszeren a gyertya villamos csatlakozó elemén és a vörösréz magon keresztül a középlektróda mentén a motortesttel fémes, és egyben elektromos kapcsolatban lévő testelektróda végéig. A két elektródát egymástól elektromosan elszigetelő anyag miatt a keletkezett szikra az elektródák közötti légréven kénytelen átugrani, hogy végül az így keletkezett ív begyújtsa a motor égésterében lévő üzemanyag-levegő keveréket. A folyamat eredményeképpen a berobbant elegy által keltett energia megindítja lefelé a dugattyút, és a hajtókar segítségével forgásba hozza a főtengelyt, ami végül előremozdítja a versenyautót.” - tette hozzá Wickham.

A technikai szabálykönyv pontosan meghatározza a gyújtógyertyákra vonatkozó fejlesztési feltételeket, de az anyagok és az egyes technológiai elemek fejlődése révén a HPE a hét évvel ezelőtti változathoz viszonyítva közel 50%-kal kisebbre és könnyebbre készíti a jelenlegi gyújtógyertyákat. Ezeket az elemeket az összeállított specifikáció alapján a csapat egyik japán beszállítója készíti el. A külső borítás szénacélból, míg a gyertya középső részén található elektróda réz és speciális nikkelötvözet felhasználásával készül el. A megfelelő kialakítású kerámiaszigetelő révén pedig a gyújtógyertya ellenálló lesz a felhasználás során keletkezett magas hőmérsékleti körülményekkel szemben. A fejlesztések alatt szorosan együtt kell működni a motor tervezésével foglalkozó szakemberekkel, hiszen mind a méretbeli,

mind pedig a műszaki paramétereket illetően igazodni kell a versenyautó erőforrásához. A gyújtógyertya tervezési fázisaiban szem előtt kell tartania a mérnököknek azt is, hogy a gyertya felhasználása során gyújtási feszültség-szivárgás ne következzen be, és az alkalmazás során jelentkező hő terheléssel szemben is tökéletesen helyt kell állni. Míg a személyautókban használt gyújtógyertyáknak hidegindítási feltételek mellett kell megfelelő tartósságot produkálni, addig a Formula-1-es motorok az indulás előtt felmelegednek közel az üzemi hőmérsékleti értékre. Ez utóbbi azt is jelenti egyben, hogy a mérnököknek olyan gyújtógyertyát kell készíteni, amely tökéletesen

illetően is tökéletes gyújtógyertya születhessen.” - tette hozzá a HPE vezető elektronikai szakembere.

A McLaren-Mercedes csapat MP4-22-es versenyautójában és a személyautókban alkalmazott gyújtógyertyák közötti alapvető különbséget a méret és a mechanikai szilárdság jelenti. A Formula-1-es erőforrásokban ugyanis ezeknek a gyertyáknak igen nagy vibrációt, és a gyújtás során jelentkező, nagyságrendileg 100 bar (1470psi) nyomást károsodás nélkül kell elviselni. Mindezek mellett a kétféle területen alkalmazott gyújtógyertyák élettartama is más. Míg a személyautókban használt változatokat 100



ellenáll a maximális égési hőmérsékletnek. Nem megfelelő hőmérsékleti tartományra történő tervezés következtében ugyanis a gyújtógyertya könnyedén túlmelegedhet, ami rossz gyújtási jellemzőket és végül a motor jelentős mértékű károsodását eredményezheti.

„A gyújtógyertya középső szekciójának és az elektróda közötti rész mechanikai kialakításának módja rendkívül kritikus a megfelelő ívképződés miatt.” - magyarázta Stephen Wickham. „Ez határozza meg ugyanis a gyújtógyertya által keltett ív irányát és nagyságát. A fejlesztéseink során kellő alapossággal kell eljárunk még a kisebb módosítások esetében is, hogy végül a teljesítményét és műszaki paramétereit

000 km megtétele után kell cserélni, az MP4-22-es konstrukcióban minden egyes verseny után, vagyis 300-500 km-t követően kell újra váltani.

„Az F1-ben használt gyújtógyertya tehát a versenyautó motorjához és minden egyes alkotóeleméhez hasonlóan úgy van megtervezve, hogy a maximális teljesítményt egy-két futam alatt biztosítsa. A gyertya legkisebb mértékű szennyeződése is befolyásolja a köridőket, ami egyben jelentős teljesítményvesztéshez is vezethet. A versenyek alatt uralkodó helyzet tehát olyan, mintha bent lennénk az oroszán barlangjában, vagyis semmiképpen sem szabad esélyt adni a hibázásra.” - magyarázta a McLaren elektronikai szakértője, Stephen Wickham.

Adatok

Hossz:	60 mm
Átmérő:	8,5 mm (az elektróda végénél)
Súly:	26 g
Anyagok:	szénacél, nikkelötvözet, vörösréz, kerámiaszigetelő

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

AZ IDŐÚTAZÓ NAGYKÖVET

Jackie Stewart 40 éve a Rolex arca

A mai világban kevés házasság tart négy évtizeden át, az pedig elsősre hallásra pláne elképzelhetetlennek tűnik, hogy egy férfi életében kettő ilyen is legyen.

Tóth Csaba

Getty Images



„Megmondom őszintén, évek óta el sem olvasom a szerződést, egyszerűen csak aláírom. Mindketten tudjuk, hogy mit várunk a másiktól, a szavuk nekem többet ér. Nincsen semmilyen konkrét kötelezettségem, néha-néha felhívnak, és megkérdezik volna-e kedvem elmenni ide vagy oda, és részt venni ezen vagy azon a rendezvényen. Ha tudok, elmegyek, ha nem, megértik.” - mesél a negyedik évtizede datálódó üzleti kapcsolat részleteiről Stewart, aki a nemzetközi sportlövészet nagykövete is egyben. A 103 éves cég profiljába egyébként remekül

A háromszoros világbajnok Jackie Stewart szerencsés ember, hiszen idén egyrészt már negyvenhatodik évében jár a házassága, másfelől a 40. évfordulóját írja annak, hogy a Rolex utazó nagykövete lett. Az 1905-ben alapított, évi több milliárd dollár bevételt termelő svájci vállalat sosem akart a fiatalos lendülettel hódítani, a prémium-karórák piacvezető gyártójának ezért is tökéletes partner a 2001-ben lovaggá ütött Stewart. Kettejük kapcsolata nem hétköznapi módon kezdődött, hiszen a skót legenda minden idők egyik leglátványosabb és legvitatottabb Indianapolis 500-as futama után vette első Rolexét Texasban, 1966-ban. Miközben Graham Hill és Jim Clark csapata azon vitakozott, ki nyerte a versenyt, a sokáig vezető, de végül hatodikként célba érő Stewart már nyeregyét költötte, méghozzá egy helyi óraszaküzletben. Rolexet vett, amire már régóta vágyott. Csak később derült ki, hogy ezt milyen jól tette, hiszen két évvel később az akkori vezérigazgató, Andre Heiniger felkérte a későbbi háromszoros világlétsőt, legyen a ma már napi 2000 karórát gyártó genfi cég reklámarca. Természetesen az akkori szokásokat és a cég visszafogottságát is figyelembe véve nem szabad nagy marketing-őrületre gondolnunk, az együttműködés keretében mindössze pár fénykép felhasználásáról volt szó. Stewart ezért újabb 10 000 dollárt tehetett zsebre, ami



A svájciak nem csak személyeket, sporteseményeket is támogatnak: a talán leghíresebb wimbledoni tenisztorna mellett a Rolex az autóversenyzés világában is jelen van: a cég a Le Mans 24 órás hivatalos időmérője, egyben a Daytona 24 órás főszponzora

aprópénznek tűnik mai, évi negyedmillió dolláros óragyári fizetéséhez képest. Ezért a summáért cserébe a 35 éve visszavonult pilótának mindössze néhány rendezvényen kell népszerűsítene a Rolexet, többek között áruház-megnyitók, golfturnák és a legkülönfélébb társadalmi eseményeken tűnik fel jellegzetes skót viseletében. Saját elmondása szerint ez az egyik legbarátságos és legközvetlenebb támogatói viszony, amit valaha ápol. A skót pilótát még viszonylag ismeretlen korában „leigazoló” Rolex-igazgató és Sir Stewart között mindig is családias volt a viszony, amit Heiniger halála után örökebe lépő fia is tovább ápol 69 éves partnerével.

illeszkedő legendás versenyzőt a közeljövőben sem szeretné leváltani. A világ egyik leggyakrabban hamisított márkája egyelőre csak abban biztos, kiket nem kíván alkalmazni, és ezen a listán Michael Schumacher és Kimi Räikkönen neve is ott van, akik másik céget reklámoznak, többek között ezért versenyeznek karórában, amit Stewart biztonsági okokból teljes mértékben elítél. Az őszülő Repülő Skót tudja, miről beszél, hiszen valószínűleg szörnyű következménye lett volna, ha 1966-ban a kezén lett volna frissen vásárolt Rolex Spában, amikor 250 km/h-val egy telefonpóznának repült BRM versenyautójával...



TURBÓ KORSZAK

1000 lóerő felett

Idén 20 éve, hogy véget ért a Formula-1 történetének egyik legszínesebb és legizgalmasabb érája, a turbókorszak. Ez az 1980-as éveket jellemző fogalom adja vissza leginkább azt a kíméletlen hajszát, amely a mérnöki tudomány addig nem látott szintjére, a bűvös 1000 lóerő fölé emelte az F1-es motorok teljesítményét.

S-Impress

Getty, Hoch2wei



Az 1980-as években számos technikai újítás tört utat magának a Formula-1-ben. John Barnard megalkotta az első szénszálaz karosszériájú McLarent, amely az addig használt fémek súlyának töredékéből, azokénál háromszor nagyobb törésbiztonságot garantált. A TAG Porsche korábban nem látott fogyasztási hatékonyságot ért el a számítógép által vezérelt gyújtásrendszerrel. 1987-ben a Lotus, majd a Williams is előállt a saját, komputer-vezérlésű aktív kerékelfüggesztésével. A korszak legnagyobb újítását azonban az 1977-es első megjelenése óta egyre tökéletesedő

Nagydíjra, amelyen a két Renault RS10 Turbo pilótája, Jean-Pierre Jabouille és René Arnoux indulhatott az első rajtsorból. Jabouille megnyerte a versenyt, Arnoux pedig - látványos csata után Villeneuve Ferrarijával - harmadikként ért célba. Miután a Renault-k csúcsebbsége a dijoni pálya célegyenesében meghaladta a 320 km/órát, a Cosworth-ök pedig a 300-at sem érték el, az ellenfelek számára is világossá vált, hogy a jövő a turbómotoroké. Elsőként a hagyományosan "motorközpontú" Ferrari reagált a franciák kihívására. Miután az előző évi világbajnok konstrukció



A Renault-nál nem adták fel a harcot, a csapat sokáig kínlódott, mire pontot tudtak szerezni.

turbómotor jelentette, amelynek elterjedése forradalmasította a száguldó cirkuszt. Soha annyi nagynevű motorgyártó nem érezte fontosnak, hogy saját fejlesztésű erőforrással tegye le névjegyét a száguldó cirkuszban, mint az 1988 végén lezárult turbókorszakban.

A vállalkozó szellemű motorgyártók sorát a Renault nyitotta meg, amely egy akkor már tizennégy éve érvényben lévő kiskaput megnyitva, 1977. nyarán, Silverstone-ban bemutatta turbómotoros versenyautóját. A robusztus kocsit és a másfél literes, V6-os motorblokkhoz csatlakozó, ormótlan Garrett feltöltő eleinte sok nevétség tárgyát képezte a szinte kizárólag hagyományos meghajtású Cosworth-okat alkalmazó konkurencia körében. A Renault-nál azonban nem adták fel a harcot. Az F1-es csapat még sokáig kínlódott, mire pontot tudtak szerezni, de amikor Didier Pironi és Jean-Pierre Jaussaud egy Alpine Renault Turbóval megnyerte a Le Mans-i 24 órás versenyt (1978), a franciák már tudták: markukban a nyerő fegyver! Különösen alaposan készült fel a csapat a következő évi Francia

továbbfejlesztett változata, a 312 T5 1980-ban mindössze nyolc pontra volt képes, Mauro Forghieri vezető mérnök csapata minden energiáját az új, 1,5 literes, V6-os turbómotor kifejlesztésére fordította. A természetes Garrett helyett két kisebb, de nem kevésbé hatékony KKK turbótöltőt kötöttek a motorblokkra. Ennek köszönhetően a Ferrari 126CK-ba 1981-től beépített turbómotor 560 lóerős teljesítményre volt képes, hússzal többre, mint az úttörő Renault. Amíg azonban a franciák már korábban - saját kárukra - megtanulták, hogy egy jó sasszé nélkül nem sokat ér az erős motor, a Ferrarinak még át kellett küzdenie magát ezen az akadályon. Gilles Villeneuve szerzett ugyan két szenzációs győzelmet 1981-ben, a turbómotor még hatékonyabb alkalmazása megkövetelte az aerodinamikai fejlesztéseket is. A Renault Turbók eközben - Alain Prost és Arnoux irányításával - egyre-másra szereztek az edzéselsőségeket, leggyorsabb köröket, megbízhatatlanságuk miatt azonban csak 1982-ben tudtak igazán sikra szállni a világbajnoki címért.

VISSZATEKINTŐ

Csöke Péter

59

35 éve szerezte élete egyetlen edzéselsőségét az 1967-es év bajnoka, Denny Hulme. A McLaren-Ford versenyzője az 1973. március 3-án megrendezett XIX. Dél-Afrikai Nagydíjat azonban csak az 5. helyen tudta befejezni, mivel egy baleset törmelékei miatt defektet kapott. A győzelmet Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) szerezte meg, a dobogón mellette még Peter Revson (McLaren-Ford) és Emerson Fittipaldi (Lotus-Ford) örülhetett.

1978. március 3-án született Nicolas Kiesa, az 1999-es év Formula-Ford bajnoka. A dán fiatalember 2003-ban a Minardi pilótájaként vett részt 5 futamon, amelyek mindegyikét sikerült befejeznie. 2005-ben a Jordan csapat szerződtette harmadik számú versenyzőként, ám nem sikerült megvetnie lábát az F1-ben.

1978. március 4-én a 11. helyről indulva nyerte meg Ronnie Peterson (Lotus-Cosworth) a Formula 1 történetének 300. versenyét, a Dél-Afrikai Nagydíjat. A számos előzessel és technikai hibával tarkított viadalon a második helyezett Patrick Depailler (Tyrrell-Cosworth) lett, míg a harmadik helyen John Watson (Brabham-Alf Romeo) ért célba.

Március 11-én ünnepli 55. születésnapját az ír Derek Daly, aki hogy kedvtelését, az autóversenyzést finanszírozni tudja, Ausztráliába ment egy vasércbányába dolgozni. Miután visszatért a brit bajnokságban szerepelt, majd 1978-tól az F1-ben is kipróbálhatta magát. 1982-ig összesen 49 versenyen indult el és 15 pontot gyűjtött. 1983-ban a tengerentúlon folytatta karrierjét, majd letelepedése után az egyik sportcsatorna szakkomentátora lett.



2003. március 18-án 92 éves korában meghalt Karl Kling. A németek egykori kedvence a második világháborút követően lett a Mercedes-Benz csapatának tagja és ért el számos sikert 1955-ig, az Ezüst Nyílak Formula-1-től való visszavonulásáig. Később Alfred Neubauer, a legendás csapatfőnök utóda lett, de továbbra is részt vett autóversenyeken, 1961-ben például megnyerte az Algír-Cape Town Afrika Ralit.

Március 26-án lenne 50 éves Elio de Angelis. Az olasz versenyző tehetségét bizonyítja, hogy 19 évesen megnyerte az olasz F3-as bajnokságot, 1979-ben pedig már az F1 versenyen indult a Shadow csapattal, később pedig a Lotuszhoz igazolt. 1982-ben az Osztrák Nagydíjon mindössze 0,05 mp-es előnnyel megszerezte élete első futamgyőzelmét. 1986-ban Paul Ricardon a Brabham csapattal végzett teszt során egy technikai hiba miatt súlyos balesetet szenvedett és a kórházba szállítást követően meghalt.

1933. március 25-én rendezték az első autóversenyt az angliai Donington Parkban.

