

F1 ■ RALI ■ MOTOGP ■ SPORTAUTÓ

Autósport és **Formula**

MAGYARORSZÁG AUTÓSPORT MAGAZINJA

H/10. szám, 2009. október



Az MNASZ
kiemelt
médiapartnere

AUTÓK ÉS
LÁNYOK



MOTOGP: TALMÁCSI, A MÉDIASZTÁR

WWW.FORMULA.HU

CSODA- CSAPAT

A Brawn GP utolérhetetlen

**A SEAT LEON
EURÓPA-KUPA
BAJNOKA
MICHELISZ
NORBERT**



**A RENAULT-BOTRÁNY
BRIATORE-PIQUET-
HÁBORÚ**

**SZTÁROM A PÁROM
CASEY STONER FELESÉGE**

**KILINCCSEL ELŐRE
KEN BLOCK, AZ AMERIKAI**

**AZ AUTOCROSS
EURÓPA-KUPA
JUNIOR BAJNOKA
SZABÓ
KRISZTIÁN**



695 Ft

ILYEN BELÜLRŐL HERCZIG BAJNOK-AUTÓJA

Bekukkantottunk a Subaru SII WRC fedélzetére



Tonino Lamborghini

ÚJ ILLAT FÉRFIAKNAK



ESPLOSIVO
TŰZ A
JÉG
ALATT



WWW.LAMBORGHINI.IT

JEGYZET

BETHLEN TAMÁS

BORÚRA DERŰ

Gondoltuk-e januárban, hogy éppen a 2009-es válságév hoz majd különleges történeket, örömteli eseményeket Magyarországon az autósport rajongóinak? Aligha. Akkor a megnövekedett törlesztőrészek, a spórolás, a nadrágszíjak meghúzósa foglalkoztatott mindenkit.

Gondoltuk-e januárban, hogy éppen a 2009-es válságév hoz majd különleges történeket, örömteli eseményeket Magyarországon az autósport rajongóinak? Aligha. Akkor a megnövekedett törlesztőrészek, a spórolás, a nadrágszíjak meghúzósa foglalkoztatott mindenkit.

Ha egy beszélgetés során szóba jött a versenyzés, csak páran nem legyintettek. „Ugyan már, kinek lesz itt pénze drága autókat építeni, bérelni, üzemeltetni?” – jósták a pesszimisták, de lehet, hogy akkoriban még az optimisták sem hitték, hogy másképp történik majd.

Aztán szerencsére mégsem az így megjósolt forgatókönyv szerint zajlottak az események. Idehaza időben elindult az összes szakág bajnoksága, és ebben a hónapban rendben véget is ér mindegyik. Bajnokokat hirdet a rali, a gyorsasági, a gokart és az off-road, a terepralisok csak azért nem, mert ők már augusztus végén dűlőre vitték a dolgot. Az előzetesen meghirdetett versenynaptár ugyan mintha kissé többször változott volna, mint szokott, de a futamokra nevező csapatok száma nem lett vérszesen kevesebb a korábbiaknál.

A külföldi szériákban induló magyarok sem adták fel a dolgot, sőt a megszokottnál több nemzetközi hírnévre és tapasztalatra vágyó pilóta kért indulási engedélyt a szövetségnél. Az eredmények pedig jöttek. Egy kis túlzással ez az oldal sem lenne elég ahhoz, hogy minden sikert felsoroljunk, beszéljünk csak arról a három emberről, aki a bajnoki címig vitte. Hernádi Lászlótól szinte már megszokhattuk, hogy az FIA Challenge-en rendszeresen ő a legjobb, idén az ötödik elsőségét gyűjtötte be. Nagyon meglepődtünk viszont Szabó Krisztián junior autókrosszos Európa-kupa győzelmén, és nem kevésbé esett jól a hazai szurkolóknak Michélsz Norbert

Seat Leonnal aratott Európa-kupa diadala. (Ezúton is gratulálunk nekik, és kitartást kívánunk a folytatáshoz!)

De essen szó azokról a különleges nemzetközi programokról is, amelyeket idehaza láthatott a tisztelt publikum. Jó-jó, az előre beharangozott magyar MotoGP-futam a pálya építésének csúszása miatt ideiglenesen elmaradt, volt viszont helyette Autókrossz és Ralikossz Eb-futam, FIA GT bajnoki forduló, 12 órás megbízhatósági verseny (ez csak lesz, mert lapzártánk után kezdődik!). Mindez meglehetősen bőséges felhozatalnak számít azokhoz a szűk esztendőkhöz képest, amikor meg kellett elégedni a közönségnek a Hungaroring FI-es hétvégéjével.

