



Autósport és **Formula**

**MÉG
TÖBB
RALI**

MAGYARORSZÁG AUTÓSPORT MAGAZINJA

K/2. szám, 2009. február

BUEMI, AZ EGYETLEN ÚJONC

KIÁSTÁK A CSATA- BÁRDOT

McLaren, Ferrari,
Toyota, BMW,
Renault és Williams
bemutató



**Autók
és lányok**



**Rali vb:
Búcsúznak
a japánok**



**Bemutató:
Ford
Mustang**

- **MotoGP:** A Ducati visszavágna
- **Mikulás Rali:** Asi lett a legjobb



09002

695 Ft



Tereprali:

Dél-Amerikában és Dakarban

A GPshop februári ajánlata:

www.gpshop.hu



Ágynemű "VMM F1 Car"
cikkszám: V02D2BL
ár: ~~9.990,-~~ helyett **6.990,-**
méret: 140x200, 51x76
anyaga: 50% pamut 50% poliészter



Póló Team
cikkszám: VMM101
ár: ~~9.990,-~~ helyett **5.990,-**
méret: L, XL, XXL
anyaga: polycool dry



Pulóver Team
cikkszám: VMM601
ár: ~~23.990,-~~ helyett **16.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: poliészter



Mellény Team
cikkszám: VMM702
ár: ~~23.990,-~~ helyett **16.990,-**
méret: XL
anyaga: poliészter



Kabát Team
cikkszám: VMM701
ár: ~~43.990,-~~ helyett **31.990,-**
méret: M, XXL
anyaga: poliészter



Galléros póló Team
cikkszám: 35.022.01.03
ár: ~~14.990,-~~ helyett **11.990,-**
méret: M, XL
anyaga: 100% pamut



Gyerek póló "Massa Line"
cikkszám: 32.004.26.02
ár: ~~7.490,-~~ helyett **3.990,-**
méret: 8, 10, 12 éves
anyaga: 100% pamut



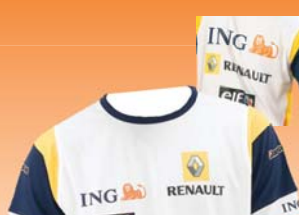
Póló Team
cikkszám: 76024301
ár: ~~14.990,-~~ helyett **10.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 48% pamut, 52% PES



Galléros póló Team
cikkszám: 76024401
ár: ~~19.990,-~~ helyett **14.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 48% pamut, 52% PES



Ing Team
cikkszám: 76024201
ár: ~~21.990,-~~ helyett **17.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut



Póló Team
cikkszám: REN101
ár: ~~10.490,-~~ helyett **6.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut



Galléros póló Team
cikkszám: REN501
ár: ~~15.990,-~~ helyett **10.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut



Ing Team
cikkszám: REN701
ár: ~~31.990,-~~ helyett **19.990,-**
méret: M, L, XL
anyaga: 100% pamut



Póló Team
cikkszám: BMW805
ár: ~~11.990,-~~ helyett **8.990,-**
méret: M, L, XXL
anyaga: 90% nylon, 10% lycra



Sapka Robert Kubica
cikkszám: BMW804
ár: ~~6.990,-~~ helyett **4.990,-**



Póló "STR on tour", piros
cikkszám: 60170203
ár: ~~12.990,-~~ helyett **8.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut



Póló "STR on tour", fekete
cikkszám: 60170201
ár: ~~12.990,-~~ helyett **8.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut



Galléros póló Team
cikkszám: 68.022.01.03
ár: ~~12.490,-~~ helyett **9.990,-**
méret: L, XL
anyaga: 100% pamut



Rossi póló "Big Doctor Logo"
cikkszám: 04.003.98.07
ár: ~~7.990,-~~ helyett **5.190,-**
méret: M, L, XL
anyaga: 100% pamut



"Sun & Moon", kék
cikkszám: 04.013.26.78
ár: ~~7.490,-~~ helyett **5.990,-**

A termékek kizárólag a hirdetésben feltüntetett méreteken kaphatóak.

Az ajánlat a készlet erejéig, illetve visszavonásig érvényes.

Termékeink üzletünkben személyesen is megvásárolhatóak.

Rendelési információk:

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

www.GPSHOP.hu

Eredeti Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka

Üzletünk: **GPshop** 2092 Budakeszi, Fő u. 126., Tel./sms: 06 70 254 7906, e-mail: info@gpshop.hu

Nyitvatartás: H-P: 10:00 - 18:00, Szo: 10:00 - 13:00, Vas: zárva.

JEGYZET

Bethlen Tamás



CSAK VISSZAFOGOTTAN

A tél és a válság ezúttal még különlegesebbé tette a szünetet

Egészen megdöbbentő volt, amilyen visszafogottsággal idén bemutatkoztak az F1-es csapatok. Persze csak azoknak, akik nem gondoltak bele abba, hogy 2009-ben hiányozni fog a világ motorsportjából a Honda, a Subaru, a Suzuki és a Kawasaki.



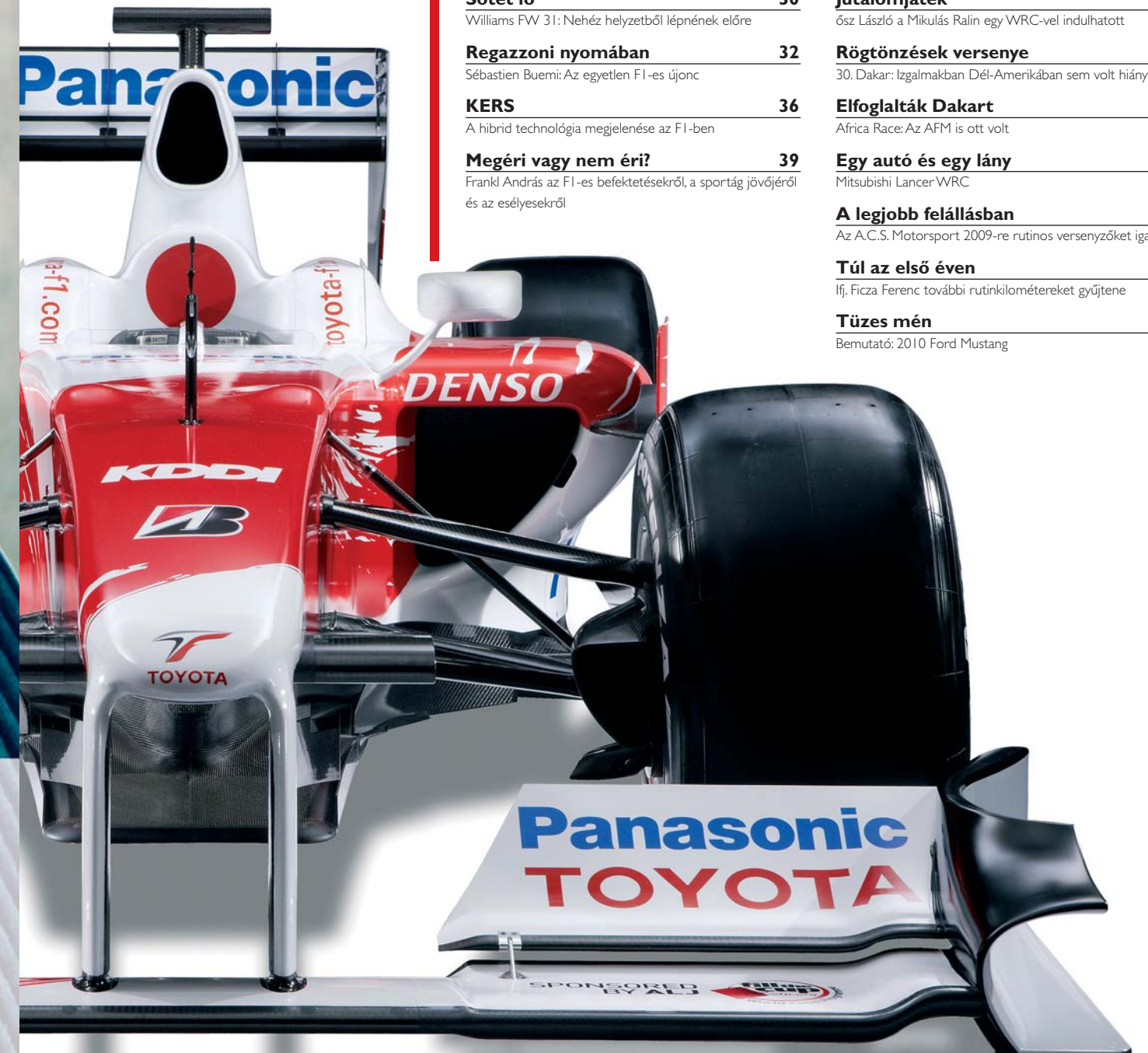
Fotó: Zing Árpád/Totalcar

(mert a japánok józanabbak és realisan látják a jövőt, vagy mert nekik aránylag kevés külső szponzorok akadt az utóbbi esztendőben, esetleg mert a közelmúltban már semmilyen jelentős eredményt nem tudtak felmutatni?), ám talán okosabb a maradékra koncentrálni.

Emlékszem én olyan F1-es bemutatóra, nem is olyan régire, amikor az egyik csapat magángéppel repítette a zsumalasztákat Szicíliaba, ahol a fényes palermói operaház színpadán prezentálták a legújabb versenygépet, majd az ünnepséget követően ideiglenes utcai pályán köröztek a pilóták a friss autókkal. Vagy egy másik istálló mutatványaira, amelyek során már-már showmúsorokat csináltak a bemutatókból: Taorminában, Velencében és Barcelonában hihetetlen történelmi díszletek között leplezték le az aktuális autókat. És „az sem volt semmi”, amikor két éve a szintén városi futtatás előtt telefonokat osztottak ki az újságíróknak a szervezők, majd a bemutató végén véletlenül feltárcsázták egy számot, és a szerencsés néző egy márkás gépkocsival gazdája lett!

Elmúltak ezek az idők. És nem tudom, hogy a mai helyzetben bárki is visszasírja őket. Amikor minden a költségcsökkentésről, a takarékoságról szól, örülnünk kell annak is, ami van. Például a minden felhajtás nélkül a tesztpályák garázsából kitalált 2009-es F1-es autók, illetve annak, hogy szűk két hónap múlva azért a nehézségek ellenére is elkezdődik az évad. Amelynek során Magyarországra is ellátogat az F1 mezőnye. Arra pályára, amely ezekben a napokban még meglehetősen furcsa képet mutat. A dél-amerikai és az afrikai Dakar ármékkében megbúvó bolondos Bamakó Rali egyik csapatának indulóiról készült fotón olyat látni, amelyet csak nagyrítván: hó borítja a célegyenes aszfaltját. Jó tudni, hogy július végén majd 40 fokot mérnek rajta a Bridgestone mérnökei...

A pénzügyi és gazdasági világválság első híreire talán még fel sem kaptuk a fejünket, aztán ahogyan megérkeztek az első magasabb törlesztő-részletekről szóló csekkek, információk futottak be a drágulásokról, vállalati csőstörési és elbocsátásokról, már kezdtük komolyabban venni a dolgokat. Lapunk olvasói közül sokakat pedig valószínűleg az józaníthatott ki, amikor megérkeztek a bejelentések a világ autós-motoros élvonalából: olyan nagy múltú istállók voltak kénytelenek visszavonulni a reflektorfényből, mint a Honda, a Subaru, a Suzuki vagy a Kawasaki. Érdemes lenne azon is elgondolkodni, hogy miért éppen ezek a gyári alakulatok húzták be hirtelen a kézféket



Hírek	6	Brazil kapcsolat	40
Érdekességek, információk a világból		Rohonyi Tamás: Akinek a magyarok az F1-et köszönhetik	
Különvélemény	13	A szoborba öntött száguldás	44
Dávid Sándor rovata		F1-es emlékművek	
Elsőként az ismeretlenbe	14	Loeb a király	45
A Ferrari bemutatója nyitotta az új korszakot		Race of Champions: Német csapat, francia egyéni diadal	
Alonso Ferrariba száll?	17	Motorsport hírek	48
Az olasz sajtó biztosra veszi az átigazolást		WTCC, F2, Speedcar, GT, Dubai24, Porsche Kupa	
Címvédelem és címszerzés	20	A Kawasaki kiszállt	52
MP4-24: két vb-címre tervezték		MotoGP: Megszorítások és búcsúk	
Világbajnoki célok	24	A képregényhős visszatér	54
BMW Sauber: Kubica és Heidfeld kész a hódításra		Talma megkezdte a 2009-es teszteket	
Cél a futamgyőzelem	26	Búcsúzik a Subaru	56
Toyota TFI09: Képes lehet nyerni		WRC: Farmerek kedvencéből kultikus versenyautó	
Újra világbajnok akar lenni	28	SYNERGON Mikulás Rali	60
R29: Briatore, Alonso és Piquet egyaránt bizakodó		Szezonzáró utáni örömautózás Veszprémben	
Sötét ló	30	Jutalomjáték	62
Williams FW 31: Nehéz helyzetből lépnének előre		ősz László a Mikulás Ralin egy WRC-vel indulhatott	
Regazzoni nyomában	32	Rögtönzések versenye	64
Sébastien Buemi: Az egyetlen F1-es újonc		30. Dakar: Izgalomokban Dél-Amerikában sem volt hiány	
KERS	36	Elfoglalták Dakart	70
A hibrid technológia megjelenése az F1-ben		Africa Race: Az AFM is ott volt	
Megéri vagy nem éri?	39	Egy autó és egy lány	73
Frankl András az F1-es befektetésekről, a sportág jövőjéről és az esélyesekről		Mitsubishi Lancer WRC	
		A legjobb felállásban	74
		Az A.C.S. Motorsport 2009-re rutinos versenyzőket igazolt	
		Túl az első éven	76
		Ifj. Ficzó Ferenc további rutinkilométereket gyűjtene	
		Tüzes mén	78
		Bemutató: 2010 Ford Mustang	

Megújultunk, megerősödöttünk

A csaknem húszéves múltú visszatekintő Synergion Informatika Nyrt. sosem félt birokra kelni ügyfelei informatikai problémáival. A vállalat a 2007-ben megújult szervezeti struktúrájára támaszkodva most még erősebben vetheti magát a küzdelembe, kiemelkedő szakembergárdájának és az ügyféligenyek alapos ismeretének köszönhetően neve itthon és a nemzetközi porondon is egyet jelent a győzelemmel. A megújult Synergion ugrásra készen várja az informatikai piac kihívásait.



www.synergion.hu



APA- FIA

Graham és Damon Hill nyerte azt az internetes szavazást, amelyen az Eurosport honlapjának olvasótáborra voksolt a legjobb FI-es klánokról. Az egyetlen apa-fiú világbajnok páros 1900 szavazattal végzett az első helyen, maga mögé utasítva a Villeneuve-famíliát, az 1223 voksot begyűjtő Gilles-t és Jacques-ot. A dobogó harmadik

fokán Andrettiék végeztek: a világbajnok Mario és fia, az FI-ben hamar levezérlő Michael 641 voksot gyűjtött be. A szavazás végeredménye:

Graham and Damon Hill	41% - (1900)
Gilles and Jacques Villeneuve	27% - (1223)
Mario and Michael Andretti	14% - (641)
Keke and Nico Rosberg	10% - (442)
Nelson and Nelson Piquet	6% - (299)
Jack and David Brabham	2% - (97)



HAJRÁ

Javában épül a Yas Marina-versenypálya, amelyen jövőre első ízben csap össze az FI mezőnye.

Herman Tilke pályatervező legújabb alkotásán Abu Dhabi Nagydíjért mérkőznek majd

a száguldó cirkusz résztvevői, a viadalt évadzáró összecsapásként 2009. november 1-jén rendezik.

BIZTOSAN KIMARAD

Hiába tett javaslatot a Kanadai Nagydíj megmentésére Québec tartományi kormányzata, nem sikerült tető alá hozni az egyezséget Bernie Ecclestone-nal, így biztosra vehető, hogy Montreal kimarad a 2009-es versenynaptárból. A jövő évi kalendáriumot már jóváhagyta az FIA: a hungaroringi futamot július 26-án rendezik, míg Sanghajba nem az év végén, hanem áprilisban látogat majd el az FI-es mezőny.

2009

- március 29. Ausztrál Nagydíj, Melbourne
- április 5. Malajziai Nagydíj, Sepang
- április 19. Kínai Nagydíj, Sanghaj
- április 26. Bahreini Nagydíj, Szahir
- május 10. Spanyol Nagydíj, Barcelona
- május 24. Monacói Nagydíj, Monte-Carlo
- június 7. Török Nagydíj, Isztambul
- június 21. Brit Nagydíj, Silverstone
- július 12. Német Nagydíj, Nürburgring
- július 26. Magyar Nagydíj, Hungaroring
- augusztus 23. Európa Nagydíj, Valencia
- augusztus 30. Belga Nagydíj, Spa
- szeptember 13. Olasz Nagydíj, Monza
- szeptember 27. Szingapúri Nagydíj, Szingapúr
- október 4. Japán Nagydíj, Suzuka
- október 18. Brazil Nagydíj, Sao Paulo
- november 1. Abu Dhabi Nagydíj, Abu Dhabi

MÉG EGY CSEMETE

Nicolas Prost, a négyszeres világbajnok Alain Prost 27 esztendő csemetéje tavaly elhódította az Euroseries 3000 sorozat bajnoki címét és folytatná a menetelést. Noha kissé túlkoros, a francia az FI-ben szeretne szerencsét próbálni, ráadásul a Ferrarit szemelte ki. „Bízom benne, hogy ez a bajnoki cím elősegítheti a jövőm alakulását. Nagyon szeretnék tesztelni egy Ferrarit” – mondta a kis Prost. Fiacskája óhaja után a papának főhet a feje és – mint elárulta – fő is: „Meglátjuk, mit tehetünk, de 27 évesen biztosan nem lesz könnyű üléshez jutni” – nyilatkozta a „Professzor”.



MESEBELI

Michael Schumacher, az FI hétszeres világbajnoka, mesébe illő ajándékot kapott a dubaji uralkodótól, a 2006 végén visszavonult klasszist egy fülleextrás szigettel ajándékozták meg. A 7 millió dollár értékű meglepetés amely saját versenypályával és jachtkikötővel is rendelkezik



a „The World” elnevezésű mesterséges szigetszoport egyik része.

A jelek szerint mégsem válik el felesége, Slavica az FI-guru Bernie Ecclestone-tól: a korábban állítólag egymástól különköltöző pár együtt karácsonyozott Belgrádban, ahol – a helyi sajtó jelentései szerint – fiatal szerelmesekként turbékoltak. Neje a beszámolók szerint minden korábbinál jobban odafigyel a mogulra, akit a szerb fővárosban egy kardiológushoz is elcipel, ellenőrzés céljából.

Bambi-díjjal jutalmazták Németországban Lewis Hamilton, az az FI-történelem legifjabb világbajnokát. A díjat odaítélő Hubert Burda Media Group 2008-as teljesítményéért jutalmazta a McLaren szigetországi kiválóságát, akit világsztárok egész sorával együtt tüntettek ki: Bambit kapott a magánéleti problémái után sikeresen visszatérő Britney Spears, de elismerésben részesült Meg Ryan, Keanu Reeves, Karl Lagerfeld, Tommy Hilfiger és Plácido Domingo is. A díjátadó ceremóniát Offenburg városában tartották, ahol Pink adott koncertet.

Elterjedt, hogy 2009 végén a Toyota lezárja az évek óta sikertelenül futó FI-es programot és újraéleszti Le Mans-i projektjét. A márka közleményben cáfolta a spekulációt: „A Toyota hosszú távra kötelezte el magát az FI mellett. Célunk az, hogy győzzünk. Azt soha nem titkoltuk, hogy érdeklődünk az újabb lehetőségek iránt, beleértve Le Mans-t is. Jelenleg sem terv, sem döntés nincs a jelenlegi programok megváltoztatásával és bővítésével kapcsolatban.” – áll a kommunikációban.



GYŐZTES AUTÓBAN

Nem mindennapi ajándékot kapott a BMW-től 24. születésnapjára Robert Kubica: a lengyel ász kipróbálhatta a

bajor márka V12 LMR kódjelű sportkocsiját, amely 1999-ben győzelmet aratott a Le Mans-i 24 órás versenyen. Az eseményre

a mexikóvárosi Hermanos Rodriguez-versenypályán került sor, ahol a Formula BMW sorozat világdöntőjét tartották.



VESZTESÉG

40 millió dolláros veszteséget termelt 2008-ban az Ausztrál Nagydíj – tudatták a melbourne-i futam szervezői, akik az

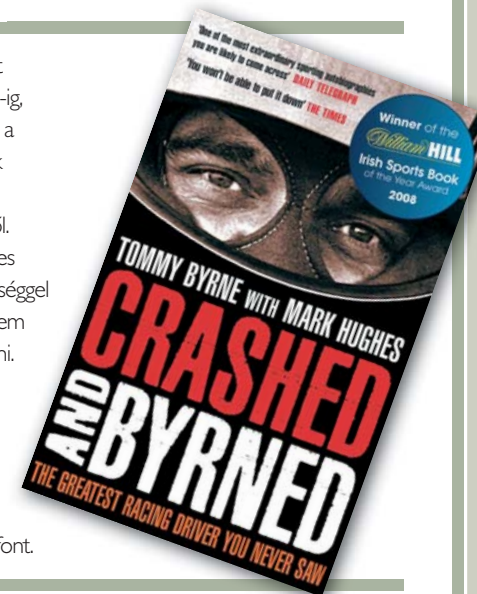
előrejelzések alapján jövőre még nagyobb veszteséggel számolhatnak. Az illetékesek koncerttel próbálnak javítani a

helyzetben: míg idén a Kiss lépett fel az Albert Parkban, addig jövőre a The Who ad koncertet közvetlenül a futam leintése után.

KÖNYVSAROK

Tommy Byrne neve még a Forma-1 történelmében járatos szurkolók közül sem sokaknak cseng ismerősen. A statisztikákba bepillantva ez korántsem meglepő, hiszen mindössze két nagydíjrészvétel szerepel az ír versenyző neve mellett. Hogy miért érdemes mégis megvásárolni azt az életrajzi könyvet, melyet az ismert Forma-1-es szakíró, Mark Hughes közreműködésével írt? Nos, mert a történet fordulatosabb, mint némelyik regény. Nem csak arról

olvashatunk, hogy Byrne miként jutott el a semmiből a Forma-1-ig, hanem az is hogyan keveredett a bűnözés, később a kábítószeres világába, majd hogyan állt talpra a kilátástalannak tűnő helyzetből. Megtudhatjuk azt is, hogy a 80-es évek az egyik legnagyobb tehetséggel megáldott versenyzője miért nem tudta adottságait kibontakoztatni. A lebilincselő olvasmány (mely több díjat is nyert) megvásárolható a kiadó Icon Books www.iconbooks.com honlapján. ISBN száma 978-184831028-5, ára 12,99 angol font.



ÁTPÁRTOLT

Felbontotta motorszállítói szerződését a Ferrarival és leszerződött a McLaren-Mercedes csapatával a Force India. Vijay

Mallya csapata a Mercedes-Benz-től motort, a McLarentől pedig váltót, hidraulikus rendszert és KERS-t kap majd. „2009-ben egy vadonatúj autóval állunk majd ki. Jómagam úgy látom,

hogy 2010-ben talán már lehet esélyünk a győzelemre, jövőre pedig már azzal is nagyon elégedett lennék, ha rendszeresen pontokat szereznénk. Ez nagy előrelépés lenne” – nyilatkozta a bejelentés kapcsán Mallya, aki kisebb átszervezés keretén belül a csapatfőnöki tisztséget is átvette. Az előző csapatvezető, Colin Kolles távozott az istállótól, s új műszaki vezetőt neveznek ki Mike Gascoyne helyére is. Fontos újdonság, hogy az operációs igazgató a McLarentől érkező Simon Robert lesz.



A Force India nagyot váltott, idén Ferrari helyett McLaren motorokkal versenyzik

Noha korábban vonakodott, **Nick Heidfeld** eljegyezte kedvesét, Patricia Papent: a BMW versenyzője Párizsban, az Eiffel-torony tetején kerített sort a lánykérésre. A magánéletüket csendesen, visszafogottan élő pár még nem tudja, hogy a boldogító igent mikor mondják ki. A házasság az utolsó lépcsőfok lesz számukra a családi élet beteljesüléséhez, a gyerekek ugyanis már korábban „megérkeztek”: lányuk, Juni három, míg kisfiúk, Joda egy éves.

Hazájában, Finnországban töltötte téli szabadságát **Kimi Räikkönen**, aki nem unatkozott: az északi klasszis Helsinki városának egyik jégkorongcsapatával tréningezett és közben üzletelt is. A Ferrari ásza megpróbált piacot találni három finnországi háza közül arra, amely a fővároshoz közeli Kaskisaari-szigeten található. Ha minden igaz, a rezidenciából hamarosan külképviselet lesz, több ország ugyanis nagykövetségi épületként vetett szemet az ingatlanra.

Tombol a **pókermánia** a Formula-1-ben: a két szenvedélyes játékoshoz, Robert Kubicához és Fernando Alonsohoz egyre többen csatlakoznak. Nemrégiben állítólag egy mini-tornát is rendeztek: Alonso nem indult, míg Kubica Nico Rosberggel, Giancarlo Fisichellával, Adrian Sutilal, Vitantonio Liuzzival, a GP2-bajnok Giorgio Pantanoval, Eddie Irvine-nal és Alex Zanardival ült asztalhoz. A döntőben Rosberg nyert Kubica ellen és 30 ezer euróval lett gazdagabb, az összeg felét azonban jótékonyági célra ajánlotta fel.



BRIT BAJNOKOK 50 ÉVE

Az ideai birminghami Autosport International nemzetközi motorsport kiállítás elsősorban az 1958-2008 közötti brit Formula-1 bajnokoknak állított emléket. Az ország első F1 világbajnoka, Mike Hawthorn 1958-ban szerezte címét, akit időrendi sorrendben Graham Hill (1962, 1968), Jim Clark (1963, 1965), Jackie Stewart (1969, 1971, 1973), James Hunt (1976), Nigel Mansell (1992), Damon Hill (1996) és Lewis Hamilton (2008) követték. A kiállítás a címet megszerző F1 autókat is felsorakoztatta, kiegészítve a 2008-as mezőnnyel. A David Coulthard múzeum jóvoltából a frissen visszavonult skóti pilóta számos versenyautója is jelen volt, kezdve első gokartjától a Formula Ford, a Paul Stewart Racing Formula 3 és Pacific Reynard F3000 torpedókon keresztül mindhárom Formula-1 csapatának egy-egy képviselőjéig. Látható volt az



első győzelmét arató 1995-ös Williams-Renault, a 2000-ben DC-vel három elsőséget begyűjtő McLaren-Mercedes és a 2006-ban az első Red Bull F1 pódiumot megvalósító Ferrari motoros RB2. A szinte túlzottan tisztaság-mániás Coulthard interjúja során megjegyezte, hogy „a múzeumot a lánytestvérem irányítja és szégyellem magam, mert az autók ellátogató közönség túlnyomó része azon a véleményen volt, hogy DC-nek nem kellett



A nagyszabású kiállítás legnépszerűbb sztárja David Coulthard volt, de brit bajnokok autóját nagyon sokan megnézték

volna visszavonulnia, ám ő úgy gondolja, hogy élettársa és gyereke számára ez a legjobb döntés. A Red Bull egy, a csapat színeire festett, pedálos gokartot ajándékozott a visszavonult skót versenyzőnek, amelyet nemrég született kisfia ágya felé helyezett. Coulthard kijelentette, nem bánná, ha kevesebb győzelmet aratott volna, mint a jelenlegi 13, ha mindezzel egy bajnoki cím is járna. Habár, az a tudat, hogy csupán Schumacher és Hakkinen győzték őt le, enyhíti valamennyire a kiábrándulást.

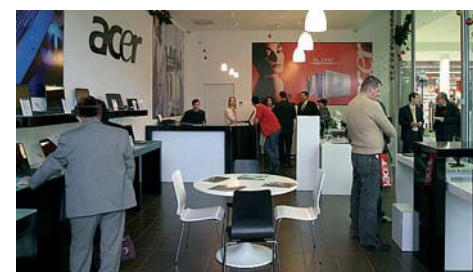
A kiállításon jelen voltak Martin Brundle (1984-1996 közötti F1 versenyző), az ideai Le Mans győztes (és 2002-ben a Toyota F1 csapatának pilótája) Allan McNish, valamint a Peugeot Le Mans versenyzői, Nicolas Minassian és Franck Montagny (aki 2006-ban a Super Agurival debütált az F1-ben). Az 1994-ben csődbe jutott Lotus csapat a legendás 25, 49 és 72 modelljeit állította ki, amelyek mellett előkelő helyet foglalt el Ayrton Senna 1985-ös Renault-turbó motoros fekete-arany színű JPS betontorpedója.