Ekkorra már a BMW, valamint Brian Hart angliai kisüzeme is beszállt a turbóiparba. A bajorok ragaszkodtak hozzá, hogy a motor minél jobban hasonlítson a BMW utcai autókban használtakhoz. Vezető motorfejlesztőjük, Paul Rosche ezért az amerikai IMSA-sorozatban szereplő sportkocsikban már kipróbált motorblokkokat alakított át az F1 követelményeinek

megfelelően. A Renault-tól és a Ferraritól eltérően soros, négyhengeres erőforrás első bevetésére az 1982-es Dél-afrikai GP-n került sor, és Nelson Piquet rögtön az első rajtsorba állította a Brabham-BMW-t. A következő három versenyt azonban kihagyták a bajorok, hogy tökéletesítsenek a hajtóművön. A nehéz kezdetet még abban az évben sikerrel feleltették: a gyors Österreichringen a két

Legsikeresebb turbómotorok

	GP-résztétel	Futam- győzelmek	Pole pozíciók	Leggyorsabb körök	Világbajnoki címek (egyéni+gyártó)
HONDA RA V6	87 (1983-88)	40	35	32	5
TAG Porsche V6	68 (1983-87)	25	7	18	5
Ferrari V6	125 (1980-88)	15	18	18	2
Renault RS V6	140 (1977-86)	15	50	23	0
BMW M S4	89 (1982-87)	9	15	14	1
Hart T S4	60 (1981-86)	0	2	0	0
Alfa Romeo V8	63 (1982-85)	0	1	0	0
Zakspeed V6	52 (1985-88)	0	0	0	0
Motori Moderni V8	44 (1985-87)	0	0	0	0
Ford V6	23 (1985-86)	0	0	0	0

V6= V elrendezésű, hathengeres; S4= soros, négyhengeres

A turbókorszak világbajnokai

1982	Keke Rosberg (Williams-Cosworth*)	Ferrari Turbo
1983	Nelson Piquet (Brabham-BMW)	Ferrari Turbo
1984	Niki Lauda (McLaren-TAG Porsche)	McLaren-TAG Porsche
1985	Alain Prost (McLaren-TAG Porsche)	McLaren-TAG Porsche
1986	Alain Prost (McLaren-TAG Porsche)	Williams-Honda
1987	Nelson Piquet (Williams-Honda)	Williams-Honda
1988	Ayrton Senna (McLaren-Honda)	McLaren-Honda

* Nem turbómotorral



Brabham-BMW rajtolhatott az első rajtsorból. A versenyen azonban a BMW-k - ahogyan a többi turbós autó - sorra elhullottak, ami egyébként jellemezte az egész idényt. A vb-címet Keke Rosberg nyerte egy "lassú", de megbízható Williamsszel, de ekkor már mindenki tudta, hogy ezentúl csak turbómotorral lehet majd nyerni. Az 1983-as évadban a világbajnoki címért a három nagy gyártó, a Renault (Alain Prost), a Brabham-BMW (Nelson Piquet), valamint a Ferrari (Arnoux és Tambay) versengett. Az utolsó futam előtt még Prost és a sárga-fekete kocsi tűnt biztos befutónak, ám amikor Prost mindenki elképedésére a turbó hibája miatt állva maradt, a vezető Piquet visszavett a tempóból. A futamgyőzelmet átengedte csapattársának, Patresének, ő pedig a harmadik helyet is az első turbós világbajnok lett. A BMW F1-es vb-t tudott nyerni az utcai autókól származó motorblokkal, de a Renault-soknak talán még jobban fájt, hogy a Ferrari első szénszál-karosszériás modellje, a 126 C3 elhalásztta előlük a konstruktóri elsőséget. Már 1983 végén bemutatkozott két újabb trónkövetelő, a Honda és a TAG Porsche Turbo. Ron Dennis, a McLaren új főnöke hiába számíthatott a legendás Niki Lauda szolgálataira, csapata egyre inkább érezte a turbómotor hiányát. Dennis addig nyüstölte milliomos barátját, Mansour Ojjeht, amíg rávette, hogy egyik cégén, a TAG-csoporton keresztül finanszírozza egy V6-os turbómotor kifejlesztésének költségeit. Az erőforrás elkészítését - szintén hosszas rábeszélés után -

a Porsche vállalta magára, akinek Lauda neve jelentette a garanciát a sikerre. Dennis nagyszerű üzleti érzéssel lecsapott a Renault-tól elbocsátott Prostra, 1984-re összehozta a sportág addigi legideálisabb pilótapárosát. Lauda és Prost kezei közt tarolt a McLaren-TAG Porsche: az idény 16 futamából tizenkettőt a piros-fehér autók nyertek, így toronymagasan nyerték a gyártók tróféáját, amelyet 1985-ben, a Ferrari ellenében is megvédték. A Honda eleinte a japán hűség jegyében ragaszkodott a Spirit csapathoz, amellyel korábban megnyerte az F2 bajnokságot. 1984-től azonban már a Williams istállót látta el az akkoriban új mikrochip-technológiának köszönhetően egyre erősebb V6-osokkal, és az eredmények sem maradtak el. A Williams-Honda egység 1986-ra érett be igazán, amikor Nigel Mansell és Nelson Piquet irányításával megverték a McLarent és a Lotust, amely a gyári csapatát akkorra már felszámolt Renault turbóit használta. Ez volt az egyetlen évad a Formula-1 történetében, amikor mind a tizenhárom résztvevő csapat turbómotort használt. Ekkoriban teljesen normálisnak számított, hogy a nagyobb csapatok speciális edzőmotorokat használtak, amelyeknek tudása a turbónyomás-szabályozó gomb feltekerése után elérte az 1300-1400 lóerőt (!), de a versenyváltozatuk is simán képes volt 900-1000 lóerős teljesítmény leadására. Az FIA az elszabadult teljesítmény kordában tartása érdekében, a futam közbeni tankolás betiltása mellett folyamatosan csökkentette a versenyeken felhasználható üzemanyag

mennyiségét (220-ról előbb 195, majd 150 literre). Emellett 1987-től kötelezővé tette a turbónyomás-szabályozó szelepet, amely 2,5 baros nyomásnál letiltotta a motorelektronikát. A Williams-Honda Turbo azonban mindezek ellenére 1987-ben is verhetetlennek bizonyult. Piquet és Mansell az előző évhez hasonlóan kilenc futamot nyert meg a 16-ból, így a gárda magabiztosan söpörte be mindkét vb-címet. Ezért is lepett meg sokakat a Honda döntése: az év végével elpártolt addigi sikerei kovácsától, és 1988-ra a Prost-Senna álomcsapattal kecsegtető McLaren mellé szegődött. Ez az esztendő jelentette a turbómotor hatyúdálát. Az FIA 2,0 barra csökkentette a maximális turbónyomást, de a Honda fejlett elektronikája, illetve a motorban felhasznált kerámia alkatrészek így is gondoskodtak arról, hogy a McLaren Mp 4/4 teljesítménye elérje a 800 lóerőt, ezáltal egy hján az összes versenyt megnyerjék. Az egyetlen kivétel a monzai Olasz Nagydíj volt, amikor a Ferrari Turbo utolsó (kettős) diadalát aratta, Gerhard Berger és Michele Alboreto révén, egy hónappal a csapatalapító Enzo Ferrari halála után. Bár a mérnökök, a rajongók és a versenyzők nagy része imádta, a turbómotor túlságosan költséges és sok veszélyt magában rejtő vállalkozásnak bizonyult. Ezért a nemzetközi szövetség 1987 végén úgy döntött, hogy számúzi a feltöltéses erőforrásokat a szárguldó cirkusból. 1988. november 13-án, az Ausztrál Nagydíj leintésével végleg lezárult a sportág egyik legszínesebb, legizgalmasabb, de legdrágább korszaka.



BESZÓLÁSOK ÉS VITÁK

A MotoGP rajtja előtt még sok a nyitott kérdés

Valentino Rossi hétszer volt, de két éve nem nyer. Mi a gond vele? Vagy a motorjával, netán a gumijával van baj? Idén is verhetetlen lesz Casey Stoner? Esetleg Dani Pedrosa? Vagy Nicky Hayden támad föl? Esélylatolgatás néhány nappal a vb-rajt előtt.

Joó Gábor

Getty Images



Hét világbajnokságot nyert 1997 és 2005 között Valentino Rossi, kilencből mindössze két szezont akadt, amikor nem lett első valamelyik kategóriában. Az utóbbi két évben viszont egyszer sem végzett az élen, amire az ő esetében mondhatjuk: válságban van. 2006-ban a bizonytalankodó Yamaha, a többször

versenyképtelen Michelin gumi és az utolsó futamon elkövetett saját hibája ütötte el a címtől, tavaly viszont esélye sem volt. Az új, 800 köbcentis Yamaha több pályán bizonyult használhatatlannak, a Michelin majd mindegyiken. Bár 2007-ben a Ducati följárlotta neki, nem

váltott, helyette az olaszok Casey Stonert szerződtették. A 21 éves ausztrál váratlanul lemosott mindenkit, és Rossi-stílusban, 10 futamgyőzelemmel szerezte meg a vb-címet. Nemcsak szupergyors gépe és fenomenális tehetsége segítette, hanem a remek Bridgestone abroncsok is.

Idén Rossi is lépett, Bridgestone-ra váltott, ám könnyen előfordulhat, hogy ez sem lesz elég uralma visszaszerzéséhez. Legalábbis ha a teszteredményekre nézünk, nem az jut eszünkbe, hogy idén helyreáll a rend, és minden idők talán legjobb motorosa oda kerül, ahol 10 éven át megkérdőjelezhetetlen volt a helye. Azaz a csúcsra.

Rossi mindössze egyik kedvenc pályáján, Malajziában futotta a legjobb időket, de ott sem a gyakorlás minden napján. Ausztráliában Stoner simán elverte, csakúgy, mint a spanyolországi Jerezben. Igaz, utóbbi pályán esett; szárazon a 2006-os bajnok Nicky Hayden volt a legjobb.

Az előjelek tehát vegyesek. Stoner és a Ducati-stáb minden interjúban állítja, gyorsultak a télen, második közös évük az elsőnél is sikeresebb lesz. A Honda kevesebbet beszél, és ugyanennyit mutat: a tavalyi két futamgyőzelem édeskevése a világ legnagyobb motorgyártójának, az pedig egyenesen ciki, hogy egy kis olasz falu családi vállalkozása nemhogy legyőzi, de eltünteti a pályákról. És az is fájhat, hogy tavaly a helyi rivális Yamaha szenvedve is kétszer annyi nagydíjat nyert, mint ők. Múlt év végén Pedrosa villant Valenciában, a tesztidényt jól kezdte, de aztán eltörte a kezét. A hét végén egy napra, a hivatalos gyakorlásra visszatért, de semmi értelme nem volt

gipszelten motorra ülnie. Az új Hondát Hayden fejlesztí, a jelek szerint eredményesen, de hiába világbajnok ő, csak akkor tudja legyőzni Rossit, Stonert meg végképp, ha a gépe kilométerekkel gyorsabb lesz a riválisokénál. Erre a Ducatit elnézve kicsi az esély.



Sok vidám fiatal. Mintha egy jó bulira, és nem a világ legrangosabb motorverseny sorozatára készülne a 18 pilóta

Az amerikai kellően visszafogott, csakúgy, mint Rossi. Óvatosan optimista.

„Élvezem a ritmust, élvezem a motorozást, várom a rajtot. Van még min dolgoznunk, a Bridgestone-t nem ismerjük eléggé, egyelőre. Gyors vagyok az edző- és a futamgumikkal is, ami biztató, de Jerezben előbbiből nem tudtam kihozni a maximumot” - nyilatkozta a gumihelyzetről az autosport.com-nak. Kétségtelen, vb-visszanyerési esélye harmadrészen az abroncsoktól függ, harmadrészen meg a Yamahától. Tavaly egyszerűen lassú volt, de még annál is bosszantóbb, hogy a „japán motor sosem robban le” közmondás ellenére háromszor is cserbenhagyta őt a gép.

„Boldog vagyok a Yamaha munkájával, a motor könnyebben vezethető, mint az előző idényben, jobb az egyensúlya, és úgy néz ki, gyorsult is. Nagyjából a mezőny elején voltam sebességben, úgy érzem, végre jól dolgoztunk, a szezonnyitóiig további fejlődésre számítok” - elemezte az Italia 1 tévécsatornának.

Az utolsó 33,3 százalékot maga Valentino Rossi adja. Húszmillió eurós adótarozását befizette, honfitársai már nem tarthatják csalónak, a balhé elült, fejben újra rendben van. Az utóbbi két évben felvetődött, veszített gyorsaságából, ám ez nehezen hihető. Az olasz ugyanolyan gyors, mint három vagy négy



2008 MotoGP World Championship



szezonnal ezelőtt, de a motorokat már jóval könnyebb vezetni, mint akkoriban. Ráadásul felnőtt - na jó, 22 évesen nem nőtt föl, de beérett - a Stoner-Pedrosa generáció. Amikor 2002-ben kettőről négy ütemre váltott a királykategória, a gépek kezesebbé váltak, még akkor is, ha erősebbek lettek. A 29 éves zsenihez közelebb kerülhettek a riválisok. Tavaly, amikor 1000-ról 800 köbcentire csökkent a hengerűrtartalom, nagyjából 30 lőerőt esett a teljesítmény, ami megint csak egyszerűbbé tette az erőgépek megülését. Rossi előnyéből veszített, de nem kétséges, ha a Yamaha és a Michelin hozta volna magát, ő hozta volna a szezon. A kérdés az, hogy Valentino 33,3 százaléka tudja-e kompenzálni azt a 33,3 százalékot, amiben a Ducati és a Honda jobb lesz. Mert nagyon valószínű, hogy jobb lesz. A klasszis pilóta persze annak is örül, hogy nem 66,6 százalékot kell kiegyenlítenie, mint 2007-ben, amikor a Bridgestone simán verte a Michelin, nemcsak a Ducati a Yamahát. Egy tehát biztos: ha a végén Rossin múlik, 2008-ban újra vb-címet ünnepelhet.

Főleg, ha Pedrosa belső ellentétet gerjeszt a Hondánál. A tesztek végén ugyanis a spanyol csapattársát, Nicky Haydent szólta le, képtelen fejleszteni az új motort. „Sietnem kell, hogy felgyógyuljak, mert Nicky a múltban bizonyította, hogy a fejlesztés nem az erőssége.” – nyilatkozta a háromszoros világbajnok. Hayden válaszolt, elmondta, felnevetett, amikor az újságokban kollégája szavait olvasta, nem érdekli, ki mit mond róla, ő jól tudja, tette a dolgát, amíg a másik hondás lábadozott. Az amerikaiat mémnökei is megvédték, így Pedrosa ha nem is sok, de egy-két rosszpontot szerzett magának.

A MotoGP-ben nem divat egymás pocskondiázása, de úgy tűnik, ebben az évben a hangulat közelít majd a Forma-1-éhez, ugyanis bő másfél héttel az idénynyitó előtt Stoner Rossira akadt ki.

„Egy éve Valentino gratulált nekem, folyamatosan dicsért. Az év végére viszont már nem is beszélünk, szinte hozzám sem szólt. Szerintem nem tudta megemésztetni, hogy elvettem a vb-címét, ezért nem állt szóba velem” – árulta el a brit The Times-nak a világbajnokság címvédője. Stoner a japán motorgyártóknak is beszólt, amelyek azon dolgoznak, hogy a Ducati fölényét részben jelentő elektronikai segédeszközök egy részét betiltassák, és új szabályokat vezessenek be.

„Képtelenek elviselni, hogy egy kis olasz motor nyer helyettük. Mindent megtesznek, hogy politikával hátráltassanak minket, ahelyett, hogy keményebben dolgoznának az előre lépésért.” A szezon mindig, ám ezek után különösen izgalmasnak ígérkezik.



TALMÁCSI

ÉS AZ ÚJ APRILIA

Készül világbajnoki címe megvédésére Talmácsi Gábor, aki Jerezben gyakorolt február végén a többi 125-ös menővel együtt. Az új Aprilia viszont a számokat tekintve nem szerepelt jól, Talma mindössze a hetedik és a kilencedik időre volt képes a tréningeken, egy szűk másodperccel lemaradt a leggyorsabb Bradley Smith mögött.

hivatalosan is bemutatkozott a Team Aspar két 125-ös pilótájával, Sergio Gadeával és persze Talmácsi Gáborral. Mivel Talma nem váltott géposztályt, az istálló először viselhet az 1-es rajtszámot, amit a világbajnok magyar kétkerekűjére ragaszthatnak föl.



Azon vagyunk,
hogy ütőképes
gépet hozunk
össze a
szezonnyitóra

A magyar versenyző viszont nem volt csalódott, elmondta, a lényeg néhány beállítás megtalálása volt, nem az időkre mentek. „A futamon akarunk az élen lenni, rengeteg megoldást kipróbáltunk, már tudjuk, miket tartunk meg, és miket vesszünk el. Azon vagyunk, hogy ütőképes gépet hozzunk össze a szezonnyitóra” – írta honlapján Talmácsi.

Az utolsó, katarai teszt előtt Madridban



HIDEGBŐL MELEGBE

Tarolt a Ford a Skandináviában, visszavágott a Citroen Mexikóban

Az utóbbi években valahogy mindig úgy alakult, hogy kérdéssé vált a svéd futam megrendezése, de a végén még sem maradt el közülük egy sem. Így volt ez az idén is...

Répa Kata, Tóth Csaba

Getty Images



Február elején ezúttal a hó hiánya borzolta a kedélyeket, de végül csak fehér lett a táj. Az más lapra tartozik, hogy a lehullott csapadék jórészt elolvadt a nulla fok feletti hőmérsékletben, ám ennek ellenére csupán egy szakasz eltörlésével, rendben lezajlott a verseny.