És ha már eljutottunk a Száguldó Cirkuszig, essen szó arról is, milyen váratlan helyzeteket eredményezett ott a válság és a spórolás. Akár csak két héttel az ausztrál évadnyitó előtt volt-e olyan ember idehaza, aki nem a McLaren-Ferrari (-Renault-BMW)-harcra, hanem a Brawn-Red Bull-Force India-csatára tippelt, amikor a bajnoki cím várományosairól esett szó? Aligha. Pedig idén a Button-Barrichello-Vettel trió egyik



Fotó: Rogosz Péter

„Akár csak két héttel az ausztrál évadnyitó előtt volt-e olyan ember idehaza, aki nem a McLaren-Ferrari (-Renault-BMW)-harcra, hanem a Brawn-Red Bull-Force India-csatára tippelt?”

tagjához kerül a vb-trófea, és a visszaesett istállók vezetőin és a fanatikus drukereken kívül az új arcok felbuklását csak kevesen sajnálják...

Ezt hozta tehát nekünk, motorsport-rajongóknak a válság.

Ugye járhattunk volna rosszabbul is?

Ízelítő a 2009-es kollekciónak:

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

Hátitáska "Team"
cikkszám: V04RS
ár: **13.990,-**
méret: 42x35x25cm

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

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

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

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

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

Pulóver "Team"
cikkszám: V04S
ár: **25.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% poliészter

Póló "Pitboard - Massa"
cikkszám: 76051001
ár: **9.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Cipő "Furio V SF"
cikkszám: 30220903
ár: **29.990,-**
méret: 40-46,
anyaga: bőr
Fekete színben is kapható!

Sapka "Driver"
cikkszám: Raikkönen: 76051401
Massa: 76050701
ár: **8.990,-**

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

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

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

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

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

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

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

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

Póló "Team"
cikkszám: 76062201
ár: **13.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Top "Kimi Raikkönen"
cikkszám: 320051902
ár: **8.990,-**
méret: S, M, L, XL
anyaga: 95% pamut, 5% elasztán

Top "Felipe Massa"
cikkszám: 320051802
ár: **8.990,-**
méret: S, M, L, XL
anyaga: 95% pamut, 5% elasztán

Póló "Pitboard - Raikkönen"
cikkszám: 76050301
ár: **9.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Táska "Large Backpack"
cikkszám: fekete: 320570101
piros: 320570102
ár: **16.490,-**
méret: 32x42x21cm, 24,5liter
anyaga: 100% poliészter

Model "F2008 - Raikkönen"
cikkszám: L8781, méret: 1:18
ár: **14.990,-**

Galléros póló "RBR", s.kék
cikkszám: 60169301
ár: **14.990,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

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

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

Sapka "Jenson"
cikkszám: BGP60001
ár: **8.490,-**

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

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

Póló "Jenson"
cikkszám: BGP32003
ár: **11.490,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Rubens"
cikkszám: BGP32004
ár: **11.490,-**
méret: M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

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

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

Póló "Team"
cikkszám: F041
ár: **6.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

Póló "Team"
cikkszám: C04T1
ár: **6.990,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut

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

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

www.GPSHOP.hu

Hivatalos Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka

Üzletünk: **GPshop** 2092 Budakeszi, Fő u. 126.,

Tel./sms: **06 70 254 7906**, e-mail: **info@gpshop.hu**

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

TARTALOMJEGYZÉK

2009. OKTÓBER



64



40



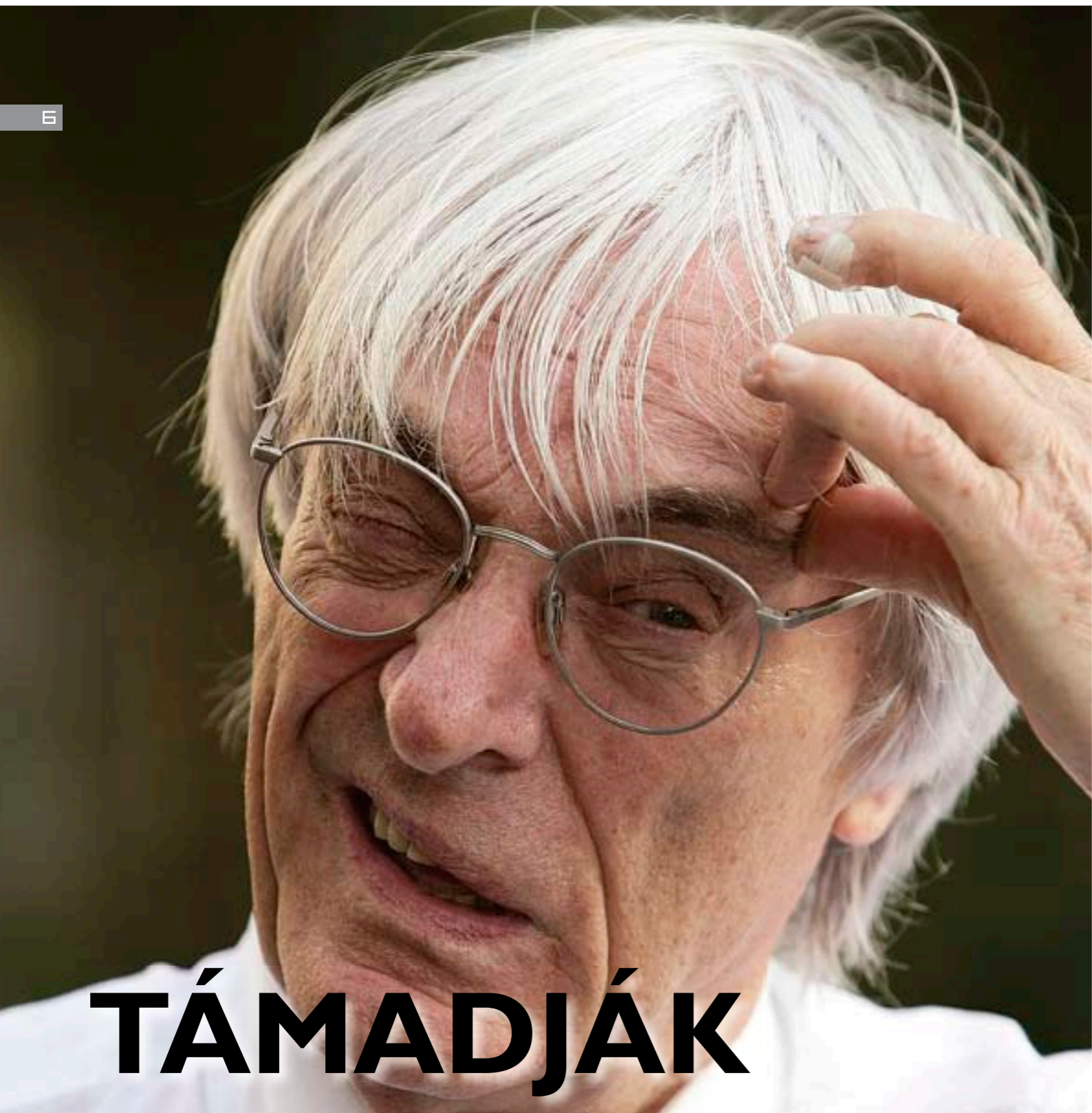
90

HÍREK	6	FEDÉLZET	64
Érdekességek az F1 világából		Herczig Norbert és a Subaru kapcsolói	
KÜLÖNVÉLEMÉNY	13	A CLIO ÉS ADRIENN	66
Dávid Sándor rovata		Egy autó és egy lány	
ÚJABB DUPLA	14	VAN ÉS KELL!	72
Barrichellóké megtalálták a KERS ellenszerét		Jövőre újraindítanák az RX-8-asok Wankel-csoportját	
ÉJSZAKAI VADÁSZOK	20	A JÖVŐ ÉVRE KONCENTRÁLNAK	74
Szingapúr GP: A McLaren sötétben ellenállhatatlan volt		Sprint Motorsport: Új alapok és tehetségek jönnek	
REMÉNYSUGÁR	24	KAKUCSKART	78
Vettel nyerte a Japán Nagydíjat		Egy versenyyel a vége előtt elkelt az első cím	
A SZINGAPÚRI BOTRÁNY	30	NÉGYSZERES BAJNOK	81
Piquet vs Briatore: Ki veszített nagyobbat?		Havas Joci idén is mindent megnyert	
VISSZATÉRNE	38	CSÚCSZAPAT	82
Villeneuve: „Hangyszorgalommal dolgozom az ügyön”		Top-Motorsport: Sikeresek és népszerűek	
MÉG EGY NICO	40	ERIK ELÉGEDETT	84
Hülkenberg lehet 2010 legfelkapottabb F1-es újonca		A bajnokság negyedik helyezetteje kilométereket gyűjt	
ISMERETLEN UTAKON	49	SZÁGULDÁS	87
Valenciában Válintnak nem csökkent a lemaradása		Fazekas Károly az off-roadból igazolt át, de nem bánta meg	
EURÓPA TETEJÉN	50	VERHETETLENEK	89
Michélsz Norbert rangos bajnokságot nyert		Baja Szlovákia és Poland: Szalayék dupla győzelme	
IZGALMAS FINISH	54	PARÁDÉS VERSENYEK	90
Szezonvég előtt, átigazolások után		Nyíradon fantasztikus futamokat láthatott a közönség	
FIRST LADY	58	BAJNOK	93
Adriana Tuchyna: Casey Stoner felesége		A junior Szabó Krisztián Európa tetejére ért	
EGY PONT MINUSZ	60	MINIMENŐK	96
Ausztrál és Spanyol Rali: Minimális Hirvonen-előny		RC modell autók: versenyzés alacsony költségvetéssel	
KILINCCSEL ELŐRE	63	A HÓNAP RAJTRÁCSLÁNYAI	98