KEDVENCEK

Bernie Ecclestone-nak két kedvence is van a jelenlegi mezőnyben, az F1-mogul egyaránt rajong Fernando Alonsoért és Sebastian Vettelért. A brit üzletember a spanyolt nemes egyszerűséggel a „legjobb” tartja, míg a némettől a közeljövőben vb-címet vár. Mindezek ellenére a sportág

gunja Felipe Massáért szorít 2009-ben: „Tavaly bíztam benne, hogy Felipe Massa előrukkol valamivel és megtette, remélhetőleg így lesz idén is. Egy évvel korábban Hamilton balszerencés volt, majd megnyerte a világbajnokságot. Tavaly Felipe volt balszerencés, így remélhetőleg most visszavág” – nyilatkozta Ecclestone.



A Ferrari támogató Acer magyarországon is terjeszkedik: első márkaboltja Miskolcon nyílt

ACER MÁRKABOLT

Megnyílt Magyarország első hivatalos Acer Shop üzlete a nemrégiben épült miskolci Auchan bevásárlóközpontban. Az Acer Magyarország és a miskolci Chipland 10 éves múltra visszatekintő kiváló üzleti és partneri kapcsolatának gyümölcseként jött létre ez a

vállalkozás, amely egyedülálló, és példamutató az egész közép-kelet-európai régióban. A Ferrari támogatójaként is ismert vállalat az üzlet tervezését egy olasz marketing ügynökség végezte. A bolt egyben bemutatóteremként is funkcionál, hiszen az Acer termékek óriási választéka található itt kiállítva, és természetesen lehetőség van a termékek kipróbálására is.



ÉRKEZŐK ÉS TÁVOZÓK

Nem kizárt, hogy az F1 2010-ben elbúcsúzik Sanghajtól, ugyanis a Kínai Nagydíj szervezői a magas költségek miatt fontolóra vették, hogy nem hosszabbítják meg a versenyrendezési szerződést. „Olyan helyzetet akarunk teremteni, amely kedvező számunkra, Bernie Ecclestone számára és az F1-es szervezők számára is. Ha ez létrejöhet és együttműködésünk harmonikus, sima lesz, fontolóra vesszük a folytatást. Jövőre ilyenkor talán már tudni fogjuk, hogyan tovább” – mondta Qiu Weichang, a sanghaji sporthatóság igazgatóhelyettese. Közben újabb ország csatlakozna a Formula 1-es világbajnoki sorozat vérkeringéséhez, Bulgária is bejelentkezett egy futamért Bernie Ecclestone-nál. Az ambiciózus tervekről Bogdan Nikolov, a bolgár motoros szövetség (BMF) első embere lebbentette fel a fátylat a 24 Chasa című napilapnak: „Nagyon nehéz dolgunk lesz, de szerintem sikerrel járhatunk” – nyilatkozta Nikolov. A szakember tájékoztatása szerint az ország egy vadonatúj pályát is épít, a helyszín egy északi városka, Pleven lesz, ahol reményeik szerint 2011-től a MotoGP is vendégeskedik majd. A hírekkel egyidőben Bernie Ecclestone bejelentette: csak 2011-ben debütálhat az eredetileg egy évvel korábbra tervezett Indiai Nagydíj. A brit üzletember szerint Oroszország is esélyes a futamrendezésre: „Az oroszoknál legalább három lehetőségünk van. Természetesen Moszkva az elsőszámú helyszín, odáig viszont még nem jutottunk el, hogy az időpontról tárgyaljunk” – fogalmazott Ecclestone.

Sebastian Vettel továbbra is biztos benne, hogy jó döntést hozott azzal, hogy a Toro Rossótól a Red Bull Racinghez teszi át a székhelyét. A tavaly egy futamgyőzelmet arató német elmondta: „Nem hiszem, hogy ez visszalépés lenne. Hosszú út áll előttünk, de mindannyian kőkeményen dolgozunk és bízunk benne, hogy az új autó azonnal gyors lesz és fel tudjuk venni a versenyt a legjobbakkal.”

David Coulthard szerint Lewis Hamilton a 2008-as F1-es vb-cím elhódításával legalább akkora fegyvertényt vitt véghez, mint Barack Obama az amerikai elnökválasztás megnyerésével. „Az első fekete Formula 1-es világbajnokká válni legalább annyira nagy jelentőségű dolog a sportban, mint az, hogy Barack Obama az Egyesült Államok elnöke lett. Ennek köszönhetően a motorsport sokkal több ember előtt vált nyitottá, ami fantasztikus. Változó világban élünk és ők ketten úttörői ennek a változásnak” – nyilatkozta a tavalyi évad végeztével visszavonult skóti sofőr.

Sajtóértesülések szerint az FIA-nál folytathatja pályafutását a Ferrari korábbi csapatfőnöke, **Jean Todt**, aki állítólag a nemrég lemondott Marco Piccinini helyét foglalhatja el a sportügyi elnökhelyettes posztján. A találgatások szerint a Ferraritól október végén végérvényesen elköszönő Todt továbbra is FIA-elnök szeretne lenni, s bár az F1-es istállók többsége nem örül az állítólagos terveknek, a francia szakember a 2009-ben esedékes tisztújításkor várhatóan megpróbál Max Mosley örökébe lépni.

ELŐFIZETÉSI AKCIÓ!

HASZNÁLJA KI A RENDKÍVÜLI ALKALMAT,
ÉS FIZESSEN ELŐ



KEDVEZMÉNNYEL
az Autósport és Formula Magazinra

és az Öné lesz egy

3190 Ft értékű
WILKINSON
QUATRO TITANIUM
borotva.



Magyarország autósport magazinja minden hónapban a postáládájában várja Önt az F1 és a motorsportok aktuális híreivel, legizgalmasabb képeivel és háttérinformációival!

Áraink: **1 éves AFM előfizetés ajándék borotvával 5990 Ft**
½ éves AFM előfizetés ajándék nélkül 2990 Ft
További lehetőség: **ajándék nélküli éves előfizetés 4990 Ft**

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

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

Autósport és
Formula
Előfizetés!

Az fentiek szerint megrendelem az Autósport és Formula Magazin:

egy évre - 4 990 Ft fél évre - 2 990 Ft

egy évre, ajándékkal - 5 990 Ft

Név: _____
Lakcím: _____
Tel.: _____
E-mail: _____

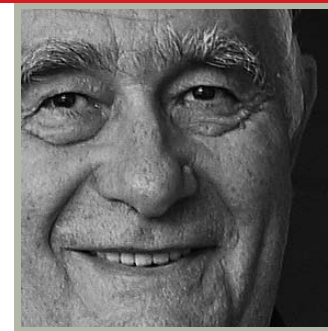
A megrendelőszelvényt (vagy annak másolatát) a következő címre kérjük beküldeni:

**Autósport és
Formula Magazin**

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

DÁVID SÁNDOR

HÜLÖNVELEMÉNY



VILÁGSVINDLI

A bajok láttán könnyen elapadhatnak a gyártók pénzei

Volt egy vicc a létező szocializmusban, amelyet én nem kisebb embertől hallottam, mint Bácskai Tamástól, a Magyar Nemzeti Bank akkori egyik alelnökétől, ami mutatja, még legmagasabb pénzügyi körökben is értékelték a benne rejlő (vagy nem is annyira rejlő) humort.

„Tudjátok, hogyan keletkezik a pénz a szocializmusban?” – kérdezte Bácskai. „Nem” – mondtuk mi, nyeretlen kétévesek. „Először is veszünk egy A4-es tiszta papírlapot” – így Bácskai, - „majd a közepén, függőlegesen húzunk egy vonalat. Azután fönt, a bal sarokba odaírjuk, hogy TARTOZIK, fönt jobbra pedig, hogy KÖVETEL. Más dolgunk tulajdonképpen

többiekkel az oldalán állami támogatásért pítizik, ugyan miért ne gondolnák meg magukat az autógyártók, és fognák vissza azt a két-három-négy százmillió dollárjukat, amelyeket eddig az sporthoz költöttek?! Nagyon optimistának kell lennie mondjuk annak a Mercedesnek, amely januárban egy hónapra leáll az eladások csökkenése miatt,

most, a hatvanadik (!) évadjában is, mindenképpen ellenére bizonyítani fogja életképességét! De azért nem árt, ha tisztában vagyunk a nehézségeivel, és méltányoljuk azokat. Mert ez a mi mostani világunk azért szép csendben összedől. Azt pedig, hogy mi lesz helyette, még a legokosabb pénzemberek sem tudják azon kívül, hogy nekik meglesznek a milliárdok a jövőben is. Mert annyi „komoly” pénz azért van a rendszerben. Csak azok a milliárdok hiányoznak majd, amelyekből

▶ Mr. E-nek bizonyára nem lesz könnyű a szerződéseket vállalt húsa versenyautót a pályákra állítani



már nincs is, csak a tartozik alá beírunk egy jó nagy számot és kész!” Dóltünk a röhögéstől, annyira tetszett. A tudatunk mélyén persze ott matatott: „Bezzeg a kapitalizmusban! Bezzeg azoknál a rohadt imperialistáknál...” És most tessék: kiderült, hogy ők is éppen úgy csinálták, mint mi! És éppen most döntötték a fejünkre az egész világot! Olyannyira, hogy még röhögni sincs az emberek kedve, mert nagy valószínűséggel elveszti a kis megtakarított pénzét. Ha egyáltalán van! Kérdezheti persze az Olvasó, vajon miért traktálom ezzel a kis történettel itt, ezeken a Forma-1-nek szánt oldalakon, bár; ha egyetlen perc gondolkodást rászánna, magától is rájönne: mert ebben a nagy Világsvindliben az egész Forma-1 is semmi perc alatt tönkremehet. És ne mondja senki nekem, hogy nem, mert amikor amerikai nagy bankházak dőlnek be, világcégek könyörögnek kölcsönért, és a General Motors a

hogy továbbra is támogassa a McLaren nagyra törő terveit, és a Ferrariék is gondolkoznak még azon, hogyan élhetnek meg a csökkenő FIAT támogatás mellett... A levegőben lebegő Hondáról, és az eladásra váró Toro Rossóról nem is beszélve. Mr. E-nek bizonyára nem lesz könnyű a szerződéseket vállalt húsz versenyautót a pályákra állítani, az ehhez tartozó tíz csapatnak pedig megszerezni az ütőképes versenyzéshez szükséges anyagiakat. És gyanítom: a spórolásnak messze túl kell mennie azon a határon, amelyet az FIA, közelebbről Mosley elnök javasolt. Hogy végül is mi lesz, hogy lesz, azt természetesen én sem tudom. Ha tudnám, én lennék az egyetlen ember a világon, aki tudja. Természetéből eredően azonban mindig, és most is derűlátó vagyok, hiszem, hogy lesz világbajnokság, hogy rendben lemennek a versenyek, és a Forma-1, amelyet szinte minden évben „halálra ítélték” valamiért,

nekünk kellene élnünk, mert azt tapsolták el az elmúlt években, az a lufi durrant szét a minap. Amelynek történetét az Interneten lehet látni egy okos, szép filmben, mint a dollár történetét. De nem is folytatom. Hiszen elkészült az új Ferrari, be is mutatták, Massa ki is próbálta. „Sokkal szebb, mint gondoltam, és sokkal kisebb is, mint amit vártunk a tervek alapján” – mondta. – „A sebessége még nem az igazi, de az első próba után korai lenne még bármit is mondani. De arra biztosan jó lesz, hogy az idén mindkét elsőséget megszerezzük.” - Ami egyben mutatja, hogy önbizalomban sincs hiány náluk. Egyébként, amikor napvilágot láttak azok a méretek, amelyek alapján az új autót kell építeni, sokan azzal jöttek, vajon milyen csúf szerkezetek születnek majd ilyen szárnyakkal?... Most itt van az első fecske. És igen szép. Még egy kis hűtő maszkocska is van az órán! Így váljanak valóra az aggodalmaim...

ELSŐKÉNT AZ ISMERETLENBE

A Ferrari bemutatója nyitotta az új korszakot



FERRARI F60

Nem egy hétköznapi bemutatónak bizonyult a Ferrarié, hisz január 12-én az F60-as versenygép leleplezésével a Forma-1 új érája kezdődött meg Maranellóban.

Farkas Livia

Ferrari



Az autópárt is súlyos mértékben érintő világgazdasági válság idején; akkor, amikor az F1-ben egy olyan nagy márka, mint a Honda bedobja a törölközőt; amikor a Renault komoly elbocsátásokra és fizetéscsökkentésre kényszerül; a Ferrari töretlen lelkesedéssel tervezi a jövőt. Erre egyik legjobb bizonyíték, hogy a csapat immár két kontinensen – újabban az egyesült államokbeli North Carolina szélcsatornában is – dolgozik, hogy a költségsökkentést és az izgalmasabb versenyeket favorizáló, forradalmian új szabályokat a lehető legjobban alkalmazza. Az elszántságukat reprezentálja az is, hogy elsőként készültek el az új autóval, valamint hogy Stefano Domenicali vezetésével a maranellói gárda - a tavalyi bakik elkerülése végett - átszervezte a csapat mérnöki karát, és a gyengébb területeken új, eddig nem létező pozíciókat hozott létre. Az optimizmus azonban úgy tűnik, ennyivel be is fejeződött! Egyelőre nem tudni, hogy a bemutatót erősen végigkísérő visszafogottság a túlzott elővigyázatosságon vagy a konkrét problémákon alapul. Az elővigyázatosság persze jogos, hisz 2009 mindenképp a bizonytalanságok éve: a szabályváltozások

révén ugyanis könnyen megváltozhatnak a korábbi évekre jellemző erőviszonyok. Nincsen az ég adta világon semmi hasonlóság tavalyhoz képest, az ideai versenyautók megtervezésénél nem álltak rendelkezésre



technikai adatok a mérnökök számára, vagyis nincs viszonyítási alap. Ami még izgalmasabbá teszi az egészet, ha valaki hibázik a téli időszakban, az sokkal inkább megboszulhatja magát, mint eddig: bár sok pénz nem is lenne nagyobb módosításokra, az évad közbeni teszttilalom komoly érvágás az olyan folyamatos fejlesztéshez szokott élcsapatoknak, mint a Ferrari.



FERRARI F60

HÓ-SHOW

A Ferrari legénységének nagy része az új autó leleplezése után egyenesen az olaszországi Madonna di Campiglio-ba utazott, ahol az újratervezés előtti szokásos téli vakáción, a Wroomon vett részt.

A programban a pilóták, Kimi Raikkönen, Felipe Massa, Luca Badoer és Marc Gené a síelésen, gokartozáson, snowboardozáson, terepautózáson kívül természetesen a sajtó kérdéseire is válaszolt.



Az év kezdetén ha gondok merülnének fel, nehéz lenne behozni a lemaradást. És a Ferrari jelenleg le van maradva. A bajnok konstruktőr a legfőbb újdonság, a KERS (kinetikus energia-visszanyerő rendszer) elkészítésénél problémákba ütközött, így a Magneti Marellivel folytatott párhuzamos munkákat követően csak január 12-én tette először próbára a rendszert, míg a rivális BMW már júliustól, a McLaren-Mercedes ősztől tesztelt az ilyet, így ők a téren jelentős, több ezer km-es előnyben vannak az „össelenség” Ferrarival szemben. Ez nagy gondot jelenthet az olaszok számára, hisz a rendszer megfelelő használata - a becslések szerint legalábbis - körönként akár négy tizedmásodpercet hozhat! Mindenesetre a fő szempont a bevetésnél a megbízhatóság lesz, így a Ferrari valószínűsíthetően Melbourne-ben nem teszi az autókba a KERS-et. „Elsődleges célunk a megbízhatóság, ami tavaly sokba került nekünk. Most egy új rendszerben, mint amilyen a KERS, a legfontosabb, hogy megbízhatóan működjön” - erősítette meg a hírt a Ferrari csapatfőnök Stefano Domenicali. Az F60-as - amely a nevét az istálló F1-ben eltöltendő 60. évadjáról kapta - az új reguláknak köszönhetően egyébként rengeteg aerodinamikai újításon esett át: a rosszrajúak

által kinézete miatt csak „hókotróknak” nevezett vörös gépet korábbi modelljeihez képest jóval szélesebb első vezetősírnak (főképp oldalsó részei mentek át nagy fejlesztésen), hátrébb épített diffúzor, jóval rövidebb és magasabban elhelyezett hátsó szárny, de az egyéb aerodinamikai elemek számának jelentős redukálása jellemzi. További újdonság a bordázatlan gumik visszatérése, amely miatt a felfüggesztés is teljes újratervezésre szorult. A versenyzőknek a KERS jelentette plusz löerők felhasználásán kívül arra is lehetősége nyílik majd, hogy szabályozzák az első vezetősírnak „fülecskéinek” dőlésszögét, és a Brembo újlag fejlesztett fékrendszerére is számíthatnak. A motor fordulatszáma 18 000-re csökkent, igaz, egy évadban már csak nyolc erőforrás kerülhet felhasználásra pilótánként, emiatt azonban a maranellóiak nem aggódnak. Ami a versenyzőket illeti, Kimi Raikkönen és Felipe Massa még két évig marad az olaszoknál, és mindent elkövetnek azért, hogy a tavalyi kudarcok ne forduljanak többé elő. „Évről évre erősebbnek érzem magam. Hat F1-ben töltött idény után sok tapasztalatot szereztem, főképp a tavalyi év alatt, hisz valamennyi nehézséggel szembe kellett néznem.

ALONSO A FERRARINÁL?

Nyár óta tartja lábban a Forma-1 világot Alonso Ferrarinhoz igazolása, a sok cáfolat után azonban csak az újév előtt derült fény arra, hogy a spanyol előszerződést kötött a Ferrarival, melynek értelmében 2011-től négy éven át lesz a Scuderia versenyzője. Bár egyes újságírók korábban tudni vélték, hogy már erre az évre összejön a Ferrari-Alonso álomcsapat, az Olasz Nagydíj előtt Felipe Massa egyértelmű kontraktusa mellett végül a tavaly látványosan szenvedő Kimi Raikkönen szerződésösszabítását is megerősítette a maranellói vezérkar. Nehéz lenne megmondani, mi történt a háttérben, de valószínű, hogy a korábban a finn visszavonulásáról szóló hírek nem voltak véletlenek. Egyes források állítják, a dolog közel sem Kimin múlt, vagyis mondhatjuk úgy, Luca di Montezemolo elnök egyáltalán nem volt lehangolva a 2007-es világbajnok hozzáállásától és teljesítményétől. Sok tárgyalást követően azonban a Scuderia végül - legalábbis papíron - újabb két évre kötelezte el magát Kimivel.

A teljesítményen kívül azonban Alonsóban van meg az a nagy bajnokokra igenis jellemző egoizmus és határtalan nyerni akarás, ami miatt Fernando ugyan „nemzetközi szinten” - az olaszok kivételével - megosztja a szurkolókat. (2005, Montreal: „Vegyétek ki előlem Fisichellát!” vagy 2007, Hungaroring időmérő: Hamilton feltartása) A wokingi csapatnál töltött egy év alatt különben is komolyan sérült Alonso büszkesége, miután nem kapta meg az előzmények - azaz a két vb diadal - után „neki járó bánásmódot”, amit egyszerűen nem tudott elviselni. Itt kell azonban megjegyezni, hogy Alonsónak szemernyi kétsége sem volt soha afelől, hogy ő ezekben a helyzetekben jogosan „intézkedett”, abból a meggyőződésből tette, amit tett, hogy egyszerűen ő a legjobb! A Renault-nál ezt a legjobbnak dukáló kiváltságot adta meg Briatore már az első perctől Alonsónak, ami a két vb cím láttán végül is helyes döntésnek bizonyult.

▶ A Renault-nál a legjobbnak dukáló kiváltságot adta meg Briatore már az első perctől Alonsónak. Kérdés, hogy a Ferrarinál mi lesz a helyzet?

Pont annyira, amennyit Fernando Alonso is hosszabbított a Renault-val, ami tovább erősíti a feltevést, miszerint a spanyol a „Jégembert” váltja majd a vörösöknél. Mindenesetre amióta a neves napilap, a Gazzetta dello Sport kiszivárogtatta Alonso ferraris kontraktusát, Montezemolo - aki egyébként már 2002-re leszerződött volna a Minardinál kiválóan debütáló spanyolt - valószínűleg körüludvarolja dicséreteivel a kétszeres bajnokot, aki természetesen viszonzja a kedvességet a patinás bajnok csapat felé. Igaz, a különböző opciókat tartalmazó szerződés érvénybe lépése még odébb van, és mint tudjuk, a Forma-1-ben gyorsan tudnak változni a dolgok, a tífusok már most megőrülnek Alonsóért. Felvetődik a kérdés, hogy mi az oka annak, hogy az olaszok ennyire szeretnék vörösben látni az oviedói fiatalembert? Köztudott, hogy az itáliaiak mindig is a legjobbakat akarták az ágaskodó paripás autókban tudni, akiket méltán báványozhatnak, mint tették azt Michael Schumacherrel, vagy előtte „Il Leone”-val, vagyis Nigel Manselle és a „Professore”-val, Alain Prosttal, de állítólag Senna is a Ferrarinál tervezte pályafutása befejezését. A mai mezőnyben pedig kétségtelen tény, hogy leginkább a spanyol pilóta áll közel az említett idolkhoz, neki van a legtöbb győzelem és világbajnoki címe.

Kérdés, hogy a Ferrarinál mi lesz a helyzet? Még ha Raikkönen helyére is szerződik a spanyol bajnok, akkor sem valószínű, hogy Massát ennyi év után második számú versenyzővé degradálnák. Már csak azért sem, mert Felipe elsősorban küzdeni tudása és pozitív hozzáállása révén kivívta a csapat szeretetét, ahogy a szurkolókat is. Ez év végi szokásos Ferrari Napokon bajnokként ünnepezték a kétségtelenül nagyon jó évadot produkáló kis brazil, és bár Kimivel ellentétben ő hajszál híján mégis csak lecsúszott a vb címről, a déli kultúrából eredő mentalitása miatt mindig is jobban fogja vonzani a túlfűtöttségre hajlamos olaszokat. Egy visszafogott emberért (nem csak pilótáért), mint amilyen Kimi, nehéz megőrizni Olaszországban. Merthogy nekik ez is fontos. A mostanában sokat emlegetett kisugárzás, karizma azonban még Massánál sincs úgy meg, mint mondjuk Alonso esetében, akit talán ezért is tudnak „azonnal” szeretni a tífusok. Ennek ellenére - pláne ha a brazil fiú bajnoki címet szerez az elkövetkezendő két év alatt, aligha lehetne elnyomni Massát azért, hogy Alonso gyakorolhassa a „jogait”. A legvalószínűbb, hogy a Ferrari jelenlegi párosából 2011-re mindkét fiú távozik, mondjuk mindkettő bajnokként. És akkor jöhet Alonso. Így mindenki jól jár...

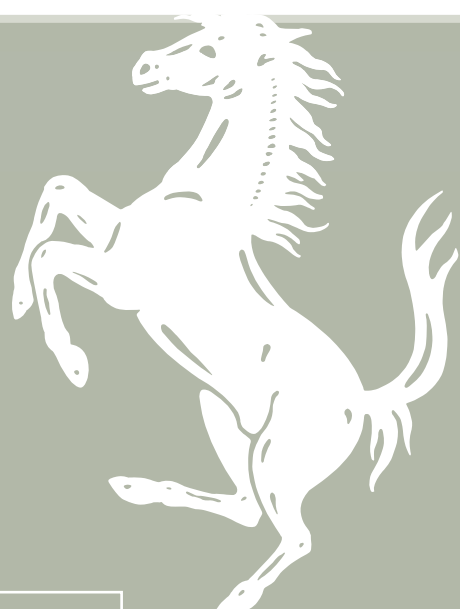


ÁTSZERVEZÉSEK

18

Átszervezéseket hajtott végre a téli szünetben a Ferrari istálló: Chris Dyer helyett a jövőben Andrea Stella lesz Kimi Räikkönen versenymérnöke, míg a korábban Michael Schumacherrel is dolgozó szakembert a csapat mérnökeinek koordinátorává léptetik elő. Massimo Rivola, a Toro Rosso korábbi csapatmenedzsere a vörösökhöz igazolt, ahol a sporttevékenységért és a logisztikáért fog felelni. Az operációs igazgatóság megszűnik, annak vezetője, Mario Almondo az

utcai autók gyártó Gestione Industriale minőségellenőrzési főnöke lesz, míg a versenycsapatnál a gyártás és minőségellenőrzés Aldo Costa technikai igazgató hatáskörébe kerül. „Diego Ioverno lesz a felelős az összeszerelésnek, akit a korábban a Super Agurinál is megfordult Mick Ainsley-Cowlinshaw segít majd. Thierry Baritaud személyében lesz egy olyan emberünk is, aki a KERS fejlesztéséért fog felelni” – nyilatkozta a csapatfőnök, Stefano Domenicali.



A FERRARI 2009-ES SZERVEZETI FELÉPÍTÉSE



Ezért gondolom, hogy 2009-ben még versenyképesebb leszek” - mondta magabiztosan Massa, aki arra a kérdésre, hogy szerinte kié lesz idén a legütőképesebb autó, már nem tudott határozott választ adni. „A McLaren és talán a BMW, amely keményen dolgozik és évről évre jobb. A Renault-t is jónak látom, de akár új csapatok is feltűnhetnek az élbolyban” - folytatta a brazil. Domenicali is visszafogottan nyilatkozott az esélyekről: „A cél a csúcson lenni. Az elmúlt tíz évben a Ferrari nyolcszor győzött, de most a tervezettnél is bonyolultabb a helyzet. Az

utóbbi hónapokban azon voltunk, hogy megoldást találjunk a költségcsökkentésre, új módosításokra került sor, ami az autó technikai felkészítését forradalmian befolyásolta. Másféle technikai kihívások elé nézünk, amire nagyon rövid idő állt rendelkezésre. Azt hiszem, aki a lehető legjobban használja ki az autót, legyőzi a többi csapatot!” Bár az F60-as első kigördülésén elég sok probléma adódott, az Ausztrál GP-ig 15 teszt nap áll még a feltámadásra készülő Raikkönen és Massa rendelkezésére, hogy felkészítsék a Ferrarit. Március 29-én kiderül, hogyan sikerült!

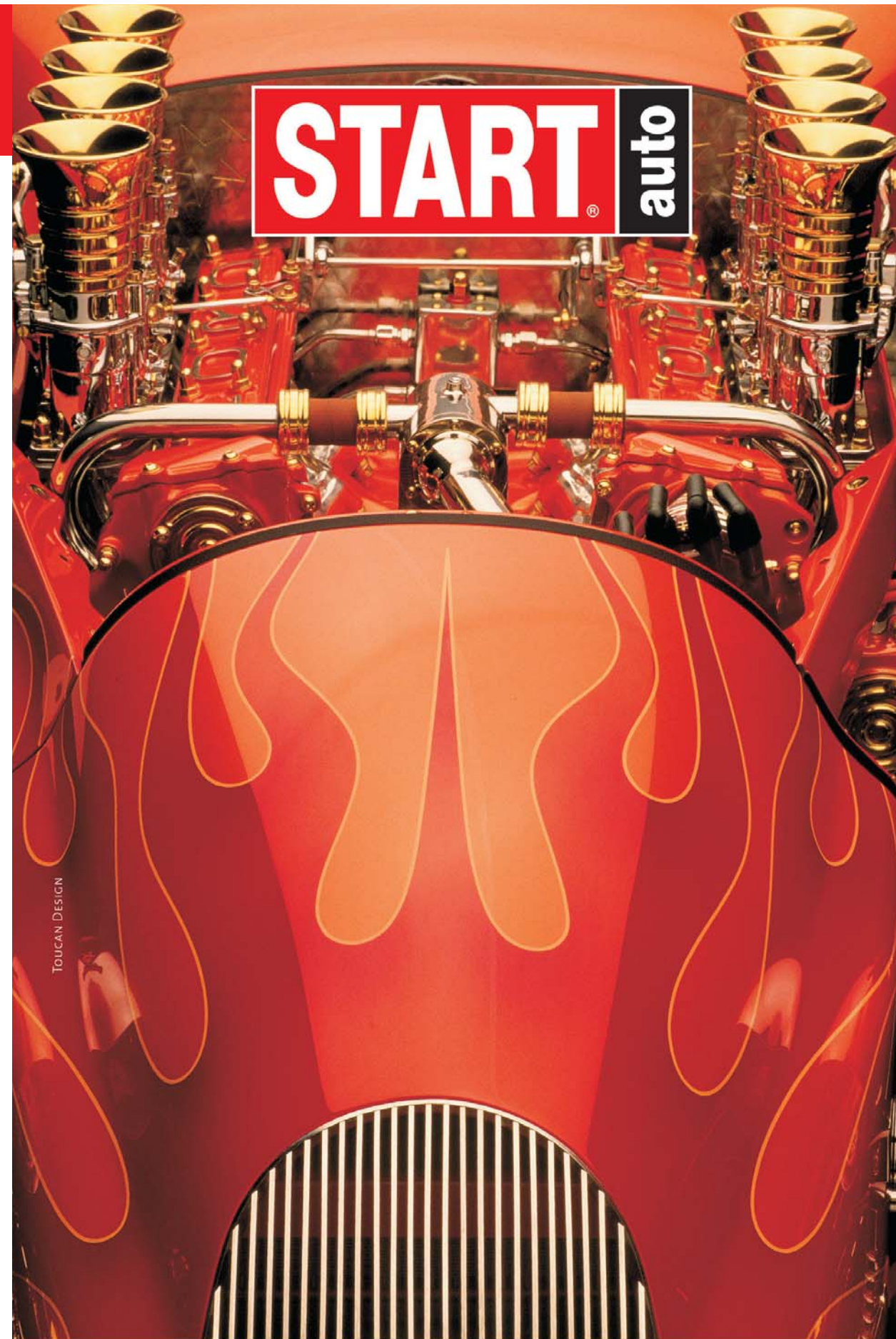
BEVÁLLALOD?