Azzal, hogy nem jeges pályán kellett küzdeni, többen jutottak lehetőséghez: nem csak a skandinávok rúghattak labdába a dobogós helyekért. Loeb is nagyobb esélyhez juthatott volna, de ez alkalommal nem sikerült a körülményeket a maga javára fordítani, miután az első napon, tőle szokatlan módon, felborult. Nem is veszélyeztette többé az élen



harcolókat, mert a csapat nem tudta rendbe hozni az autót a napközbeni szervizben. Ez alatt a Fordok magabiztosan tartották magukat a dobogós helyeken, közülük is Jari-Matti Latvala volt a legfürgébb, Hirvonen pedig

A hó ismét az utolsó pillanatban érkezett meg Svédországra, és ismét a finneknek – illetve rajtuk keresztül a Fordnak – hozott szerencsét

közel egy perccel lemaradva követte 22 éves honfitársát. Bár szombaton az egyre melegedő időjárás miatt egy szakaszt törölni kellett, mivel az első körben a szöggesgumik tönkretették a pályát, a verseny probléma nélkül folytatódott tovább.





Loeb ismét rajthoz állt, de ezt a napot sem tudta befejezni, mert a motor nem bírta tovább. Az előző napon még harmadik helyen álló Hening Solberg egy defekt miatt 20 másodpercet veszített, később aztán ki is kellett állnia, mert az autó elejét megütötte. Ennek köszönhetően Gigi Galli kezébe került az esély a dobogó harmadik fokának megszerzése. Petter Solberg a negyedik helyen

autózott a gátlócsere miatt átesett Subaruval, ami menet közben túl keménynek bizonyult, de ennek ellenére az utóbbi idők legjobb eredményét tudta megszerezni. Matthew Wilson legutóbb tavaly Japánban tudta megközelíteni az elől haladókat, és most, a cseppet sem szokványos körülmények közt zajló svéd rali második napján ismét az ötödik helyet birtokolta. Ám az utolsó napon, közel a

célhoz műszaki probléma miatt kellett kiállnia, helyét a szintén meglepetést okozó Andreas Mikkelsen foglalhatta el.

A mezőny elejében ezután nem történt változás. Latvala beseperzte élete első győzelméért járó 10 pontját, míg Hirvonennek be kellett érnie a második hellyel. Galli szintén pályafutása eddigi legjobb formáját hozta a harmadik hely megszerzésével.

ÉSZAKI HÍRSZERZŐ



Jari-Matti Latvala a világbajnokság eddigi legfiatalabb futamgyőztese, Henri Toivonen után, aki 1980-ban, a RAC rallyn, 24 évesen tudott győzelmet szerezni. Latvala

édesapja sírva várta a fiát az utolsó szakasz céljában. Tavaly néhány alkalommal már bebizonyította, hogy képes jó eredményre, de saját bevallása szerint nem a megfelelő pillanatban használta a benne rejlő energiákat, így sokat hibázott. Azóta sokat dolgozott koncentrációs képessége javításán, ennek eredményeképp az utolsó pillanatig nem veszítette el a fejét. Malcolm Wilson bízott a finn képességeiben, de csak a szezon második felére várt tőle látványos sikereket.

Dani Sordo autójában Monte Carlo után motort kellett cserélni, a svéd versenyen már új erőforrással állt rajthoz a spanyol páros. Ám, mivel az előző versenyt pontszerző helyen fejezték be, és csak a verseny után cseréltek motort, ezért öt perc büntetéssel indultak neki a második futamnak. Mivel Loeb a meghibásodott motorral nem tudta



befejezni a versenyt, és nem szerzett pontot, így ő az új motor miatt nem kap majd büntetést Mexikóban. Az idei szabályok szerint három futamot kell teljesíteni egy motorral, tehát összesen öt alkalommal cserélhetnek. Az ilyen problémákhoz egyáltalán nem szokott Citroënt aggodalommal tölti el, hogy már rögtön az év elején mindkét autónál elhasználtak egy-egy lehetőséget. Hogy a pánik valójában mekkora, arra nehéz választ adni, mivel a franciák mindig is példátlanul óvatosan, titokban kezelte a „belső” információkat. Az viszont kiszivárgott, hogy Loeb pénteki borulását követően Daniel Elena elvesztette a térérzéket, és az ellenkező irányba szaladt, hogy felmutassa társainak az „OK” táblát, akik számára meglepő módon a háta mögül, és nem szemből érkeztek.

Marcus Grönholm az idén először Svédországban tűnt fel, egy tőle egyáltalán nem megszokott szerepben. A tavaly még látványos balesetéről elhíresült Andreas Mikkelsen felkérte a



tapasztalt finnt, hogy segítse versenyzői pályafutását. Grönholm a teszteken, tréningen, és természetesen a verseny alatt folyamatosan tanácsokkal látta el a fiatal norvégot, aminek

hamar meg is lett az eredménye. Ám a nyugdíjba vonult klasszis nem érzi jól magát ebben a szerepkörben, ami számára már-már közelebb áll egy üzletemberhez, mint egy sportemberhez. Többek szerint a tűzálló ruha után hamar szögbe akasztja majd a „tanácsadói” öltözeteket is, és inkább a tavaly év végén megnyitott pizzériájával törődik.



Makkinen is megjelent a tömegben, aki ugyan a karácsonyt, és az év első felét braziliai házában töltötte, de a szezon második versenyére azért ellátogatott a hívós Svédországba. Tommi azt ígérte, jön még az idén versenyt nézni...



A Suzuki csak szenvedett Mexikóban, a Citroent viszont a vállán vitte a győzni tudó Loeb

A világbajnokság élmenőinek három hét pihenés és tesztelés jutott, sőt akkorra 9000 kilométerrel és 30 Celsius fokkal arrébb volt jelenésük.

Latvalát azonban mindez nem zavarta, gyakorlatilag Mexikóban is ott folytatta, ahol Svédországban abbahagyta. A fiatal finn kiválóság ezúttal is bombaformában autózott az első napon, aminek három szakaszgyőzelem és a nap végére kiharcolt, 10 másodperces előny

adta látható jelét. Az álom a második nap feléig tartott, ekkor turbóproblémák miatt a harmadik helyre esett vissza, csapattársával egyetemben, aki egy defekt miatt hagyott 3 percet a tizenharmadik szakaszon. Ez szabad utat engedett Sebastien Loebnek, aki a számára borzalmas svéd versenyéhez mérten igen jól kezdett Mexikóban, aztán másfél napnyi remek, taktikus versenyzéssel megszerezte harmincnegyedik futamgyőzelmét.



RALI VB

Svéd Rali

1. J-M Latvala	Ford Focus
2. M Hirvonen	Ford Focus
3. G Galli	Ford Focus
4. H Solberg	Ford Focus
5. A Mikkelsen	Ford Focus
6. D Sordo	Citroën C4
7. T Gardemeister	Suzuki SX4
8. J Hanninen	Mitsubishi Lancer
9. M Ostberg	Subaru Impreza
10. Ketomaa	Subaru Impreza

A Mexikó Rali végeredménye:

1. S Loeb	Citroën C4
2. C Atkinson	Subaru Impreza
3. J-M Latvala	Ford Focus
4. M Hirvonen	Ford Focus
5. P Solberg	Subaru Impreza
6. M Wilson	Ford Focus
7. F Villagra	Ford Focus
8. R Trivino	Peugeot 206
9. S Ogier	Citroen C2
10. J Mölder	Suzuki Swift

A világbajnokság állása:

1. Mikko Hirvonen	21 pont
2. Sebastien Loeb	20 pont
3. Jari-Matti Latvala	16 pont
4. Chris Atkinson	14 pont
5. Gigi Galli	9 pont
6. Petter Solberg	9 pont
7. Francois Duval	5 pont
8. Andreas Mikkelsen	4 pont
9. Henning Solberg	4 pont
10. Daniel Sordo	3 pont

Konstruktörök

1. Ford	37
2. Citroen	25
3. Subaru	25
4. Stobart Ford	19
5. Munchi's Ford	6
6. Suzuki	5



Második helyen az idén kirobbanó formában autózó Chris Atkinson végzett a hamarosan nyugdíjba vonuló négyajtós Imprezával Latvala, Hirvonen, a csöndes versenyt futó Henning Solberg, a szélvédőjére dobott kővel is pontszerző Matthew Wilson és a szerencsésen végigérő Federico Villagra és Ricardo Trivino előtt.

A Suzukinál, ahol már a szokásos csütörtöki Shakedownon felszínre törtek kisebb-nagyobb gondok, már nem volt ilyen sok mázli. A pletykák szerint még a nem túl sikeres Skoda csapatnál is kevesebb pénzből gazdálkodik a japán alakulat. A Suzukit főmérnökük után a szerencse is elhagyta ezen a versenyen, Andersson motorhibával, Gardemeister elektronikus probléma miatt kényszerült kiállni már az első napon. A Svédországban dobogós helyet szerző Galli az első, az utójára 2005-ben győzelmet ízelő Petter Solberg a második napon csatlakozott az amúgy sem túl testes mezőny létszámát tovább csökkentők táborához.

PIRELLI KÜLÖNLEGESSÉG

A Pirelli, mint a sorozat kizárólagos abroncsbeszállítója, első alkalommal vett részt a monte-carlói és a svéd futamon, de az utóbbi helyszínen máris egy különleges és vadonatúj Sottozero abronccsal állt elő. A gumi egyetlen mintázattal, szerkezettel és

keverékkel készül, mérete 145/85 R16 méretű. A Pirelliket a versenyre 2 centiméteres szegecsekkel szerelték fel, amelyeket nem utólag, hanem már a vulkanizálás folyamán beillesztettek az abroncsba, és amelyek 7 mm-re nyúlnak ki a futófelületből.

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





REMÉNYSUGÁR

Jari-Matti Latvala, a jövő embere

Soha nem örültek talán még annyira a rali világbajnokságon egy újonc győzelmének, mint a finn Latvala diadalának az újabb Loeb-diadalal „fenyvegető” 2008-as évad elején.

Barcaa Észolt

Getty Images

Carlos Sainz, a visszavonult kétszeres rali világbajnok egy interjúban meglehetősen csalódottan nyilatkozott az idei WRC szezonról: „Korábban volt olyan év, hogy a címért hét, különböző csapatban versenyző pilóta is versenyben volt, egészen az utolsó pillanatig. Idén ilyen kiélezett küzdelem szinte elképzelhetetlen, ráadásul Loeb egyetlen igazi kihívója, Marcus Grönholm is befejezte pályafutását.”

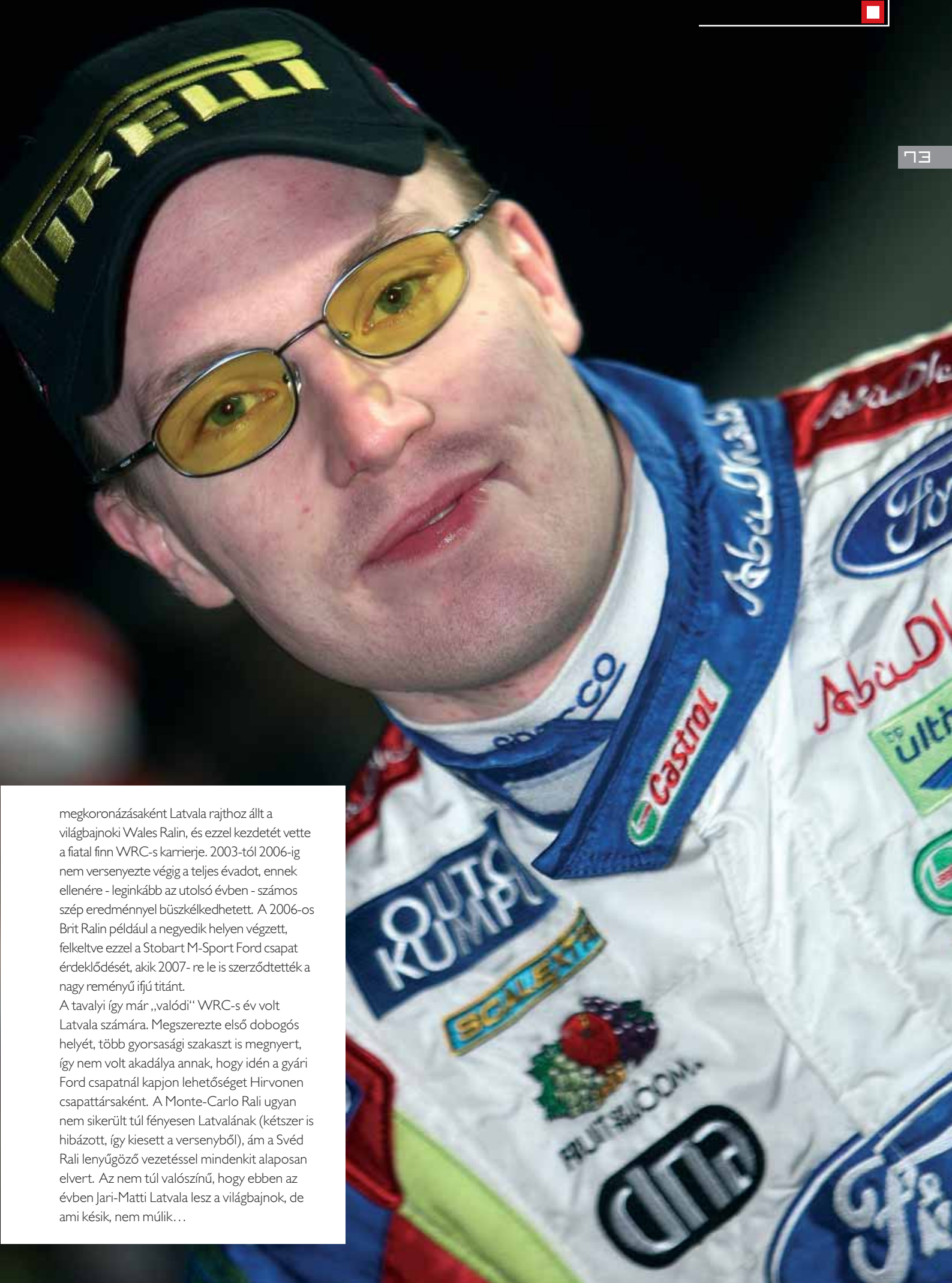
Tény, hogy a helyzet nem túl rózsás a világbajnokság háza táján, de a februári svédországi versenyen nagyszerű diadal született. A mindössze 22 esztendő Jari-Matti Latvala profikhoz méltó vezetéssel megszerezte élete első WRC győzelmét. A pilóta ezzel minden idők legfiatalabb rali versenyzője lett, aki világbajnoki futamot tudott nyerni. A korábbi csúcstartó, a szintén finn Henri Toivonen 24 évével tartotta ezt a rekordot, így nem csoda, hogy Latvala a célban hihetetlen örömmámorban úszott.

Az idén a Ford gyári csapatánál versenyző fiatal finn egész eddigi életében erre a pillanatra készült, amióta az esztét tudja, csak az autók és a rali érdekelt. Alig volt 4 éves, mikor megkezdte a felkészülést az édesapjától kapott játékautó volánja mögött, két évvel később pedig már a gokart pályákon száguldozott. Gokartos karrierjét egyébként egészen 2000-ig folytatta, változó sikerrel. A szíve persze már akkor is inkább a ralisportért dobogott, ezért 8 évesen újabb ajándékot kapott az idősebb Latvalától, ezúttal egy „igazi” Ford Escortot. Az autó nem volt túl jó, de a célnak tökéletesen megfelelt. Jari-Matti ezzel az öregecske járgánnyal sajátította el a vezetés alapjait és megtanulta, hogyan lehet kordában tartani egy keresztben csúszó autót. Az Escortot egy Sunbeam Avenger követte, mely korábban Jari-Matti példaképe, Henri Toivonen tulajdonában volt. Ez a gép már jóval erősebbnek bizonyult, de a sok technikai zűr miatt a család hamar túladdott rajta. Következett

egy kétliteres Ascona, amivel a 10 éves Latvala - a legtöbb finn rali palántához hasonlóan - a befagyott tavon kijelölt pályán gyakorolt. A hátsókerekes tanulóévek után jöttek a fronthajtású versenyautók. Először egy Ford RS2000, amivel az édesapa élesben is versenyzett a hazai bajnokságban, majd egy Opel Astra F csoportos raliautó. Kemény évek következtek, Jari-Matti szinte egész álló nap ki sem szállt a volán mögül. Amint betöltötte a 16. életévét, benevezett a finn junior ralisprint bajnokságba.

A rengeteg gyakorlás meghozta gyümölcsét, a fiatal Latvala 13 versenyből 12 alkalommal ünnepelhetett elsőként. Ilyen elsőprő győzelem után természetesen szeretett volna továbblépni, és indulni a finn bajnokságban, azonban életkora ezt nem tette lehetővé. Ezért Angliába utazott, ahol 2002 júniusában megszerezte a nemzetközi rali licenszet. Még ebben az évben kipróbálta magát több bajnokságban, különböző kategóriákban és versenyautókban. Az évad





megkoronázásaként Latvala rajthoz állt a világbajnoki Wales Ralin, és ezzel kezdetét vette a fiatal finn WRC-s karrierje. 2003-tól 2006-ig nem versenyzte végig a teljes évadot, ennek ellenére - leginkább az utolsó évben - számos szép eredménnyel büszkélkedhetett. A 2006-os Brit Ralin például a negyedik helyen végzett, felkeltve ezzel a Stobart M-Sport Ford csapat érdeklődését, akik 2007-re le is szerződtették a nagy reményű ifjú titánt.