Ken Block: a sikeres ralis néha örült dolgokra képes		Szeptemberben ők voltak a versenypályák legszebbjei	

MÉG NEM DŐLT EL

24





TÁMADJÁK

Újabb nyílt támadást intézett Bernie Ecclestone ellen az FI-es jogok tulajdonosa, a CVC Capital Partners. A befektetési társaság nemrégiben amiatt ostromozta a britet, hogy egy interjúban Hitlert méltatta, ezúttal pedig az verte ki a biztosítékot náluk, hogy „Mr E.” szerint az FIA túlságosan szigorúan

bánt Flavio Briatorével, amikor „határozatlan időre” eltiltotta a szövetség égisze alatt rendezett összes versenysorozattól. „Előbb azt mondja, hogy Hitler jó dolgot csinált, most pedig azt, hogy a csalás elfogadható. Mikor lesz ennek vége? Attól tartok, legújabb megnyilatkozásával Bernie ismét

bizonyította, hogy teljes mértékben elveszítette a kapcsolatát a valósággal” - nyilatkozta a CVC egyik vezére, Sir Martin Sorrell. A sportág 2006-os felvásárlása óta Ecclestone-t ügyvezetőként alkalmazó CVC-nél állítólag Max Mosley FIA-elnök távozása után a főmögültől is szeretnének megszabadulni.



ITALOZÁS MONZÁBAN

Egy életre szóló élménnyel lett gazdagabb az a három fiatalember, aki megnyerte a Hell FI-es magyarországi nyerevényjátékát, és részt vehetett az istálló monzai fellépésén. A VIP jegyekkel felszerelt különítmény a Williams FI Team minden titkát közelről

fürkészthette, fényképezkedhetett a pilótákkal, kézbe foghatta az autók kormányát, mindemellett fejedelmi ellátásban részesült. A kalandról szóló élménybeszámoló a www.hellenergy.hu weboldalon részletesen, szöveggel és képekkel illusztrálva is megtekinthető.

MARAD A JOGSI



Fellélegezhet a tulajdonos-csapatfőnök Ross Brawn, a szakvezetőt

ugyanis nem tiltják el a vezetéstől amiatt, májusban, Okehamp-ton közelében a megengedett 110 km/óra helyett 160 km/órás sebességgel Mercedes-Benz E320-asával. A Brawn-Mercedes csapatfőnökét ügyvédje, Denis Brennan képviselte az ügyben eljáró Plymouth-i bíróságon, ahol elérte, hogy a kihágást eltiltás helyett hat büntetőponttal szankcionálják. „Nem volt nagy a forgalom, ráadásul teljes mértékben együttműködött a rendőrséggel és elnézést kért” - mondta az ügyről és védeccéről Brennan a BBC-nek.