Puma játék

Az F1 egyik legnagyobb szállítója, a Puma legújabb, Retro kollekcióját a Red Bull Racing és a Toro Rosso ruháitárába illesztette be. A herzogenaaurachi cég a '60-as évek két legjellegzetesebb divatirányzatának megfelelően modernista és rocker modelleket készített az energiatalosoknak. Előbbiből most egy különleges darabot, egy kitzűzőkkel ékesített, csapatlogóval himzett kalapot ajánlunk fel azon öt Olvasónknak, akik „bevállalják a kihívást”, harcba szállnak az ajándékért, és megválaszolják alábbi kérdésünket:

Melyik volt a Red Bull Racing legjobb eddigi eredménye az F1-ben?

Cím: rejtveny@formula.hu vagy Autósport és Formula Magazin 3504 Miskolc Pf. 90. Beküldési határidő: február 20.



Minőségi autóalkatrészek az élvonalban

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

CÍMVÉDÉS ÉS CÍMSZERZÉS

MP4-24: két vb-címre tervezték

Egy fokkal magasabbra teszi a mércét a McLaren-Mercedes 2009-ben: a wokingi főhadiszálláson leleplezett MP4-24 kódjelű konstrukcióval megvédenék Lewis Hamilton vb-címét, s a tavaly elszalasztott konstruktóri trófeát is begyűjténék mellé.

Mészáros Sándor

McLaren



LÁTSZÓLAGOS VISSZAVONULÁS

Március 1-jén bekövetkezik, amiről évek óta zajlottak a találgatások: Ron Dennis visszavonulót fúj a versenycsapat éléről. Bár az irányítást teljes egészében jó előre kiszemelt utódjára, Martin Whitmarsh-ra bízta, a szakember távozása csak látszólagos: a McLaren Group élén tovább tevékenykedik, s jelen lesz néhány futamon is. „Szó sincs visszavonulásról, mostantól még keményebben fogok dolgozni” – mondta Dennis, aki utalt rá, hogy a McLaren szupersportkocsikat gyártó részlegének felturbózását tekinti fő feladatának. A szakember leszögezte azt is, hogy a pletykákkal ellentétben nem visszavonultak, hanem saját maga hozta meg a döntést. A 61 esztendőes Dennis a '60-as években, szerelőként kezdett az F1-ben, majd a számlátrát végigjárva jutott el a csúcsra. Irányítása alatt a McLarennél Niki Lauda, Alain Prost, Ayrton Senna, Mika Häkkinen és Lewis Hamilton is világbajnoki címet szerzett, míg hétszer a konstruktóri vb-cím is a csapathoz került.



McLAREN MP4-24

SZÍNES HAMILTON

Lewis Hamiltonról hazájában, Nagy-Britanniában a bulvársajtó elterjesztette, hogy világbajnoki címének öröme 1 millió dollár értékben jegyeket foglalt a várhatóan 2010-ben startoló, menetrendszertől eltérő Virgin Galactic egyik járatára. „Lewis nem fontolgatja és nem is fontolgatta azt, hogy jegyet váltson saját maga és családja számára erre a bizonyos űrrepülőgépre” – cáfolta a találkozást a McLaren sajtóosztálya.

Őrök hűséget fogadott a McLaren-Mercedes istállónak a világbajnoki cím megszerzése után Lewis Hamilton. Noha Eddie Irvine azt tanácsolta neki, hogy szegődjön Ferrari szolgálatába, a brit leszögezte: „A McLarennél születtem és ott cseperedtem fel. A csapat az otthonom. Igen, megerősíthetem, hogy soha nem fogok csapatot váltani.”

Szobrot kap Madame Tussaud világhírű panoptikumában az F1-es történelem legifjabb világbajnoka. A viaszszobor Londonban készül, a brit versenyző már vizitált is a szobrászknak: arcáról és testéről több mint 300 fényképet készítettek, ezek felhasználásával hat hónap alatt végeznek a munkálatokkal. A szobor a versenyző overalljának pontos másolatát viseli majd, kezében pedig a jól ismert sárga sisak is ott lesz.

Érdekes statisztika: a sportág története során mindössze hat versenyző tudta megvédeni első bajnoki címét. Alberto Ascari Ferrarival, Jack Brabham Cooper Climaxsal, Alain Prost McLarennel, Michael Schumacher Benettonnal, Mika Häkkinen McLarennel és Fernando Alonso Renault-val. Ha azt vesszük alapul, hogy valamilyen azonos autóval szerezték meg a második címüket is, Hamilton most jó eséllyel indul a duplázásért.



Noha a szabályok drámaian megváltoztak, reményeink szerint olyan kocsit alkottunk, amely fantasztikus lesz” – nyilatkozta a prezentáción a Mercedes-Benz sportigazgatója, Norbert Haug. Ron Dennis szoros küzdelmet jósol és nyomatékosította, hogy magasabba kerül a lév, az egyéni cím megvédése mellett idén már a legjobb gyártónak járó díjat is szeretnék a főhadiszállás trófeatermében vizionálni: „Bár a műszaki változások megnehezítik az erőviszonyok felmérését, csapatként büszkék vagyunk az erőfeszítéseinkre, és arra készülünk, hogy idén ismét szoros

lesz a küzdelem az F1-ben. Mint mindig, most is azért vagyunk itt, hogy győzzünk és célunk továbbra is az, hogy idén mindkét világbajnoki titulust elhódítsuk.” Hamilton az MP4-24-esen feszülő 1-es rajtszám nyugodtan le leginkább, míg Kovalainen fogadkozott, hogy a vártnál szerényebb tavalyi évadja után idén már érettebb, jobb versenyző lesz. „Bízom abban, hogy újabb sikeres szezonunk lesz, és ismét harcolhatunk a bajnoki címért. Ha szükséges, egészen az utolsó versenyig küzdeni fogunk, de jobb lenne, ha már előtte eldőlné a csata!” – tréfálkozott a címvédő. Kovalainen kifejtette: „A téli időszakban volt lehetőségem arra, hogy kellően felkészüljek. Mivel számos

Az új autó nagyon érdekes. Az első benyomás jó. Fontos, hogy az évad kezdetéig jobban megismerjük a hibrid rendszert.



szabály megváltozott, a gyors alkalmazkodás létfontosságú lesz. Úgy érzem, most sokkal jobb vagyok, mint eddig bármikor.” A csapat szponzori portfóliója a Williams-től elszipkázott Lenovóval csak tovább erősödött, a felső vezetés viszont átalakult: Ron Dennis az istálló vezetését március 1-től eddigi jobbkeze, Martin Whitmarsh-ra ruházta át. A korábbi ügyvezető ígéretet tett

a csapat munkatársainak, hogy az átmenet zökkenőmentes lesz. Az új McLaren nem sokkal a bemutatót követően Portimaóban, az új F1-es teszt pályán tette próbára versenygépét, de az eső miatt nem tudtak pontos összehasonlításokat végezni arról, hogy hol állnak a vetélytársakhoz képest. „Ennek ellenére elégedettek vagyunk, mert nem

merült fel semmi komolyabb probléma” – nyilatkozta Whitmarsh és Lewis Hamilton is őt igazolta. „Az új autó nagyon érdekes. Az első benyomás jó. Fontos, hogy az évad kezdetéig jobban megismerjük a hibrid rendszert. Ezen kívül fontos, hogy az autó is üzembiztos legyen, és sikerüljön megtalálni a megfelelő alapbeállításokat. Bízom benne, hogy újabb sikereket érhetünk el.”

TISZTELET STIRLING MOSSNAK

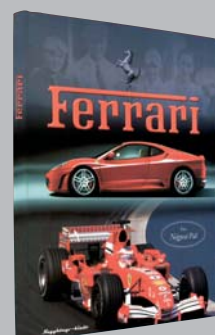
Detroitban mutatták be az utolsó, még a McLarennél készült SLR Mercedes. A szélvédő nélküli speedstert Stirling Mossról nevezték el, ám a névváltás nem véletlen, ugyanis az új sportkocsi arra a Mercedes 300 SLR-re emlékeztet, mellyel Moss 1955-ben megnyerte a Mille Migliát. A motortérben az SLR 722-esből ismerhető 5,5 literes 650 lóerős V8-as dűbörög, azonban a könnyebb és kisebb légellenállású karosszériának köszönhetően az új McLaren Mercedes a leggyorsabb lett a maga 350 km/órás végsebességével, és 3,5 másodperces gyorsulásával 100-ra. Megvásárlása sem egyszerű, hiszen a 750 ezer dolláros szupersportkocsiból mindössze 75 darabot készítenek.



NÉGY KÖNYV - KEVESEBB MINT 2000 FT-ÉRT!

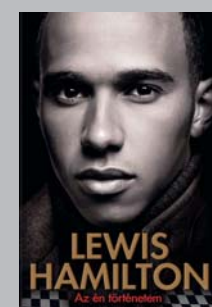
Formula KÖNYVKLUB

Február végéig különleges kedvezménnyel juthat hozzá a Formula Könyvklub négy különböző kötetéhez!



Négyesi Pál: Ferrari

Ferrari. Egy legenda. De a kötet igazi családtagja avatja az Olvasót. Mert a kép és a szöveg is úgy él, hogy az olvasó könnyedén, belső mozgóját életre keltve járhatja be ezt az egyelőre ismeretlen világot. A kötet olvasásába beleemelve, szinte érezni lehet a benzindűz maranellói levegőt, ott, ahol úgy hemzsegek a Ferrarik az utcán, mint a legmenőbb autó-kiállításokon. Legyen Ön is részese ezzel a könyvvel a legendának, a nagyon is élő és lélegző történelemnek négy keréken.
Kötéstartó: Csermizott kötött védőborítással Formátum: 235x302x13 mm Oldalszám: 128 Kiadás dátuma: 2008 Súly: 920 g Eredeti ár: 4490 Ft **Kedvezményes ár: 1990 Ft**



Lewis Hamilton: Az én történetem

A nagy sztárok mellett szinte még kölyköknek számító versenyző személyes hangvételben ír a versenyzővé válás előtti időről, a gyerekkoráról, a családjáról. Tisztelesen számol be a botrányoktól sem mentes első F-es évről, arról, hogyan élte meg a sikert, majd a támadásokat, hogyan dolgozta fel hogy a ragyogó indulás ellenére sem lett világbajnok. Rövid idő alatt oly sok minden történt vele, hogy úgy érezte, meg kell állnia, hogy végiggondolja a történetet. A Formula-1 világban úgyisincs idő az ürességre...
Kötéstartó: Csermizott kötött védőborítással Formátum: 147x215x18 mm Oldalszám: 192 Kiadás dátuma: 2008 Súly: 360 g Eredeti ár: 2990 Ft **Kedvezményes ár: 1990 Ft**



Frankl András: Száguldás a Forma-1-ben és azon túl

A szerző első könyve 1970-ben jelent meg az Autó-Motorban, azóta folyamatosan közvetített Formula-1-es versenyeket az MTV-nek, majd dolgozott az RTL Klubnak és a Magyar Rádióknak. Legújabb könyvét ketten is ajánlják a magyar olvasóknak - dr. Mario Theissen úr, a BMW csapat igazgatója és - Kimi Raikkönen, a 2007-es év világbajnoka. A szerző részletesen foglalkozik a sport nagyjával, mint Sennával, Clarkkal, Hamiltonnal, Alonsoval és természetesen Kimivel is.
Kötéstartó: Csermizott kötött védőborítással Formátum: 215x215x17 mm Oldalszám: 216 Kiadás dátuma: 2008 Súly: 690 g Eredeti ár: 2990 Ft **Kedvezményes ár: 1990 Ft**



Surányi Géza - AFM McLaren - Négy évtizede a Forma-1-ben

Több mint négy évtizednyi történetével és majd két tucat egyéni illetve konstruktóri világbajnoki címével ma a McLaren a Formula-1 egyik legmeghatározóbb csapata. Az istálló története az alapító korai halálától kezdve a Ferrarival vívott izgalmas csatákon át egészen a 2007-es esztendő nagy kém- és pilótabotrányáig számtalan fordulót és rejtélyt tartalmaz. A téma szakértői, összefoglalják mindazt, amit a patinás alakulatról a szurkolóknak és a száguldó cirksuz minden szerelmeseinek tudni illik.
Kötéstartó: Csermizott kötött védőborítással Formátum: 215x214x17 mm Oldalszám: 240 Kiadás dátuma: 2007 Súly: 790 g Eredeti ár: 3290 Ft **Kedvezményes ár: 1990 Ft**

Megrendelés: Autósport és Formula Magazin 3504 Miskolc Pf. 90; Tel.: 46/505-490, fax: 46/505-491 E-mail: elofizetes@formula.hu Csomagolási és Postaköltség 590 Ft, az utánvét minimális költsége 1290 Ft.

További könyvek és F1-es ajándéktárgyak webshopunkban, a www.formula.hu címen!

VILÁGBAJNOKI CÉLOK

24

BMW Sauber: Kubica és Heidfeld kész a hódításra

A bajor-svájci F1-es alakulat Valenciában, kedvenc tesztpályája aszfaltján leplezte le 2009-es versenygépét. A tavaly a mezőny harmadik legerősebb istállójának bizonyuló BMW Sauber idén méltó ellenfelei szeretnének lenni a McLarennek és a Ferrarinak, sőt egyértelműen a világbajnoki címre hajtana.

Godina Eszter

BMW

A csapat 2008-ban már többször is kiváló eredményeket tudott felmutatni, de az F1.09 kódjelű konstrukcióval megtett első körök után elhangzó nyilatkozatok azért mindenkit megleptek: negyedik Formula-1-es szezonjukban a világbajnoki címet szeretnék elhódítani BMW-ek. „Azt a feladatot adtuk magunknak, hogy tovább javítsunk az eredményeinket” - mondta Mario Theissen. „A Kanadában elért kettős győzelem, valamint a 11 dobogós helyezés után 2009-ben nem lehet más célunk, minthogy fenntartsuk első

osztályú megbízhatóságunkat, s ugyanakkor növeljük a teljesítményünket is. Ez az utolsó lépés a csapat fejlődésében, ám egyben a legnehezebb is. És mivel az elmúlt három év alatt mindig sikerült elérnünk a kitűzött célt, szóval bízunk benne, hogy idén is sikerül.” Több istállóhoz hasonlóan a BMW is elismerte, hogy a radikálisan új szabályok miatt a korábbi terveket a kukába kellett dobni, s mindent szinte tiszta lappal kellett kezdeni. A kocsij fejlesztése valójában már 2008. februárjában megkezdődött. A szabályoknak megfelelően az autó orra sokkal magasabbra került, valamint egy jóval nagyobb méretű első vezetőszárnnyal, illetve egy karcsúbb, ám szokatlanul magasan elhelyezkedő hátsó szárnnyal lett felszerelve. A sokkal letisztultabb forma azt eredményezi, hogy az autó az elmúlt évekhez képest nagyon sokat veszít az

aerodinamikai tapadásából, ám a Bridgestone sima futófelületű abroncsainak visszatérésével mechanikai oldalról előnyösebb helyzetbe kerülnek a csapatok.

A BMW-Sauber nem változtatott jól bevált versenyzői felállásán sem, hiszen idén is a Nick Heidfeld - Robert Kubica párossal vág neki a világbajnoki küzdelmeknek. „Remélem, hogy a tavalyi évhez hasonlóan jól kezdjük majd a szezont és az utolsó versenyig fenn tudjuk tartani a teljesítményünket” - mondta a lengyel fiú, aki 2008-ban a csapat első győzelmét aratta Montrealban. „A csapat nagyon korán elkezdett dolgozni az új autón” - folytatta a 31 esztendőes Heidfeld. „Magabiztos vagyok azt illetően, hogy jó formában várhatjuk az első versenyt, amikor végleg kiderül, hogy merre mozdult a mérleg nyelve.”



25

MÉGSEM LESZ IZGALMASABB?

A bemutatón a versenyzők kifejtették, mit várnak az új szabályok alapján épített autók küzdelmétől, ám a várakozásokkal ellentétben nem sok jóval kecsesgötték a szurkolókat. „Remélem, hogy rosszul gondolom, de kétem, hogy sok minden változna” - mondta Kubica. „Nem hiszem, hogy az F1 olyanná válna, mint a gokart vagy a túraautózás. Lehet, hogy kicsivel több lehetőség lesz az előzésre, de ha top-autók között haladsz, nagyon nehéz lesz pozícióba kerülni. A fékzónák nagyon rövidek, illetve az autók is hasonlóak, pláne fékezés közben.” Heidfeld bizakodóbban nyilatkozott. „Úgy vélem, hogy több előzést láthatunk, de csak egy kicsivel. Ahogy már Robert is utalt rá, az F1 soha nem lesz olyan, mint a motorversenyés. De még nem tettünk meg olyan sok kört és még versenyen sem vettünk részt, szóval nem tudunk biztosat mondani. Reméljük, hogy tudunk majd küzdeni.”



BMW F1.09

CÉL

A FUTAMGYŐZELEM

Toyota TF109: Képes lehet nyerni

A gazdasági válság kapcsán a világ motorsportját elhagyó japán vállalatok közé gyakran belekeverték a nyolcadik FI-es évadját kezdő Toyotát, ám az istálló rácsáfolt a kétkedőkre, és 2009-es versenygépéről is időben lerántotta a leplet.

TDH



Toyota



TOYOTA TF109

A korábbi esztendőkhöz képest visszafogott költségvetésű prezentáción kiderült, hogy a csapat magasra tette a lécet, és ha nem teljesíti az elvárásokat, nehéz helyzetbe kerülhet. „Fel akarunk zárkózni az élcsapatok közé”-mondta John Howett. „A rendszeres pontszerzés, a dobogós helyezések és az első futamgyőzelem lesz az ideai cél. Nem kételkedünk abban, hogy sikerülhet. Ha lehet, már az első hat verseny egyikén. Az új szabályok nemcsak új kihívást, de új esélyt is jelentenek. Minden feltétel adott, ami a győzelemhez szükséges. Mindenki motiváltan dolgozik, hogy elérjük a céljainkat.”

A csapat vezetője ugyanakkor világossá tette: tisztában van azzal, hogy a japán konzern figyeli a tevékenységüket, és ha a sikerek elmaradnak, megteszik a szükséges lépéseket. „A Toyota célja a futamgyőzelem. Úgy gondolom, hogy sikerülni fog. Az elmúlt esztendőben a második helyen értem célba, idén szeretném megtudni, milyen a győztesnek járó pezsgő íze. Rendszeresen pontokat kell szereznem, és

dobogókra kell állnom” – jelentette ki Glock. Jarno Trulli is vissza akar térni a győztesek utcájába. „Szeretnék futamgyőzelmet szerezni ezzel az autóval. A Formula-1 csapatsport. Együtt nyerünk és együtt veszítünk. A győzelemhez biztos alapok szükségesek. Az új szabályok új lehetőséget jelentenek. Kedvező helyzetbe kerülhetünk, és készen állok arra, hogy a pályán összemérem a tudásomat a vetélytársakkal.”



MARMORINI MEGY

Távozik posztjáról a Toyota motorokért felelős mérnöke, Luca Marmorini. Helyét a japán Kazuo Takeuchi foglalhatja

el. Az olasz szakember saját akaratából vonult vissza, de a csapat közleménye szerint még aktívan részt vett a motort és a hibrid technológiát érintő munkálatokban.

VESZÍTENI ÉS NYERNI

A Toyota technikai igazgatóját, Pascal Vasselont az új szabályokkal járó tervezési nehézségekről és a változások hatásairól kérdeztük.

A múlthoz képest mennyivel kellett többet dolgozni a 2009-es autó elkészítésén?

Különleges elkötelezettséget vállaltunk, mert a szabályváltozások arra kényszerítettek, hogy mindent előről kezdjünk. Ezért a program az egész Toyota csapat számára nehezebbnek bizonyult, mint bármely más korábbi projekt. Minden eddiginél hamarabb kezdtünk el az autón dolgozni: alighogy véglegesítették a szabályokat, a TF109 tervezéséhez láttunk.

Mit várnak az új autótól?

Hogy gyors legyen! A versenyképesség érdekében a megfelelő tapadásra koncentráltunk, és arra, hogy ez az autó szélesebb spektrumban legyen fejleszhető, mint a TF108 volt. Ami a csúcsebességet illeti, a tavalyihoz hasonló teljesítményt várunk, néhány esetben még jobbat is, de mivel kevesebb az aerodinamikai elem, a leszorítóerő különösen fontos. Arra is számítunk, hogy a slick gumik megváltoztatták az első és a hátsó traktus tapadása közötti viszonyt. Ez is hatással lesz a vezethetőségre.

Mennyire érzékelhető az új szabályok miatti lebutítás? Feltételezhető, hogy a 2009-es autók nem lesznek sokkal lassabbak a tavalyiaknál. Veszítettünk a leszorítóerőből, de nem 50 %-ot, mint várták, már csak azért sem, mert a csapatok remek szakemberekkel rendelkeznek, akik azért dolgoznak, hogy kitaláljanak valamit a veszteség pótlására. Oda kell figyelni, azonban a slick gumibroncsokra is, hisz a közepes és lassabb kanyarokban gyorsabbak az autók. Egyrészt veszítünk, másrészt nyerünk a szabályokon.

Farkas Livia

VISSZATÉRÉS ELŐTT

28

Briatore, Alonso és Piquet egyaránt bizakodó

A Renault a portugáliai tesztsorozat keretein belül leplezte le idei versenyautóját, a kocsival az első köröket Nelson Piquet tehetette meg. A főszerep a franciáknál azonban feltehetően idén sem az övé, hanem Fernando Alonsoé lesz.

TDK

Renault

Az új autó természetesen egészen máshogy néz ki, mint elődei. Különösen furcsának hat az ellenfelekhez képest robusztus orrkúp, de nem hiányzik a tavalyi „cápauszony” sem, és Total olajtársaságnak köszönhetően változott az autó festése is: több piros került a Renault-ra. A csapat - s nem melleleg Fernando Alonso - célja természetesen, hogy az idei évben kihívója legyen a McLarennak és a Ferrarinak a világbajnoki címért folytatott küzdelemben, hiszen elmondásuk szerint sikerült nagy előrelépéseket tenni a tavalyi esztendőben, és a téli szünetben. „Mivel új szabályokhoz kell alkalmazkodni, nem kizárt, hogy megváltoznak az erőviszonyok, a célunk pedig az, hogy az élen harcolhassunk. Keményen készülünk az új évadra, hogy már Ausztráliában is a dobogós



A korábban a külsőségre rettenetesen sokat adó Renault belátta, hogy válság idején nekik is takarékoskodniuk kell, így egy garázsban leplezték le a 2009-es autójukat

helyezésekért küzdhessünk” – mondta Flavio Briatore. „A csapat kiváló munkájának köszönhetően már januárban próbára tehetjük az új autónkat. Bízom benne, hogy a fáradozásaink gyümölcsözőek lesznek. A múltban már nyertünk együtt bajnokságokat, és a következő néhány szezonban feltétlenül

meg akarjuk mutatni, hogy képesek vagyunk megismételni a sikereket” – tette hozzá Fernando Alonso. A tavaly sok kritikát kapott Nelson Piquet elismerte, hogy van mit javítania, mégis bizakodóan nyilatkozott azzal kapcsolatban, hogy 2009-ben egyenlő elbírálásban részesül

a csapattársával. „Úgy gondolom, hogy könnyebb dolgom lesz, mint az előző évben, mert ismerem a pályákat és tudom, hogy mi hogyan megy egy versenyhétvégén. Az elmúlt esztendőben nagyon ideges voltam, de versenyről versenyre higgadtabb lettem. Idén én is harcolni akarok a győzelmekért.”

MEGBUKOTT

Bár nem ritka a jelenség, a sajtó csak ritkán ad hírt arról, ha egy konstruktőr versenygépe megbukik az FIA törésteesztjén. Ezúttal azonban kiszivárgott, hogy az R29-es kódjelű konstrukció egyelőre nem teljesített a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) által kötelezően előírt két törésteesztet. A csapatfőnök Flavio Briatore a spanyol sajtónak a minap elárulta, valóban vár még rájuk egy megismételt törésteeszt, de az idénynyitó Ausztrál Nagydíjig lesz még idejük erre.



BALESET

Repülőgép-balesete volt december végén Fernando Alonsoé: a spanyol sofőr légi járműve Flavio Briatore kenyai birtoka felé tartott, amikor egyik szárnya egy épületnek koccant. A gép pilótája néhány pillanatra elveszítette az irányítást, de a Renault szóvivőjének tájékoztatása szerint az incidens nem igazán volt súlyos. Alonso és családja azért utazott Kenyába, mert együtt szilvesztereztek a versenyző főnökével.



SÖTÉT LÓ

Williams FW 31 bemutató

A jelenlegi globális pénzügyi válság a jelenlegi csapatok közül talán a patinás angol Williams istállót érinti a leginkább, annak ellenére, hogy ez nem szerepel olyan gyakran a címlapokon, mint a látványos Honda-kivonulás.

Hárpáthy Zoltán (London)

Williams

A másik Honda-csapat, a Super Aguri csődjének oka a támogatók hiánya volt, illetve az a tény, hogy nem sok jövőt nyújtott volna a lehetséges befektetőknek, hiszen technikailag a gyári Hondától függött, gyártósorral nem rendelkezvén. A Williams Grand Prix Engineering lételeme, amint az a nevében is benne van, a tervezés és gyártás. Ennek az üzleti modellnek a nyereségességét igencsak megtépázták az elmúlt évek, amelyek során az FIA engedélyezte az úgynevezett „kliens-csapatokat”, azaz azt a tény, hogy különböző jogi kiskapuk révén a Honda a Super Agurit, a Red Bull a Toro Rossot látta el ugyanazzal az autóval, anélkül, hogy ez utóbbiak komoly összegeket kellett volna fektessenek a



DOBOGÓRA VÁGYIK

Kazuki Nakajima, a Williams-Toyota versenyzője úgy érzi, sokat tanult a 2008-as idényben és a tapasztalatoknak köszönhetően az új évadban sokkal jobb lehet. A japán tehetségnek ambíciózus céljai vannak: „Jobb eredményeket szeretnék elérni, mint idén és csodálatos lenne, ha legalább egyszer felállhatnék a dobogóra is. Sok olyan dolgot megtanultam idén, ami nélkülözhetetlen egy Formula-1-es versenyző számára, de mindig van mit tanulni” – mondta Nakajima.

KÜLÖN KERS

Míg a csapatok nagy része az akkumulátoros megoldást választja, a Williams a lendkerekes technológiával dolgozik. A Williams Hybrid Power Ltd. szakembere, Ian Foley a Motorsport Aktuellnek elmondta, hogy szerinte miért hatékonyabb ez a rendszer. „Az akkumulátorok energiasűrűsége sokkal kisebb. A lítium-ion elemek több energia felvételére képesek, mint amennyi felhasználható. Ez többletsúlyt jelent. Ráadásul lehet, hogy az elemeket minden futam után ki kell cserélni, míg a lendkereket egész évben használhatjuk.”

tervezési folyamatba. Ez az állapot oda vezetett, hogy a Williams több pénzre volt szüksége egy új autó fejlesztéséhez, mint a pályán való közvetlen vetélytársai. A BMW-vel való motorbeszállítói szerződés 2005 végén való megszakítása övön aluli üstét mért a harmadik legsikeresebb F1 istálló, hiszen így egycsapásra lemaradt a müncheni autógyártó elképesztő fejlesztési forrásairól. Mindez mellett a BMW az addig szerény eredményeket elérő Sauber csapatot is olyan teljesítmény-szintre emelte 2006-tól kezdődően, amely megnövelte a vetélytársak számát a bajnokságban. A Grove-ban tanyázó csapat 2006-ban Cosworth, 2007-től pedig Toyota erőforrással indul, amelyért fizetnie kell, habár a japán motorgyártó üdvöskéjének, a bukásra igencsak hajlandó Kazuki Nakajimának, feltételezhetőleg azért adtak versenyzői ülést, hogy ilyen jellegű számlájuk kedvezőbb legyen. Mindezek mellett tiszteletreméltó szponzor listát sikerült

megtartaniuk, az AT&T, a Lenovo, a Royal Bank of Scotland (RBS), az Allianz, a Philips, a Hamley's, a Thomson-Reuter és az Air Asia mind kiemelkedő jelenlétet kaptak a pénzükért 2008-ban. Az idei évben azonban már más szelek fújnak, a Lenovo átpártolt a McLarenhez, a Baugur csoport (a legendás londoni Hamley's játékbolt tulajdonosa) igencsak megejtette magát az Izlandon dúló válságban, míg Nagy-Britanniában az RBS a pénzügyi krízis egyik csúnyán pórul járt bankjának számít, amely államosítása aligha engedélyezi a szponzor-program folytatását. Mindezek ellenére január 19-én a portugál Algarve pályán szerény körülmények között ugyan, de kigördült az FW31 modell, amelyet Nico Hülkenberg vezethetett először a sajtó szeme láttára. Formája a 2009-es szabályzatnak megfelelően nem valami vonzó és szerénykedik szponzorokban, de meglepő módon az RBS logó még mindig jelen volt rajta. A Philips és a Randstad megnövelte jelenlétét, habár

ez a sötétkék festés csupán a szezon előtti tesztekre készült (Sir Frank Williams legelső F1 autójának színére emlékeztetve), míg a végleges szponzor-portfólió csupán az Ausztrál Nagydíjon kerül leleplezésre. Az elmúlt évek kudarcai ellenére a 2009-es szabályzat teljesen összekavarhatja a megszokott erőviszonyokat és ez a lendkerekes KERS rendszerrel egyedülállóként kísérletező Williams csapat számára remélhetőleg elhozza a várva-várt visszatarét az élbolyba.