A tavalyi így már „valódi” WRC-s év volt Latvala számára. Megszerezte első dobogós helyét, több gyorsasági szakaszt is megnyert, így nem volt akadálya annak, hogy idén a gyári Ford csapatnál kapjon lehetőséget Hirvonen csapattársaként. A Monte-Carlo Rali ugyan nem sikerült túl fényesen Latvalának (kétszer is hibázott, így kiesett a versenyből), ám a Svéd Rali lenyűgöző vezetéssel mindenkit alaposan elvert. Az nem túl valószínű, hogy ebben az évben Jari-Matti Latvala lesz a világbajnok, de ami késik, nem múlik...



EURO F3

Nemzetközi pilótafelállással vág neki a 2008-as Euro F3 szezonnak a Volkswagen. A F3 top kategóriájába most visszatérő német márka nyolc pilótának ad majd gyári motort, tőlük várják a vélhetően felfelé vezető út első nagy győzelmeit. A német Maxi Götz és Jens Klingmann, az A1 GP-ből ismert kínai Cong Fu Cheng, a francia Jean Karl Vernay és Franck Maiellux, a brit Martin Plowman, a monacói Stefano Coletti és az olasz-francia Eduardo Mortara ülhet majd VW-motoros gépbe idén.

LMS

Még a tavalyinál is nagyobb elszántsággal készül a Peugeot a 2008-as Le Mans 24 órára.



A tavaly újonc létre meglepetésszerűen jó teljesítményt nyújtó, visszatérő gall márka idén már három autóval áll rajthoz a futamon. Az összesen több mint 300 nagydíj-

rajttal rendelkező tízfős pilótaállományban Nicolas Minassian, Marc Gené, Pedro Lamy, Stephane Sarrazin és Jacques Villeneuve képviseli majd a folyamatosságot a 2007-es versenyhez képest, új igazolásként pedig Christian Klien, Alex Wurz, Franck Montagny és Ricardo Zonta csatlakozik majd az idén szinte már győzelmi kényszerrel útra induló alakulathoz.

A Honda FI-es csapatának vezetése helyett 2008-ban egy LMP2-es Acura ARX-01b kormányzása lesz majd Gil de Ferran szerepe. Az újonnan alakult de Ferran Motorsports ugyanis egy gyári autóval vesz majd részt a teljes ALMS-szezonban.

Átesett tűzkeresztségén az első Lola-Aston Martin prototípus. A Prodrive gyári támogatottságát élvező cseh Charouz Racing

Systems autóját Jan Charouz vezethette először Warwickshireben.

FORMULA MASTER

Nő a tét az idén második alkalommal újtárra induló Formula Master sorozatban! A Honda motorokat használó széria idei bajnokát egy FI-es teszttel



jutalmazza a japán gyár, és a nyerhető pénzjutalom is túllépi majd a 200 000 eurós álmotart. A második és a harmadik helyezett sem búslakodhat majd, ők a Trident Racing GP2-es autóját és az N.Technology WTCC-s Honda Accordját próbálhatják majd ki.

STÍLSZERŰEN

Chicagóban mutatkozott be az aktuális BMW M3-as versenyzőváltozata. A négyliteres, nyolchengeres erőforrás 485 lóereje által hajtott GT2-es autó a

tengerentúli American Le Mans bajnokságban indul majd 2009-ben, néhány idei tesztbevetést követően.



IRC

A Fiat, a Peugeot, a Volkswagen, a Suzuki és a Toyota után a Skoda a legújabb gyártó, amely előállt S2000-es versenyautójával. A csehek ismét a Fabia alapjaira építkeztek, ám ez esetben az



Jövőre jöhet az új Skoda raliautó, ezúttal az IRC-ben

újgenerációs modellt vették alapul. Az autót várhatóan augusztusban láthatjuk majd először versenyezni. Ide kapcsolódik a hír, miszerint az IRC szervezői bejelentették, hogy az elmaradt Safari Rally helyét egy murvás török verseny veszi át, így az Intercontinental Rally Challenge idénye április elején kezdődik majd Isztambulban.



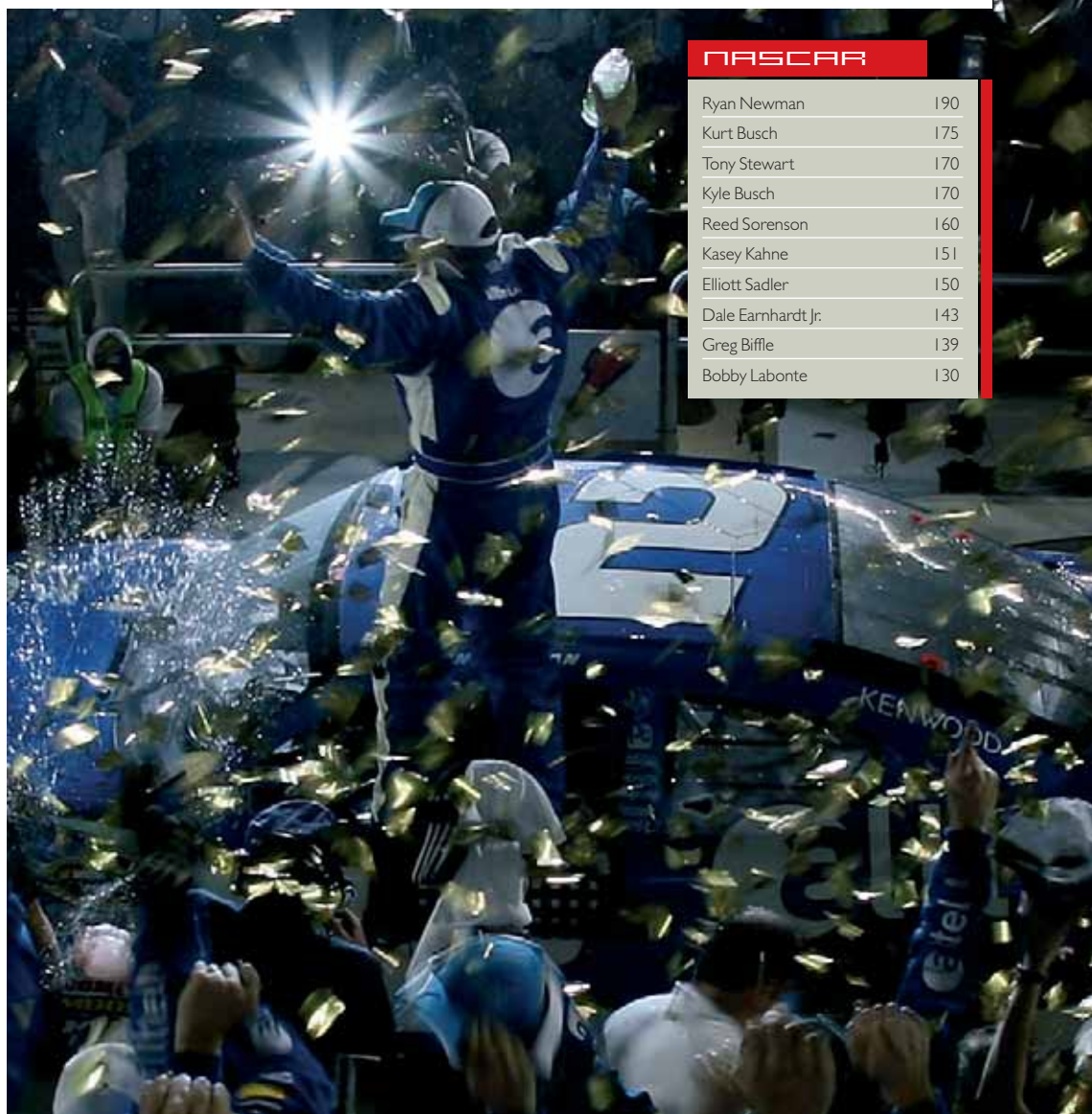
NASCAR

Noha a Daytona 500-on kevés babér termett Juan Pablo Montoya számára, hiszen a harmincketedik helyen intette le a kockás zászló, azért nem távozott üres kézzel Floridából a kolumbiai versenyző. Az ex-F1-es sztárpilóta Scott Pruett, Memo Rojas és Dario Franchitti csapattársaként ismét megnyerte a január végi Daytona 24 órás versenyt egy Lexus-motoros autóval. A futamon rajthoz állt a nálunk is nagy sikerrel vetített Grace Klinika sorozat sztárja, Patrick Dempsey. A sármos színész kiválóan állta a sarat éjjel és az esőben is, ám mikor először ült lila RX8-as Mazdája volánja mögé, a boxutcából kifelé találkozott a szalagkorláttal.

Meglehetősen rövidre sikerült a 2008-as NASCAR idény Jacques Villeneuve számára. Az 1997-es világbajnok a Bill Davies Racing Toyotájában képzelte el az idei szezont, ám miután nem sikerült támogatót találnia és a szép pénzjutalmat fizető Daytona 500-ra sem tudta magát kvalifikálni, a csapatnak nem volt más választása, mint leváltani az 1995-ös Indy 500 győztest. Nem kezdődött sokkal jobban Scott Speed idénye sem. Az F1-ből kiebrudalt amerikai versenyző is NASCAR-karriert tervez idénre, ám a negyedosztálynak számító ARCA sorozat daytonai idénynyitójának felénél totálkárosra törte Toyotáját, miután sokáig még vezetett is.

Hajszálon múltott, de végül nem született meg a Toyota első NASCAR-győzelme a jubileumi Daytona 500-on. Az ötvenedik alkalommal futott idénynyitón sokáig a Camryban ülő Tony Stewart és Kyle Busch diktálta a tempót, ám egy késői újraindítás után a Penske Motorsport két autója száguldott az élre, és vitte el az első két helyet. A tizennégy Indy 500-at nyerő csapat sosem volt túl sikeres Daytonában és a teszteken is gyengén szerepeltek a Dodge-ok, így dupla meglepetés, hogy Ryan Newman és Kurt Busch kettős győzelmet tudott aratni a szupergyors oválpályán.

75



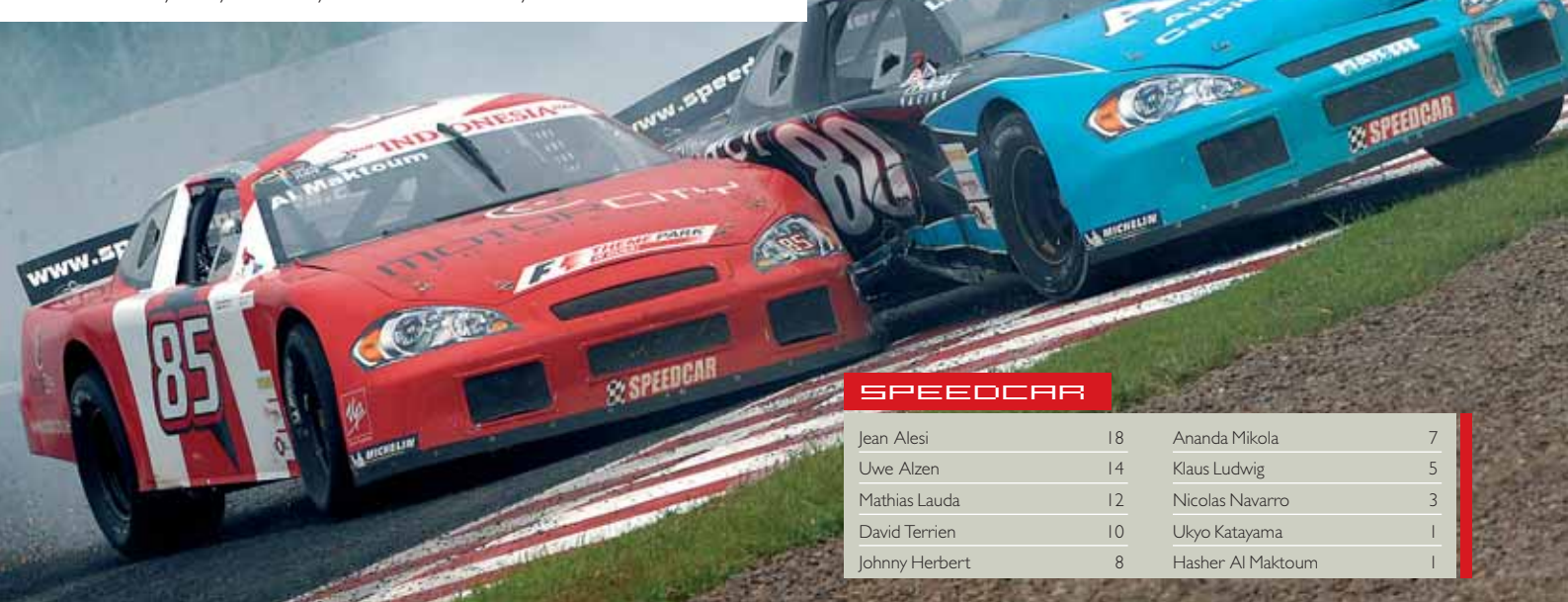
NASCAR

Ryan Newman	190
Kurt Busch	175
Tony Stewart	170
Kyle Busch	170
Reed Sorenson	160
Kasey Kahne	151
Elliott Sadler	150
Dale Earnhardt Jr.	143
Greg Biffle	139
Bobby Labonte	130

SPEEDCAR

Indonéziában folytatódott a kiöregedett NASCAR-autókat használó SpeedCar bajnokság. A 620 lóerős stock car-szörnyek idei második összecsapásának első versenyét a nyolcadik helyről induló

Jean Alesi nyerte Mathias Lauda és Johnny Herbert előtt. Másnap a német Uwe Alzen győzelmeskedett, megelőzve a fantasztikus formában autózó Alesit és a helyi hős Ananda Mikolát.



SPEEDCAR

Jean Alesi	18	Ananda Mikola	7
Uwe Alzen	14	Klaus Ludwig	5
Mathias Lauda	12	Nicolas Navarro	3
David Terrien	10	Ukyo Katayama	1
Johnny Herbert	8	Hasher Al Maktoum	1

FIA GT

Némi meglepetésre január végén a Gigawave csapatnál talált új munkaadót az FI tavalyi kémbotrányát kirobbantó Nigel Stepney. A brit mérnök



versenytechnikai igazgatóként dolgozik majd a főleg az autósport legkülönfélébb ágába fejlesztett fedélzeti kameráiról ismert cégnél, amely 2008-ban debütál majd az FIA GT mélyvizében, rögtön két Aston Martinnal. A GT1-es DBR9-ben Philipp Peter és az ultratehetséges Allan Simonsen tekerik majd a kormányt és próbálják meg legyőzni a Saleennel visszatérő Larbre Competitiont, az idén már két Corvette-et futató Phoenix Carsport csapatot, a szintén Saleenre váltó PK Carsportot és a címvédő Vitaphone Racinget.

GP2

Meglehetősen kalandosra sikerültek az idén debütáló GP2 Asia versenysorozat második, indonéziai futamai. A versenyzőknek már az időmérő edzések során meggyűlt a bajuk az időjárással, és főleg a töredező sentuli aszfalttal, ám az igazi bonyodalmak csak a főversenyen kezdődtek. A mindössze 11 célba érkezett produkáló kaotikus erőpróbára a legjellemzőbb példa, hogy Luca Filippi és Sébastien Buemi egy körrel többet teljesített a kelletténél, mert a portól nem látták a kockás zászlót! A győztes Filippit ráadásul a futam után kizárták, mert csapattársa kerekét kapta meg a kiállásnál, ami ugyan előnyt nem jelent, ám a

szabályok ellen kétségtelenül vét. Másnap a sprintverseny hasonlóan thriller-szerű volt, mivel a 25 körös futamból mindössze 6 perc tiszta versenyre, kvázi szétlövésre volt lehetőség a roppant sűrű és indokolatlanul hosszúra nyúló Safety Car periódusok miatt. Ezt a pole-os

GP2

Romain Grosjean	27
Bruno Senna	17
Adrian Valles	15
Fairuz Fauzy	14
Sébastien Buemi	10
Vitaly Petrov	10
Karun Chandok	6
Hiroki Yoshimoto	6
Andy Soucek	6
Luca Filippi	4



malajziai Fairuz Fauzy nyerte, megelőzve Bruno Sennát és Vitaly Petrovot. Mondani is felesleges, a GP2 Asia boldogan hagyta el a kígyóktól sem mentes sentuli pályát...

V8

Falnak csapódott kocsijával egy ausztráliai túrakocsi-futamon, majd két nappal később, hétfő hajnalban meghalt Ashley Cooper



autóversenyző. A helyi Daily Telegraph című lap tudósítása szerint a pilóta az adelaide-i pálya gyors jobbkanyarjában, mintegy 200 kilométer/órás tempónál ütközött gépe bal oldalával az aszfaltot övező betonfalnak. Agy- és belső sérüléseket szenvedett, alig két nappal később a kórházban vesztette életét, 27 évesen.