2010-ES CSAPATFELÁLLÁSOK

(*-gal jelölve a már biztos szerződések)

Brawn GP Jenson Button Rubens Barrichello Nico Rosberg	Toro Rosso Sebastien Buemi Jaime Alguersuari
Red Bull Sebastian Vettel* Mark Webber*	Lotus Sebastien Bourdais Jacques Villeneuve Anthony Davidson
Ferrari Fernando Alonso* Felipe Massa*	Manor Anthony Davidson Lucas di Grassi Sebastien Bourdais Jacques Villeneuve Bruno Senna
McLaren Lewis Hamilton* Kimi Räikkönen Nico Rosberg	Campos Pedro de la Rosa Marc Gené Bruno Senna Sebastien Bourdais Giancarlo Fisichella Jacques Villeneuve
Toyota Jarno Trulli Timo Glock Kazuki Nakajima	USFI Marco Andretti Rubens Barrichello Sebastien Bourdais Jacques Villeneuve
Williams Nico Hülkenberg Heikki Kovalainen Nick Heidfeld Rubens Barrichello	Quadbak Nick Heidfeld Christian Klien Jacques Villeneuve
Renault Robert Kubica* Romain Grosjean Heikki Kovalainen Lucas di Grassi	
Force India Adrian Sutil Vitantonio Liuzzi	

ÁTIGAZOLÁSOK

Aláírta várva várt Ferrari-szerződését Alonso, aki a tervezett-nél egy évvel korábban, már jövőre a vörösök szolgálatába szegődik. A spanyol három évre kötelezte el magát a maranelóiakhoz, ahol Massa csapattársra lesz. „Bizonyos körülmények lehetővé tették, hogy együttműködésünk ne 2011-ben, hanem hamarabb, már jövőre elkezdődjön” - nyilatkozta a Scuderiát irányító Domenicali. A rejtélyes „körülmény” minden bizonynyal az, hogy az új szponzor, a Santander támogatásával sikerült kivásárolniuk szerződésének utolsó idényéből Räikkönent, aki a manőverért állítólag 30 millió dollárnyi kárpótlást kap, s visszatér a McLarenhez. „Ebben a sportban mindenki arról álmodik, hogy ezt a versenygépet vezethesse, jómagam pedig ma megkaptam a lehetőséget arra, hogy ez az álom valóra váljon. Elsősorban a Ferrari elnökének szeretnék köszönetet mondani, aki nagyon akarta ezt a hároméves szerződést” - fogalmazott a kétszeres világbajnok.

2011-ben Bulgária is vendégül láthatja a száguldó cirkuszt – jelentette be Bogdan Nikolov, a Bolgár Motorsport Szövetség első embere. Az országnak előszerződése van a futamra, amelyet egy Szófia közelében megépítendő vadonatúj pályán tartanak majd. Ugyanabban az évben, ugyanazon a helyszínen a MotoGP is debütálhat a bolgároknál.

Nemet mondtak a csapatok arra az elsősorban a Ferrari által szuggerált elképzelésre, amely szerint a nagyobb istállóknak három autót kellene indítaniuk az FI-ben. „Ez csak ártana a sportágnak. A két-három óriási forrásokból dolgozó, és szinte verhetetlen autók felálló csapat biztosan elfoglalná a rajtrács első négy sorát. Az ötödik sorból pedig meglehetősen nehéz futamot nyerni” - vélekedett a javaslatot leginkább ellenző Williams csapatfőnöke, Sir Frank Williams.

Paralimpikon szeretne lenni a túrakocsi-vb (WTCC) egykori FI-es sztárja, Alex Zanardi, aki az olasz para-kerékpárcsapat tagjaként akar résztvenni a 2012-es londoni seregszemlén. A 42 esztendő talján már javában készül a megmérettetésre: „Szeretném elérni a legjobb olasz para-kerékpárosok szintjét, a mezőny felső régióját célozom meg. Közben pedig várok álom megvalósulására, ami 2012-ben, Londonban történhet meg” - írta hivatalos honlapján a 2001-es lausitzinringi Champ Car balesete óta műlábakkal élő Zanardi. Az autóversenyző számára nem ismeretlen a para-kerékpársport: első viadalán, a 2007-es New York Marathonon kategóriájában a 4. helyet szerezte meg, a világbajnokságon pedig az olasz csapat tagjaként a 15. helyen végzett és ideje mindössze négy és fél másodperccel volt rosszabb, mint a Pekingben arany- és bronzéremet nyerő amerikai Oz Sanchezé.