WILLIAMS FW 31



A tehetséges Rosberg szerződötése egyszer már bejött a Williamsnek. Idén egy másik nagyreményű Nico, a német Hülkenberg pózolt a Williams 31. autójának bemutatóján

REGAZZONI NYOMÁBAN

Sébastien Buemi: Az egyetlen F1-es újonc

Hosszú hezitálás után az esztendő elején a Toro Rosso végre bejelentette, hogy a svájci Sébastien Buemi lesz egyik pilótája 2009-ben, habár később kitudódott, hogy a szerződés már december 22-én aláíródott.

Hárpáthy Zoltán

FBR



Svájc eddigi utolsó Formula-1 versenyzője az 1995-ben a Pacific színeiben induló Jean-Denis Deletraz, aki eléggé felejthető futamokat produkált, ám Buemi joggal tekinthetné céljának az öt időrendi sorrendben megelőző Clay Regazzoni sikereinek megismétlését. A 2006-ban közúti balesetben elhunyt legendás playboy versenyző szerezte a Williams első F1 futamgyőzelmét az 1979-es Brit Nagydíjon és már első szezonjában, 1970-ben győzött egy Ferrariban. „Regga” legjobb eredménye a világbajnoki ezüst volt 1974-ben, szintén a Scuderiaival.

A Red Bull Junior program eredmények kiválasztott Buemi éppen egy Ferrari-motoros autóban kezdheti F1-es karrierjét, miután az osztrák energiatál-gyártó cég motorsport-tanácsadója, Dr. Helmut Marko megfelelőnek találta őt arra, hogy a Red Bullhoz avanszált Sebastian Vettel üresen maradt helyét



betöltse a Toro Rossónál.

A húsz éves pilóta 1998-2003 között svájci és európai gokart bajnoki címeket biztosított be magának, majd 2004-ben a Formula BMW Junior bajnokságban debütált a versenyautók világában, rögtön harmadik helyet szerezve. A második évben, 2005-ben, második helyet ért el a bajnokságban és úgyszintén második lett a Bahreinben megrendezett világbajnoki fináléban.

Névjegy

Születés dátuma:	1988. október 31.
Születési helye:	Aigle, Svájc
Családi állapota:	egyedülálló
Állampolgársága:	svájci
Magassága:	1,77 m
Súlya:	62 kg
Hobby:	zene, tenisz, futball, kerékpár



Harrier

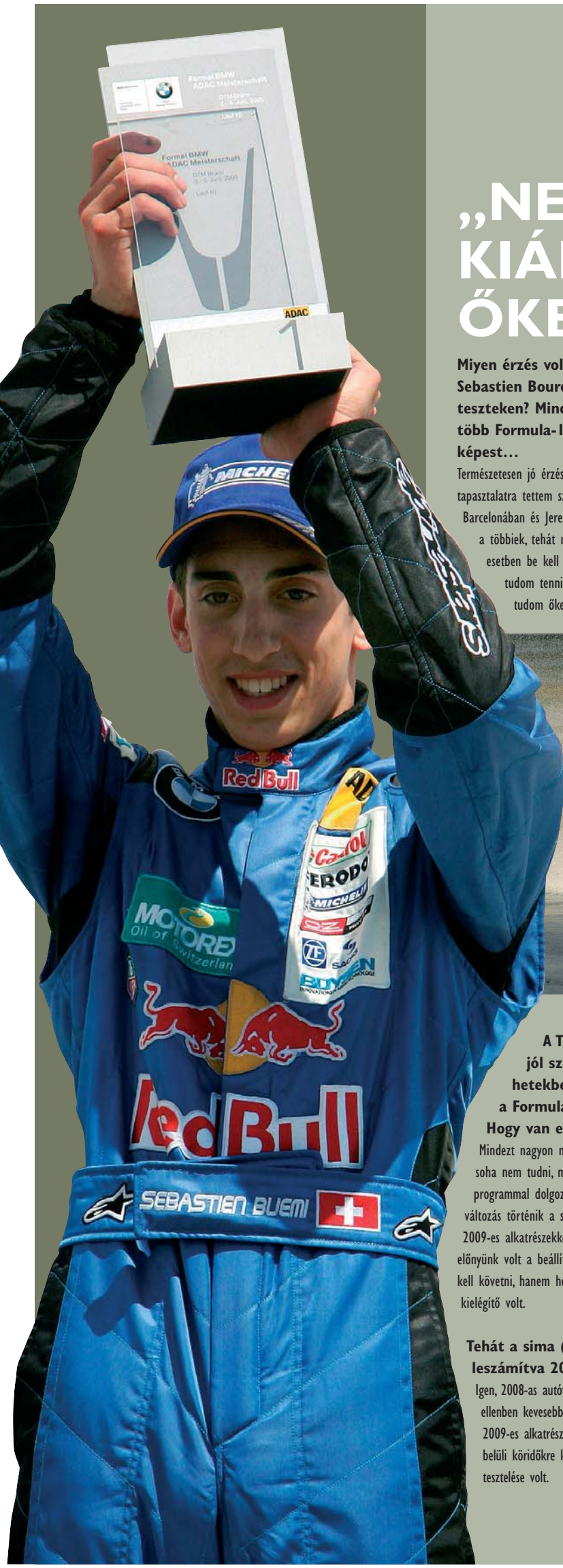
2008	
GP2 Asia	2., 1. győzelem
GP2	6., 2. győzelem
Formula-1	Red Bull Racing – tartalék pilóta
2007	
F3 Euroseries	Team Mücke Motorsport: 2.
GP2 Series	Team – ART
Formula-1	Red Bull Racing – tesztpilóta
2006	
F3 Euroseries:	Team Mücke Motorsport
Formula Renault:	2.0 Eurocup (1. győzelem)
Formula Renault:	Észak-európai Bajnokság (2. győzelem)
Formula 3:	Masters Zandvoort (3.)
Formula 3:	Macao Grand Prix (4.)
2005	
Formula BMW Junior Bajnokság:	2.
Formula BMW Junior vb Döntő Bahrain	2.
2004	
Formula BMW Junior Bajnokság:	3.
2003	
Gokart ICA Junior Open	Italia bajnok
Gokart ICA Junior Nyugati Bajnokság	
Gokart ICA Junior Európa Bajnokság	4.
2002	
Gokart ICA Junior	Európa bajnok
Gokart ICA Junior	svájci bajnok
Gokart ICA Junior Open Italia	2.
2001	
Gokart ICA Junior svájci bajnokság	2.
Gokart ICA Junior Bridgestone Kupa	bajnok
2000	
Gokart Super Mini	svájci bajnok
Gokart Super Mini Kia Kupa	bajnok
1999	
Gokart Mini	svájci bajnok
1998	
Gokart Mini	svájci bajnok

Abban az évben figyelt fel rá a Red Bull és válogatta be junior programjába. A 2006-os évben a Formula 3-ban indult, harmadik helyet elérve az F3 Masters futamon Zandvoortban, valamint 4. helyre befutva a legendás macaói versenyen. A Mücke Motorsport színeiben az európai Formula-3 sorozatba nevezett be. Ugyanabban az évben a Formula Renault-ban is indult, egy győzelmet aratva az európai kupán és kétszer diadalmaskodva az észak-európai bajnokságban. A 2006-2007 téli időszakban Svájcot képviselte az A1 GP-ben, majd 2007-ben második helyet ért el az európai F3 bajnokságban a Mücke Motorsporttal. Ekkor már tesztpilótává avaszták a Red Bull F1 jóvoltából és a Nicolas Todt tulajdonában levő ART színeiben debütált a GP2-ben Monacóban, ahol a sérült német Michael Ammermüllert helyettesítette. Első futamát a nagyszerű hetedik helyen zárta, amely bebiztosította Buemi 2008-as versenyprogramját a GP2 szériában: a Red Bull csapatfőnökének, Christian Hornernek a tulajdonában levő Arden csapatával második

lett a GP2 Asia téli bajnokságban (egy győzelemmel) és hatodik helyen végzett a GP2 európai bajnokságában (két győzelmet aratva). Ugyanakkor a Red Bull Racing tartalék versenyzőjeként részt vett a Goodwood-i sebességfesztiválon és minden egyes Formula-1 futamon készenlétben állt a helyszínen. A Red Bull Junior programból nem minden versenyző kerül ki sikeresen, amelyet a szintén svájci Neel Jani, valamint Ammermüller és Robert Doornbos példái is mutatják. Vannak, akik eljutottak az F1-be, mint Vitantonio Liuzzi és Scott Speed, ám nem értek el kimagasló eredményeket. Buemi számára fordulópont lesz 2009, kérdéses, hogy egy „Scott Speed” vagy egy „Clay Regazzoni” válik belőle. Bárhogyan is alakul a fiatal svájci első F1 szezonja, egy dolog azonban biztos: egy F1 versenyző már az első perctől híressé válik és a 20 éves Red Bull-protezsált már nem indulhat el csak úgy, barátai társaságában metróval utazgatni London belvárosában, mint ahogy azt alig egy éve tette...

SVÁJCI F1-ES VERSENYZŐK

Clay Regazzoni	132 GP	Gregor Foitek	7 GP	Loris Kessel	3 GP	Rudolf Schoeller	1 GP
Jo Siffert	96 GP	Peter Hirt	5 GP	Ottorino Volonterio	3 GP	Jo Vonlathen	1 GP
Marc Surer	82 GP	Franco Forini	2 GP	Michael May	2 GP	Heini Walter	1 GP
Toni De Graffenried	22 GP	Toni Branca	3 GP	Max De Terra	2 GP		
Silvio Moser	12 GP	Andrea Chiesa	3 GP	Albert Scherrer	1 GP		
Rudi Fischer	7 GP	Jean-Denis Deletraz	3 GP	Heinz Schiller	1 GP		



„NEHOGY KIÁBRÁNDÍTSAM ŐKET...”

Miyen érzés volt Takuma Sato és Sebastien Bourdais elé kerülni a teszteken? Mindkettőnek számottevően több Formula-1 tapasztalata van hozzá képest... Természetesen jó érzés volt. Ellenben rengeteg tapasztalatra tettem szert az elmúlt hónapban, főleg Barcelonában és Jerezben. Ugyanúgy gondolkodom, mint a többiek, tehát miért lennének lassabb náluk? Végző esetben be kell magamnak bizonyítanom, hogy meg tudom tenni, és most már tudom, hogy meg tudom őket verni. Ez növeli az önbizalmamat.

Ismét a Red Bull Racingnek teszteltél, az RB4-est próbáltad ki. Mennyire különbözik az STR3-tól? Összintén mondván nincsen sok különbség. Csupán az, hogy más emberekkel kell dolgozni. A Toro Rossónál olaszokkal, míg a Red Bullnál angolokkal. Mivel a Toro Rosso teljesen a Red Bull tulajdonában van, hogyan látod az esélyeidet? Azt jelenti, hogy ha jól szerepelsz a Toro Rossónál, akkor automatikusan előreléptetnek a Red Bull Racinghez?



A Toro Rosso nagyon jól szerepelt az elmúlt hetekben, maga mögé utasítva a Formula-1 pár jó nevű csapatát. Hogy van ez? Mindezt nagyon nehéz előre megjósolni, hiszen soha nem tudni, mennyi üzemanyaggal és milyen programmal dolgoznak a többiek. 2009-ben hatalmas változás történik a szabályzatban és egyes csapatok már 2009-es alkatrészekkel teszteltek. Valószínűleg egyfajta előnyünk volt a beállításokkal. Végére is, nem a köridőket kell követni, hanem hogyan is szerepelsz, és ez nagyon kielégítő volt.

Tehát a sima (slick) gumikat leszámítva 2008-as autóval futottál... Igen, 2008-as autóval teszteltünk és sima gumikkal, ellenben kevesebb leszorítóerővel, míg a többiek a 2009-es alkatrészeket próbálták ki. Mi a csapaton belüli köridőkre koncentráltunk, tehát ez a versenyzők tesztelése volt.

Mindenekelőtt ez egyetlen főnököt jelent. Tehát csupán egy emberrel kell beszélni a szerződésről és hasonló témákról. Nem hiszem, hogy nagy változást hozna mindez. Ami a csapat státuszát illeti, a Toro Rossót a Red Bull Racing junior csapatának tekintem. És ha jól teljesítek velük, miért ne mennék az A-csapatba? Ez egy nagyszerű kilátás.

Mark Webber balesete abba a szerencsés helyzetbe hozott, hogy rengeteg tesztkilométert tudsz elérni. Mennyire fontos számodra ez a fejlemény? Azok a napok, amelyeken F1 autót vezethetsz, nagyon fontosak. Terv szerint csupán egy napot kellett volna vezetnem, de Mark balesete miatt még két napot tesztelhettem, mindez nagyon-nagyon fontos. Főleg, hogy a második és harmadik napokon Sebastian Vettel mellett tesztelhettem, és rengeteget tanulhattam tőle. Biztos vagyok benne, hogy mindez növeli a képességeimet. Jelenleg úgy érzem, hogy naponta javítok az eredményeim, hozzácsoktam az autóhoz, a gumikhoz és a Formula-1-hez, úgy általában. Nagyon hálás vagyok a Red Bullnak, hogy megadták számomra ezt a lehetőséget. Minden tölem telhető megteszek, nehogy kiábrándítsam őket.



KERS

A hibrid technológia megjelenése az F1-ben

A látványosabb futamok megrendezésének reményében eszközölt változtatások mellett 2009-ben a szabályalkotók a költséghatékonyságra és a környezetbarát technológiákra is nagyobb hangsúlyt fektetnek. Az első ilyen különlegesség minden bizonnyal a KERS, a Kinetikai Energia Visszanyerő Rendszer lesz.

Papp István

Flybrid Systems



KERS - a négybetűs mozaikszóval illetett berendezés nem más, mint egy az F1-es versenyautókban alkalmazandó segédeszköz, amellyel a fékezések alkalmával keletkezett energia egy részét – amely a korábban használt megoldások révén hővé alakult – eltárolják, hogy végül a kellő pillanatban újra fel tudják azt használni az autó mozgására. Az elmúlt hónapokban igen eltérő

maximálisan 60 kW teljesítményt, és egy kör megtétele alatt legfeljebb 400 kJ energiát lehet biztosítani, amely nagyságrendileg 6,67 másodpernyi időtartamra extra 80 lóerőt jelent majd.

Az új rendszer által biztosított teljesítménynövekedés 100 km/h-ás sebesség, vagy 90%-os gázpedálhasználat felett lehet majd alkalmazni. A pilóta dönti el, hogy a



A 2009-es versenyautókon a legszembetűnőbb változásokat az aerodinamikai elemekre vonatkozó reguláknak megfelelő új külső, valamint a korábbi években már megszokottá vált barázdált futófelületű gumibroncsokat leváltó sima, vagy ahogyan a legtöbben ismerik, a „slick” abroncsok jelentik majd, de a „ruha” alatt megbújó modern technika is nagyon fontos lesz.

vélemények hangoztak el a KERS-et illetően, hiszen voltak olyanok, akik veszélyesnek, vagy éppen túlzottnak is primitívnek neveztek. Az új rendszer bevezetésének egyik oka, hogy a Formula-1-ben használt V8-as motorok az üzemanyag által biztosított energiamennyiségnek nagyjából csak az egyharmadát hasznosítják az autó mozgására, és a fennmaradó rész pedig kipufogógáz, valamint hő formájában elvész. Az FIA a KERS-sel kapcsolatban mindössze csak annyit ír elő, hogy segítségével

KERS által nyert extra erőt az adott kör alatt mikor hasznosítja, de a még rendelkezésre álló teljesítményt százalékos formában egy kijelző mutatni fogja számára. A 6,67 másodperces időlimitet a kormánykeréken lévő gomb megnyomásával természetesen a versenyző nem tudja túllépni, hiszen a szabályzó elektronika ezt megakadályozza. A rendszert azonban csak a futamok alkalmával lehet majd használni, de a kvalifikációk alatt is az autóban kell, hogy maradjon, vagyis nem lehet azt ballasztokkal helyettesíteni.



A Flybrid Systems által készített lendkerekes KERS rendszer

A berendezés kialakításának technikai oldalát érintően nem rendelkezik a fáma, melynek hatására a mérnöki találékonyágnak köszönhetően máris kétféle módszert alkottak meg: a versenyautó fékezésénél felszabaduló energiát egy lendkerekes rendszerben mozgási energiaként, egy másik elv alapján összeállított egységgel pedig elektromos energia formájában tárolják. A tökéletes szisztéma kidolgozása azonban nem bizonyul olyan könnyűnek, hiszen az előbbi rendszer egyszerű kialakítása ellenére csak rövid ideig képes feladatát ellátni, míg az elektromos változatnál az akkumulátorok jelentik a legnagyobb nehézséget. A hibrid megoldások alkalmazása már nem ismeretlen az autópálya számára. Jóllehet ugyan, hogy a Formula-1-es autók hibrid eszközeiként használandó KERS ezeknél jóval egyszerűbb lesz, hiszen a csapatok kezét megkötötték az alkalmazandó

minden egyes alkotóelemét igyekeznek a legkisebb súlyban és méretben elkészíteni úgy, hogy ez természetesen ne rontsa a teljesítmény- és a megbízhatósági mutatókat. Ez a KERS esetében sincs másként. A sport technikai kódexe előírja, hogy az új egységet a SECU-nak (Szabványos Motorvezérlő Rendszer) kell vezérelnie, de akad itt egy kis probléma. Az F1-es versenyautóknál a fékerelosztás nagyobb százalékban az első kerekre irányul, tehát a legtöbb mozgási energiához is ott lehetne hozzájutni. Mivel azonban a négykerék-hajtás nem megengedett ebben a kategóriában, ezért az eltárolt energiát csakis a hátsó futóműveknél lehet újrahasznosítani. A KERS minden bizonnyal segítséget jelenthet majd az előzések alkalmával, de ez az előny az általa képviselt plusz súly és az akár rosszabb ballaszt-hatás miatt könnyen

egységes elektronikai rendszer miatt. Ennek ellenére viszont egyes komponensei, mint például az akkumulátor és a generátor szinte biztosra vehető, hogy a közúti hibridekben alkalmazott megoldásoknál sokkal fejlettebbek lesznek. Mint ismeretes, a Formula-1-es autók

kompenzálódhat. Mivel a versenyautó súlypontja megváltozhat a KERS miatt, és ha figyelembe vesszük, hogy a legtöbb csapat az utcai helyszíneken lebonyolított futamokra lecsökkentette az autók tengelytávját, a súlyponti probléma megoldására esetlegesen nagyobb tengelytávval megépített autók bizonyos versenypályákon gondot okozhatnak. Az istállók természetesen nem hozzák nyilvánosságra terveiket, de a KERS kétféle megoldási módja, valamint a hosszabb-rövidebb tengelytáv adta módzatok miatt minden bizonnyal lesznek olyan csapatok, akik kétféle konstrukciót fognak összeállítani. Valószínűsíthető azonban, hogy a legtöbb csapatnál az elektromos elven üzemelő rendszereket részesítik majd előnyben. Természetesen nem lehet előre tudni mit hoz majd a jövő, de a Nemzetközi Automobil Szövetség a hibrid technológiát több lépcsőben kívánja implementálni az F1-be. Az idei szezonot követően 2011-re tervezik, hogy a jelenlegi 400 kJ többletenergia helyett 800 kJ-t lehessen visszahasznosítani körönként a KERS-sel, ami hozzávetőlegesen 136 lóerő plusz teljesítményt jelentene. Az előzetes elgondolások szerint 2013-ban ez az érték már 1600 kJ-ra emelkedne, ami a turbófeltöltős motorok megjelenésével együtt akár 272 lóerő extra löketet adna az előzések és ezzel együtt a látványosabb futamok reményében.



MEGÉRI VAGY NEM ÉRI?

Az F1-es befektetésekről, a sportág jövőjéről és az esélyesekről

A gazdasági válság miatt kicsit rumlis az élet, és rettentően csúnyák az ideai autók. De szerintem ez jó. Van ugyanis miről beszélni. Például, hogy megéri-e milliárdokat önteni az F1-be...

Jackie Stewart írt egy meglehetősen kemény cikket a londoni Times-ban a minap. Elég volt Mosley-ből és Bernie-ből - körülbelül ez volt a lényege. Mint mindenki más, ő is azzal vádolta Max-et, hogy minden lébe kanál, és percnként változtatja a szabályokat. Ez könnyű, ha a zsebedben van a nemzetközi autósövetség. Egy csomó tagország képviselőit egyáltalán nem érdekli, hogy mit csinál a magánéletében, ne felejtsek el, hogy sok országban 3-4 feleség a normal! Én csak azt szeretném, ha lassan rájönne, hogy abba kellene hagynia. Ez a KERS dolog is egy vagyonba került a konstruktőröknek és szerintem kidobott pénz. Lehet, hogy tévedek, de kétfélem.

Bernie, öreg barátom, akitől minden évben kapok karácsonyi kártyát, szintén nem egy mai csirke. Nem ez a baj. A baj az, hogy néha túl lő a célon. Azt hiszi, hogy most, egy világrkrisz közepén országok még mindig csak arról almodnak, hogy egy Forma-1-es verseny meg fogja őket menteni, vagy híressé fogja őket tenni. Először is nem így van, másodsor pedig, ahogy Jackie írta, olyanok az anyagi feltételek, hogy állami támogatás nélkül csak veszteni lehet a versenyen. Amikor Angliában már kétfélem a munkanélküli, akkor Gordon Brownnak nem ez a legnagyobb gondja. És országok néha fantasztikus publicitást kapnak, valóban fillérekért. Az új indiai díjnyertes film, a Slumdog millionaire (Gettó-milliomos) már például világsiker (4 Golden Globe-ot nyert!), és ezeket a sorokat még az Oscar díjak átadása előtt írom. Az egész film öt, azaz öt millió dollárba került, egy töredéke a Bernie által kért megrendezési jognak, amelyet a majdani Mumbai-i futamért – évente! – bezsebel.

Hogy milyen lesz a 2009-es évad, azt lehetetlen megjósolni. Az évek folyamán általában mindig a gazdag csapatok, mint a



Jenson Button jobbat érdemelt, de azért hadd ne sajnáljam nagyon az évi 8 millió dolláros szerződésével

Ferrari és a McLaren nyertek, és ha csak a Renault vagy a BMW nem csinált valami különlegességet a tél folyamán, akkor ez így is fog maradni. Mire ez a szám nyomdába megy, a Honda sorsa is biztos eldőlt. Csak azt remélem, hogy nem a mostani vezérigazgató Nick Fry veszi meg, mert valóban két bal keze van. Ha arra gondolunk, hogy a csapat milyen sikeres volt Dave Richards alatt, akkor, amit Fry produkált, az csak egy drága botránynak minősíthető. Jenson Button is jobbat érdemelt, de azért hadd ne sajnáljam nagyon az évi 8 millió dolláros szerződésével. Hogy mi lesz vele, ha nem tud új megállapodást kötni? Vagy

abbahagyja és él a vagyonából, mint monacói lakos, ahol még adót sem fizet, vagy ha unatkozik, akkor elmegy más kategóriába. Frentzen, Hakkinen, Ralf Schumacher - mind ezt csinálták. Azt viszont nem tagadom, hogy kár lenne érte, mert egyike a legjobb versenyzőknek. Az eddig felsoroltak persze nem azt jelentik, hogy nem lesz izgalmas a 2009-es szezon. Az autók csúnyák, de az első szárnyak repülni fognak, mint a madarak, a dolog nagyon látványosnak ígérkezik. És ne feledjük: ameddig ott lesz Kubica és Vettel, addig azért különleges manőverekben is reménykedhetünk.



BRAZIL KAPCSOLAT

Rohonyi Tamás: Akinek a magyarok az F1-et köszönhetik

Sok különleges egyéniséget talál, aki elmerül az F1 forratagában, de megesküszöm rá, hogy a sportág magyar rajongói legjobban talán Rohonyi Tamásra csodálkoznak rá.

Bethlen Tamás



Hogy fogalmuk sincsen, kiről is van szó? Nem csodálkozunk. Nagyon ritkán bukkan fel a neve a sajtóban, és a Google keresője sem dob fel túl sok magyar nyelvű találatot a Rohonyi névre. Pedig nélküle biztosan nem az egyik legrégebbi folyamatos F1-es helyszín lenne hazánk, hanem csak egy a sportág szempontjából teljesen érdektelen közép-európai állam. (Gondoljon csak ebbe bele minden itthoni szurkoló!) Az 1957-ben Budapestről Brazíliába kivándorolt, és azóta szép karriert befutott üzletember azonban egy pillanatig sem látszik, hogy a Hungaroringért végzett munkájáért külön tiszteletet várna el magának. A laza, közvetlen, a bizonyára méregdrága idejével nagyvonalúan bánó promóter Sao Paulóban ült riportermagnónk elé.

Sok legenda kering a téma körül, halljuk most az igazságot, hogyan is született meg a Magyar Nagydíj gondolata?

Ha belegondolok, még most is megdobban a szívem, hogy a rettentő nehéz körülmények között, a politikai problémákat is legyőzve sikerült létrehozni a magyar versenyt! Ami a sztorit illeti: Ecclestone úr már régóta fáradozott egy kelet-európai futam tető alá hozásán. A 80-as évek elején Moszkvát szemelte ki, de a helyszínen járva rájött, hogy az ottani bürokrácia ellenállása miatt ez nem fog sikerülni. Én viszont ismertem a hazai helyzetet, és tudtam, hogy akadnak olyan állami vezetők, akik imádják annyira



az autósportot, hogy a támogatásukkal akár egy Forma-1-es futam is megvalósulhat. És nem is tévedtem: amikor Bernardnak 1983-ban, Monacóban felvettem a lehetőséget, ő azonnal lecsapott rá, és a kiszemelt politikusok - Urbán Lajos, Nagy Ervin, Balogh Tibor, Horváth Árpád – rövidesen mind az ügy mellé álltak. Megértették, hogy a világ legnagyobb sporteseményét akarják Magyarországra hozni, így megszerezték minden engedélyt.

De hogy kerül valaki olyan helyzetbe, hogy tanácsot adhasson az F1 urának?

Hét éppen esett az eső, mi pedig behúzódtunk Ecclestone lakóbuszába... A tréfát félretéve: akkor már tíz esztendeje ismertem Bernardot. Az emigrálás után elvégeztem a Londoni Műszaki Egyetemet, és Brazíliában, a GM itteni vállalatánál,

majd a GoodYear helyi képviselőjénél helyezkedtem el. Utóbbinál a hirdetési osztály élére kerültem, így az F1-es kapcsolatot készen kaptam. 1973-ban rendezték az első interlagosi futamot, ott ismerkedtem meg vele, aztán lassan barátság lett a dologból. A 70-es évek végén aztán kifulladt az akkori promóter cég, egy tv-társaság lelkesedése, és engem kérdezett meg először Ecclestone, nem volna-e kedvem egy rendező cég élére állni. Tudtam, hogy nem kockáztatok sokat, hiszen ő volt a tulajdonos, és abban is biztos voltam, hogy szereti annyira a brazilokat, hogy egykönnyen nem adja fel a helyi futamok rendezését, ezért igent mondtam. Azóta egyrészt ez már a 30. itteni versenyem (és volt még jó pár portugál is Estorilban), másfelől ugyanolyan jó – nyugodtan mondhatom: baráti - a viszonyunk, mint a kezdetekkor.

Akármilyen nagy is itt az autósportok szerelmeseinek a száma, akármennyire sok világbajnokot és neves pilótát is adott ez az ország a sportágnak, azért a pletykák szerint itt sem volt minden fenéig tejfel a rendezést illetően. Igaz ez?