PMSC

Miután a stuttgarti márka lerántotta a leplet idei Szuperkupa és GT2-es autójáról, nem kellett sokat várni az új GT3-as szörnyetegre sem.



A GT3 Cup S hosszútávú versenyek alsóbb osztályai számára készült

A GT3 Cup S névre hallgató modellt a Szuperkupából ismert, ám már 440 lóerős erőforrás hajtja majd. A főleg az FIA GT és az amerikai Grand-Am bajnokság alsóbb osztálya számára fejlesztett 911-est negyedmillió euró ellenében állíthatják majd a csapatok műhelyükbe.

DTM

Európa legerősebb túraautó bajnokságában a WTCC-hez hasonlóan szintén szépen kezd formát öltetni a szezon, bár az Audi és a Mercedes számára itt egészen április közepéig tart a téli szünet. A szokás szerint Hockenheimben kezdődő idényre a csillagosok mindössze kilenc autóval fognak kiállni, ezzel megspórolják a régi-karosszériás, 2006-os autók futtatásának költségét. A négy új kocsiban Bernd Schneider, Bruno Spengler, Jamie Green és a tavalyi fantasztikus formájának köszönhetően Gary Paffett rovására előléptetett skót Paul di Resta foglalnak majd helyet. Az 5 tavalyi autó közül a legnagyobb médiaérdeklődés egy ideig mindenképpen Ralf Schumacherét fogja övezni, aki 11 évnyi F1-tapasztalattal érkezik majd a DTM-be, hogy betöltse a Mika Häkkinen által

hagyott űrt. A pletykák szerint minden idők második legsikeresebb német F1-pilótája nem kevesebb, mint 2 millió eurós fizetést alkudott ki magának, ami a DTM mezőnyében magasan kiemelkedőnek számít. A másik táborban, a négykarikások sem tétlenkedtek a télen és komoly erősítéseket igazoltak a 2008-as szezonra. Noha az idei fejlesztésű, vadonatúj autókban továbbra is a most már kétszeres bajnok Mattias Ekström, a tavalyinál csak jobb szezonban reménykedhető Tom Kristensen, Timo Scheider és Martin Tomczyk foglal majd

helyet, a hátszág jelentős átalakításon esett át a brit Oliver Jarvis, a tavaly nürburgringi parádéjáról elhíresült Markus Winkelhock és a tengerentúlon nevet szerző Katherine Legge művésznő érkezésével. Igen erős mezőny várható tehát a DTM-ben, azzal együtt, hogy a csillagos márka a hírek szerint útilaput kötött a tavaly helyenként kiváló teljesítményt nyújtó Alexandros Margaritis és Daniel La Rosa talpára, mert nem tudták felmutatni a versenyzéshez úgy tűnik ezen a szinten is elengedhetetlen euró-összeget.



A négykarikások nem tétlenkedtek a télen és komoly erősítéseket igazoltak a 2008-as szezonra.





WTCC

Egy nagy dobással kezdődött az idei Túraautó Világ bajnokság, ám nem egészen abban a pozitív értelemben, amiben a brazil szervezők reménykedtek. A némi meglepetésre BMW-elsőségeket hozó szabadedzések után megrendezett időmérőn legelején Alain Menu találkozott az utolsó, tempós jobbkanyart övező gumifallal és törte ríptyára a Lacetit. A pályának ez a része már a megelőző években is számos problémát okozott a versenyzőknek. A versenynapon aztán már inkább a sárgákról szóltak a híradások, hiszen kettős győzelmükkel valóságos partraszállást hajtottak végre a



képalá

Seat TDI-k, az elképzelhető legjobb szezonkezdetet produkálva. Az első menetben a pole pozíciós Yvan Mullert a régi motoros Rickard Rydell kísérte haza, ezzel dupla spanyol sikert aratva. A diesel-duót Augusto Farfus ugyan kitartóan üldözte,

de Jörg Müller zavaró szurkálódása miatt nem jutott támadó helyzetbe. A visszavágón a harmadik helyről induló Gabriele Tarquini remek rajtjának köszönhetően az élre furakodott, és a vezető helyről egészen a leintésig nem is volt hajlandó elmozdulni. A hétvégén több ízben megcsodált Seat-BMW párbajban a münchenieket Andy Priaulx és Felix Porteiro képviselte, akik ebben a sorrendben mehettek a verseny után a dobogó irányába. A Curitibában található rövid egyenesek miatt kissé csalóka erőviszonyok vélhetően nem sokat változnak majd a második

fordulóig, leszámítva az idén már „megszabályozott” motorral versenyző, és Braziliában fekete hétvégét kifogó Chevrolet csapatot, akik büntetősúly nélkül harcolhatnak majd Mexikóban, április elején.

WTCC

Yvan Muller	14
Gabriele Tarquini	13
Andy Priaulx	12
Jörg Müller	10
Rickard Rydell	10
Augusto Farfus	9
Felix Porteiro	8
Jordi Gené	1
Tom Coronel	1

IRL

Úgy tűnik, több mint tíz év után 2008-ban ismét egy bajnokság égisze alatt versenyez majd az IndyCarból 1996-ban kivált IRL és ChampCar. Az összeolvadásra elsősorban az utóbbi széria ismételt csődje ad majd lehetőséget, de a háttérben már régóta zajlanak a tárgyalások az egyesülésről. A tervek alapján az idei szezon 19 futamból áll majd,

aminek a ChampCar kalendáriumból csak Long Beach, Edmonton és az ausztrál futam lenne része, így többek közt az európai versenyek is kútba esnének. A volt ChampCar-csapatok ingyen kapnának karosszériákat és Honda motorokat, és az IRL-t igazgató Tony George (képünkön) ajánlata szerint a teljes idény végigversenyzése után minimum 1,2 millió dollárt is. Ez az ajánlat is

azonban mindössze tucatnyi autó érkezését jelenti majd, hiszen például a sokszoros bajnok Newman-Haas Racing ezen összeg többszörösét költötte el máris új, napok múlva feleslegessé váló Panoz karosszériák és alkatrészek beszerzésére. Az egyesült bajnokság első testje, amennyiben létrejön, február végén lesz, az évad pedig Miami-ban kezdődik március végén.



JÁTÉK A JÁTÉKBAN

Dreampage

79

Játékosok egész sorát vonzza magához a Microsoft Game Studios versenyszimulátora, a Forza Motorsport 2, amelyet lapunk is letesztelt már tavaly nyáron. Ennek egyik oka, hogy számos olyan lehetőséget kínál, amelyet más szimulátorok nem,

mesterművet alkothat. Vannak még különböző betűtípusok, amikkel szöveget írhatunk a kocsira, illetve választhatóak színes, előre elkészített, hivatalos cégmatricák is. Ezekkel valódi versenyautó benyomását keltheti járművünk.



A Forza 2-ben mesterműveinkkel bármilyen autódizájnt megcségyeníthetünk

és ezen lehetőségek egyike az autófestés. A játékos most már nemcsak megvehet egy autót valamilyen színben, hanem le is festheti azt, kedvére alakíthatja a külsejét, mintákat, szövegeket, matricákat helyezhet el rajta. Mindezt a konzolos játékok történetének talán legprofibb rajzprogramjával. Az „Autó átfestése” menüpontot választva egy úgynevezett festőműhelybe jutunk, ahol átvarázsolhatjuk egy mini rajzprogram, amit az Xbox 360 irányítójával könnyen és gyorsan kezelhetünk. A rendszer alapja, hogy előre meghatározott alakzatokból építsünk fel egy rajzot. Több száz ilyen alakzat van az egyszerű geometriai formáktól kezdve a gradienseken át a legkülönbébb törzsi jelekig és szimbólumokig. Kis kreativitással ezekből bárki

Kreativitásunknak pedig nem sokmindent szab határt. Az autó oldalaira és tetejére/motorháztetejére ugyanis egyenként 1000 elemet helyezhetünk el, ami több, mint elég a legdöbbenetesebb grafikai előállításához is. Az alakzatokat kedvünk szerint elforgathatjuk, átméretezhetjük, tükrözhetjük, dönthetjük, és még áttetszőséget is adhatunk nekik. Színük lehet normál vagy metálfényezés is, és több, más grafikai programokra jellemző funkciót is használhatunk (például több réteg együttes manipulálása, másolása, mozgatása). Ezen technikák kombinálásával bárki képes kreatív és fantáziadús festéseket létrehozni. Legyen szó akár versenyautókról, akár fényképszerű festésről, a Forza 2-ben mindet létrehozhatjuk.



AIGP

Hayanari Shimoda három évvel ezelőtti horrosztikus balesetének helyszínén, a Sydney mellett fekvő Eastern Creek Speedwayen randevúztak hatodszor az AIGP pilótái. A tízfutamos 2007/2008-as szezon hajrájához közeledve természetesen egyre izgalmasabb versenyekkel szolgál a bajnokság, és ez alól az ausztrál forduló sem volt kivétel. A kiszámíthatatlan időjárás már a sprintversenyen is megtréfálta a mezőnyt, hiszen a száraz gumikon induló futam felénél szakadni kezdett az eső. Nem így a francia Loic Duvalon, aki hibátlan vezetésének köszönhetően gyönyörű rajt-cél győzelmet aratott, megelőzve Jonny Reidet és a tizenötödik helyről rajtoló, igazi esőmenőnek számító kanadai Robert Wickenst. A 42 körös főversenyen aztán sem a gallok egyéves nyeretlenségét megszakító Duval, sem a többször egészen hihetetlen előzéseket bemutató Wickens nem tudta megismételni kiváló teljesítményét. Helyettük a Dél-afrikai Adrian

Zaugg vitte a pálmát, aki 20 másodpercet vert legközelebbi üldözőjére, a svájci Neel Janira az 1 óra 12 perces futam végére. Harmadikként a brit Robbie Kerr ért célba. Wickens Dél-Afrikában aztán újra csúcsformában versenyzett, megnyerve a hetedik forduló sprintversenyét a brit Oliver Jarvis és Neel Jani előtt. A durbani utcákon zajló főversenyt drámai csatában aztán Jani nyerte, lépéselőnyhöz juttatva a svájciakat a bajnokságban a másodikként leintett franciákkal szemben. Harmadikként némi meglepetésre a mexikói Filipe Albuquerque ért célba.

A1 GP

Svájc I	18
Franciaország	108
Új-Zéland	98
Dél-Afrika	83
Németország	77
Nagy-Britannia	70
Hollandia	69
Kanada	52
Írország	50
Kína	43

ALMA VAGY KÖRTE

Formula-1 kontra NASCAR

A világ két legnagyobb autós versenysorozatában egy kis túlzással csak annyi a közös, hogy négy keréken futják és kockás zászlóval intik le őket. Az AFM utánajárt, mit szeretnek rajtuk a rajongók, és miért nem tudnak egymás piacain sikereket elérni.

Schneider Andrea

Getty Images



A Formula-1 a világ egyik legtöbb pénzt megmozgató sportja, egyes becslések szerint az éves költségvetés (technika, csapatok költségei, szponzori pénzek, televíziós jogok, pályadíjak, stb.) eléri a négy milliárd eurót. A NASCAR-ra (National Association for Stock

Car Auto Racing, azaz Széria Autók Versenyének Nemzeti Szövetsége) gyakran úgy tekintenek, mint egy családi vállalkozásra, ahol kevésbé áttekinthető a ráfordítások mértéke, a hivatalos adatok érdekes módon mégis úgy tudják, a széria kétszer költségesebb,



mint a Formula-1. A hihetetlen összeget Amerikában a hatalmas szponzori háttér biztosítja. A sport popularitása ugyanis kiváló lehetőséget biztosít a támogatóknak termékeik és szolgáltatásaik népszerűsítésére a hatalmas és gazdag észak-amerikai piacon. A széria nem kevesebb, mint 75 millió állandó szurkolóval büszkélkedhet, bár a rajongói csoportok nem olyan sokrétűek, mint a Formula-1-ben. A NASCAR-ban kétszer annyi versenyt tartanak, mint az F1-ben – szinte kivétel nélkül teltházak közönség előtt, így a pályák körül a háromszázezer főnyi nézősereg sem ritka, ami sokkal több, mint a konkurenciánál mért adatok. A száguldó cirkusz globális szinten is az egyik legismertebb versenysorozat, amely négy kontinensen vendégeskedik. A futamokat évente hatmilliárd néző követi figyelemmel világszerte a televízió képernyőin keresztül – a világméretű ismertségre pályázó hirdetőik szempontjából ez az, ami igazán számít. A NASCAR csak Észak-Amerikában van jelen, a futamokat alkalmanként 40 millióan nézik a tévén keresztül, ez azonban éves szinten „mindössze” 1,5 milliárd főt tesz ki.

A technikai sportokban elengedhetetlenek a technikai korlátozások, amelyek határt szabnak a teljesítménynek. Ennek fő oka a balesetek megelőzése és a költségcsökkentés. A teljesítmény a NASCAR-ban és a Formula-1-ben körülbelül azonos szinten van – 850 lóerő, a csúcsebesség pedig 340 km/h. A legnagyobb átlagsebesség Észak-Amerikában 315 km/h, míg az F1-ben 247 km/h. (2003 - Olasz Nagydíj/Michael Schumacher). Hogy a fejlesztéseket mikor és mely területeken korlátozzák, azt természetesen az adott normák és elvárások befolyásolják, de az elsődleges cél mindenképpen az izgalom fenntartása.





A modern Formula-1-ben 2,4 literes, V8-as motorral állnak rajthoz a versenyzők, számos aerodinamikai és elektronikai megszorítások mellett. A NASCAR-ban is ugyanilyen hengersizámú és elrendezésű erőforrásokkal körözködnek, de az ürtartalom 5,7 liter. Az Észak-Amerikában futó autók 2008-ban külsőre is szinte egyformák: a Ford, a Chevrolet, a Dodge és a Toyota csak az orrészén utalhat a márkára. Ez a szigorú megkövetelés lehet, mégis elegendő teret ad az élcsapatoknak arra, hogy kiemelkedjenek a vetélytársak közül.

A NASCAR-ban egy esztendőben többször is sorra kerülhetnek a helyszínek, 22 pálya áll a szervezők rendelkezésére. Ebből húsz olyan katalán, amelyet Európában az unalmas jelzővel illetnek, és Amerikában a Speedway nevet viselik. Ovális pályák „hassal” (D-alakú) vagy anélkül (O formájú), egytől négy kilométeres hosszú, különböző dőlésszögekkel. Nagy előnyük, hogy a nézők arénájában érezhetik magukat, ahol száz és ezer előzési manőver is hozzájárul a dramaturgiai hatáshoz. A legtöbb helyről remek rálátás nyílik a pályán történő teljes eseménysorozatra – nem véletlen tehát a hatalmas helyszíni érdeklődés.

A Formula-1-es pályák közül több klasszikus is nagy népszerűségnek örvend (Monaco, Monza, Spa vagy Silverstone), míg vannak helyszínek, amelyek sem a rajongók, sem a versenyzők körében nem kedveltek.

A Formula-1-ben összesen 18 futamot rendeznek a 2008-as esztendőben – 22 autóval a rajtrácson. A széria összesen négy



22 pálya áll a szervezők rendelkezésére. Ebből húsz olyan katalán, amelyet Európában az unalmas jelzővel illetnek.

kontinensen vendégeskedik. Ezzel szemben a NASCAR legfelsőbb géposztályában (Sprint Cup) 22 helyszínen 36 versenyt indítanak. Egy-egy megmérettetésen 43 versenyző áll rajthoz, de tíz-tizenöt résztvevő már az időmérő után kiesik.

Az F1 résztvevői mindig hangsúlyozzák, hogy náluk a világ legjobbjai rajtolhatnak, de a NASCAR-ban is tehetséges és bátor versenyzők csatáznak egymással. Arra nem nagyon volt példa, hogy egy NASCAR-ból érkező pilóta kimagasló eredményt nyújtott volna a Formula-1-ben, vagy fordítva. Erre kiváló példa Juan-Pablo Montoya. A kolumbiai versenyző a legjobb öt között volt a Formula-1-ben, de a NASCAR-ban az első versenyein csak a középmezőnyig jutott, igaz azóta már begyűjtött egy győzelmet is – persze nem oválpályán. A szakértők véleménye arról mindenesetre megegyezik, hogy mindkét sorozatban hatalmas elvárásokat támasztanak a versenyzőkkel szemben, bár egy Formula-1-es bajnok sokkal komplexebb képességekkel rendelkezik.

Arról már sokkal inkább megoszlanak a vélemények, hogy a versenyek irányítói hol

kapnak nagyobb szerepet, milyen gyakran kell közbeavatkoznia egy-egy futamon.

A Formula-1-ben mindig fennáll a veszély, hogy a rajt után az autók egymásba rohannak, és a nézők csak a romok eltakarítását, illetve a biztonsági autóval felvezetett mezőnyt nézhetik percekig keresztül. A NASCAR repülő rajtjai ennél egyértelműen kiszámíthatóbbak. Itt az izgalmakról az autók sokszínűsége és a versenyzők száma gondoskodik, de a „rendező” sem gondolkodik túl sokat, ha nagyon széthúzódnak a mezőny: gyakran mondván csínált indokkal lengetik meg a sárga zászlót, csak hogy felzárkózhassanak a lemaradók, és ismét kiélezett lehessen a küzdelem. Mindez az F1-ben elképzelhetetlen.