NÉVTÁBLA

„Szülővárosában, Oviedóban 170 ezer ember előtt gokartozott Alonso.”

Utcat neveztek el a kétszeres világbajnok Fernando Alonsóról szülővárosában, a spanyolországi Oviedóban. Az utcanévtábla felavatására a Renault-roads-how keretein belül került sor, így a hispán egy R28-assal száguldozhatott is „odahaza”. Az eseményre nem kevesebb, mint 170 ezer néző volt kíváncsi. A tömeg nem csak az F1-es versenyépet, hanem Alonso gokarttudását is megcsodálhatta.



TÚLFOGYASZTÁS

Stefano Domenicali, a Ferrari csapatfőnöke elárulta: a 2010-es versenygép fejlesztése során alakulata komoly hangsúlyt fektet az üzemanyag-fogyasztásra, ami a tankolások betöltésével hatványozottan fontossá válik majd. A szakvezető úgy véli, együttese ezen a téren lemaradásban van a riválisokhoz, főként a Merce-

des-Benz erőforrást használó csapatokhoz képest: „Ez egy olyan terület, amelyen mindenképpen dolgoznunk kell. Rá kell jönnünk, hogy más csapatok üzemanyag terén hogyan bánnak a fogyasztással és hogyan takarékoskodnak. Riválisaink talán jobb munkát végeznek nálunk ezen a területen, mindenképpen fel kell térképeznünk, hogy miért” - mondta a Ferrari-főnök.



MOTORHIBA

Dietrich Mateschitz, a Red Bull Racinget és a Toro Rossót birtokló energiatal-birodalom feje elsősorban a Renault erőforrásait teszi felelőssé amiatt, hogy együttese alulmaradt a világbajnoki címért dúló harcban. „Motorjaink alsóbbrendűek, mint néhány riválisunké, s a szabályok versenyzőnként csak nyolc erőforrás használatát engedélyezik tesztelés vagy fejlesztés nélkül” - mondta az osztrák milliárdos. Mint ismert, a Red Bull feltétlenül le akarja cserélni a Renault V8-asait az

idény végén: a gárda a Mercedes-Benz egységeire hajt, de ha ezt a McLaren megvétőzza, kénytelen lesznek beérni a franciák portékájával.



BECKHAM SIGNATURE STORY

David és Victoria a hollywoodi álom megtestesítői, életük olyan, akár egy lebilincselő regény. Elbűvölő kettőst alkotnak, ők a mai, modern kort szimbolizáló szerelmespár. Összetartozásuk most egy új illatban nyer kifejezést: a Signature Story férfi és Signature Story női páros kettőjük sikeres életének ünnepe, a közöttük szikrázó szenvedély, az őket övező hírnév és luxus megtestesülése, mely a velük szüle-

tett tehetség gyümölcse. Tördel az illatot rejtő üvegecske pecsétjét, és feltáru előtted történetük! (x)



HUMOROS MAX

Noha Max Mosley, az FIA leköszönő elnöke mogorva embernek tűnhet, a brit újságíróknak bebizonyította, hogy nagyon is van humorérzéke. A szakvezető közlegő búcsúja kapcsán Monzában vacsorára invitálta a szigetországi tollforgatókat, akik

egy ostorral lepték meg, utalva szigorúságára, s tavalyi szadomazo-szexbotránnyára. Az elnök vette a lapot és a botránnyal kapcsolatos ügyiratokban csak egy-egy betűvel említett prosztituáltak utalva megjegyezte: A, C és D biztosan értékelni fogja, B hölgy azonban épp szülési szabadságon van...



JÖN KOREA

19 futamot foglal magában a száguldó cirkusz 2010-es versenynaptára, amely több érdekességet is tartalmaz. A szezon 2006 után ismét Bahreinben startol majd március 14-én, a szezonzárónak

Brazília ad otthont november 14-én, új helyszínként debütálhat Dél-Korea, Kanada pedig – ha a FOM-nak sikerül megállapodnia a helyi rendezőkkel – visszakérülhet a sportág vérkeringésébe. A Magyar Nagydíj augusztus 1-én kerül megrendezésre.