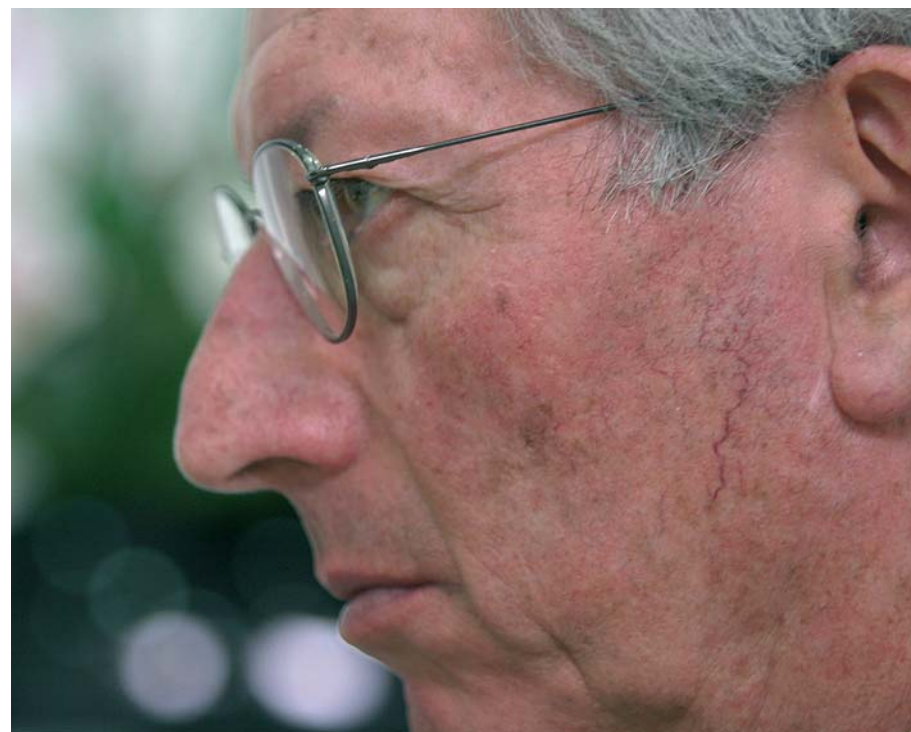
Valóban, 1978-ban felépült és futamot is rendezett Rióban Jacarepagua, mert az itteni pályának nem volt pénze a fejlesztésekre. Bernard hiába győzködte a tulajdonost, azaz Sao Paulo polgármesterét, hogy mekkora üzlet befektetni az átépítésbe, költöznie kellett a nagydíjnak. Kilenc év kihagyás után tért csak vissza Interlagosba a mezőny, amikor kicserélődtek a fontosabb cégek élén álló emberek. Az akkori polgármester-asszony például már kifejezetten szerette volna Sao Paulóban látni az F1-et, és a Globo, a világ legnagyobb tv-társasága is az ügy mellé állt. Lerövidítették az aszfaltot, modernizálták a létesítményeket, és a cirkusz visszatért. Óriási üzlet ez, az év fő sporteseménye kimutathatóan 100-150 millió dollár hasznot hoz a városnak, és ennek mindössze a tizedét kell pálya fenntartására fordítani. Mindeközben az F1 csak egy hetet foglal le Interlagos programjából.

Úgy tudom, az F1 konkrét, praktikus dolgokat is köszönhet Önnek...

Inkább az engem körülvevő csapatnak. Például az elektronikus beléptetés rendszerét mi találtuk ki. De mi jöttünk rá arra is, hogy egy ilyen rendezvényt mérnöki szak tudás nélkül egy bizonyos méret felett már nem lehet kezelni. Felállítottunk rá egy csapatot, és sokáig brazil szakembereink járták a többi pályát, hogy átadják a tudást, hiszen már zavaró volt a rendezési színvonalak különbözősége.

Nem félt Ön és Ecclestone úr 1985-86-ban, hogy mindezt nem lesz könnyű megtanulnia a magyaroknak?

Még a kormány döntése előtt meghívtott engem ebédre a közlekedési miniszter. A Dob utcában, egy kelkázostól főzélék fölött értettünk egyet abban, hogy az F1-es versenyhez két dolog kell: egy pálya, aminek a megépítéséhez értenek a magyarok, illetve a verseny rendezése, amire meg az én véleményem szerint meg lehet tanítani őket. Tudniillik ismertem,



Az F1 még legalább 100 évig létezni fog, és megállíthatatlanul fejlődik. Bernard saját elképzelése szerint még 30 évig áll majd a sorozat élén...

ismerem honfitársaimat. Egy ennyi háború által sújtott országnak ez nem okoz gondot. Hiszen egy nagydíj megszervezése és levezénylése tulajdonképpen egy kis hadművelet. Gondoljon csak bele: most több mint 5000 ember dolgozik, ezeknek kiképzést, ruhát, ellátást, rádiókapcsolatot, utánpótlást biztosítani, mentőket, kórházakat, helikoptereket készenlétbe tartani, akkora szervezőképességet igényel, ami szinte csak a hadsereg tud megtenni. És ha itt Braziliában, ahol 500 éve nem volt komoly háború, ez sikerülhetett, akkor Magyarországon sem lehet probléma – ezt gondoltam. És nem is tévedtem. Mindössze egy ember utazott ki Rióba megnézni a versenyt, és néhányan látták a monzai futamot, mégis hibátlanul lement minden a Hungaroringen. Sőt olyan nagy siker volt, hogy mindenki poharat emelt a debütáló futam után.

Mit gondol, mit hoz a jövő az F1-nek? És miben töri a fejét manapság Ecclestone úr?

Az F1 még legalább 100 évig létezni fog, és megállíthatatlanul fejlődik. Maga Bernard (aki október 28-án töltötte be a 78-at – én magam minden esztendőben telefonon köszöntöm fel) saját elképzelése szerint még 30 évig áll majd a sorozat élén... (Megjegyzem, mindezt úgy, hogy napi 18 órát dolgozik, és ő is tudja, hogy a Forma-1 helyett bármi másba vágott volna, a tehetsége révén már sokkal gazdagabb lehetne.) Ami a futamokat illeti: mivel 18-19 versenynél többet soha nem bír majd el a naptár; az újabb jelentkezők, a rendezőjelöltek egyre nagyobb áldozatokra lesznek hajlandóak. Persze az olyan biztos helyszínek, mint Monaco, Monza, vagy éppen Interlagos és a Hungaroring mindig kellenek majd a sportágnak.

FOLYTASSA INTERLAGOS!

2014-ig biztosan lesz Brazil Nagydíj – jelentette be Interlagosban az F1-mogul Bernie Ecclestone és a viadal főszervezője, Rohonyi Tamás. A megállapodás létrejöttének záloga az volt, hogy a helyiek vállalták: a közeljövőben, egy 11,8 millió eurós

beruházás keretében felújítják az aszfaltcsíkot és a kiszolgáló létesítményeket, lelátókat. Emlékeztetőül: a Hungaroring szerződését tavaly hosszabbították meg a felek, Magyarországon legalább 2016-ig fellép a cirkusz.

HORVÁTH BORHÁZ

TRADÍCIÓ, LENDÜLET, ELEGANCIA..

Tradicionális családi pincészetünk borait a Balatonfüred-Csopaki Borvidék legjobb területein, Tagyonhegy déli lankáin termeljük. Fajtáink között megtalálhatók a Rajnai Rizlingtől kezdve a Cabernet Sauvignon.

Fedezzék fel boraink titkait, melyek minden cseppje a palackba zárt szőlőművelő emberek szeretetét és a termőtáj napfényét rejti!

Borok megrendelhetők: www.horvathborhaz.hu
T., F.: 87-468-461, M.: 70-247-0864
info@horvathborhaz.hu

„Szívemnek vére egy pohár borért”

www.hellohd.tv | 06 40 310 310
www.formula.hu

A Hello HD bemutatja:

Akció október 31-ig jelentkezők számára:
HBO HD + HBO MAXPAK és Hello HD
együttes megrendelése esetén **0 Ft***
belépési díjjal, bérleti díj nélkül!



HBO MAXPAK
1990 Ft/hó*

Hello HD Box exkluzív műszaki és kényelmi funkciókkal: megállítható, visszajátszható adás, programozható műsorrögzítés, 16:9-es képarány, Dolby Digital 5.1-es hang, EPG, gyermekzár

* A hirdetésben közölt tájékoztatás nem teljes körű, a további akciók részletek felől érdeklődjön partnereinknél vagy weboldalunkon.

Az Ön Hello HD partnere:

Extrasat KFT
2119 Pécel Baross u. 5.
www.mediavox.hu
+36 20 9355 355, +36 28 453 379

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

Projektorbolt
www.projektorbolt.hu

RENAULT HATVAN
www.renault60.hu

Hírek, interjúk, érdekességek a Forma-1 világából!



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

SZOBORBA ÖNTÖTT SZÁGULDÁS

F1-es emlékművek

A Forma-1-es száguldásnak semmi sem lehet nagyobb ellentéte, mint egy örökre helyhez kötött kő vagy bronz. De hát a szobrokat már csak ezekből az anyagokból gyúrnák, még a 21. században is. Érdeemes hát számba venni, kiknek jutott a megtiszteltetés, hogy bronzba öntsék őket.

Méhes Károly

Getty Images



GRAHAM HILL OBE
1929 - 1975
WORLD CHAMPION 1962 1968
WINNER 24 HRS DU MANS 1972
WINNER INDIANAPOLIS 500 1968

Azt lehet mondani, hogy a legnagyobbaknak. Kezdjük mindjárt Juan Manuel Fangióval, akinek négy helyszínen is áll egy-egy szobra, más kérdés, hogy ugyanaz: a Maestro az 1954/55-ös Mercedes mellett pózol, hóna alatt a sisakjával. Ez az alkotás található meg Buenos Airesben, Monzában, a Nürburgringen és a legfrissebb példány Monacóban, amelyet 2003-ban avattak fel, többek között Albert herceg, Lauda és Emerson Fittipaldi jelenlétében.

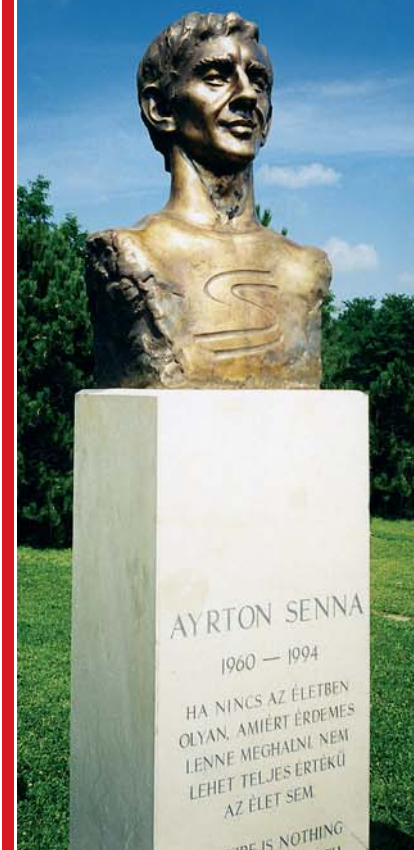


Bár koránt sem volt olyan nagy ász, mint Fangio, a másik híres „F”, azaz Fagioli is szobrot kapott szülővárosa, Cueno tisztelgő polgáraitól a városka főterén. A következő jeles személy, aki hasonló kitüntetésben részesült, Stirling Moss. Mondják, élő személyről nem túl elegáns utcát elnevezni, szobrot emelni, de hát változnak az idők – Jean Todt vagy Michael Schumacher nevét ugyanúgy utca viseli, mint Hamiltonét, mért ne lehetne szobrot adni egy élő legendának. A Moss-t ábrázoló alkotást 2006-ban avatták fel Mallory Parkban: overallban, terpeszállásban jeleníti meg a négyszeres vb-ezüstérmest. A helyszín, tehát a Mallory Park más nagyságoknak is emléket állított már, itt áll Colin Chapman szobra, ami a jellegzetes, győzelmi ünnepelő mozdulatot örökíti meg, amint Chapman épp a sapkáját dobja a magasba. De szobra áll Jim Clarknak, Roger Clarknak, Mike Hailwoodnak és John Surteesnek is.

Goodwoodban is egy egész kis szoborpark alakult ki az évek során. Itt kapott méltó emléket egykori mentora, Tom Wheatcroft jóvoltából Roger Williamson, továbbá a két jó barát, Peter Collins és Mike Hawthorn egy közös alkotásban jelenik meg. A ferraris csapattársak együtt ballagnak, elől Collins, a messzeségbe révedve, míg kissé mögötte Hawthorn, jellegzetes sildes sapkájában, de ami igazán furcsa, hogy a bal kezében egy régi kormánykereket tart...

SENNA OTTHONT KERES

A Hungaroring nagy átépítéséig egy ma már nem látható Senna szobor állt a pályán. Megalkotását és felállítását az Ayrton Senna Emlék Klub kezdeményezte, de több közéleti ember is a kezdeményezés mögé állt. Tarlós István és Farkas György polgármesterek anyagi támogatást adtak, a Hungaroring akkori vezetője, Berényi János a helyet biztosította, Dávid Sándor pedig hasznos tanácsokkal segített. A teljes szervezési munkát az egyik klubtag, Kocsis László fogta össze és vezényelte le. A portré alkotója Mihály Gábor Kossuth-díjas szobrászművész. (A mai szoborparkot is ő és csapata alkotta.) A Senna szobor helyét több helyszíni szemlét követően a főbejárat épülete és a pálya akkori első kanyarja között levő kis parkban jelölték ki. Felavatására 1999. augusztusában, közvetlenül a Magyar Nagydíj előtt került sor, az ünnepségen a klubtagok és a rajongók mellett megjelent Bernie Ecclestone nevében Pasquale Lattuneddu úr, továbbá az F1-es csapatok képviselői, a brazil nagykövét, a magyar autósport több vezetője. A szobrot Gyulai Oszkár plébános szentelte fel. A szobrot és talapzatát 2003-ban átmenetileg az egyik boxban helyezték el, de később nem került vissza a pályára, sőt (a szoborparkban álló másik Senna portré miatt) a hungaroringi elhelyezésre a jövőben sincs esély. Az alkotás jelenleg egy műteremben várja, hogy újra közszemlére tegyék. Az Ayrton Senna Emlék Klub képviselői szívesen fogadnak minden ötletet az elhelyezésre, „befogadásra”, a javaslatokat a fateregy@t-online.hu e-mail-címre várják.



AYRTON SENNA
1960 - 1994
HA NINCSEK AZ ÉLETBEN
OLYAN, AMIÉRT ÉRDÉMES
LENNE MEGHALNI, NEM
LEHET TELJES ÉRTEKŰ
AZ ÉLET SEM
THERE IS NOTHING

HUNGARORING SZOBORPAK

A magyar versenypályán található a világ legnagyobb F1-es versenyzőket ábrázoló szoborparkja: főbejárat mellett található területen az összes világbajnoknak

látható a bronzása, egy emlékfalon pedig a pálya összes győztesének neve olvasható. Érdekeség, hogy a parkban maga Bernie Ecclestone is kapott egy szobrot...



A bajnokok sorában Jochen Rindt volt a következő tragikus hős, róla Bécsben és Grazban is neveztek el utcát, jogosan, és egy portrészobor is őrzi az emléket Grazban, ahol felött.

Ronnie Peterson egy generáció számára volt példakép. Szülővárosa, Örebro a maga módján próbálja is ápolni a szupersvéd emlékét, főképp az utóbbi néhány évben. A Petersonot ábrázoló, meglehetősen absztrakt alkotás 2003 óta áll a városka főterén, tavaly óta pedig múzeum is hirdeti Ronnie emlékét.

A Peterson-legenda szinte egyenes folytatója volt Gilles Villeneuve. Az 1982-ben elhunyt kanadai volán ördöge előbb otthonában, a kanadai Berthierville-ben, a Villeneuve Parkban kapott szobrot 1984-ben, majd néhány évvel később Maranellóban, a Fioranói pályához vezető Via Gilles Villeneuve sarkán állítottak fel egy Villeneuve-mellszobrot. A F1 máig utolsó halális áldozata volt Ayrton Senna, pontosan 15 évvel ezelőtt. A helyszín Imola, ahol a Tamburello-kanyarban, a baleset színhelyén 1997 óta őrzi egy szép szobor a brazil szupersztár emlékét, mindig sűrűn

körbeölelve az emlékezés virágaitól. Azt le kell szögezni, hogy az autóversenyző-szobrok többnyire nem esztétikai remekművek. Különösen sutának mondható von Trips és Villeneuve berthierville-i szobra, de a Peterson-emlékmű is inkább furcsa, mint szép. A lényeg azonban nem ez. Hanem sokkal inkább ott rejlik, hogy ezek a pilóták valamiképp maradandót alkottak, és eltökéltségük, győzni akarásuk sok esetben még haláluk után hosszú évtizedekkel is csodálatba ejti a rajongókat. Megérdemlik, hogy így emlékezzünk rájuk.

VISSZATEKINTŐ

Csáka Péter

80 éves lenne február 15-én Graham Hill, a kétszeres brit bajnok. 17 évig tartó F1-es pályafutása a Lotusnál kezdődött, de később megfordult a BRM és a Brabham csapatoknál is, sőt saját istállóval is megpróbálkozott, igaz kevés sikerrel. 1962-es és '68-as bajnoki címe mellett 13 rajtelsőséggel és 14 futamgyőzelemmel büszkélkedhet. Fia, Damon bajnoki címét 1975-ös repülőszerecsétlenségben bekövetkezett halála miatt nem érthette meg.

1949. február 22-én született Niki Lauda. Az osztrák pilóta honfitársának, Jochen Rindtnek 1970-es vb sikerét 5 évvel később megismételte, sőt '77-ben és '84-ben még két győzelmet gyűjtött be mellé. 1976-ban a Német Nagydíjon balesetezett és súlyosan megégett, de visszatért a versenyzéshez, és újabb győzelmeket szerzett. Saját légitársaságot is alapított és szakkomentátorként ma is aktív résztvevője a Formula-1-nek.

65 éve, 1944. február 25-én született Francois Cevert. 1970-ben a Tyrrell csapat szerződtette le, és Ken Tyrrell a fiatal franciát az istálló nagy sztárjának, Jackie Stewartnak a gondjaira bízta, és akivel nagyon jó barátok lettek. 1973-ban az Amerikai Nagydíj edzésén balesetet szenvedett és életét veszítette. A tragédia miatt a Tyrrell csapat nem indult a versenyen és néhány nappal később Jackie Stewart is bejelentette visszavonulását.

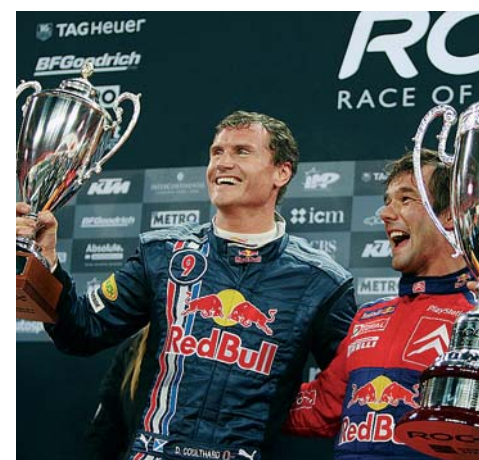
1939. február 27-én született Peter Revson, akinek családja tulajdonolta a neves Revlon kozmetikumokat gyártó céget. Peter a vállalkozás helyett inkább az autóversenyzést választotta, és tehetsége révén 1964-ben már az F1-es indulók közé került. A tengerentúlon eltöltött évek után 1971-ben tért vissza a száguldó cirkuszba, ahol 1974-ig egy pole pozíciót és két győzelmet gyűjtött be a McLarennel. 1974-ben egy teszt során szenvedett halális balesetet.



RACE OF CHAMPIONS

„Nem fekszenek nekem a fedett kerekű autók” – jegyezte meg Michael Schumacher, miután a Bajnokok Tornája negyedöntőjében egy Fiat 500-as volánjánál kikapott Carl Edwarstól. A NASCAR fenegyereke csak az elődöntőig örülhetett, így az őt legyőző David Coulthard, és a Priaulx, Muller világbajnoki pároson – valamint Sebastian Vettel – átgázoló Sebastian Loeb között dőlhetett el az egyéni cím. A látványos

finálét követően – 2003-as és 2005-ös sikerét megismételve – a francia ralizseni vihette haza a torna legnagyobb serlegét, míg a nemzetek csatájában – élvversenyzői egyéni kudarcának dacára – Németországnak termelt babér:



BMW VILÁGDÖNTŐ

Saját Rossival büszkélkedhet a BMW is, jöllehet, a MotoGP sztárjának 17 esztendő névrokona nem olasz, hanem amerikai. A fiatal talján tavaly azzal növelte saját nimbuszát, hogy a mexikóvárosi Hermanos Rodriguez-versenypályán megnyerte a Formula BMW világdöntőt. Mario Theissen, a márka sportigazgatója méltatta az ifjoncot, aki jutalomként a közeljövőben F1-es tesztelésen vehet részt.



GOKART

Rubens Barrichello nyerte a Felipe Massa által szervezett International Challenge of Gokart Champs elnevezésű játékonysági gokartversenyt a braziliai Florianopolisban. A

jövő évi F1-es szerződéssel még nem rendelkező veterán az első futamot megnyerte, míg a másodikon negyedik lett, így összesítésben 1 ponttal elhappolta a végső sikert ifjú honfitársa, Lucas di Grassi elől. A versenyen számos más

motorsport-híresség mellett ott volt Michael Schumacher is, akivel Barrichello ismét összetűzésbe keveredett: „Schumacher azt hitte, háborúban van. Talán elfeledkezett arról, hogy most Braziliában vagyunk!” – nyilatkozta a dél-amerikai a viadal után.



ETCS

Június 27-28-án nemzetközi hosszú távú versenysorozat érkezik a Hungaroringre! Az Endurance Touring Car Challenge mezőnyében különböző egyéb bajnokságokból ismert – WTCC, Superproduction és márkakupás - túraautók futják majd három vagy négy órás küzdelmüket, két-három tagú csapatok irányításával. A szervező olasz Peroni-csoport kínálatát a Grand Turismo autók hasonló jellegű versenye (EGTS) egészíti ki.

Braziliában Barrichello megleckézette Schumachert, de az egykori ferraris nyilatkozatai nem voltak szimpatikusak a Scuderia rajongóinak



PORSCHE

Jochen Mass, Klaus Ludwig, Bernd Schneider, Bob Wollek, Henri Pescarolo. Impozáns társaság, amely legutóbb egy ifjú ausztrál pilótával bővült ki. Alex Davison nyerte ugyanis a 2008-as év Porsche-vándorkupáját: azt a díjat, amelyet az évad folyamán világszerte legeredményesebb privát Porsche-versenyzőnek ítél oda a gyár sport-részlege. Sebringi második helyének (ALMS), nagrai győzelmének

(FIA GT) illetve az LMS-bajnokságban elért vice-bajnoki címének köszönhetően most már nem csak a weissachi dicsőségtáblán, hanem egy vadonatúj Carrera S (120 000 euró) forgalmijában is olvasható Davison neve.



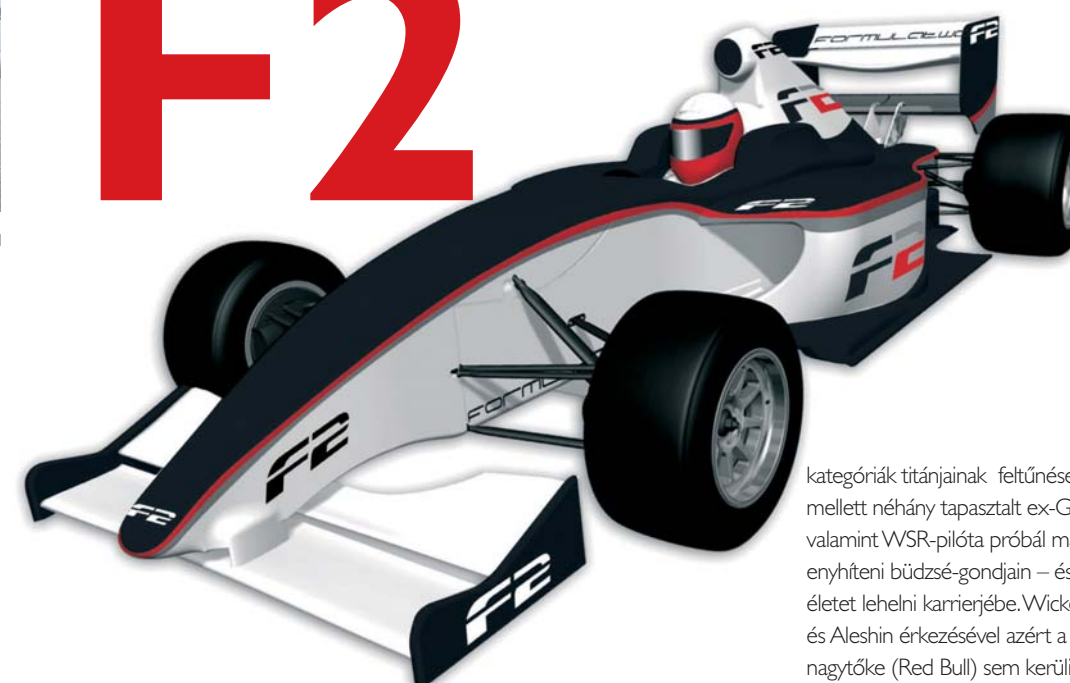
V8 SUPERCAR

Úgy tűnik, 1997 F1-es világbajnoka a kenguruk földjén talál munkát. Jacques Villeneuve tavalyi évét a Peugeot szolgálatában eltöltött két versenyt (Le Mans és Spa), egy argentin túraautó-futamon elért 13. helyezést és az áhított NASCAR-évadhoz szükséges büdzsé hiábavaló hajkurászása jellemezte. Paul Morrisnak mégis

tervei vannak a kanadaival: a nemrég visszavonult ausztrál Supercar-versenyző szívesen helyet szorítana neki csapata egyik V8-as Holden Commodore-jában, Russell Ingall csapatátsárára. „Utoljára Alan Jones érkezett F1-esként a sorozatba. Remélem, Jacques ugyanolyan gyors lesz” - nyilatkozott Morris, aki Villeneuve szerződéséhez kétféle millió dollár szponzorpénzt hozott tető alá.



F2



Óriási az érdeklődés a május végén, Valenciában útjára induló Formula-2-sorozat iránt, hiszen a lehetséges 24 ülésből lapzártakor már csak nyolc kínálta magát – több, mint tizenöt jelentkezőnek! Nem csoda, hiszen dr. Jonathan Palmer és az FIA közös sorozatában a versenyzők éves költségvetését – a

konkurens GP2 és F3 Euroszériával ellentétben - nem euró-milliókban, hanem százszázalékos mérik! Az 1,6 literes Audi-turbóval hajtott autókban így meglehetősen heterogén mezőny foglal helyet: az F2 egyik mintájául szolgáló szeptemberi Formula Palmer-sorozat illetve egyéb utánpótlás

kategóriák titánjainak feltűnése mellett néhány tapasztalt ex-GP2-es, valamint WSR-pilóta próbál majd enyhíteni büdzsé-gondjain – és új életet lehelni karrierjébe. Wickens és Aleshin érkezésével azért a nagytőke (Red Bull) sem kerül majd el az F2 mezőnyét, amelyet a PR-okokból szinte kötelező szexi hölgy-versenyzőn kívül korábbi F1-es pilóták (Surtees, Brundle és Palmer) fia tesznek igazán színésé. Kielezített csatákban sem lesz hiány, hiszen a bajnokság első három versenyzőjének F1-es szuperlicenc, míg a bajnoknak Williams-teszt dukál.

RENAULT VILÁGSZÉRIA

Az idén is hazánkba látogató (június 13-14.) World Series by Renault sorozat boxutcája még annyira sem fogja nélkülözni a F1-es színeket, mint korábban. Az olasz DRACO-istálló ugyanis szerződést kötött a Force Indiával, így két Dallara-Renault 3,5-ös autójuk 2009-ben az indiai istálló „köntösében” gördül majd pályára. Az együttműködés egy évre szól, és koránt sem merül ki esztétikai kérdésekben: habár a két versenyző, Angelo Barba és Bertrand Bagette a legújabb korlátozások miatt F1-es tesztet egyelőre nem remélhet, a silverstone-i székelyű csapat szimulátorait bármikor használhatják.



RACE PRO

A PC-n méltán nagy hírnévre szert tett svéd fejlesztőcsapat, a SimBin most a konzoltulajdonos autórangok szívének meghódításával megpróbálkozik. Nevezetesen Xbox 360-ra fejlesztik legújabb autóversenyszimulátorukat, a RACE Pro-t, amely kompromisszumok nélküli szimulációs élményt ígér. A programban az FIA által licenzelt WTCC (túraautó világbajnokság), Formula 3000 és Formula BMW versenyszorozatokban vehetünk részt, de ezek mellett még több bajnokság is helyet

kapott a játékban, van például GT, Mini, Audi vagy akár Koenigsegg széria is. Ha ez nem elég, akkor 12 fős online versenyeken is részt lehet venni. A RACE Pro fizikai motorja egyedülálló élethűséget ígér, az előzetes képek alapján igazán élethű grafikára számíthatunk. A játékhoz pedig a Microsoft Wireless Racing Wheel, a force feedbackkel ellátott kormánykerék a legjobb ajánlható kiegészítő. (Xbox360 exkluzív megjelenés:



WTCC

Szinte az utolsó percekig mindenki a BMW kivonulásáról beszélt, ám a bajorok végül a folytatás mellett döntöttek,



KA Chevrolet 2009-re új autót gurul az aszfaltra, a tesztelés már tavaly elkezdtek

még hozzá csaknem változatlan szereposztással: a Jörg Müller, Augusto Farfus (Schnitzer), Andy Priaulx (RBM), Alex Zanardi, Sergio Hernandez (ROAL) ötösből csak a tavaly privát

bajnoki címet szerző – honfitársát, Porteirót váltó - fiatal hispán személye jelent újdonságot. A BMW nyomására az FIA idén drasztikusan lecsökkentette a feltöltős dízelmotorok turbónyomását, sőt, az E90-esek számára további 15 kilogramm fogyókúrát engedélyezett. A Seat bajnoka Yvan Muller máris éles hangon kritizálta a szövetség „egyalizáló” törekvéseit, míg a Chevrolet frontembere, Alain Menu az új Cruze (képünkön) fejlesztési késedelmei miatt BMW-egyeduralmat jósol az idény első felére. A kisebb

csapatoknál is zajlik az élet: Stefano D'Aste visszatér korábbi bajnokcsapatához (Wiechers), a dán Poulsen pedig Frantz Engstler csapatát erősíti. Az N-Technology és a Honda kivonulásával James Thompson állás nélkül maradt, míg Tom Coronel és istállója az olcsóbb BTCC felé kacsintgat. A márciusi curitibai idénnyitón nem csak a három fős gyári Lada-csapat, hanem az új, F1-mintájú kvalifikáció, és az átdolgozott (immár nem versenyzőket, hanem egyes típusokat büntető) hendikep-rendszer is bemutatkozik.