Ezek voltak tehát a fő különbségek és hasonlóságok Észak-Amerika, és a világ egyéb részeinek kedvenc autósportjaiban. Hogy nem lettek okosabbak? Ne aggódjanak, a hiba nem Önökben van. Nem könnyű ugyanis összehasonlítani az almát a körtevel, még akkor sem, ha elegendő adat áll rendelkezésünkre ahhoz, hogy párhuzamokat vonjunk.

:: 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
...

Üljön le és nézze meg legfrissebb árainkat vagy hívjon minket!

Telefon: 06 (1) 422-1607

Mobil: 06 (70) 5-666-555

1147 Budapest, Telepes utca 2.

www.avplanet.hu

VILÁGMÁRKÁK

1

HELYEN

No

ÁRAKON



www.formula.hu

Hírek, interjúk, érdekességek a Forma-1 világából!

Támogatóink:

Webhosting
Fisycy Hungary Kft.
www.fisycy.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

RENAULT HATVAN
www.renault60.hu





Ha nem akarsz lemaradni semmiről...

www.mediavox.hu

SZÜLETETT FELESÉGEK

Nyolc raliversenyző nyolc felesége

Hogyan is tartja a mondás? Minden sikeres férfi mögött egy okos asszony áll! A kérdés, vajon a hazai sikeres ralisok titka is a mellettük álló nő erejében rejlik? Nyolc „ralifeleség” - nyolc különböző történet: ki, hol és mikor találta meg volánpörgető párját.

Rogosa Péter

Rallye-Varázs 2007



Gerencsér Kati

Gerencsér Kati, Gerencsér Tibor felesége minden versenyen férjével van, ő tölti be a csapatvezető szerepét. Titi bácsit a 70-es évek elején ragadta magával a szerelem. Legnagyobb boldogságára a nap mint nap ugyanabban a buszmegállóban várakozó hölgy sem érezte másképpen. A fiatal lányt már gyerekkorában sem a babák érdekelték, mindinkább a játékterepjárókat gyűjtögette mindenféle méretben. Aztán az 1973-ban megkötötett házasság után már közösen indultak a versenyeken, és a békés családi idill a versenyautóban sem múlt el. Titi bácsi még akkor sem kiabált, amikor Kati Csobánkán, a nagy dobbantó előtt a lehajtott napellenző tükrében frizuráját igazította az itiner diktálása helyett. Hiába, a több évtized, amit a versenypályákon és amellet töltöttek, azért a család életében lassan más dolgok is fontos szerepet kaptak, Betti lányuk például apuhoz hasonlóan zeneiskolát végzett. De izgalomra semmi ok, Kati a szíve mélyén nem változott. Ezt

mi sem bizonyítja jobban, mint hogy a 97-es Bajnokok Tornája nyeresiményét, ami esetükben egy korzikai utazás volt, közös megegyezéssel elcserélik egy új Cosworth turbóba.

Ifj. Tóth János, a hétszeres magyar bajnok csendes, visszahúzódo a versenyeken, és felesége, Horváth Krisztina szerint hasonlóan viselkedik a mindennapi életben is. Ők először 98-ban találkoztak a kassai versenyen, a hölgy János egyik rajongója volt. Rögtön kialakult a szimpátia közöttük, de a rali hevében nem



Horváth Krisztina és férje

jutott idő az ismerkedésre, érzelmekre. A folytatás egy budapesti bankfiókban történt, ahol Krisztina dolgozott. Nagyon szimpatikus volt, hogy sokszoros magyar bajnokként is nagyon szerényen viselkedett, sosem nyomult a lányra. Érdekes, hogy Janika életét a versenyzés tölti ki - ezzel kel és ezzel fekszik - a

randik alkalmával mégsem került soha szóba a rali. Janika a mai napig először magában rak rendet, és legfeljebb utána beszél a dolgairól. Ha gondolkodni akar, általában elmegy vadászni, de sokszor puskát sem visz magával. 2002-ben házasodtak össze, gyermekük még nincs. Krisztina két gyermeket szeretne. Reméli, hogy Janika egy vadászból megtérve majd elé áll, és a maga csöndes szerény módján boldogan mondhat igent a gyermekáldásra.

Vizin László és Júlia 30 éve kötöttek házasságot. Am történetük sokkal messzebbre nyúlik vissza, már középiskolába együtt jártak. A helyszín Baja,



Vizin Júlia

egy klasszikus zenés táncos szórakozóhely. Szakadt az eső, Júlia és László egy esemény alatt indultak haza. A lány közelebb lakott, de az emyőt kölcsönadta a fiúnak, nehogy bőrig ázzon. Laci bácsi már fiatal korában igazi úriember volt, és megígérte, hogy a következő hétvégén



Benik Balázs és Garami Anett

visszaadja azt. Csakhogy a lány kihagyott vagy három hétvégét, így sokan furcsán nézték, hogy ez a srác miért jár mindig egy piros esemővel bulizni... Laci bácsi végigjárta a rali számlétrájt, és mára beteljesült a nagy álma, mert WRC-vel versenyezhet. Felesége 2004-ben, az egri futam céljában látta ugyanúgy örülni férjét, mint a 20 évvel ezelőtti szlalomversenyeken. Júlia minden versenyen ott van, csak a két gyermekük születésének utolsó szakaszában hiányzott a pálya mellől. Fontosnak tartja, hogy ő maga

mindig nyugalmat árásson.

Szívesen meghallgatja a tolókeresek bizgentyű eltörésének történetét, de sosem nyilvánítok véleményt. Ez a férfiak dolga...

Benik Balázs egy igazi királynőt vett feleségül. Anett 1999-ben megnyerte a Miss Universe Hungary szépségversenyt, de az előző esztendőben megtartott Miss World Hungary-n sem szerepelt rosszul, ott második lett. Papája, Garami Zoltán is raliversenyző, nem csoda hát, hogy a raliba született bele. Még Anett mamája is indult szlalom és túraversenyeken. Azonban

Balázssal egy munka hozta őket össze, az Anették családi vállalkozása készítette a Benik Motorsportnak a reklámtáskákat. Hamar összeszimpatizáltak, olyan érzésük volt, mintha régóta ismerték volna egymást. Tavaly nyáron összeházasodtak, két gyermeket szeretnének majd. Balázs két lányt, Anett két fiút. Ez az egyetlen dolog, amiben nem értenek egyet, de ezt a harcot úgy is a kromoszómák döntenek majd el. A lány álmái között szerepel, hogy Balázssal együtt indulnak majd egy versenyen, még borítékban marad. Ugyanis Balázs ezt határozottan megtiltotta, túlságosan félti őt.



Ádám Judit

Bútor Róbert és felesége, Ádám Judit egy csodás háromszögben élnek. A család meghittsége-szeretete, a munka és a rali. 1999-ben kötöttek házasságot, azóta három lányuk született. Igazi diákszerem volt az övék, Robi már általános iskolai sítáborban kinézte magának Juditot. A történetük azonban később érett be, az első randik egyike a Budapesti Rali gödöllői gyorsaságja volt. Ma már beköltözött a mindennapjaikba a rali, de Judit tudja, hogy a versenyzés nem róla és a gyerekekről szól. Robi szintjén ez egy kőkemény profi sport. Akkor és ott csak a munkájára tud és kell koncentrálnia. Ám egy jó feleség tudja, hogy mikor kell okosan hallgatni, és mikor kell véleményét formálni. Judit szerint a párkapcsolat olyan, mint a sakk. A játék szíve a király. Van hadserege, bástyája, lova, futója, parasztjai. A legnagyobb védelme azonban a királyné. A felesége.

Matics Mihály a 2007-es bajnokságban egy Lancert hajtott, de az ő nevéhez legjobban a VFTS-sel elért sikerek köthetők. Zsíros Imre ralipilóta szerint „ezt a gyereket Ladában csinálták”. Misi nem tétlenkedett az asszony

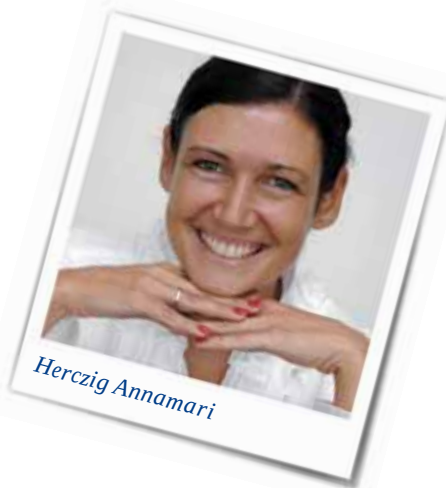


Matics Mihályné és férje

sebességhez való szoktatásával. A 80-as évek végén egy NDK-ból importált tárcsafékes ETZ-n egykerekű végig Komárom főutcáján Henivel a háta mögött. 1989 novemberében házasodtak össze, azóta a hétvége többsége versenyzéssel telik. Heni végigkísérte az óriási Lada rajongást, és nagyon büszke volt, amikor 2004-ben a VFTS-el bajnoki címet nyert a kategóriában. Két lányuk született, Dóra 18, Kata 14 éves.

Maticsné véleménye szerint legfontosabb, hogy a nő soha ne állítsa olyan válaszut elé szeretet párját, mint egyszer régen ő tette: „Ha választani kellene, én vagy a rali?” Azóta tudja kezelni a kérdést, és Heni akkor boldog, ha Misi boldognak látja.

„Az a lány lesz a feleségem!” - jelentette ki Herczig Norbert Ausztriában a hajdanán volt Semperit Rali egyik kanyarjában, úgy tizenkét évvel ezelőtt. 2001-ben Norbi teljesült a vágya, feleségül vette Annamarit, aki öt évvel később egy kislíval is megajándékozta őt. Nagyon határozott, maximalista nőnek tartja magát, és Norbival ideális házasságban élnek. A feleség jár ki a versenyekre, szerinte nem jó, ha ott van a párja mellett. Ő azokat az asszonyokat csodálja, akik minden futamra eljárnak, mert az nagyon kemény munka. Legalábbis az élményben, ahol nincs szó szórakozásról. Minden esetben abszolút pozitív szemlélettel indítja el Norbit, aztán pedig rendszeresen beszélnek telefonon,



Herczig Annamari

de nem úgy, hogy teher legyen számára. Elvárja az eredményt, ez doppingként is hat, de a műszaki hibák ellen tudja, nem tehetnek semmit. Mindig realistaként gondolkozik. Eddig szerencsésnek mondhatja magát, mert fiukat, Patrikot nem érdekli a rali.

Turi Tamás élete párja Rieger Krisztina, aki egy esztendővel ezelőtt egy kislíval is megajándékozta a legendás pilótát. A „fiatalembert” a szemfülebb rajongók a Mecsek Ralin már maguk is láthattak. A helyszín nem véletlen, hiszen Krisztina Baranyában él – így lett a tősgyökeres egri Turi Tamásból félig-meddig komlói lakos. Azért csak félig-meddig, mert a hét felét szülei és üzleti ügyei miatt még mindig Hevesben tölti a 2004-es bajnok. Krisztinával hat éve, egy pécsi versenyen találkoztak, a lány egy étteremben kívánt sok sikert a hétvégehez. Ezt ugyan Tomi akkor illedelmesen megköszönte, ám komolyabban

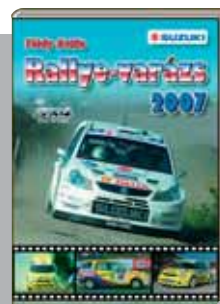


Rieger Krisztina

csak azután ismerkedhettek meg, hogy a versenyző nyomozni kezdett az ismeretlen rajongó után, és megszerezte a telefonszámát. Azóta a hölgy már a tűzkeresztségen is átesett, hiszen a Skoda Fabia WRC-t egy mecseki tréningen utasként is kipróbálta. A legnagyobb trauma azonban nem ez az utazás volt számára, hanem Turi tavalyi balesete, amely egy tézerő nélküli szakaszon történt, így a hírek hallatán hiába hívta kedvesét Krisztina, nem érte el, ráadásul Tomi is csak hosszú percek múlva tudta megnyugtani párját, hogy minden rendben van vele...

RALLYE-VARÁZS

Ha valaki többet is szeretne megtudni a magyar ralisport legismertebb szereplőinek feleségeiről, lapozza fel Földy Attila Rallye-varázs 2007 című kötetét. A kiadványban a tavalyi esztendő legfontosabb hazai és nemzetközi versenyei mellett a ralisport legérdekesebb háttérinformációit és fotóit is megtalálják.



ITTHON ÉS KÜLFÖLDÖN

A Youngtimertől a Nürburgringen át a Seat Európa Kupáig

87



Több érdekes ötlettel is előállt a Gyorsasági Országos Bajnokság 2008-as szezonjának rajtja előtt Bertalan Zsolt. A Pécs kiválásával a szezon egyetlen igazi hegyiversenyét rendező cég vezetője új kategóriát és egy merőben újszerű

versenyhétvégét gondolt ki az idei évadra. A későbbiekben a remények szerint márkakupává serdülő új géposztály egészen a kályháig nyúlna vissza, hiszen 1982 és 1991 között gyártott E30-as BMW-k számára lenne kiírva a versengés. A több európai országban is máig nagy sikerrel futó, szinte már youngtimer kategória induló szezonját Bertalan 5-10 autóval képzei el, majd a jövőben az N csoportos társak mellé felzárkózó tuningolt verziókkal talán egy egész mezőny kijönne a bajor csodákból. A 12 szelepes, maximum 185 lóerős szériamotorokat az utcai



Palik László, Walter Csaba és dr. Grigalek Gábor összeállításban magyar csapat is indul a hosszútávú VLN bajnokság 2008-as szezonjában

kiadásból ismert, nem M3-as váltóhoz csatlakoztatnák és ez röpténe a körülbelül 1 tonnás autót. Az egyengumikon futó kategória elméletileg kiváló lehetőség azok számára, akik a Kistúra kategóriában megunták, hogy nincs kivel összemérniük egyedi autójukat. Bertalan másik ötlete a szezon második fordulójának otthont adó májusi versenyhétvégéhez kapcsolódik, amely az idei első, amit a Pannónia-Ringen tartanak. A tervek szerint az OB harmadik és negyedik versenyével egy kalap alatt a Hegyi Bajnokság első két fordulóját is le lehetne futni.

A felvetés szerint délelőttönként egykörös, akár visszafelé irányban vagy lassítókkal megnehezített pályán futott, a hegyiversenyek lebonyolítási rendjében zajló megmérettetések folynának a dimbes-dombos nyugat-magyarországi versenypályán. Palik László, Walter Csaba és dr. Grigalek Gábor összeállításban magyar csapat is indul a hosszútávú VLN bajnokság 2008-as szezonjában. A Nürburgring Nordschleifén zajló, általában 10 futamos, 4-6 órás versenyekből és a híres 24 órásból álló, klasszikusan egynapos versenyhétvégeket tartalmazó

sorozatban a trió egy BMW nyergében igyekszik majd öregbíteni hazánk hírnevét. A hírek szerint nem ők lesznek az egyedüli magyarok a szériában: állítólag Kavecz István és BMW-je is meg szeretné méretetni magát a sorozatban. Ugyancsak nemzetközi pályákra kacsintgat a tavaly elindult magyar Seat Szuperkupa három pilótája: Kiss Norbert, Michelisz Norbert és Wéber Gábor összetételben Zengő Motorsport színeiben az idén először kiírt Seat Leon Európa Kupán próbál tapasztalatokat szerezni.

HÍREK ÉS ÁLHÍREK

Néhány héttel a bajnokság indulása előtt

Bő egy hónappal a magyar bajnokság startja előtt még bőven volt miről beszélni a Rali Szakági Bizottság (RSB) ülésén.

TÖH

A legfontosabb hír, hogy a szövetség elnöksége változtatások nélkül jóváhagyta a jelenleg is érvényes 2008. évi MNASZ versenynaptárt, illetve a miskolci verseny megrendezhetősége érdekében lehetővé tette az RSO Team rendezői licenc váltását – ugyanakkor garanciákat is vár a szervezőktől a kiemelt fontosságú futam finanszírozhatóságának bizonyítására. A Szombathely Rali megrendezésére egy meghívásos pályázatot ír ki a szövetség. Mivel pletykák terjedtek el az évadnyitó verseny lebonyolításával kapcsolatban, az RSB különös figyelemmel hallgatta a Start Autó Rallye 2008. Eger elnevezésű futam előkészületeiről szóló beszámolót, de a rendező

tájékoztatása mindenkit megnyugtató. Lakatos Róbert beszámolójában elmondta, hogy az ez évi erőpróba talán még színvonalasabb és izgalmasabb verseny lesz, mint a tavalyi rendezvény.

A 12 órás maratoni ülésen hosszas érdemi egyeztetés zajlott az A/8-as és a WRC versenyautók további szerepléséről. A bizottság végül úgy határozott, hogy 2009-től párhuzamosan írja ki az Országos Rallye Bajnokságot, valamint a WRC és az A/8 kategória bajnokságát. A szűkebb, a WRC és az A/8 versenyautók bajnokságra vonatkozó szabályozást a későbbiekben alakítják ki.