KÖLTÖZÉS

Eladó vagy kiadó a majdnem visszatért hétszeres világbajnok Michael Schumacher egyik svájci villája: a Vufflens-le-Chateau-ban lévő 750 négyzetméteres ház 8,7 millió frankért, azaz 1,6 milliárd forintért lehet megvásárolni, de mivel nem nagyon akad jelentkező, így a német versenyző 29 ezer frankos, azaz 5,3 millió forintos lakbérért ki is adná azt. A 11 szobát, fitneszközpontot, mozit, belső medencét, és egy hat autó befogadására alkalmas garázst is magában foglaló komplexumból Schumiék egy éve költöztek a Genfhez közeli Glandba.

Két neves F1-es személyiség is nyilvánította, hogy az ex-Ferrari-vezér Jean Todtot támogatja az FIA októberben esedékes elnökválasztását. Az Ari Vatanennel megmérkőző francia mellett az utóbbi időszakban nyíltan felszólt a hétszeres világbajnok Michael Schumacher és az F1 impresszáriója, Bernie Ecclestone is: „Sok éve ismerem Jeant. Megbízható, tehetséges és szavahihető személyiség. Elkötelezett és eltökélt a kitűzött céljai mellett, nagyra értékelt és tisztelem mindazért, amit elért. Az FIA-nak erős, rátermett és a motorsport legmagasabb szintjén szerzett tapasztalatokkal rendelkező elnökre van szüksége. Erre a rendkívül fontos posztra kétségkívül Jean a legalkalmasabb. Bízom benne, hogy mindenki támogatni fogja” – korteskedett a francia mellett a 78 esztendő brit üzletember.

Bár a későbbiekben nem zárkóznak el a használatától, a csapatok jövőre várhatóan nem szerelik be autójukba az idei évad legfőbb újdonságának számító KERS-t – erről egy szingapúri megbeszélésen született döntés. A kiszivárgott információk szerint egyedül a Williams ellenetzte a KERS használatának jövő évi szüneteltetését, de végül a brit csapat is beadta a derekát. A grove-i gárda a mezőny tagjai közül egyedülként kísérletezett lendkeres megoldással: ebből arra lehet következtetni, hogy a „kékek” reményeik ellenére sem tartanak kellően előrehaladott állapotban az egyedi, lendkeres megoldás fejlesztésével.

Elkészült a 2008-as F1-es világbajnok Lewis Hamilton viaszszobra, amely Madame Tussaud londoni panoptikumában tekinthető meg. A szobrot egy tizenkét fős csoport készítette több hónapon át, a versenyző testének közel 300 „paramétere” alapján. A pilótáról több ezer fotót készítettek, a munkálatok 230 ezer dollárt emésztettek fel.

Még egy távol-keleti helyszín: az előzetes terveknek megfelelően 2010-re Szóul neve is bekerült az F1-es versenynaptárba

MCLAREN MP4-12C

Sajtófotókon már látható a McLaren új sportkocsija: az angol versenystálló legújabb utcai versenygépe az MP4-12C nevet kapta. Az autó alapjai, valamint a pilótafülke is szén-szálból készült, amely mindössze 80 kg, és hihetetlen merevséget biztosít a karosszériának. Az állítható futómű és az elektronikus lengéscsillapítónak köszönhetően lényegében nincs oldaldőlés,

egyenesben viszont állítólag egy limuzin kényelmével vetekszik az MP4-12C. A 3,8 literes V8-as középmotoros McLaren 600 lóerős, és ennek a teljesítménynek nagy része már alacsony fordulaton megjelenik. A hivatalos menetteljesítmény adatai még titkosak, de 0-100 km/óra valószínűleg csupán három másodperc alatt gyorsul fel, végsebessége pedig meghaladja a 320 km/órát.