ALMS/LMS/FIA-GT

Miért pont a hosszú távú versenysportot kerülné el a gazdasági világválság? Az eddigi legsikeresebb évadját magának tudó Audi (Le Mans, LMS és ALMS bajnoki cím) takaréklángra állította interkontinentális programját, így jövőre csak Sebring és Le Mans porondján lép majd fel az a három új - elődjéhez hasonlóan nyitott, de kisebb turbódízel motorral meghajtott - R15 TDI. Az RS Spyder fejlesztési programját befagyasztó Porsche is lelécelt az ALMS-ből, a gyári motorokat és versenyzőket azonban ezután is a Penske-istálló használja majd, a jóval olcsóbb Grand-Am-sorozatban. A GT1-ben a GM fűjt takarodót az évek óta nyerő gyári Corvette-csapatnak, ám a GT2-ben Rahalék új M3-as BMW-i növelik majd háromra a gyártók számát – az egyik volánjánál

a Ferraritól visszacsábított Dirk Müllerrel! A prototípusoknál jövőre japán hegemonia várható, hiszen az Acura két csapatnál (de Ferran, Highcroft) is beveti új P1-esét, míg a Mazda a korábban porschés Dysonékat találta meg nagyra törő P2-es terveikhez. Az európai körkép sem kevésbé felemás: az LMS-ben a bankcsőd miatt kapuzáró Merksteint és Team Essex (Porsche) elvesztése mellett új motorok (AIM, Mazda, Sodemo-BMW) és prominens nevek színesíti a képet (Leo Mansell/Ferrari, Emerson Newton-John/Saleen, utóbbi a „Grease” c. filmből ismert Olivia unokaöccse). Az FIA-GT bajnokságban a Jetalliance csapat (Aston Martin) kivonulását az új Matech-Fordok, valamint Luc Alphand Corvettejének érkezése ellensúlyozza.



DUBAI 24 ÓRÁS



A Schubert Motorsportnak ezúttal nem volt szerencséje. A hungaroringi 12 órás győztes BMW-csapat szombat reggel vette át a vezetést az éjszakai éllavas ARC Bratislava Porschéjától, ám két órával leintés előtt - defekt miatt - szerzett visszaesésüket még a férfias hajrát bemutató Claudia Hürtgen sem tudta behozni. A győztes Land-Porsche négy

tagú alakulatában Carsten Tilke – a F1-es pálya-guru fia - első külföldön szerzett aranyserlegével, míg a három magyar egység keserű tanulságokkal hagyta el az Emírségeket. A Zengő Motorsport számára lengőkarok és féktárcsák cseréje, valamint visszaesésüket még a férfias hajrát bemutató Claudia Hürtgen sem tudta behozni. A győztes Land-Porsche négy

Hungary Ford Fiestája egy leszakadt ajtó kikerülése közben 180 km/h-val csapódott falba, és kényszerült a verseny feladására. A BOVI Motorsport Brokernet Silverstingie (Bódis, Rácz, Barta összetételben) többszöri technikai problémái ellenére az SP1 kategória hatodik helyével büszkélkedhet, amely a magyar autósport egyik legjobb eredménye.

SPEEDCAR

A 620 lóerős autót felvonultató Speedcar Széria második évének

negyedik futamán megszerezte első győzelmét Johnny Herbert, aki ezzel egyből a bajnoki tabella élén

találta magát, olyan egykori F1-es sztárokat megelőzve, mint Frentzen, Morbidelli, Alesi vagy Villeneuve.



Motorsport eseménytár

Január 30 - február 1.	Rali vb – Ír Rali
Február 13 - 15.	Rali vb – Norvég Rali
Március 8.	WTCC - Curitiba
Március 13.-15.	Rali Vb - Ciprus Rali

ÁRULKODÓ LÁBAK

A napjainkban használt egyes talpú cipők és az egyre jobban elterjedő magas sarkú viselet a talpizomok elgyengüléséhez, funkcióvesztéséhez vezetnek. Az emberi mozgatórendszer nem a betonon való közlekedésre és ilyen cipők viselésére fejlődött ki. A talp egészségének hosszanti- és harántboltozatait a lábszár és lábizomok működése, a kellően erős szalagok és inak tartják fent. Az izmoknak viszont folyamatos igénybevételre van szükségük ahhoz, hogy erősek maradjanak! Joggal merül tehát fel a kérdés, hogy hogyan tornáztassuk meg az említett izmunkat? Erre nyújt megoldást az MBT fiziológiai és terápiás lábbeli, amelyet heti kétszer, sportolási és terápiás célból is viselhetünk.



MBT-ben minden lépés az egész testre ható mélyizom tornának felel meg. Olyan hatást vált ki, mintha meztábas fűves talajon járnánk, ez pedig a legjobb edzés a lábizomok számára is – ezért is javasolják az orvosok a lúdtalp megelőzésére is. Az MBT rendszeres használatával megszabadulhatunk a passzív, gyenge, néha dagadó, fájdalmas láb érzésétől, visszakaphatjuk a mozgás örömeit. Azáltal, hogy lábizmaink képesek lesznek boltozataink révén megtartani testúlyunkat, egészséges alátámasztást biztosítunk az egész testünknek, így nem csak lábunk marad szép, esztétikus, de megőrizhetjük ízületeink egészségét is! Egy svájci mérnök tanulmányozta a kenyai maszájak életmódját, akik nem ismerik a hát- és derékfájdalmat. Láruk nem deformálódnak az idők során a helytelenül megválasztott lábbeliktől. Járásukat elemezve megalkotta a meztábas lépkedést utánozó lábbelit. Az MBT lábbeli lényege az öt rétegű, három dimenzióban instabil, gördülő talp, amely úgy dolgoztatja az izmokat, ízületeket, mintha egyenesen talajon, meztábas járnánk. Az MBT szaktáblákban ingyenes számítógépes talpvizsgálattal és kipróbálással várják az érdeklődőket. www.mbt.hu





A KAWASAKI KISZÁLLT

Megszorítások és búcsúk

Lassan indul az év, és meglehetősen vegyes hírekkel. A Kawasaki elbúcsúzott a MotoGP-től, mások a visszalépés helyett a takarékoságot választják, a nemzetközi szövetség a szabályok változtatásaival spórolásra akarja szorítani az istállókat.

Budur Gabriella

Gyártók

Sokkoló a hír, de tény. A Kawasaki búcsút int a MotoGP-nek. A japán gyár, amely 2005-ben Olivier Jacque, majd Shinya Nakano, végül 2007-ben De Puniet révén tudott a dobogóra állni a négyütemű érában, magára hagyta két versenyzőjét és a stábot. Súlyos a helyzet. Marco Melandri ingyen is leszerződne már a Gresini Hondához, de nem tud. John Hopkins legnagyobb támogatója, a Monster energiákkal viszont már meg is oldotta a problémát és Rossi mellé állt. Állítólag nem a Hopper-féle büdzsének a rovására, de tény, hogy komoly anyagi

támogatást nyújt 2009-ben a Doktornak. Egyetlen remény a csapatagok számára, hogy Jorge Martínez Aspar bejelentkezett a csapat átvételére, ha a Doma egy kicsit támogatja őt anyagilag. Korábban már tárgyalt ez ügyben Martínez, de akkor a Kawasaki Nakanót akarta ráerőltetni és ennél a pontnál meg is hiúsultak a tárgyalások. Mindeközben a tesztcsoport Eastern Creeken megkezdte a jelenlegi helyzettől függetlenül tesztelni a 2009-es GP motort, amiről Olivier Jacque rendkívül pozitívan nyilatkozott. Nem volt ennyire derült a Doma vezére, Carmelo

Ezpeleta, aki úgy nyilatkozott, hogy bepereli a Kawasakit, amennyiben nem jelenik meg a 2009-es rajtrácson.

A Tech Yamaha háza táján is csípősebb szelek fújnak. A csapatvezető csupán egyéves szerződést írt alá a versenyzőivel, és határozottabb eredményeket, azaz dobogós helyezéseket követel meg 2009-re a Toseland-Edwards párostól. „Semmi sem tart örökké a motorsportban. Barátság ide vagy oda, eredményeket kell hozniuk!” – nyilatkozta. Minden csapat még szorosabbra próbálja meghúzni a nadrágszíjat. Gresiniék idén karbon fékek helyett acélra váltanak és csak egy cseremotor áll majd a két versenyző rendelkezésére. Csökken a csapat létszáma is, így idén negyed millió eurót spórolnak meg. Jó hír, hogy 1986 után ismét öt éven keresztül lesz házigazdája a Brit Nagydíjnak a Silverstone-i pálya, és végre búcsút intünk Donington Parknak, ahol minden évben esőtáncot kellett a

csapatoknak járni, hogy a főzéshez és a fürdéshez legyen elég víz a rendszerben. A pálya kicsi, öreg és elavult volt, amit már legalább egy évtizede ki kellett volna venni a versenynaptárból. A Nemzetközi Motorsport szövetség, a FIM közben szórja magából az újabb szabályváltoztatásokat. 2010-re a 125-ben és a 250-ben a korhatárt 16 évre emelik, a királykategóriában pedig 18 esztendő lesz a belépő. A MotoGP-ben a gumik mennyiségét nyolc első és 12 hátsóban határozták meg. A keverékek aránya fele-fele, illetve az esőgumik számát 8-ra korlátozzák. A kisebb kategóriák végétélete 2010-ben jön el Moto2 néven. Ebben az évben azonban még futhatnak a 250-es gépek az új

hatszáz géposztállyal. A négyüteműeket a spanyol bajnokságban tesztelhetik a gyárak. Az új géposztály motorjainak vázszerkezete bármilyen egyedi fejlesztés lehet, kivéve széria. A megengedett fordulatszám 16000, 15500 illetve 15000 a négy-, három- illetve kéthengereseknek megfelelően. Az elektronika minden gépen egyforma lesz, a központi egységet majd a szövetségtől veheti át minden csapat. A beszerelhető ECU-vezérlés maximális piaci értéke 650 euró lehet, amitől költséghatékonyságot várnak. Ezekben a válságos időkben a MotoGP vezérével persze nem is lehet más...Vagy sajnos az vár az istállókra, amit a Kawa csinált. Búcsú a legnépszerűbb motorsport sorozattól.

Ideiglenes Nevezési Lista

3. Dani Pedrosa	Repsol Honda Team
4. Andrea Dovizioso	Repsol Honda Team
5. Colin Edwards	Tech 3 Yamaha
7. Chris Vermeulen	Rizla Suzuki Motogp
14. Randy De Puniet	Lcr Honda Motogp
15. Alex De Angelis	San Carlo Honda Gresini
24. Toni Elias	San Carlo Honda Gresini
27. Casey Stoner	Ducati Marlboro Team
36. Mika Kallio	Pramac Racing
46. Valentino Rossi	Fiat Yamaha Team
52. James Toseland	Tech 3 Yamaha
59. Sete Gibernau	Grupo Francisco Hemando
65. Loris Capirossi	Rizla Suzuki Motogp
69. Nicky Hayden	Ducati Marlboro Team
72. Yuki Takahashi	Scot Racing Team Motogp
88. Niccolò Canepa	Pramac Racing
99. Jorge Lorenzo	Fiat Yamaha

DUCATI

A tavaly előtti bajnok már be is mutatta idei versenymotorját, GP9-et. Az új modell jelentős módosításokon esett át a nagyobb teljesítmény érdekében, de Claudio Domenicali versenyzőgázgató csak néhány részletet árult el ezzel kapcsolatban. Talán a legfontosabb, hogy a 2008-ban kísérleti jelleggel alkalmazott karbonszálazás váz a 2009-es szezonban

az olaszok „versenycsomagjának” alapvető részét fogja képezni. Domenicali a bemutatón külön kifejezte örömét Nicky Hayden csapattagsága kapcsán: a Ducati versenymotorját kezelni különleges tudást igényel és Hayden a tesztek szerint jól



A KÉPREGÉNYHŐS VISSZATÉR

Talma megkezdte a 2009-es teszteket

Bár az idei szezonkezdést még meglehetősen távolinak tűnik, 2007-es világbajnokunk, Talmácsi Gábor egy aránylag hosszú téli szünet után január 26-án ismét nyeregbe pattant, hogy folytassa az ismerkedést 250-es versenygépével. A pihenéssel, partikkal és jótékonykodással telt holtsezont követően előbb Jerezben, majd

Valenciában tesztelte a Balaton Racing Team gyári támogatást élvező Apriliját. Hogy ne múljanak el nyomtalanul a 125-ös kategóriában töltött esztendő, mi most a hazai szuperhős decemberben megjelent képregényének egy oldalát és címlapját mutatjuk be.



A Talma.hu weboldalon és a MOL shopjaiban kapható kiadvány élvezetes stílusban avatja be az olvasókat Gábor verseny-hétköznapjainak legérdekesebb történéseibe. Ráadásul a világbajnok ajándékokkal is kedveskedik az AFM olvasóinak: ha február 20-ig megírják, hány futamgyőzelmet szerzett a nyolcadlitterek között, három szerencsés egy-egy dedikált képregényt nyerhet. Cím: rejtveny@formula.hu vagy Autósport és Formula Magazin 3504 Miskolc Pf. 90.



Ideiglenes Nevezési Lista

4. Hiroshi Aoyama	Scot Racing Team
7. Axel Pons	Pepe World Pons Wrb
8. Bastien Chesaux	Racing Team Germany
9. Toni Wirsing	Racing Team Germany
10. Imre Toth	Team Toth Aprilia
12. Thomas Luthi	Emmi - Caffè Latte
14. Rattapark Wilairot	Thai Honda Ptt Sag
15. Roberto Locatelli	Metis Gilera
16. Jules Cluzel	Matteoni Racing
17. Karel Abraham	Cardion Ab Motoracing
19. Alvaro Bautista	Mapfre Aspar Team
21. Hector Barbera	Pepe World Pons Wrb
25. Alex Baldolini	Wtr San Marino Team
28. Gabor Talmácsi	Balaton Racing Team
35. Raffaele De Rosa	Scot Racing Team
41. Aleix Espargaro	Campetella Racing
48. Shoya Tomizawa	Team Cip
51. Stevie Bonsey	Aprilia Madrid
52. Lukas Pesek	Auto Kelly - Cp
58. Marco Simoncelli	Metis Gilera
63. Mike Di Meglio	Mapfre Aspar Team
75. Mattia Pasini	Team Toth Aprilia

EZ HOSSZÚ VOLT...ENNYI IDŐ ALATT MÓTORRAL IS IDE ÉRTEM VOLNA.



14:08 LISSZABON

LEHET, HOGY EGY KICSIT SOK LETT A MUSTÁR?!



KEZEKET FEL!



16:22 ESTORIL, VERSENYPÁLYA
TALMÁCSI GÁBOR AZ APRILIA FOTÓZÁSÁN, A GYÁR ÖSSZES VERSENYZŐJÉVEL EGYÜTT

NAPTÁR

A Pirelli 2009-es különleges kalendárium

A Pirelli már régen nem csak egy gumiabroncs, vagy a rali világbajnokság kizárólagos szállítója, hanem például többek között divatcikk, az év végén megjelenő kalendáriumuk pedig több mint negyven éve kultusz tárgy a fotográfia, a szépség

elkötelezettjeinek körében. A 2009-es kiadvány a természet tiszteletére hívja fel a figyelmet. A fantasztikus felvételeket Botswana érintetlen és vad vidékein fotózta a világszerte híres Peter Beard - hét nemzetközileg elismert modell segítségével.

A művész tíz napot szánt arra, hogy megörökítse a természet segélykiáltását és lázadását az ember azon tehetetlensége ellen, hogy nem tudta véghezvinni fejlődését a környezetének és az élet számtalan formájának tiszteletben tartása mellett.



BÚCSÚZIK A SUBARU

56

Farmerek kedvencéből kultikus versenyautó

Ritka, hogy egy márka egy sportággal tudjon azonosulni, még ritkább, hogy a sportág azonosuljon egy márkával. A Subarunak ez sikerült, de most véget ért a történet.

Mihályi Csaba

Subaru



57

Mindenkit sokkolt a hír, hogy a Subaru a gazdasági világválságra hivatkozva kivonul a rali világbajnokságról. Sokak számára a kék autók nélkül elképzelhetetlen a rali, és korábban a gyár képviselői is úgy nyilatkoztak, hogy a ralinak köszönhetnek mindent, és ameddig a Subaru létezik, addig részt vesznek a rali világbajnokságon.

Hogy hírnevét mennyire a ralinak köszönheti a Subaru, azt bizonyítja, hogy 1990-es vb-programjuk beindítása előtt sokan azt gondolták a japán márkáról, hogy egy távolkeleti magnógyár: Európában kizárólag Svájcban kedvelték a nevenincs, négykerék-hajtású autót, amit kis túlzással trágyakihordásra használtak a farmerek. Magyarországon is a svájci használatú importból ismertük a márkát, amiből iszonyatosan lepusztult darabok kerültek hozzánk.

1990-ben azonban az Akropolisz Ralin minden megváltozott. Az egyik legkisebb japán autógyár nagy elődeit, a Toyotát, a Mitsubishit, a Datsun/Nissant és a Mazdát követve a ralipályákon akarta bizonyítani autói tartósságát. Ehhez egy európai partnert, a Prodrive-ot találta

meg, amely korábban a BMW-t vitte sikerre a raliban és a túraautózásban.

A Görögországban nagy feltűnést keltett a csapat, hiszen a kis költségvetésükből nem futotta olyan nagy szerelőgárdára, mint a nagyoknak, viszont kihasználták a Prodrive vezetőjének, Dave Richards-nak az angol hadseregben szerzett helikoptervezetési tapasztalatait, és légi úton vitték a szerelőket Markku Alen autója után, ami akkoriban még elég különleges dolog volt. (Ma ezt már tiltják a szabályok.)

Ekkor még a böhömgagy Legacy-val próbálkozott a japán gyár, ennek ellenére mindjárt az első versenyen vezettek, majd később az RAC Ralin is az élen állt Alen. Ám a megbízhatósággal volt némi gondjuk, így igazi eredményt nem tudtak felmutatni. A Prodrive 91-ben kötött szerződést Colin McRae-vel, aki már az angol bajnokságban is nemzetközi hírnévre tett szert, és természetesen, a maga vad stílusában ő is vezette az RAC Ralit, egészen addig, amíg fel nem borult. Két évvel később kötöttek szerződést az 555 cigaretta márkával, amelynek köszönhetően

megkapták a Subaruk a mára már legendás kék színüket. Az arany felnit már korábban is használták, bár az Impreza bemutatkozása után szürkére akarták cserélni. Ám a gyártó véletlenül arany színre festette őket, és mivel csak a verseny előtt kapták meg a kerekeket, nem lehetett kicserélni. Dave Richards sűrű elnézést kért a közepette hívta a japán főnököket, akik azt mondták, nem baj, az arany úgy is jobban néz ki, maradjon is ilyen a kerék. Ezzel gyakorlatilag megszületett a Subaru immáron 17 éve tartó kék karosszéria - arany kerék szín védjegye.

Az Impreza 93-ban már készen volt, amikor a japán gyár közölte a Prodrive-val, hogy csak akkor vehetik be az autót, ha a Legacy már nyert egy vb-futamot. Az angolok a hajukat tépték, hiszen minden erejükkel az új autó fejlesztésébe ölték, és csak egy hónapjuk volt hátra a tervezett finnországi premierig. A dolgot végül a csapat akkor már elsőszámú pilótája, Colin McRae oldotta meg, aki megnyerte az Új-Zéland Ralit, megszerezve ezzel a Subaru első győzelmét, és zöld utat adva az új autó premierjének.



46 győzelem, 1053 szakaszdiadal – ez áll a Subaru Impreza dicsőségfalán





„1990-es vb-programjuk beindítása előtt sokan azt gondolták a japán márkáról, hogy egy távol-keleti mágánygár.”



Az Impreza első versenyén Vatanen második lett. Az első győzelmére azonban 94-ig várni kellett, amit Carlos Sainz szerzett meg az Akropolisz Ralin. 95-ben pedig már verhetetlenek voltak a kékék. A két Subaru, McRae és Sainz teljesen azonos pontszámmal álltak az utolsó futam előtt, amelyet végül a skót nyert és szerezte meg a Subaru első világbajnoki címét.

Bár a következő években McRae-nek nem sikerült a duplázás, a Subaru 95 és 97 között zsinórban háromszor nyerte meg a márká világbajnokságot.

A csapat 99-ben veszítette el frontemberét, aki a Fordhoz szerződött, ennek ellenére a skótot sokan még a mai napig is a Subaruval azonosítják. A kékék azonban nem maradtak sztárpilóta nélkül, hiszen McRae-hez hasonlóan Richard Burns is az ő neveltjűk volt, és bár a brit bajnokság után tett egy kis kitérőt a Mitsubishihöz, hamar visszatért a Subaruhoz, ahol számtalan versenyt nyert. 2000-ben négyet is, ennek ellenére csak második lett a vb-n. Igaz, 2001-ben egyetlen győzelem is elégnék bizonyult a világbajnoki címhez. 2002-ben azonban Burns is elhagyta a csapatot, de a Subaru megint maradt egy ász a kezében, a fiatal Petter Solberg révén. A norvég 2003-ban beváltotta a hozzá fűzött reményeket, és a sportág történetében a mai napig az utolsó versenyző maradt, aki legyőzte Sébastien Loeböt, és világbajnok lett. Három egyéni és három márká világbajnoki cím után 2004-ben még versenyben voltak az első helyért, ám 2005-től kezdve a csapat teljesítménye rohamosan visszaesett. A 2005-ös Wales Ralin nyertek utóljára versenyt – amelyet Michael Park halála után a célba kikéső



A legutolsó Impreza (balra) is bemutatkozott a tavalyi évadban, de Solbergék komolyabb eredményt már nem tudtak elérni az újdonsággal



Loeb, „ajándékozott” a csapatnak, – és elég mély kátyúba kerültek. Ebből, az új, ferdehátú Imprezával akartak kilábalni. Nagyon sok reményt fűztek az új autóhoz, amely tavaly, az Akropolisz Ralin debütált, és mindössze fél évet élt meg a vb-n, a csapat kiszállásáig. Hogy a Subaru valóban a gazdasági válság miatt szállt ki, vagy a 2010-es szabályok nem tetszettek a japán gyárnak, mely szerint Szuper-2000-es autóból kell készíteni a WRC-eket, nem lehet pontosan tudni. De tény, hogy a ma már elit márkának tekintett Subaru a raliban alapozta meg hírnevét, és anélkül csak az egykori sikereiből élő márká marad. Úgyhogy sokak számára egyértelmű: válság ide vagy oda, a Subaru hamarosan rendezni kell sorait és vissza kell térnie a rali pályákra.

Pilóták:

- 1993 Vatanen, Aken, McRae
- 1994 Sainz, McRae, Bourne, Burns
- 1995 Sainz, Liatti, McRae, Jonsson, Burns, Bourne
- 1996 McRae, Eriksson, Auriol, Liatti
- 1997 Liatti, McRae, Eriksson
- 1998 McRae, Liatti, Eriksson, Kangas, Kythoieto
- 1999 Kankkunen, Thiry, Burns
- 2000 Kankkunen, Burns, Jean-Joseph, Solberg, Martin
- 2001 Burns, Martin, Solberg, Arai
- 2002 Makinen, Solberg, Arai, Mortl
- 2003 Makinen, Solberg
- 2004 Solberg, Hirvonen
- 2005 Solberg, Sarrazin, Atkinson
- 2006 Solberg, Sarrazin, Atkinson
- 2007 Solberg, Atkinson, Pons
- 2008 Solberg, Atkinson, Pons



A Sándor - Fikó kettős a Bajnoki címét koronázta meg a Gála győzelemmel



BAJNOKI GÁLA

SYNERGON Rallye Sprint Gála

Immár harmadik alkalommal bizonyosodott be, hogy az ünnepi versenyévad vég nem csupán a „nagyok” kiváltsága. Olyannyira nem, hogy sok esetben izgalmasabb, és látványosabb lehet egy gála a „kicsiknél”. Jó példa erre a Rallye Sprint Bajnokság 2008-as záró etűdje a SYNERGON – IS International Rallye Sprint Gála.

TDH, MRT



Ünnepi hangulatban búcsúzhattak a ralisprint barátai a 2008-as versenyszerezontól. A széria tavalyi sorozatát, a Komló – Zobákpuzstán megrendezett SYNERGON – IS International

Rallye Sprint Gála zárta. A verseny nevéhez méltón felszabadult, örömteli autózással szórakoztatták az indulók a napsütéses, de csipős időben kilátogató több száz fős



A hátsókerék hajtás megfelelő kezekben nézőkdeven lehet - Szklajda-Rumann BMW 325

Csupán 0,36mp-el kapott ki abszolútban a Fodor-Varga-Subaru trió

Eredmények:

Abszolút:

1. Sándor-Fikó (Mitsubishi Evo 9) 6:26,69p
2. Fodor-Varga (Subaru Impreza) +0:00,39 mp
3. Györkö-Király (Opel Kadett Gsi) +0:07,09 mp

Kategóriák:

- V.kat: Sándor-Fikó (Mitsubishi Evo 9) – Komló;
- IV.kat: Györkö-Király (Opel Kadett Gsi) – Pécs;
- III.kat: Tóke-Berkes (Lada VFTS) – Pécs
- II.kat: Emódi-Farnadi (Skoda Favorit) – Pécs;
- Dóczy-Kónya (Trabant 60 IRS) – Paks
- Street I: Kiss-Fóti (Lada 2105) – Pécs.

SYNERGON MIKULÁS RALI

Szezonzáró utáni örömautózás Veszprémben

Hiába vett ki szinte mindent a pilótákból az évközi futamok küzdelme, bőségesen maradtak olyan versenyzők, akik még a bajnoki zárás utáni nagy szünetben is szívesen autókba szálltak.

TDR

Bencze Andras



A rali nagy visszatérője Janika volt, de az S2000-es sztárt ezúttal megverte az N-es ASI



Az immáron 14. alkalommal megrendezett Mikulás Ralin az esztendő folyamán itthon még nem látott járművek, illetve furcsa pilóta-autós párosok is kivették a részüket a küzdelmekből. Hosszú kihagyás után feltűnt például a hazai mezőnyben Ifj. Tóth János Peugeot S2000-es 207-ese, mi több, a futam második helyét is begyűjtötte. Látható volt a 2008-ban külföldön vitézkedő Bútor Róbert/Tóth Vilmos páros is, akik ezúttal nem Suzukival, hanem egy Mitsubishi Lancer Evo IX-essel futottak be az abszolút 3. helyre.

Különlegességnek számított a Vizin Laci bácsi visszavonulása miatt pilóta nélkül maradó, és a bal egybe átvülő Zsiros Gábor Subaru Impreza WRX-e (9. lett), és az ugyanezzel a márkával, de már WRC-vel próbálkozó Turán/Bánhidi kettős – utóbbiak alig maradtak le a dobogóról. A bajnoksapatot ezúttal nem Spici, hanem navigátora, Kazár Miki képviselte egy Evo IX volánja mögött, aki éppen hogy csak kikapott az év közben csapat- (és márka) társ, ötödik helyezett Balogh Janostól, de így is a legjobb licenz nélküli lett. A közönség

láthatta még a Toyota Corolla WRC-vel ismerkedő ősz Lászlót, és üdvözölhette a szintén Subaru WRC-vel próbálkozó Turi Tamást, igaz mindkettejüknek műszaki hiba és kiállítás keserítette meg az „ünnepet”. A versenyen komoly látványosságot jelentettek a tereprali szakág képviselői, de a mindenki által ismert veszprémi pályákat mégsem ők, hanem a különösen jó év végét produkáló Asi/Pikó kettős teljesítette a leggyorsabban, besöpörve ezzel a viadal első helyét.



SZILVESZTER

Bár elsősorban amatőr verseny, újabban egyre több profi is nevez az esztendő utolsó viadalára, a Szilveszter Ralira. A szép számú néző rendre megtalálja a szórakozását a legjobbak, és az őket utolérni, megszorítani akarók küzdelmében, mindehhez pedig az örömautózást bemutatók produkciója a hab a tortán. A győztesekről azonban így sem szabad megfeledkeznünk: a licenszesek között Botka Dávid és Zana Norbert Mitsubishije, az abszolút küzdelemben Kocsomba Károly és Martinák Balázs Lancere lett a leggyorsabb.