BÚTOR LADÁJA

Nem vesz részt a 2008-as ORB küzdelmein Bútor Róbert. A hétszeres bajnok nem vonult vissza teljesen a versenyzéstől,

hiszen előfutóként láthatjuk majd egy Lada VFTS volánjánál, és várhatóan az IRC-ben is rajthoz áll majd, talán már a S2000-es Suzuzki SX4-gyel



FOTÓSOK

„Sport pillanatok” címmel közös kiállítást rendezett lapunk két fotóriportere, Buczkó Andor és Jászberényi Márk a miskolci Ifjúsági



és Szabadidő Házban. A februári tárlat megnyitóján jelen volt számos élvonalbeli raliversenyző, többek között Turi Tamás, Spitzmüller Csaba és Hankó László is.

40 ÉV MECSEK

Megjelent Fekete Kálmán legújabb könyve, „A Mecsek Rallye 40 éves története”. A nagyméretű, keményborítós kötetben 250 riportalany – egykori veterán és mai bajnok – mesél a mecseki futamok



múltjáról és a máról. A 3100 számozott példányban megjelent, több mint 700 – köztük számos archív – fotóval illusztrált vastkos kiadvány hátsó borítójában DVD-melléklet is található, régi és mai filmekkel. Az impozáns, 6990 Ft-os könyv kizárólagos forgalmazója az OMV, megvásárolható a töltőállomások Viva Shopjaiban.

CSÚCSTESZT

Kétszer kétnapos teszten vett részt a Grifone csapatnál Spitzmüller Csaba. A korábbi hazai futamgyőztes az istálló S2000-es Fiat Punto és Toyota Corolla versenyautóit próbálhatta ki Firenze mellett, murvás talajon. Spici mellett a korábbi világbajnok Didier Auriol segítette az alakulat felkészülését a 2008-as szezonra.



2008...

...talán legbulvárosabb ralis híre a következő: Tera Bond, a háromszoros Pornó Oszkárral rendelkező művész nő ez évtől új elfoglaltság után nézett, egy Subaru Imprezában Jedlőczy László navigátora lesz az első osztályú bajnokságban



AFRIKA HELYETT

90

Közép-Európa Rali és dél-amerikai kiruccanás

Februárban kiderült, hogy az Amaury Sport Organisation (A. S. O.), a Dakar Rali szervezője az elmaradt világhírű futam pótlására Közép-Európa Ralit rendez.

TDH, ASO



Az új verseny a „Dakar Series” névjegye alatt 2008. április 20-26. között zajlik majd Magyarország és Románia területén. A futam útvonala Romániát érintve Budapest és a Balaton között húzódik. Az eseményt az Eurosport is közvetíti. Az össztáv 2972 kilométer lesz, ebből a hét szelektív szakasz hossza 1430 km. A viadal 1 millió eurós, azaz körülbelül 257 millió forintos rendezési költségének nyolcvan százalékát az ASO teremti elő, míg a fennmaradó 200 ezer eurós, jelenlegi árfolyamon számolva 51,3 millió Ft-os részt a magyar állam fedezi a turisztikai költségvetéséből.

„Több tízezer vendéget várunk Magyarországra, így könnyen kiszámítható, hogy a befektetés biztosan megtérül, sőt sokkal nagyobb lesz a bevétel, mint a kiadás. Hozzáteszem, a környezetvédelemre is nagyon odafigyelünk, valamennyi szelektív szakasznak zárt katonai lőtér ad majd otthont.” - mondta Ujhelyi István, az Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium államtitkára. Az A.S.O. már most minden nagy csapat részvételi szándékáról értesítést kapott, így biztosra vehető, hogy a BMW, a Mitsubishi, a Schlessler; a VW és a KTM is elindul ezen az új megmérettetésen. A Közép-Európa Rali a „Dakar Series” névjegye alatt megrendezésre kerülő első erőpróba, melynek célja más



futamokkal gazdagodni, ezáltal minőségi részvételt és a legendás Dakar Raliéhoz hasonló magas szintű szervezést, biztonságot és médiafigyelmet biztosítani. A Közép-Európa Ralival az A.S.O. célkitűzése az, hogy lehetővé tegye a Dakar versenyzői számára, hogy rendkívül előnyös feltételek mellett jelentkezhesenek egy új ralira, és partnereik számára megjelenést biztosítsanak egy nagy

nemzetközi versenyen.

A „Dakar Series” projekten az A.S.O. hosszú ideje dolgozik, és 2009-re tervezte az elindítását, azonban egy évvel korábban kerül kivitelezésre. Az első Közép-Európa Rali egy egyéni próbasorozat kezdete. Célkitűzése, hogy Dakar-rali méretűvé nőjön, melynek 2009-es megrendezése a következő hetekben fog körvonalazódni.

AFRIKA HELYETT AMERIKA

Teljesen új helyszínre, Dél-Amerikába helyezik át a világ legnehezebb motorsport-versenyét, a Dakart – jelentette be Etienne Lavigne, a futamot szervező az A. S. O. vezetője. Az ok: a rendezők már most sejtik, hogy Afrikában jövőre sem tudják garantálni az indulók és a nézők biztonságát. Amit már most tudni lehet a viadalról, az a következő: a futam össztávja 9000 km, a mért szakaszok hossza 6000 km lesz. A startra és a célba érkezésre az

Atlanti-óceán partján, Buenos Airesben, a pihenőnapra a Csendes-óceánnál, Valparaisóban kerül majd sor. A január 3. és 18. között lebonyolítandó szakaszokból tíz gyorsaságit Argentínában, négyet pedig Chilében bonyolítanak le. A viadalon résztvevő járműveket novemberben hajón szállítják át Dél-Amerikába, a nevezések elbírálásánál előnyben lesznek azok, akik az idej, elmaradt viadalra is jelentkeztek.





RAJTVONAL

Szép eredményt várnak Olaszországtól

A Szalay Dakar Team autós egysége utoljára a Dubai Rallyn lépett színre, de rövidesen következik az Italian Baja.

Nyúl Eszter, Csajtai Kristóf



A csapat az Emirátusokból 3 világcupa ponttal tért haza, amivel a Szalay Balázs-Bunkoczi László kettős fel is került a FIA hivatalos ranglistájára, ezzel a legeredményesebb magyar páros lettek a 2007-es évben. Szalay Balázs erre az esztendőre csak néhány futamot választott, amelyen összemérheti az erejét a tereprali legjobbjával. Az év első felében gyakorlatilag minden hónapra jut egy verseny: az Italian Baját követi az április 18. és 26. között megrendezésre kerülő Central Europe Rally, majd a május végi, Portugálián és Spanyolországon átszárguldo Rally Transiberico,



Szalayék első idei megmérettetése március 13-án kezdődik az Italian Bajával

valamint a magyar bajnokság legnagyobb futama, a Hungarian Baja.

A Szalay Dakar Team leginkább a Central

Europe Rallyra készül, hiszen a Dakar mezőnye ott lép színre, Magyarországra jön a nemzetközi tereprali élmezőny színe-java. Ahogy a Dakarra, úgy ide is teljes létszámmal nevezett a csapat. Szalay Balázs nem titkolja, hogy jó eredményre számít a versenyben: „Nagyon várom ezt a futamot, hiszen ekkora eseményt még nem rendeztek a régióban. Egészen új lesz az az érzés, hogy hazai terepen, ám világklasszisokkal kell megküzdenünk. Azt hiszem, emiatt jó esélyekkel vághatunk neki a viadalnak, hiszen mindegyik szakaszon versenyeztünk már; jó ismerjük a pályákat. Ez persze nem csak a mi csapatunkra értendő, azt hiszem, a többi magyar egység is elmondhatja magáról. Túlzás lenne azonban jóslatokat bocsátkozni, de mindenképp szeretnénk szép eredményt elérni.” - nyilatkozta a csapatfőnök. Amíg azonban nem jön el az ideje a versenynek, a Szalay Dakar Team bemelegítésként részt vesz a március közepén megrendezendő Italian Baján, ahol páran szintén rajthoz állnak az élmezőnyből.





HÉTKÖZNAPI SZERELEM

Menetpróba: Chevrolet Captiva

Karakteres, de a hasonszórú szabadidő-autó ellenfeleitől csak hajszályival különböző terepjárót ismertünk meg az Opel Antara-klón Chevrolet Captivában, de a teszt végeztével ennek ellenére szívesen garázsunkba zártuk volna.

BT

Chevrolet



Hatalmas embléma, dupla álkipufogó, tükörbe integrált index: kívülről egyszerű vonalai mellett is sok-sok érdekes részlettel büszkélkedhet a General Motors által kínált első európai dízel, amelyet a globalizáció jegyében koreai tervezők álmodtak acélba. A tesztelő az ajtók kinyitása után sem tud meglepődni, hiszen a fényűzést a Chevrolet belső terében sem sikerül fellelni, legyen szó akár az anyagok minőségéről, akár bármilyen más technikai igényességéről. A sok műanyag elem között ehelyett hétköznapi egyszerűséget, praktikumot talál az ember, no meg tágasságot.

foglalt kézifékkaron pihentetni, és pestiesen szólva az sem semmi, hogy a hi-fi fejegysége 100%-ban megegyezik a távoli rokon Opel GT-ével...

A kocsi terepjáróságát esetünkben a nagy hasmagasság (és az így láthatóvá váló motorvédő lemez), meg a szükség esetén automatikusan bekapcsolódó, villámgyorsan reagáló összerékhajtás jelenti. Igaza is van a konstruktőrnek, hogy nem terheli feleslegesen a hajtásláncot: az átlagfelhasználót ennél az autónál legfeljebb az első hó idején fenyegeti a csúszkálás veszélye. A biztonsági

A kétliteres alap 150 lóerőt és 320 Nm-t présel ki magából, amellyel akár 185 km/h legnagyobb sebességet is elérhetünk, miközben átlagosan 11 liter üzemanyagot égetünk el. Az aggregát jellemzője még, hogy a modern időkhoz alkalmazkodva elég 30 ezer kilométerenként olajat cserélni benne. A leendő vevők persze nem elsősorban emiatt, és nem is kilencmillió forint feletti ára okán szeretik majd meg a Chevrolet-t: sokkal inkább feltűnésmentessége, és az anyavállalat biztonságos imázsa miatt parkolnak vele garázsukba.



A címőmát kerülő, kényelmesen tágas autó a Chevrolet szabadidőautója

A három sorba rendezett öt plusz két ülés nagycsaládosokat is kiválóan kiszolgál, a felhasználók másik végpontját jelentő vállalkozók pedig szükség esetén az összes ülés lehajtásával, illetve a gyári rögzítőfülek kihasználásával, és egy teljesen sík felület kialakításával pakolhatják színültig sportos szabadidő-autójukat. Az átlagember azonban feltehetően 2-3-4 személlyel hajt majd a Captivával, így számára a kényelem és a temérdek pakolórekesz jelenti a jó térkihasználtságot. Minthogy azonban apró igényességek nélkül ma már nem létezhet négykerekű, érdemes a szemet a keretbe

berendezések sem elsősorban a vad terepezés viszontagságaitól próbálják megvédeni az embert, a kitörésgátló, a légzsákhegyek és a hét darab hárompontos öv sokkal inkább a többi járművel történő esetleges ütközéstől óv. Persze azért akad egy-egy olyan klasszikus 4x4-es extra is, mint a lejtmenet asszisztens. A Captivát egy teljesen átlagos dízel, illetve egy méretesebb és egy nagyobb benzines erőforrással kínálják. Szerkesztőségünknek a gázolajos, olasz segítséggel fejlesztett motor jutott, amely előbb nem különösebben halk járásával, utóbb meglepetések nélküli teljesítményével hívta fel magára a figyelmet.

VERSENYMŰLT

Louis Chevrolet sikeres versenyző volt, mégis, mikor 1914-ben versenyzési célból épített autót, nem a saját nevére, hanem „Fronterac”-ra keresztelte. Egy ilyen típussal testvére, Gaston 1920-ban meg is nyerte a legendás Indianapolis-i 500 mérföldes versenyt. A Chevrolet, mint márka akkor érte el első igazán átütő sportsikerét, mikor a későbbi ötszörös Forma-1 világbajnok, Juan Manuel Fangio, 1940-ben diadalmaszkodott egy közel tízezer(!) kilométeres versenyen Argentínában. A sikersorozat az 50-es években a legendás Corvette-tel folytatódott, melynek legújabb típusa a mai napig versenyez az FIA GT bajnokságban. Közben Chevrolet erőforrásokból számos sikeres versenymotor készült, az Indy 500-on hétszer győzött Chevy motoros autó, míg az IndyCar bajnokságban 1988-tól kezdődően hat évig kizárólag ilyen erőforrással hódították el a bajnoki címet. A legnagyobb sikersorozat mégis a NASCAR sorozathoz köthető: 634 győzelmével, és 28 bajnoki címével a Chevrolet mai napig csúcstartó. Az utóbbi években a gyári csapat a túrakocsi világbajnokságra fektette a hangsúlyt, ahol 2006-ban megszerezték első győzelmüket, tavaly pedig szinte az utolsó pillanatig versenyben voltak a bajnoki címért.

NAGYTESTVÉR

A Chevrolet igazi hazája Észak-Amerika, és ha ott esik szó a márka új szabadidő-autójáról, ma mindenki a Traverse-re gondol. Az 5,2 méter hosszú modellt egy 3,6 literes, 280 lóerős V6-os motor mozgatja, a hatfokozatú automatikus váltó szériá, az alapváltozat csak elsőkerék-hajtású.





FÉNYTERŰ

Menetpróba: Citroen C4 Picasso

Már a külsejéből is azt sejtí a szemlélő: ez a kocsi az űrből érkezett. Aztán amikor helyet foglal a vezetőülésben, szinte már bizonyos a dolgában.

BT

Citroen



Az újságírói túlságok helyett gyorsan bevalljuk, a franciák legújabb egyterűjének semmi köze a kozmoszhoz, de az általa képviselt formavilág és technika láttán elsőre tényleg ez ugrik be az embernek.

A valódi vérvonalról a következőt kell tudni: tesztautónk nagypapa a rettentő nagy piaci sikereket produkáló, ezért még néhány éven keresztül gyártásban maradó Picasso, testvére pedig a hétüléses C4 Grand Picasso. Az autó arca mindentől függetlenül természetesen az apukára, a rali vb-n is becsülettel vitézkedő C4-re hajaz.

Ami a designt illeti, bátran kijelenthető, hogy az új Picassóhoz fogható még egy autó nincs a piacon. A kocsi kontúrja – a motorháztetőtől a hatalmas első szélvédőn keresztül a tetőn át a hátsó szélvédőig – szinte tökéletes körívet



Az óriási ablakokon, különösen a hatalmas szélvédőn keresztül temérdek fény árasztja el a kocsit utasterét

rajzol, a nagy üvegfelületek pedig légiessé teszik a látványt. A sportosságáról a 17 colos felnik és egy spoiler, illetve a hatalmas légbeömlők gondoskodnak.

Az autó mozgatásáért esetünkben egy kétliteres, 138 lóerős, 270 Nm-es HDI motor volt a felelős, a váltásokat pedig egy robotizált kapcsoló vezényelte. A rendkívül szolid fogyasztási eredménytől eltekintve egyik sem nyújtott csúcsteljesítményt, de egy családi buszlimuzinban talán ez nem is elvárás. Sokkal fontosabb, hogy hét légzsák, blokkolás- és kipörgésgátló, illetve menetstabilizátor óvja az utasok apraja-nagyját. Némeg a futóművek nyújtotta lágyan ringó, franciás utazási érzés.

A kényelem természetesen a beltérben is tetten érhető. A váltó és a kézifék kapcsolója a műszerfalra került, a kapcsolók zömét a kormánykarima közepén fixen álló légzsák köré építették. Az autó működéséről a középre telepített digitális kijelző informál, a hátsó sorban ülő gyermekek tevékenységét egy belső térfelügyelő tükörben ellenőrizhetjük. Hasonló érdekesség a szellőzőbe integrált illatfiola, és hát a temérdek pakolórekesz sem hétköznapi jellemzője manapság egy autónak. A fő attrakció azonban nem ez, hanem a minden képzeletet felülmúló méretű első szélvédő, amelyen keresztül igazi mozi-élményben lehet része az első sor tulajdonosainak, ráadásul hihetetlen mennyiségű fény is utat talál rajta keresztül a Picasso belsejébe.

Tesztautónk csomagtér-nyílása is gigantikus, a pakolást ráadásul a pneumatikus rugózás a küszöb letérdelpeltetésével is segítheti. A francia tervezőknek még olyasmire is akadt figyelmük, mint egy kivehető akkus elemlámpa, vagy a gyári bevásárlószatyor. Utóbbi a legfőbb bizonyíték arra, hogy 5,7 millió árá ellenére ez az egyterű inkább a gyengébb nemet célozza...



ÚJ LANCIA DELTA

Bár sokan már lemondtak róla, a Fiat konszern mégis úgy döntött, hogy folytatja a Lancia Delta 1999-ben

félbeszakadt történetét, amely az első igen sikeres modell után az utód bukásával ért véget. A kocsit a Genfi Autószalonon mutatkozik majd be, amely jórészt a 2006-os Delta HPE tanulmány vonalait

örökölte meg. Mivel az olaszok ezt az autót a prémium kompaktok ellenfeléül szánja, ezért csak erős, 120-200 lóerő közötti motorokkal, és kezdetben csak ötajtós kivitelben fogják szerelni.