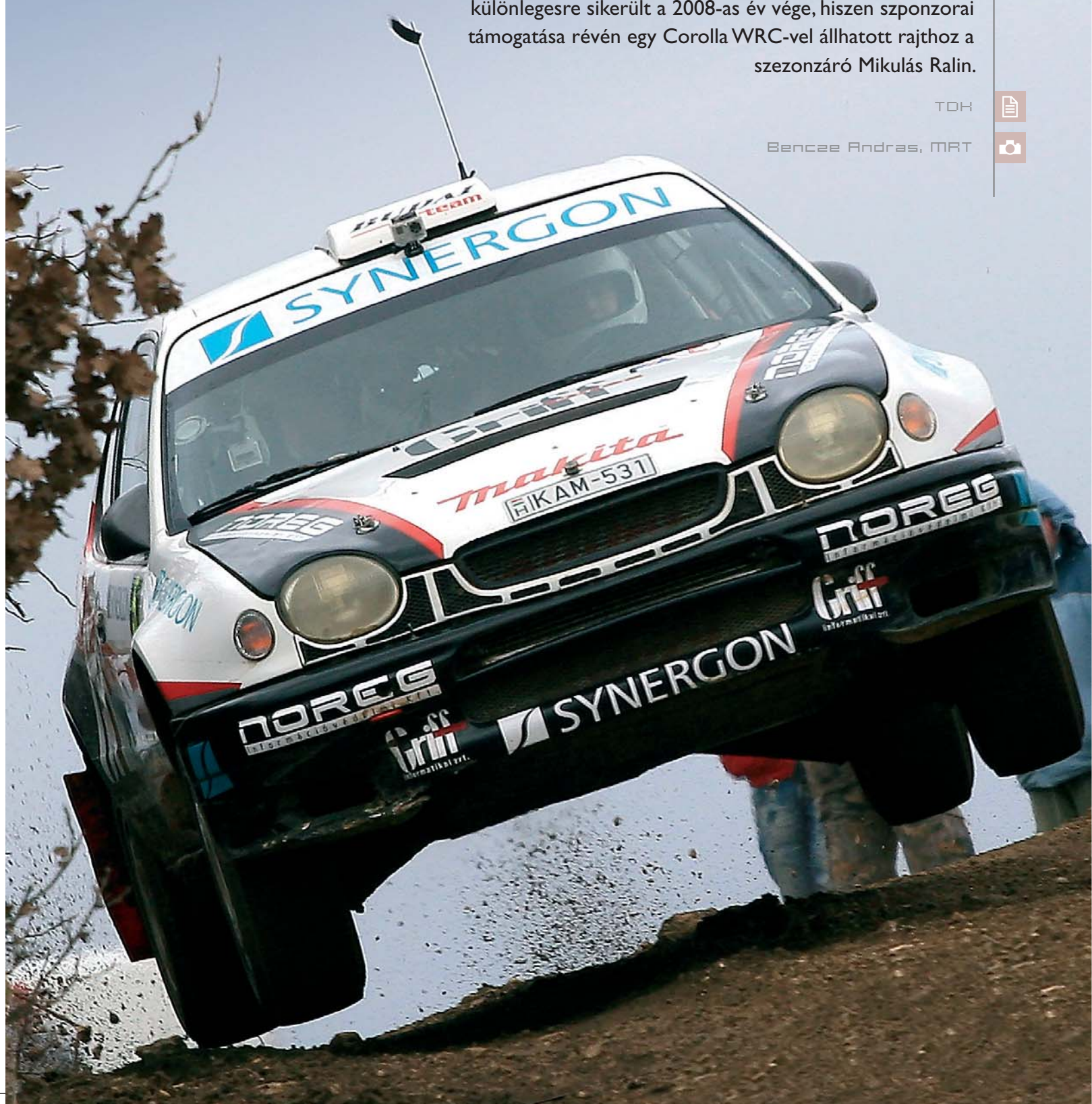
JUTALOMJÁTÉK

Ősz László a Mikulás Ralin egy WRC-vel indulhatott

A Makita Racing Team versenyzőjének, Ősz Lászlónak különlegesre sikerült a 2008-as év vége, hiszen szponzorai támogatása révén egy Corolla WRC-vel állhatott rajthoz a szezonzáró Mikulás Ralin.

TDH

Bencze Andras, MRT



Komoly csapattá nőtte ki magát 2008-ra a Makita Racing Team, a szezon alatt öt különböző autó is indult a színeiben. A párosok számára fontos volt, hogy a szezon alatt egységes csapatát kovácsolódjanak, összeszokjanak a szerelőgárdával, és a támogatókat maximálisan kiszolgálva minden alkalommal lehessen látni makitás versenyzőt a célban. Ősz László, az istálló vezetője szerint ez maximálisan sikerült is, hiszen a szerencse ugyan nem minden esetben állt mellettük, a részeredmények bizonyították, hogy a csapattagok a saját kategóriáikban ütőképesek tudnak lenni – bár az kétségtelen, hogy 2009-re az ütőképességen javítaniuk kell, és

A Toyota Corolla WRC izzig-
vérig versenyzésre termett
– vezetésének élményét
legutóbb
Ősz László ízlelhette meg



kiegyensúlyozottabb teljesítményre lesz szükségük. A szponzorok azonban már a múlt évvel sem voltak elégedettek, legalább is ezt bizonyítja, hogy a csapatvezető számára lehetővé tették egy régi álom megvalósulását, egy WRC versenykörülmények közötti kipróbálását. „A Makita Kft, a Noreg Kft, a Griffsoft Informatikai ZRt, valamint egy neve elhallgatását kérő barátom segítségével beülhettem Budai Béla Toyota Corolla WRC-jébe a Mikulás Ralin. Valószínűleg senkinek nem kell ecsetelnem, milyen nagyon szerencsésnek éreztem magam!”

– újságolta friss élményeit a pilóta. „Kezdetben csak azt a cél tűztük ki magunk elé, hogy ezzel a különleges kocsival a leghatékonyabban kiszolgáljuk a hirdetőköt, és egy jót autózunk. De ahogyan az első teszten beleültem, azonnal tudtam, hogy ez egy más világ, a WRC-t arra teremtették, hogy könnyedén menjen vele gyorsan az ember. Tapasztalatok nélkül, elsőre is hamar ráérez az ember a borzalmas erejére, igazából az okoz gondot a pilótának, hogy szükség esetén lassan autózzon. Igaz, elindulni nem könnyű vele, de ha megindult, extrém körülmények között is bármire képes.”

A kockázatvállalást firtató kérdésünkre a pilóta elmondta, hogy a futam előtti teszten és a versenyen is tisztában volt vele, meddig mehet el, és ezt a 13 éves versenyzői tapasztalattal sikerült is megtartania, végig maximális biztonságban volt a kocsis. Az autó azonban így is hihetetlen élményt okozott, még akkor is, ha végig tudta, hogy nagyon messze van attól, hogy alaposan megismerje a Corollát. „Végül az osztómű meghibásodása miatt ugyan 40 km megtétele után ki kellett állnom – a csapat úgy döntött, hogy jobb, ha nem kockáztatok egy költségesebb problémát –, mégis életem legnagyobb élményét jelentette ez a WRC-s ismerkedés.” – mesélte a versenyző. „Elsőre tökéletes volt a kiruccanás. Megerősítette bennem azt, amit már régen tudtam: ha nagyobb költségvetés állna a rendelkezésemre, egy percet sem gondolkodnék, milyen autó volnija mögém üljek!”

EGY LEGENDÁS AUTÓ



A legutóbb a veszprémi Mikulás Ralin feltűnt autó meglehetősen különleges versenygépnak számít. A gyári építésű, eredetileg Griffone színekben induló Toyota Corolla WRC kormányát az autó útlevele szerint olyan nagy nevek forgatták, mint Aghini, Auriol, Caldarella, (ifj. Tóth János!), vagy éppen Stohl, akitől aztán 2002-ben Magyarországra, Budai Béla műhelyébe került a 300 lóerős, 550 Nm-es motorral szerelt modell. Kezdetben a Budai Teamtől is nemzetközi versenyekre bérelték: Hirvonen, Latvala, Biazion indult vele, Csehországban pedig az állam mostani miniszterelnöke, Topolánek navigálásával (Pech vezetésével) is rajthoz állt a kocsis. Itthon az esztendőök során többek között Vizin Laci bácsi és Szabó Gergő győzhetett meg a Toyota kiválóságáról, kiforrtságáról, tavaly pedig Turi Tamás (képünkön) ült többször az autó bal első ülésébe. A kocsis homologizációja sajnos 2008 végén lejárt, és még nem dőlt el, hogy ennek ellenére is fejleszti a tulajdonos, vagy esetleg továbbadja egy intenzíven érdeklődő német gyűjtőnek, aki már többször is bejelentkezett érte.

RÖGTÖNZÉSEK VERSENYE

30. Dakar: Izgalmban Dél-Amerikában sem volt hiány

Az Argentínában és Chilében rendezett Dakar rali a megszokott izgalmakat hozta: volt biztos győztesnek hitt, élről kieső sztárversenyző, útvonal-módosítás, eltévedés és sajnos három haláleset is.

Benedek Attila

Csapatok: Red Bull



Az idei Dakar a szakaszok lerövidítésében és a menet közbeni változtatásokban az élen járt. Ezek többsége valószínűleg betudható a helyismeret hiányának, mert jóval kevésbé voltak képben a rendezők az időjárással, mint Afrikában. Ami a magyarokat illeti: Kis Sándor és csapata a tévén követte az eseményeket. Az ok prózai: az idei évet beáldozták, hogy az építés alatt álló új autó elkészüljön és jövőre minél jobb formába legyen. Ezen felül az Africa Race-n részt vett a társulat nagy része szervezőként. Ezért az autósok között csak három magyar egységnek, a Liszi/Fenyvesi/Mitsubishi, Palik/Darázsi/Nissan, Szalay/Bunkóczy/Opel triónak szurkolhattunk. Papíron magyarok az itthoni versenyzői licenccel rendelkező Zapletal/Ourednicek cseh páros is, ezért volt a közvetítésnél a piros-fehér-zöld zászló a nevük mellett. (Amúgy ők a szenzációs 7. helyen értek be!) Az összes hazai egység teljesítménye előtt le a kalappal, mert a 194 elindult autós párosból csak 90 érte el a Buenos-Aires-i célt. Az összesítésben Palikék végeztek a legjobban (21. hely), közvetlenül mögöttük Szalay-ék, a széria Mitsubishi

Pajeroval Lisziék az 52.-ek lettek.

A verseny egyik sarokpontja a legrövidebb szakasz, a Fiambal-La Rioja volt, aminek nehézségéről csak annyit, hogy az eredetileg 253 kilométeres gyorsaságát a rendezők tovább rövidítették. A szigorú terepet a szervezők előre belebegtették és tettek célzást arra, hogy ez nyúlfarknyi rész sok változást hozhat, még az élvezőnyben is.



Az nyer, aki tovább bírja: De Villiers (balra) megtanulta a szabályt, így a 305-ös VW lett a verseny győztese. A motorosoknál Cyril Despres (fent) eltévedt, így csak második lett.

KÉT ÉS NÉGY KERÉKEN

Az új helyre költözött Dakar rali is feladta a leckét a motorosoknak, az elstartolt 235 kétkerekűből 113 ért célba, a négykeréken küzdő quadosoknál ezek a számok a következőképpen néztek ki: 29 induló, 13 célba érkező. A utóbbiak között kelet-európai sikernek örülhettünk, a cseh Machacek speciális járművével idén ötödik alkalommal vihette haza az elsőnek járó művészi alkotást. Két keréken már szó nem volt saját építésű szerkezetekről, a KTM uralta az első tízet, ahova csak két japán márka jutott be. Tizedik lett Hondával Concalves, a harmadik helyet pedig a 450 köbcentis Yamahát hajtó David Fretigne érte el. A kivételesen nem összerékhajtású gépet, a számtalan Dakar győzelmet begyűjtő Yamaha France készítette fel. Az elsősegért a különféle támogatók zászlaja alá rendezett gyári KTM-ek harcoltak, de jó néhány privát pilóta is bekerült a tízbe. Izgalmasabb csatát hozhatott volna a verseny, ha a kétszeres Cyril Despres nem kap az elején defektet, és nem téved el. Ennek köszönhetően Marc Coma 1 óra 25 perc 38 másodperc előnyel, végig vezetve nyert. Dési János elérte amit akart, célba ért a Dakaron (61. hely), a déli szomszédunkban élő Sagmeister Gáborral ugyan ez történt, csak ő 89. lett. Sajnos a motorosoknál tragédia történt, az eltévedt és később megtalált versenyző szívrohamban hunyt el. Ha már a témánál tartunk, egy szerviz kamion ütközött utcai autóval, amiben ketten vesztették életüket.



▶ Coma KTM-je nagy fölényrel nyerte az első dél-amerikai Dakart

Visszatérve a nehezen leküzdhető részre, összesen 39 páros érte el célállomást, a második, 116 kilométeres részt volt, aki hét óra alatt küzdötte le. A többség szenvedését, kilátástalan harcát a körülményekkel, a sötéttedéssel a rendezőség megunt és kiterelte a mezőnyt a 170-es kilométernél a szakaszról. Ők egy órást büntetést kaptak, ez a döntés - a VW szerint - a Mitsubishi-lobbi tevékenységének eredménye lehetett, mert egy szem működő autójuk a 6. hely körül tanyázott, és érintett volt a dologban. Másnap érte meglepetés azokat, akik végig küzdöttek a szakaszt: a benn maradtok közül sokan előrébb végeztek, mint azok, akik végig szenvedték a gyorsaságát. E tárgyban

négy különböző észrevétel érkezett a versenybírákhoz, az egyiknek részese volt Szalay Balázs, aki versenyzőtársait kérdezte körbe az esetről. A situáció végeredménye, hogy a benn maradtok végül 12 órást időbüntetést kaptak. Ennek a dolognak volt egy igazán magyaros, a sporttól távol álló visszhangja, amiről kicsit később kifejtünk. Előtte Palikékról pár mondat. Szereplésük előtt le a kalappal, mert az abszolút értékelés 10. helyén is szerepeltek és később a 12. helyen tartották a Nissant. Ez pedig jobb, mint az általuk 2005-ben beállított legjobb hazai Dakar összesített eredmény (18 hely). A médiaszemélyiség okosan versenyez, azaz esetünkben kivárással, spórolással,

„kényelmes” tempóban tartotta a helyezést. Nagy valószínűséggel meg is lett volna a szuper eredmény. Erre jött a 12. órást büntetés és a Szalay-ék előtti hely.... Ezt nem könnyű feldolgozni. Ha kicsit jobban megnézzük a helyzetet, a düh oka is világos lesz: nem biztos, hogy az életben lesz még egy ilyen esélye a versenyzőnek. Ugyanis a műszaki hiba nélkül futó gyári autót lehetetlen megverni, márpedig a BMW, Mitsubishi, VW és Gordon Hummerjei összesen 17 autót számlálnak, ráadásul ott vannak a jobb amatőrök is. Tehát kevés gyári autó kiesésével maximum a 18-20. hely a reális számára. Ám 2009-ben a gyári csapatoknál mindössze három VW, három

FAPADOS

Január 17-én indult útjára a negyedik Budapest-Bamakó rali. A fapados Dakarnak hívott, külföldön meglehetősen népszerű verseny január végén éri el a célállomást. A kétszáz körüli indulóval tartó rendezvény idén is két csoportot célozott meg. A sivatagi szágulásra áhítozók más, nehezebb útvonalon küzdenek az óra és egymás ellen. A túrázó, kirándulni vágyók pedig a helyi nevezetességekre koncentrálnak a kocsikáznak. A viadal különlegessége ez úttal is megmaradt: az utat követően oda lehet adományozni a járművet a helyieknek és más módon is lehet segíteni az igencsak rászoruló lakosságot.



A BMW sivatagi szakértője, a koronglövészetben olimpiai bajnok Al-Attayah érthetetlen hibákat vétett, így első helyről búcsúzott

BMW, két Hummer és egy Mitsubishi ért csak célba. Hogy a Palik-féle Nissanból mit kihoztak ki más sofőrök, az egy külön kérdés, az autóban lévő lehetőséget mindazonáltal jól mutatta a norvég és lengyel pilóták összetett 4. és 5. helyezése. A Hungaroring elnöke abból a szempontból is nagy esélyt szalasztott

sportolóból lett versenyző Chicheritnek kell jobban összeszednie a magát. Előbbi technikai gondok miatt hagyott ki annyi GPS ellenőrzőpontot, hogy első helyről zárták ki, a hazánkban Citroen Saxóval is versenyzett francia a rali elején gödörben hagyta a X3-as futóművét és az utolsó helyekről jött fel



Eredmények

Autó	
1(305) De Villiers (ZAF)	Volkswagen
2(308) Miller (USA)	Volkswagen
3(309) Gordon (USA)	Hummer
Motor	
1(002) Coma (ESP)	KTM
2(001) Despres (FRA)	KTM
3(012) Fretigne (FRA)	Yamaha
Quad	
1(250) Machacek (CZE)	Yamaha
2(273) Patronelli (ARG)	Can - Am
3(262) Sonik (POL)	Yamaha
Teherautó	
1(506) Kabirov (RUS)	Kamaz
2(501) Chagin (RUS)	Kamaz
3(505) De Rooy (NLD)	Ginif



Fent az első alkalommal leszerelt Mitsubishi csapat egyetlen állva maradt tagja, Roma (10. lett), alatta a két megállíthatatlan Kamaz egyike, a volánnál Chagin

KELET-EURÓPAI SIKEREK

A teherautók versenye a Kamaz jó szereplését hozta, a tatár földi teherautógyár sokszoros győztes vezérpilótáját (Chagint) előzte meg Kabirov, akinek ez a második győzelme. A két járgány mellett most oda állt az osztrák energiáit gyár, így jóval színesebb a villámgyors óriás doboz. Az amerikai kézben lévő Dafnál hollandabb a GINAF márka, amely korábban független első futóművet és egyéb különleges technikai megoldásokat vonultatott fel. A De Rooy familia ifjú tagja most csak a 820 pacis Iveco motorban és a saját tudásában bízhatott, negyedik lett egy újabb Kamaz, a hatodik helyre egy Tatra ért be.

A magyarok szereplése parádés volt, mert a Szaller Zoltán vezette MAN a tizedik helyezett lett, de nem csak azért, mert a kamionosok létszáma kezdeti 84-ről 52 célba érőre csökkent. Palikék mozgó szervizautója a szenzációsabb hetedik helyen is végezhetett volna, ha nem kapnak ők is időbüntetést a sokat emlegetett 12. szakaszon. A Darázi vezette Szalay-féle kisérőautó a múltban általában Szallerék előtt végzett, most a jó szereplés elmaradt. Már a rali elején problémák voltak a négy Dakart teljesített MAN-nel, a következő napon pedig a Bahor Beát is a fedélzetén tudó gépezet motorja végleg elfáradt.



el, hogy a gyerekbetegségeit kinövő Mitsubishi jövőre biztosan összeszedi magát. A Mitsubishi-nél remélhetőleg örökre megtanulták a leckét, hogy működőképes, bevált dolgon ne változtasson. A V6-os benzinmotoros autót talán nem kellett volna teljesen a sötétbe dobni és csak dízelekkel versengeni, mert így legjobb eredményük Roma szenvedős 10. helye és egy szakaszgyőzelem. Ez több mint kínos. Meglepő, a villámgyors VW-vel a BMW bírta tartani a tempót, de néha inkább az látszott, hogy a bajor autót után rohant a Tuareg. A BMW-nél a versenygép összeállt, csak a koronglövészetben olimpiai bajnok Al-Attayahnak és az extrém

a tizedikre. Robby Gordon, a mexikói Baja viadalokra kifejlesztett, hátsó hajtású Hummerral érte el a dobogó harmadik fokát. A VW viszont ezúttal a csúcsra ért. Hatvan tonna pótalkatrész, nyolcvan fős kiszolgáló személyzet, sok pech, keserűség és a Dakar projektbe vagyon számára hordott pénz végre elhozták a kékek győzelmét. Szerencsésükre ők lettek a Dakar első dízel győztesei. A sors fintora: a dél-Amerikában futó versenyt egy dél-afrikai pilóta, Ginief De Villiers nyerte. Egyébként a program része volt két óceán érintése, az Andok megmászása, autózás a világ legszárabb sivatagában, mega homok dűnék és a sár is.



HATODSZOR A CÉLBAN

A Szalay Dakar Team 22. lett Dél-Amerikában

Tizedszer járta meg a Dakar Rallyt Szalay Balázs, és hatodik alkalommal sikerült végigérnie az embert próbáló viadalon, ezúttal a 22. helyezést elérve az összetett listán.

Nyúl Eszter

Maindru

A versenynek rendhagyó módon idén Afrika helyett Dél-Amerika adott otthont. Az útvonal Buenos Airesből indulva átszelte az argentin pampákat és sivatagokat, majd az Andok-hegységen át a chilei Valparaisónál elérte a Csendes-óceánt. Az óceánparti városban egy szünnepet iktattak be a szervezők, ahol miközben a szerelők újjávarázsolhatták a gépeket, a versenyzőket városnézésre invitálta az A.S.O. francia szervezőcég. Chilében észak felé vették az irányt, meg sem álltak az

Atacama-sivatag óriási homokdűnéig. Ott fizikailag is megállt egy kicsit a mezőny, mert a legkeményebb szakaszokat kivették ugyan a szervezők a programból, mégis olyan nehézre menteni a sivatagban maradtakat. Négy nap elteltével ismét átlépték az argentinai határt, mindeközben a mezőny egyre csak fogyatkozott. Végül január 17-én elérték Buenos Aires, ahol több százezer főnyi nézősereg fogadta a 9500 km-t futott járműveket.

A szervezők rendkívül nehézre tervezték a versenyt, persze ebben könnyen segítségükre voltak a szokatlan dél-amerikai terepviszonyok, hiszen hirtelen váltották egymást talajfajták, mint a homokdűnék, a köves, sziklás részek, füves offroad szakaszok, folyómedrek stb. De talán azért is növelték a verseny nehézségi fokát, mert a tavalyi, jubileumi kiadás elmaradt és ezért ez a Dakar duplán számított.

Végül olyannyira kegyetlenre sikerültek a pályák, hogy könnyítésképp a tizenegyből kilenc versenynapon változott a program, így esett, hogy a szelektív szakaszok hossza 5652 km-ről 4336 km-re csökkent. Ettől persze nem lett egyszerűbb a futam, épp ellenkezőleg: a versenyzők egyöntetűen az eddigi legnehezebb Dakarnak kiáltották ki. Ezt az állítást a számok is tükrözik, mert az induló 500 járműből végül csak 268 ért be a célba. (113 motor, 13 quad, 90 autó és 52 kamion.) A magyar delegáció az előző Dakaron látott méreteket nem érte el, köszönhetően a Dakar dél-amerikai költözésének, illetve



az ősszel kirobbant gazdasági cunaminak. Összesen három autós (Szalay-Bunkoczi, Palik-Darászi, Liszi-Fenesi), két kamionos (Darászi-Bahor-Kis, Szaller-Pócsik-Csitári) és egy motoros (Dési János) egység képviselte hazánkat a sivatagi küzdelemben. Idén jubilált a Szalay Dakar Team. Szalay Balázs a tizedik Dakaráján vett részt, Bunkoczi László és az Opel az ötödik. Az Opel Antara RR célba érkezésével megtartotta az autómárka azon rekordját, miszerint ahányszor elindult, annyiszor célba is ért a viadalon. Létszámát tekintve Szalayék alakulata nem

tudott felsorakozni teljes legénységével, összesen két versenyautóból, egy versenykamionból és két szervizkamionból állt a különítmény. Szalay Balázs és Bunkoczi László az Opel Antara RR-rel indult a bevetésen, mellyel kisebb-nagyobb technikai problémák leküzdése mellett végül sikerült befutniuk a célba. „Az összetett 22. hely megszerzése elérhetetlennek bizonyult, mikor a harmadik napon kiesett a versenykamionunk. Attól kezdve mindenféle háttér nélkül mentünk és nagyon észnél kellett lenni, mert egy nagyobb hiba azonnali kiesést jelentett volna,

és még előttünk állt tíz versenynap. Már másnap eltört a kormányrúd az autóban és órákat vesztegettünk, mert hegesztésre volt szükségünk. Óriási szerencse volt, hogy a nézők között volt akadt férfi, aki egy aggregátorral és egy hegesztőgéppel a kisteherautója platóján állt a pálya szélén. Ha ő nincs, aznap kiestünk volna” – emlékszik vissza Szalay Balázs. „Ezután már kisebb, de annál bosszantóbb technikai zűrjeink voltak, mint például az állandóan felforró benzinünk. Ez sajnos konstrukciós átalakítást igényel, amit a verseny folyamán nem tudtunk eszközölni, így párszor meg kellett állnunk, várni, hogy hűljön. Frustráló érzés volt állni, várni és közben nézni, hogy a többiek elhúznak mellettünk. A kudarcok fényében óriási eredménynek tartom az elért helyezésünket és nagyon örülünk az eredménynek. Ezt azonban elhomályosította, hogy miután beértünk Buenos Airesbe, Lacit kórházba kellett szállítani vesekő miatt, amit ott meg is operáltak. Szerencsére már jobban van és jöhet végre haza.”

A Szalay Dakar Team tagjai sajnos nem érték el együtt a célt, útközben megfogyatkozott a csapat. Hatodik Dakaráján vett részt a Darászi Zsolt vezette MAN versenykamion, ami mindig biztos pontot nyújtott a csapat életében. Ezúttal azonban már az első két nap gondok adódtak a motorjával, aztán a harmadik napon végleg megadta magát a „MANci”, így a trió kénytelen volt feladni a küzdelmet.

A csapat másik Opel Antara V6 versenyautójával a horvát Daniel Saksin - Damir Bruner vágott neki a távnak, ám ők sajnos a Neuquen-Mendoza szakaszon kiestek a versenyből.

OPEL RALLY RAID TEAM



**BÉRELJEN VERSENYAUTÓT
A 2009-ES MAGYAR TEREPRALI
BAJNOKSÁG VERSENYÉVADJÁRA**

Motor adatok

Típus: V6, 6VD1
Hengerűrtartalom: 3200 cm3
Teljesítmény: 210 Hp (szűkítővel)
Nyomaték: 380 Nm (szűkítővel)
Vezérlés: Motec M8
Szűkítő: 32 mm
Végsebesség: 190 km/h

Autó adatok

Súly: 1950 kg
Szélesség: 1950 mm
Magasság: 1900 mm
Hossz: 4500 mm
Felfüggesztés: elől független, hátul mervhíd, kerekenként 2 Öhlins legéscsillapító, Einbach rugókkal
Váltó: 6 sebességű szekvenciális EVOII
Üzemanyag: 360 literes, gumi

**Érdeklődni: info@dakar.hu
Tel: 06-20-357-6645**



MINDENRE KÉSZEN

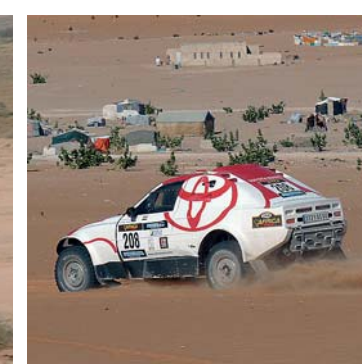
Biztonságban érezte magát az AFM tudósítója az Africa Race-en, amelyet a versenyútvonalon teljesíthetett a jól ismert fotós, Alain Rossignol társaságában. A szakmában legendának számító guru huszadszor járta be a klasszikus útvonalat, így a sivatagi lét minden csínját-bínját jól ismeri. A csendes, de ugyanakkor roppant szívélyes francia fotós saját járgányával, a Dessoude tereprali-együttes által felkészített Nissan Patrollal közlekedik: a „megpiszkált” motor a kellő erőről, a sportülés, a bukócsövek és a hatpontos öv pedig az utasok biztonságáról gondoskodik. Az autóban jutott elég hely a felszerelésnek is: az ásók mellett élelem, víz, egy váltás ruha, továbbá a sátor és a termohálósák az út minden fázisában az utasok rendelkezésére állt. Noha a kicsiny média-egység problémák nélkül teljesítette a távot, egy ilyen futamon jó, ha minden eshetőségre felkészül az ember.

ELFOGLALTÁK DAKART

Africa Race: Az AFM is ott volt

Noha a „nagy” Dakar szervezői próbálták megakadályozni, mégis lezajlott a Marseille-ből startoló és a szenegáli fővárosban befutó új tereprali-viadal, az Africa Race. A versenyen sztárok is indultak, sőt, a Qualisport révén szép magyar siker is született, melyről a helyszínen járt kollégánk tudósít.

Mészáros Sándor



Az Africa Race ötlete Hubert Aurioltól származik: a Dakar háromszoros győztese – aki 1995 és 2004 között a futam versenyigazgatójaként is tevékenykedett – megpróbálta megragadni azt a lehetőséget, hogy a legnagyobb tereprali-összezsapás a dél-amerikai kiruccanással idén „parlagon” hagyja Afrikát. Ötletéhez sikerült megnyernie a klasszikus útvonalon érintett országok, Marokkó, Mauritánia és Szenegál támogatását, ráadásul hívó szavára olyan sztárok

csatlakoztak a mezőnyhöz, mint például az autósok között Jean-Louis Schlesser; a kamionosoknál pedig Jan de Rooy. Mivel a nagyobb verseny a jövőben nem titkoltan vissza szeretne térni a fekete kontinensre, Auriol ellen kisebbfajta hajtóvadászatot indítottak. Korábbi Dakar-szerződésének egyik kitételét megragadva a rivális versenyszervező elérte, hogy a francia hatóságok eltiltsák a szakembert a futamtól, így az utolsó pillanaton cégeivel kénytelen

volt kivonulni a szervezőbizottságból, s hivatalosan csak megfigyelőként lehetett jelen a gépátvétellel december 27-én, Marseille-ben elkezdődött, általa megálmodott összezsapáson. A verifikáción nem túl népes mezőny vonult fel: 12 autó, 8 motor és 4 kamion esett át az ellenőrzésen. A gazdasági világválság a terepralisokat is sújtja, ráadásul a Dakar-szervezők torpedójának hatására többen elálltak az indulástól: ilyen volt például a Kamaz-Master kamionos csapat, amely

MAGYAR BRONZ



Magyar szempontból a kamionos kategória volt érdekes, rajthoz állt ugyanis a viadalon a Scaniával versenyző Qualisport istálló is. Kovács Miklós pilóta, Czeglédi Péter navigátor és Tóth Tamás főszereplő komoly sikerrel öregbítette kishazánk hírnevét: a monstrumok versenyében a 3. helyen végeztek az Iveccal induló Dakar-legenda, Jan de Rooy és csapattársa, a DAF-fal versenyző Hans Bekx mögött. A dunaszentbenedeki csapat szenzációs teljesítménnyel három szakaszgyőzelmet is aratott, két nappal a befutó előtt pedig rövid időre előre álltak az összetettben. Miután Kovácsék megnyerték a legnehezebb, 10. szakaszt, De Rooy és Bekx pedig időbüntetést kapott a limitidő túllépése miatt, a magyar egység egyórás hátránya egyórányi előnyre változott. Másnap jött a hidegzuhany: mivel a résztvevők több mint fele úgy járt, mint De Rooyék, a versenybírák a releváns FIA-passzus értelmében egy órával megnövelték a limitidőt, törölték a büntetéseket, így a Scania visszacsúszott a bronzérmes pozícióba.

- Sajnáljuk, hogy a döntés miatt lemaradtunk az első helyről, de így is van okunk az örömré. Sikerült elérnünk a legfőbb célunkat ezen a roppant megerhelő versenyen, eljutottunk Dakarbá. Köszönet a szervezőknek, akik csodálatos munkát végeztek. Jövőre szeretnénk visszatérni az Africa Race-re! – mondta az AFM-nek Kovács Miklós.



De Rooyékhoz hasonlóan mindkét futamon képviseltette volna magát. Másoknak az okozott gondot, hogy bár kacérkodtak Afrikával, korábban megkötött szponzori szerződéseik miatt kénytelenek voltak a másik versenyen indulni. 40 órányi hajózás után a mezőny kikötött a marokkói Nadorban, ahonnan újtárra indult a 7800 kilométeres, a dakari Rózsá-



tóig tartó megmérettetés. Az indulóknak minden klasszikus Dakar-kihívásból jutott: a meleg nappalok és hideg éjszakák alaposan megterhelik az emberi szervezetet, de nem volt hiány rázós és navigációs szempontból is kőkemény terepből, valamint végtelenül hosszú tűnő napi szakaszokból sem. Nem csoda, hogy éjjelenként megfáradt arcok gyülekeztek az egyébként otthonos bivouac-okban. A motorosoknál a spanyol José Manuel



Pellicer bírta legjobban a kiképzést, aki BMW-jével kiütéses győzelmet aratott üldözői felett. A KTM-es francia Arnaud Jacquart lett a 2., a 3. helyen a Yamahával induló Thomas Schattat végzett. Az autósoknál a papírforma érvényesült: Schlessler simán győzött kék buggy-jának volánja mögött, a francia klasszist több mint 10 óras hátránnyal

a toytás orosz, Artem Varentsov és a Toyota motoros buggy-t hajtó egyiptomi Abdelhamid Abouyoussef követte a célban.

- Megjártam több Dakart, de ilyen puha homokkal még sosem találkoztam. Ez mindannyiunk dolgát megnehezítette, de ettől szép a sivatagi versenyzés! Boldog vagyok, mert nehéz terepen, néhány igazán kiváló ellenfél ellen sikerült győznünk. – mondta lapunknak a befutó után a gőztes.

EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY

AZ AUTÓ

Név: Mitsubishi Lancer WRC
Gyártási év: 2004
Teljesítmény: kb. 300 LE
Csapat: Hell Racing Team
Pilóta: Spitzmüller Csaba
Navigátor: Kazár Miklós

A LÁNY

Név: Takács Réka
Kor: 22
Lakhely: Miskolc
Foglalkozás: egyetemista (Miskolc)

Fotó: Buckó Andor



A LEGJOBB FELÁLLÁSBAN

Az A.C.S. Motorsport 2009-re rutinos versenyzőket igazolt

Habár a gyorsasági OB idei versenynaptárát illetően még elég sok a nyitott kérdés, a formaautós mezőny egyik meghatározó alakulata, az A.C.S. Motorsport máris erősen körvonalazott elképzelésekkel készül az új idényre.

Csiki Gábor

ACS



Abban megegyezhetünk, hogy igencsak „emlékezetes” volt a 2008-as év, hiszen az istálló egyik versenyző-jelöltje, Kis Pál Tamás egy nappal az évadnyitó verseny előtt hagyta faképnél a csapatvezetőt, Ács Zoltánt. Az évad során aztán két tapasztalt túraautós (az első két versenyen beugró Bódis Kálmán és Rácz István), a formaautózásához visszatérő Vnoucek László, valamint az ex-gokartos Lovas Tamás vezette a csapat kétezres Renault-jait, több-kevesebb sikerrel. „Kálmánnak és Istvánnak nagyon sokat köszönhetek, hiszen egy hirtelen jött nehéz helyzetben gondolkodás nélkül mellém álltak” – emlékezett Ács Zoltán. „Lovas Tamás ígéretesen kezdett, de a későbbi versenyeken fejlődésének lendülete valamiért megakadt. Az évad végén elváltak útjaink, így 2009-re új versenyzők után kellett nézmem, és végül nem is akármilyeneket találtam!” Barta Attila neve nem csak a hazai túraautózás, hanem a nemzetközi GT-versenyek és ralisport világában is fényesen cseng. A mosonmagyaróvári versenyző az A.C.S. Motorsporttal most a formaautók izgalmas világába csöppen, míg csapattársa az a Rácz István lehet, akivel nemrég a dubai 24



órás versenyen osztották meg a Brokernek Silver Sting volánját.

„Attalával egész évre szóló megállapodást kötöttünk, míg Istvánnal ehhez hasonló közös elképzeléseink vannak, bár ő nem titkolja, hogy egyelőre még a zárt karosszériás versenyzés lehetőségeit keresi erre az évre.”

A fergetegesnek ígérkező Barta-Rácz kettős mellett Vnoucek László sem lesz hűtlen a csapathoz, hiszen az idény két hegyi versenyén biztosan rajthoz áll a 2006-ban már jól bevált Opel-Lotussal.

A csapat azonban további erősségre lelt a 2007-es gyorsasági OB ezüstérmese, Tukora István személyében, aki a svájci Formula Renault 2.0 bajnokságban tavaly megszerzett tapasztalatokat idén a hazai pályákon kamatoztatja, immár „kaposvári színekben”.

Ács Zoltánnak tehát versenyzők terén idén nem lehet oka panaszra: olyannyira, hogy ő maga is a visszatérés gondolatával kacérkodik.

„Utolsó futamom, a 2007-es orfűi hegyiverseny óta csakis a csapatvezetői teendőknél éltem. Most azonban úgy tűnik, talán megnyílik számomra egy újabb lehetőség, hiszen remény van arra, hogy 2009-ben újraéled a formaautók 1600-as kategóriája. Amennyiben legalább két-három ellenfélre lesz

kilátás, akkor előtöml a garázsból féltve őrzött, ex-Baumgartner Formula Renault-mat, és egy 1.6 literes motor beszerelése után ismét magamra öltöm a versenyzői overalt!” Az A.C.S. Motorsport 2009-es küldetése a felsoroltakkal sem teljes, hiszen a motorzaj a versenyeken kívül sem csitul majd el a csapat boxában.

„Számomra rendkívül fontos az, hogy a fiatal versenyzők lehetőséget kapjanak a folyamatos fejlődéshez szükséges tapasztalatok megszerzésére. Az elmúlt évben Gyuricza Péter sportmenedzser személyében mindehhez ambiciózus partnerre letem, és a folytatás sem marad el. Az 1.6-os kategóriában tavaly már bemutatkozott, mindössze tizennégy éves Végh Benjámint számára csapatunk rendszeres tesztekét kíván biztosítani az egyik 2000-es autó volánjánál. Hasonló lehetőséget egyébként bárkinek fel tudunk kínálni a Pannónia-ringen rendelkezésünkre álló nyolc tesztnap alkalmával. Előzetes egyeztetés után a 2000-es Renault-t, annak sikeres tesztelése után pedig akár egy F3000-es versenyautót is kipróbálhatnak a vállalkozó kedvűek.



APA ÉS FIA

Ficza & Ficza: A szekszárdi versenyzopáros jövőre is együtt indul

Övé a jövő! – írtuk tavaly ifjabb Ficza Ferenc debütálása után, amikor a fiatalember első versenyét futotta a gyorsasági országos bajnokságban. Most, hogy a pilóta már 13 (!) esztendőes lesz, annak néztünk utána, milyen volt a tavalyi éve, és mit tervez idénre.

TOH

MAN, Bálint F. Gyula, zoleg, www.itiner.hu

Mindössze a bajnokság harmadik fordulójában tudott beszélni tavaly ifjabb Ficza Ferenc a gyorsasági szakág küzdelmeibe, mert az Endurance Club Hungary felfedezettje csak akkorra töltötte be a 12. évét. Természetesen így sem zöldfülként kezdte: a szekszárdi versenyző édesapja, a sokszoros bajnok révén korán „megfertőződött” a benzingöz

érdekében pedig kijárta, hogy az ifjú tehetség egy a szakásosnál szigorúbb és összetettebb elméleti, gyakorlati vizsga, valamint pszichológiai és orvosi vizsgálat után júniusban egy Honda Civic Vti-vel felsorakozhatott az A-1600 géposztály hungaroringi rajtrácsára. „Fecéről már akkor látszott, hogy érzi a versenyzéshez, amikor négy évesen

Kadett 60-ban kétszer is bajnok lett. Rotax Minimaxban (125 cm3) is villogott, de jöttek a balesetek, és a szándékos kilökösektől, a sérülések veszélyétől én magam is megijedtem. Lehetséges, hogy a fiam nem volt elég kemény a sporthoz, vagy több csibészség kellett volna hozzá, mindenesetre a szülők vitáit és az agresszivitást ő unta meg hamarabb, és váltani szeretett volna. Így jött a képbe a gyorsasági bajnokság, ahol a zárt karosszériás versenygépekben mégis csak biztonságban érzi magát a pilóta.”

A mezőny legfiatalabb tagja aztán a Hungaroringen hamar bebizonyította, hogy rászolgált a megelőlegezett bizalomra: minden futamon a legjobbak között volt, hamar 2:18-as köridő alá tudott menni. Ugyan az első évad alatt műszaki gondok hátráltatták, és óvatosabban is kellett mennie, mint az ellenfeleknek (a licenst a korengedmény miatt csak ideiglenes), felnőttként helytállt. A



Ficza Ferenc a gyorsasági szakág díjátadóján 25 éves pályafutása elismeréseként díjszerleget vehetett át



szeretetével. Egyrészt öt esztendőes kora óta koptatta a gokartpályák aszfaltját, másrészt szülei szinte minden esetben magukkal vitték a felnőtt túraautósok csatározásaira. Ehhez a múlthoz már csak Gáspár István elképzelése és kitartása kellett, aki csapatát és a szakágat is fiatalítani és bővíteni szeretete volna. Enek

befizettem pár körre egy bérgokartpályán” – mesélte az édesapja. „Azóta nagyon jól megy, első hivatalos futamán már veszélyt jelentett az élmenőkre, az eltelt évek alatt pedig Pödör Balázs csapatában nagyon sokat tanult a profi versenyzéssel kapcsolatban. Pályacsúcsok kötődnek a nevéhez, időmérőket nyert, a

szakágvezető szerint tehetségével már most bármelyik kupában be tudná magát veredni az első hatba, de a család és a fiatalember egyelőre nem tervez nagyobb előrelépést, 2009-ben csak az a cél, hogy gyűljenek a versenykilométerek, nőjön a rutin. „Az a tervünk, hogy javítunk az autójá



Az a tervünk, hogy javítunk az autója tulajdonságain, elsősorban a Civic súlyát kellene egy karosszériacserevel 80-100 kilóval csökkenteni.

tulajdonságain, elsősorban a Civic súlyát kellene egy karosszériacserevel 80-100 kilóval csökkenteni. Ez előreláthatólag 1-2 másodpercet is hozhat majd a magyar F1-es pályán” - beszélt a tervekről az idősebb Ficza. „Ez a kocsi valaha egy raliautó volt, tele erős hegesztésekkel, sok-sok gittel. Ha könnyebb

lesz, biztosan előbbre tud lépni a fiú. Azért is maradunk a jelenlegi felállásnál, mert a közös versenyzés sokkal kevesebb időt vesz el a tanulástól, egyéb tevékenységektől, és Fecó kedvenc hobbijától, a szimulátorokkal történő gyakorlástól. Az anyagi háttér manapság mindenkinek bizonytalan, de mi szerencsére

két új szponzornak is a látókörébe kerültünk, és a tavalyi, három motort is felemésztő év után csak jobb jöhet... Ráadásul a fiam már túljutott a kezdeti nehézségeken, Orfű kivételével ismeri a pályákat, így abszolút bizakodó vagyok.” És ami az édesapja, a 25 év versenyzést maga mögött tudó pilóta saját terveit illeti? 2009-re új autót akart építeni, de ez különböző problémák miatt nem sikerült. Így pillanatnyilag úgy tűnik, bérelni fog majd egy olyan ütöképes kocsit, amellyel újabb motivációkra, kihívásokra lel. Merthogy saját csoportjában már 2004-től ő a bajnok, és bármilyen furcsán is hangzik, az igazi versenyzők az ellenfelek hiányának sem örülnek...

TÜZES MÉN

Bemutató: 2010 Ford Mustang

Mach I, Bullitt, Shelby, Cobra, Mustang II, Fox-body... Legendás nevek, de míg néhányról diadal és babérkoszorú jut eszünkbe, a többitől meg csak a finomfőzelék kívánkozik ki a napvilágra a mégoly göröcsösen összeszorított fogak közül is.

Szilvássy Bence

Ford



Nos igen, a pónikocsi, ahogy az amerikasok becézik. Előző iterációiban a modell megért mindent, megnyert mindent és kapott bőven a világ és a sors pofánvágásaiból is. Az első generációk legendások lettek; még az óriásira hízott 1971-'73-asok is. Aztán beütött a benzinkrach és a Mustang annyira összeszikkadt, hogy szinte árnyéka sem volt. 1975 volt a leggyászosabb lóerő-év. 2301 cm³, 83 LE, négy henger. Az opciók 2.8 V6 97, sőt a 4.9 V8 is csak 131/141 lóerős. Ez bizony nem vadmén, hanem egy kehes kanca. Mégis, az eladások jók voltak, s a Mustangok vásárlóit soha nem érdekelte a kompromisszum, csak a mustangság. A III. generáció kezdett erősödni, de stílusa tökéletesen testesítette meg a nyolcvanas

éveket: karakter nélküli kocka. Ez után a Fox-body kapott egy Ford-ovalosan ovális IV. nemzedéket, mely azért már kezdett visszatérni a régi stílus útjára, bár igaz, az első autókra a Mustang-vonások pont annyira voltak felfedezhetők, mint rajtam a dédnagyapámé. A facelift végre minőséget és agressziót hozott s talán sejtethető volt, hogy mit tartogat 2005. Ez az esztendő a retrofuturizmus jegyében fogantatta a modern kor első IGAZI Masztengjét, ami hihetetlen siker lett, és most sem érezhető, hogy a modell öregedett volna... azazhogy... addig nem, míg a vadonatúj, 2010-es Mustang be nem gördül a látómezőbe. Az ember megfeszül, pupillái álmodószürkéből vákuumfeketére változnak és legszívesebben

öntudatlan extázisban ordítana a gyönyörtől! Az új csikó nyúlánk, atlétikus, s még mustangabb, mint a tökéletes előd. Istenem, hogyan volt képes a Ford ilyen fegyvertényt véghezvinni? A póni minden porcikájában vibrál valami részlet, ami a teljes modell történelmet visszaidézi. Belül is egyszerre érzünk meg a múltba és a jövőbe. Hogy a múltnak van jövő-íze, avagy a jövőnek van múlt-zamata, nem is tudom. Persze, tudvalevő, hogy a 2010-es nem teljesen megújult modell, hanem a korábbi nagyon alaposan átdolgozott változata (a tető ugyanaz),

de a generációváltás mégsem ily banális. Az utastér anyagai, a tekerők-kapcsolók finomabbak, az alumínium valódi, és a stílus bent szintén hamisítatlan. A motorok-futóművek tulajdonképp ugyanazok, de áthangolásukkal az autó személyisége teljesen megváltozott. A reakciók precízítésének érdekében a beállítás feszebb, a bekormányzás sokkal pontosabb. Még mindig merev hátsó híd??? A Ford 0.93 g-s keresztgyorsulást mért, tehát nem kell magyarázkodni. Elegendő lesz ez a mégoly tökéletes arcmasszázs

ahhoz, hogy a Mustang a hamarosan érkező Chevy Camaro illetve a Dodge Challenger valódi ellenfele lehessen? A 210 LE-s 6s-V6-tal bizonyosan nem, hiszen itt a versenytársak 275 és 300 lovat kínálnak. A 315 lóerős GT már jobb alap, de a konkurens ismét kontráznak és 400 LE fölé helyezik a léceket. Itt a Mustang reménytelenül erőtlén, de a vásárlókat úgyis a mustangság érdekli és nem a kompromisszumok. A gyári kompresszor és a Shelby Cobra GT500 pedig megint helyreállítja majd az egyensúlyt és ez a gyönyörű mén lesz a domináns tenyészcsoport.



Az új csikó nyúlánk, atlétikus, s még mustangabb, mint a tökéletes előd. Istenem, hogyan volt képes a Ford ilyen fegyvertényt véghezvinni?



TEREPZOOM

Mazda CX-7 teszt

A szinte varázsütés, alig több mint egy esztendő alatt teljesen megújuló Mazda-paletta egyik legérdekesebb darabja a gyár meglehetősen sportosra sikeredett szabadidő-terepjárója.

TDH, Bucekó Andor



Benzines, 260 lóerős, 380 Nm-es – ezeket az értékeket általában nem egy SUV műszaki adatlapján olvashatjuk, hiszen korunk divatjának megfelelően a négykerék-hajtású szabadidőautókat manapság inkább közepes teljesítményű dízel motorokkal szerelik. A Mazda legeslegújabb sportos

márkaimázsához, valamint a forradalmi RX-8-ashoz és az MPS-ekhez egyértelműen jobban passzol a 95-ös (98-as?) oktánszámmal jelzett üzemanyag, még akkor is, ha 2,3 literes, közvetlen befecskendezéses, turbós DISI erőforrás nem képes olyan hirtelen gyorsulásokra készíteni a méretes kocsi,

mint amit alkalomadtán a kisebb súlyú limuzintársak produkálnak. Nulláról százza persze így is csak 8 másodperc, persze ehhez alaposan taposni kell a gázpedált, a művelet (és a kocsi hatalmas felülete) pedig 100 kilométerenként akár 13 literes fogyasztást is jelenthet.

De érdek-e valakit a nagy étvágy, ha az egyik legdivatosabb formájú, és még így is 9 millió forint alatti városi terepjáróban feszíthet? A CX-7 vezetője és utasai élvezhetik az elismerő pillantásokat, a magas üléspozíciót, a tágas, kényelmes utasteret, az extrákat (Bose rádió, bőr, fedélzeti számítógép, tempomat, stb. – egyedül a navigáció hiányzik!), mindeközben járművük kezese bárányként, egészen személyautósan viselkedik. Értsd: nem hordozza magán a 4x4-eseken megszokott kényelmetlenségeket, nem rázza szét a bent ülőket. Durvább vagy süppedősebb terepre így persze nem is ajánlatos hajtani vele, hiszen az egy másik kategória kihívása. Felejtünk el tehát a korábban a Forddal együtt gyártott Mazda terepest (emlékszünk még a Tribute-ra?), élvezzük a nagy hasmagasság és az összerék-hajtás okozta fölényünket, ha pedig a család bővítésén gondolkodunk, számoljunk azzal a lehetőséggel, hogy Amerikában már kocsi nagytestvére, a hétszemélyes CX-9-es is rendelhető...

Elegáns, Lexus-szerű vonalak, dupla kipufogó: a sofőrtársak hamar megirigyelhetik az autónkat



MERCEDES BENZ E-OSZTÁLY

A Mercedes gyár hivatalosan csak a 2009-es genfi autósalonon szerette volna a nagyközönség elé tárnai az új E-osztályos modelljét, ám néhány fotó idő előtti napvilágra kerülése miatt már most megjelentek a gyári anyagok. A kocsi megjelenésében sokkal erőteljesebb elődjénél, és ezt leginkább a határozott vonalvezetés, valamint az első fényszórók változása okozza. Ami pedig a motort illeti, egy négyhengeres 184 lóerős erőforrás fogja hajtani az alapváltozatot, de a dízelválaszték is bőszegnek mondható. A sportosságra vágyóknak a legjobb választást az AMG verzió jelenti majd, amelybe egy nyolchengeres, 550 lóerős motort szerelnek. A csillagosok természetesen hibrid verziót is terveznek, de ezt csak 2010-re ígérik.



PORSCHE PANAMERA

Elkészült a Porsche első négyajtós sportkocsija. A Panamera formája tipikusan porschés maradt, de a két plusz ajtó miatt a hossza 3 cm híján öt méter. Ami a motorválasztékot illeti: egy 3,6 literes 300 lóerős V6-os vagy a 4,8 literes 405 lóerős V8-as szívó közül választhatunk. Aki erősebbet szeretne, az persze rendelhet egy 500 lóerős turbóverziót is. Mindegyik típus választható összerék-hajtással is, a zuffenhauseniek nyárra tervezik az értékesítés kezdetét.

AUDI A7

Az Audi Detroitban mutatta be az új A7-es tanulmányautóját, amely azért fontos, mert a hírek szerint csak minimális változtatásokat terveznek a koncepció és a majdani

ESTOQUE

A Lamborghini négyajtós család autót készített. Az Estoque sportossága vitathatatlan, és persze a gépházta alatt is a Gallardo LP560-4 560 lóerős 5,2 literes, V10-es motorja rejlik. A tanulmány 5,15 méter hosszú, 1,99 méter széles, de mindössze 1,35 méter magas, tengelytávja

meghaladja a három métert. A gyár információi szerint nem végeleges még a motorválaszték, ugyanis lehet, hogy az egyébként négykerék-meghajtású kocsiban egy turbós V8-as, az Audi Q7 12 hengeres turbódízel erőműve, vagy egy V8-assal felszerelt hibrid hajtáslánc kerül majd.



szériaváltozat között. Valószínű, hogy az autó háromfajta motormal lehet majd elérhető: a 204 lóerős 2,8

literes, a 300 lóerős kompresszoros, valamint egy 4,3 literes V8-as erőforrásból lehet majd választani. Az Audi elmondása alapján azonban szeretnék elkészíteni a modell RS, valamint a nyitott tetős változatát is, amelyekbe az RS6-ból ismert, 5,2 literes iker-turbós V10-es 600 lóerős motort szerelnék.

NOUVELLE MÉGANE TROPHY

A Renault új közép-motoros sportkocsija a Nouvelle Mégane Trophy nevet kapta. Az mindössze 955 kg-os acélvázaz modellt egy 3,5 literes 360 lóerős V6-os erőforrás hajtja, amely a hátsó ülés helyére kerül.

A különlegességre nem kell sokat várni: a 2009-es márkakupában bárki megcsodálhatja versenyzés közben is.



MIO MOOV 310

A Mio Magyarországon is bemutatta az új 310-es modelljét. A TCM antennával felszerelt készülék, olyan a közlekedési információkról is tájékoztatja a vezetőket, amelyek segítségével a sofőrök elkerülhetik a forgalmi dugókat, a lezárt utakat vagy a friss baleseteket. A készülékhez tartozik a Mio More szolgáltatáscsomag, valamint a 38 európai ország térképét kínáló legújabb Mio Map szoftvert is. A legújabb Mio Moov modell is rendelkezik a helyi keresés funkcióval, amely lehetőséget nyújt további érdekes helyek (POI) megtalálásához.



JAZZ

A Honda teljesen új Jazz modellje népszerű elődjének legfontosabb erényeire épít, ám belső tere még tágasabb, jobb a használati értéke, motorjai erősebbek és kevesebbet fogyasztanak, a dizájn pedig modern és tetszetős. A külső formán rögtön látszik, hogy nem forradalmi, hanem evolúciós változások történtek, ám a külsőt érintő apró változások csak

a Jazzen végrehajtott ezernyi módosítás kis részét teszik ki. A kicsit nagyobb méretű „előretolt utasterű” karosszériából jobb a kilátás, a Jazz beltere még tágasabb, s különösen a hátsó lábtér és a csomagtartó lett nagyobb. A Magic ülésrendszer most egyetlen mozdulattal elfektethető, s az így garantált variálhatóságot a csomagterben alkalmazott, kettéosztott tér is növeli.



Formula

Megjelenik havonta

Főszerkesztő:
Bethlen Tamás

Szerkesztő:
Mészáros Sándor

Munkatársak:
Vajta Balázs, Csöke Péter,
Dávid Sándor, Farkas Lívía
Frankl András, Fűzi András
Kárpáthy Zoltán, Papp István,
Schneider Andrea, Surányi Géza,
Csiki Gábor

Fotó:
DPPI, HochZwei, Kräling,
Amber PR, Formula One Pictures,
Rogosz Péter, Buczkó Andor,
Ember Ferenc

Szerkesztőségi titkár
Buczkóné Kiss Marianna

Arculat és tipográfia:
V&V Design Studio

Nyomda
Garmond Press Kft.
5600 Békéscsaba, Kétegyházi út 18.

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

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

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

Terjesztés:
LAPKER Rt.

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

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

A kiadó írásos engedélye nélkül a lap bármely főtípusát, szövegábráját, illusztrációját még részleges használata is tilos. Annak ellenére, hogy a Formula és Formula Magazin szerkesztősége mindent megtesz annak érdekében, hogy a lap teljes társulása a valószínűleg sem a kiadó, sem a nyomda nem vállal felelősséget az esetlegesen előforduló hibákért. Minden adat a lapkiadási állapotokat tükrözi.

Az Autósport és Formula Magazin juttatja ki a magyar állampolgárok számára készült. A kiadó munkatársai és családtagjai a juttatásban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük, és közzé tesszük azonosítójukkal a játékos kapcsolódási promóció megvalósulásánál. Névzetes név cím és munkahelyben használt telefonszám. Vétés kérdéseiben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyereménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.

1084 Budapest, Auróra u. 11.
Tel.: 303-4738, Fax: 303-4744
E-mail: marketing@observer.hu
http://www.observer.hu

16M

Mugellóban, a Gestione Sportiva évzáróján mutatta be a nyilvánosságának új modelljét, a Scuderia Spider 16M-et a Ferrari. Az 1340 kilogramm súlyú, 510

lóerős V8-as motorral hajtott sportkocsi 3,7 másodperc alatt gyorsul 0-ról 100 km/órás sebességre, míg a végsebessége hivatalos közlés szerint 315 km/óra. A

gyár a 16. F1-es konstruktóri vb-cím tiszteletére készítette el a modellt, amely erősen limitált: összesen 499 darabot hoznak forgalomba.



Jól látja?

Nem?

Mi segíthetünk!

Velünk nem marad le!

LCD-, plazma és projektoros tv-k Full HD-ban is, házimozsi, videokamera, digifényképező, navigáció, autóhifi,

mp3 lejátszó, kiegészítők és

szinte minden ami szórakoztató elektronika

Telefon: 06 (1) 422-1607

Mobil: 06 (70) 5-666-555

1147 Budapest, Telepes utca 2.

www.avplanet.hu

**PIROS VAGY
FEKETE?**

bet-at-home
.com

JÁTÉK AZ ÉLET!

Döntse el Ön az online kaszinóban: www.bet-at-home.com

SPORTFOGADÁSOK - KASZINÓ - PÓKER