ÚJ ECLIPSE

A Chicagói Autószalonon bemutatták az új Mitsubishi Eclipse kupét. Az autó sportosabb megjelenésű lökhárítókkal, és 3,8 literes V6-os erőforrással hódít, teljesítménye 265 lóerőre nő. Csak a tengerentúli piacokon rendelhető.



NINCS, DE VAN

Bár hivatalosan még nem létezik a Lexus LF-A, máris magáénak tudhatja az első rekordot, hiszen megdöntötte a híres Nürburgring Nordschleife nem hivatalos, utcai autók között nyilvántartott körrekordját, amely eddig egy Porsche 911 GT2 neve mellett szerepelt. Az 552 lóerős, 4,8 literes V10-es benzinmotor hajtotta LF-A 7 perc 24 másodperces ideje 20,8 kilométeres körön egy másodperccel jobb, mint az eddigi csúcs.



Bemutatták a BMW M3 Cabrio 2008-as változatát. Az autó nyolchengeres, négyliteres motorja 420 LE teljesítményt produkál, amellyel alig több mint 5 másodperc alatt gyorsul a kocsit 100 km/h sebességre



NÜVIFONE

Úgy tűnik, elkerülhetetlen, hogy rövidesen egy készülékben használjuk a navigációt, a fényképezőt, az internetes kommunikátort és a telefont. A Garmin, Amerika legnagyobb hagyományokkal bíró navigációs készülék-gyártója a megoldást a nüvifone-nal képzei el - legalább is ez derült ki egy barcelonai szakkonferencián. Az eszköz kijelzőjének átmérője 3,5 col, a kezelőfelület a cég nevéhez méltóan szép és egyszerű. Az újdonság ára még nem ismert, és egyelőre csak annyi tudható róla, hogy őszre a boltokba kerülhet.

Főszerkesztő:
Bethlen Tamás

Szerkesztő:
Tóth Csaba
Mészáros Sándor

Munkatársak:
Bertalan Miklós
Csöke Péter
Dávid Sándor
ifj. Dávid Sándor
Farkas Livia
Frankl András
Kárpáthy Zoltán
Papp István
Schneider Andrea
Surányi Géza
Száva-Nagy Zsolt
Vizi Gábor

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

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

FORMULA POSTA

Rovatvezető: Dávid Sándor

Kedves Olvasóink! A magazinunk tartalmával összefüggő kérdéseket, felvetéseket a levelezes@formula.hu e-mail címre kérjük elküldeni, de szerkesztőségünk továbbra is fenntartja magának a jogot, hogy a beérkezett vélemények között válogasson és azokat - természetesen a lényegi tartalom megcsontítása 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.



Vén Európa

Egyre nagyobb a felhajtás India körül. 2010-ben futamot rendeznek, idén már csapatuk is lesz az F1-ben. Ön szerint a távoli jövőben előfordulhat, hogy a cirkusz és Európa kapcsolata minimálisra csökken?

Kovács Béla, Nyíradony

A Forma-1 hatalmas üzlet, rengeteg pénz mozog benne. A sportág így törvényszerűen oda tart, ahol még több profitot tud termelni. Ha ez a régi, nagy európai pályák bezárásával jár majd, akkor azon az áron. A tendencia felismeréséhez nem kell nagy jóstehetség, elég csak azt megnézni, melyik helyszínek csatlakoztak a közelmúltban: Szingapúr, Törökország, Kína, Bahrein, Malajzia. És már a nyakunkon az

Abu Dhabi-i, az indiai, a koreai, neme az orosz futam. Én a magam részéről biztos vagyok benne, hogy Ecclestone-t nem fogja meghatni a silverstone-iak nyavalygása, ha egyszer elveszi majd tőlük a rendezés jogát.

Zonta volt

A legutóbbi, 2008. februári számban találtam egy tévedést. A „Gyorsabb a halálnál” című cikkben az 1999-es Brazil Nagydíjnál az szerepel, hogy Villeneuve ütközött és lábtörést szenvedett. Mivel Jacques pályafutását mindig figyelemmel kísértem, így azonnal feltűnt a hiba. Nem ő szenvedett ugyanis balesetet, hanem csapattársa, Ricardo Zonta. A hiba a BAR félkeiben volt, a baleset következtében Zonta lába megsérült, és a következő három versenyen nem vehetett részt. Ha lehetséges, kérem, a következő számban a hibát helyesbítsék.

Nyéki Ágnes, e-mail

Csak az nem hibázik, aki nem dolgozik – tartja a mondás. Köszönjük kedves Olvasónknak a helyesbítést!

Feltámadnak

A rali-vb svédországi futamával, egészen pontosan a fordos Jari-Matti Latvalával kapcsolatban lenne egy kérdésem! A finn nagyon fiatalon, 22 évesen nyerte a versenyt. Ön szerint ez nem arról árulkodik, hogy a mezőny szegényesebb, mint néhány évvel ezelőtt?

Jovanovics Gábor, Budapest

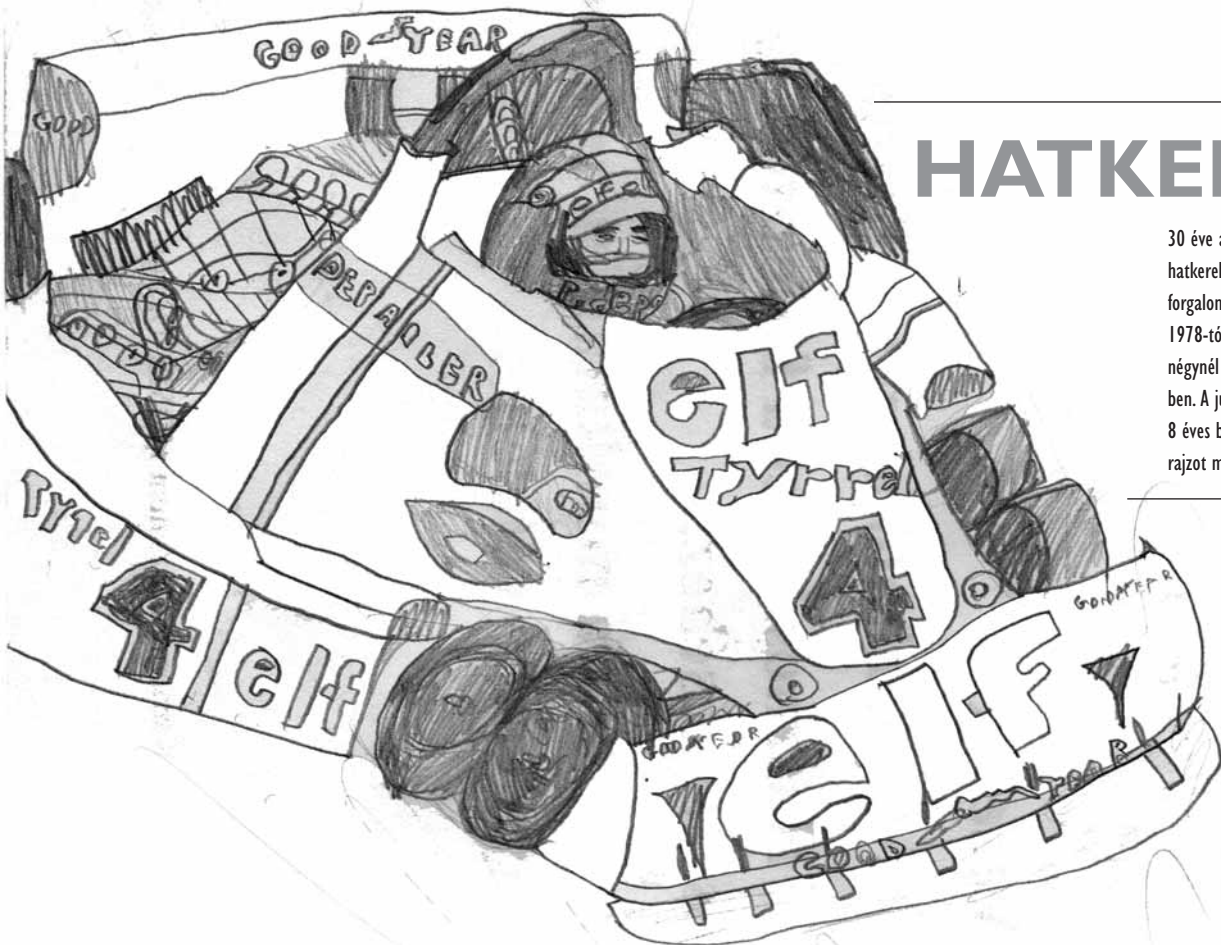
Annak ellenére, hogy az újonc Suzukival már négy gyártó indul teljes erőbedobással a rali világbajnokság küzdelmeiben, még a temérdek szurkoló láttán is nyilvánvaló a sportág problémás helyzete. Egyik sorozatnak sem tesz jót, ha ugyanaz a pilóta sorozatban alázza meg a többi versenyzőt, a dolog azt mutatja, hogy muszáj valamit tennie a széna tulajdonosának. Jelen esetben az FIA-nak. De onnantól, hogy tudjuk, a Nemzetközi Automobil Szövetség kezében van a rali vb sorsa, biztosak lehetünk benne, hogy rövid idő alatt rend lesz majd a rangos eseménysorozat kulisszái mögött. Biztos vagyok benne, hogy hamarosan radikális költségcsökkentési kampányba kezdenek, ha pedig már olcsóbb lesz a rali csúcsa, több gyártó is vonzónak fogja találni a szereplést.

Tévedtünk: 1999-ben nem Villeneuve, hanem Zonta törte össze magát a BAR-al



HATKEREKŰ

30 éve annak, hogy a képen látható hatkerekű Tyrrell-t „kivonták a forgalomból” (az 1977-es év végén), és 1978-tól többé nem versenyeztek négy-nél több kerekű autók a Forma-1-ben. A jubileum alkalmából Szőke Leon, 8 éves budapesti olvasók küldött egy rajzot magazinunknak



Schumacher visszatér?

A DTM-ben milyen esélyei vannak Ralf Schumachernek arra, hogy sikeres legyen? Elképzelhető, hogy a Mercedes Heikki Kovalainen helyére ülteti, ha a finn nem szerepel az elvárások szerint?

Kisfalusi Mariann, Szeged

Az év véleményem az, hogy a fiatalabb Schumacher visszatérése is csak annyi az esélye, mint a hétszeres világbajnok újbóli szerződésének. Semmi.



Ha a McLaarennek szüksége lett volna a németre, bármilyen árat ki tudott volna fizetni érte, ráadásul volt egy üres helye is a csapatban. De Ron Dennis nem a pályája csúcsán azért mártírtutott Ralfot választotta, hanem egy fiatal tehetséget.

Ami pedig a túraautós pályafutást illeti, tudni kell, hogy a DTM-ben ezidáig maximum futamgyőzelemig vitte, aki a száguldó cirkuszból érkezett.

Az újonc ifjú Schumachernek nagyon sok rutinos Mercedes- és Audi-pilótával kell megküzdenie, akik egy cseppet sem tisztelik majd a sokszoros F1-es futamgyőztes németet...



Dakar helyett

Őn szerint a Budapestről induló Dakar-pótló is azt tudja majd nyújtani, amit az eredeti nyújtott volna?

Késmárki Krisztina, e-mail

Természetesen nem. Sivata helyett az Alföldön legfeljebb futóhomokot találunk majd a versenyzők, bár Marokkó köves terepét minden bizonnyal jól helyettesíti majd a Káptok hegyes-völgyes vidéke. Különbséget jelent majd az eredetileg két hetes verseny helyett most mindössze egy hetes időtartam is. Jó hír viszont, hogy itt lesz a teljes mezőny, és a rendezők egy hétre

szponzorok vagy az ismerősök fizetik, de talán jogos a kérdés, hogy egy kevésbé tehetséges versenyzőt miért támogatnak?

Gérnyi Sándor, Zalaegerszeg

Ha Ön néhány évtized múlva – adja Isten – milliárdos lesz, a fia pedig egyszer az F1 kapujába jut, és néhány versenyess szerződést kínálnának neki pár millió dollárért, gondolkodik-e azon, hogy befizesse a legjobbak közé? Ugye nem? Ha nem is végtelen valakinek a bankszámlája, akkor is érdemes eltűnődnie a szüleinek egy ilyen soha vissza nem térő alkalmon, hiszen számtalanszor sikerült már megkapaszkodnia egy-egy ifjú versenyzőnek az elit között, ehhez mindössze bizonyítania kellett. A bizonyításhoz viszont pilótaülésre van szükség. A szponzorokat már kevésbé érdeklik az érzelmek, ők azt szeretnék, hogy a pénzükért cserébe bejuthassanak az F1-be, illetve egy olyan pilótát kaparinthassanak meg a reklámjaikhoz és rendezvényeikhez, akinek esélye van világhírűvé válni. Hogy aztán ez sikerül-e vagy sem, az valóban már a rátermettségen és a szerencsén múlik...

Magyarországra irányítják a világ figyelmét, így a futam legalább olyan felhajtást kap, mint amit eddig csak Forma-1 idején szoktunk meg. Számomra ez az igazán nagyszerű dolog. Azzal viszont elsőre nem nagyon tudok mit kezdeni, mit keres majd a Dakar Dél-Amerikában. Még akkor sem, ha ott a mauritániaihoz megtevesztésig hasonló sivatagok is vannak.

Támogatások

Elképesztő, hogy mekkora összegeket kell fizetniük a versenyzőknek azért, hogy megmutathassák mire képesek. A számlát a



ELKEZDŐDÖTT!

Ausztrál és Maláj GP

Technika

Az F1-es keréknyomás-mérő



40 éve történt

Amikor az angolok legyőzték a Ferrarit



Dívat

A mezőny legjobb napszemüvegei



JWRC

Nem csak fiataloknak!

Következő számunk megjelenése: április eleje

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, netalán 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



Posztermagazin



Posztermagazin



2004. április



2004. július



2004. augusztus



2004. szeptember



2004. október



2004. november



2004. december



2005. február



2005. március



2005. június



2005. augusztus



2005. szeptember



2005. október



2005. november



2005. december



2006. január



2006. március



2006. április



2006. május



2006. július



2006. augusztus



2006. szeptember



2006. november



2006. december



2007. február



2007. március



2007. április



2007. május

Megrendelés: a levelezes@formula.hu, és a 3504 Miskolc, Pf. 90 címen, valamint a 46/505-490-es telefonszámon lehetséges.

Fight FOR KISSESS

HARC A CSÓKOKÉRT

A WILKINSON ÚJ
INTERNETES JÁTÉKA

www.ffk-wilkinson.com



BABA ÉRKEZIK...

Amikor újszülött érkezik a családba a nő már nem csak jó feleség, hanem anya is egyben. Ideje, szeretete és energiája már nem csak a férjére koncentrálódik, hanem ezek nagy részét az újszülött babának szenteli, hogy jó anya legyen. Gyakran valóságos „**versenyhelyzet**” alakulhat ki az újszülött baba és az apa között az anya figyelméért. A férj egyféleképpen veheti fel a versenyt a babával, ha ugyanolyan sima bőre lesz, mint az újszülöttnék.

A FEGYVER: ÚJ QUATTRO TITANIUM

A megoldás az új Quattro Titanium borotva, mellyel az apa bőre 100%-osan babasima lesz. Így apa visszaszerezheti hűvös szerelmét és egyenlő esélyekkel kezdődhet a harc a csókokért.

Az új Quattro Titanium **négy titánium bevonatú pengével** rendelkező borotva **100%-osan babasima bőrt** biztosít, mellyel biztosan veheted fel a versenyt bármely újszülött bőrével. A különleges bevonat garantálja a pengék **hosszantartó élességét**, az **irritációmentes borotválkozást** és a **hihetetlenül sima arcbőrt**.

AMIT A TERMÉKRŐL MÉG TUDNI KELL:

Az új Quattro Titanium további fejlesztése plusz egy **titánium bevonatú precíziós penge** - a borotvafej hátoldalán az arcszörzet és a nehezen elérhető helyek pontosabb formázásáért. És hogy még simábbnak érezd a bőröd, az új Quattro Titanium krémezőcsikja most még gazdagabb összetevőkben, **Aloe Verát, E- Vitamint és B5 Pro Vitamint** tartalmaz, hogy bőröd még finomabb legyen, akár a baba bőre.



swatch® 



**SPRING-SUMMER
COLLECTION
2008**

Kizárólagos
forgalmazó:
CORNAVIN
HUNGARY KFT

Astoria Center • Budapest, Rákóczi út 4-6. Tel.: 06 1 268 0337
New York Boscolo • Swatch Store
Arena Plaza • Swatch Corner Tel.: 06 1 505 5390
Sugár • Swatch Corner Tel.: 06 1 469 5398
Lurdy • Swatch Corner Tel.: 06 1 456 1456
Oktogon • Swatch Corner Tel.: 06 1 312 5686