MEGINT LOTUS

1994 után először jövőre visszatér a Lotus név a száguldó cirkuszba, az FIA ugyanis annak a malajziai állami és magántőkével életre hívott egyesületnek adta a 13. csapat indulási jogát, amely feltámasztja a legendás márkanevet. A gárda a töb-

Egy legendás Lotus 1978-ból: Ronnie Peterson az Argentin Nagydíjon



AGYELSZÍVÁS

Készül a száguldó cirkuszban jövőre debütáló USFI-Cosworth istálló, a társalapító-sport-



igazgató Peter Windsor szerint a különítmény más csapatok neves szakembereivel is tárgyalásokat folytat. „Szerencsére ezen a téren is óriási az érdeklődés a csapat iránt. Február óta több mint ezer e-mailt kaptunk ebben az ügyben és jelenleg is tárgyalunk olyan mérnökökkel, akik jól csengő névnek számítanak a sportágban. Neveket sajnos nem mondhatok, mert közülük többen a jelenlegi csapatoknál állnak alkalmazásban és úgy fordultak hozzánk. Biztos vagyok benne, hogy ütőképes mérnöki gárdánk lesz” - nyilatkozta lapunknak a jelenleg még újságíróként tevékenykedő szakember.

bi új belépőhöz hasonlóan Cosworth-erőforrással támad majd: a székhely eleinte a brit Norfolkban egy jól felszerelt, korábban a Toyota és a Bentley által használt gyárlevesztmény lesz, később azonban átköltöznek a sepagi versenypályára, ahol vadonatúj technikai központot szeretnének

építeni. A csapatot az Air Asia légitársaságot is birtokló Tune Group vezére, Tony Fernandes vezeti csatába, míg a technikai igazgatói tisztséget a korábban a Force Indiánál, a Toyotánál, a Renault-nál és a Jordannél is megfordult, több mint két évtizedes tapasztalattal rendelkező Mike Gascoyne tölti majd be.

HOSSZABBÍTÁS

További három évig biztosan a Ferrari szolgálatában marad a 2006 végén visszavonult hétszeres világbajnok, Michael Schumacher. A német klasszis Monzában hosszabbított szerződést munkaadójával: „Nagyon boldog vagyok, mert mindig szerettem a Ferrari családjának tagja lenni, mert számomra a név a szenvedélyt, a minőséget és a sportot szimbolizálja. Megállapodtunk, hogy még inkább hozzájárulok a GT részleg munkájához az utcai autók területén. Élveztem, hogy részt vehettem a Ferrari California, a 430 Scuderia és a jövő kedden, a Frankfurter Autószalonon bemutatkozó új



458 Italia fejlesztésében. Már nagyon várom, hogy részese legyek a jövőbeli projekteknek is” - fogalmazott a német.

EGYENLŐSÉG

Engedélyezi az FIA, hogy az FI-es istállók azonos teljesítményszintre hozzák az erőforrásokat, de ezt nem a csapatok által javasolt módon, a fejlesztések befagyasztásának átmeneti feloldásával, hanem az erősebb motorok teljesítményének csökkentésével tennék lehetővé. Mint ismeretes, tavaly



a Renault FI-külön engedélyvel módosított motorján, mert a fran-

cia csapatnál úgy vélték, hogy V8-asuk aránytalanul gyenge a mezőny többi hajtóművéhez képest. Ezen felbuzdulva a csapatok Monza után kilátásba helyezték, hogy hasonló kérvénnyel fordulnak a szövetséghez, ugyanis az olasz pálya rávilágított arra, hogy a McLaren, a Brawn GP és a Force India által használt Mercedes-Benz motorok erősebbek, mint a többi egység. Az FIA által javasolt teljesítmény-kiegyenlítés a sajtóban és a paddock-ban egyaránt vegyes fogadtatásra talált: a többség szerint a legjobb motor „lebutítása” ellentmondana a Formula-1 szellemiségének.

Luca Badoer, a Felipe Massa helyetteseként Valenciában és Spában botladozó Ferrari-teszt-pilóta a sajtót vádolja amiatt, hogy az Olasz Nagydíj előtt lecserélte a vörös alakulat. „A média kulcsszerepet játszott abban, hogy a Ferrari leváltott engem, mert azoknak, akik írnak, gőzük sincs arról, hogy mennyi kárt tudnak okozni. Arról nem szólt a megállapodásunk, hogy hány futamon indulhatok. Azt gondoltam, hogy van időm javulni és szerintem a harmadik nagydíjtól fogva már sokkal jobb lettem volna” - mondta a veterán sofőr.

Tovább gyarapodott a Lauda-család, a háromszoros világbajnok Niki felesége, Birgit ugyanis egy fiú-lány ikerpárnak adott életet. A 60 esztendő, jelenleg szakkomentátorként is dolgozó osztrák fia a Max, lánya a Mia nevet kapta. Mint az ex-klasszis megjegyezte: a kislánynak különösen örül, hiszen eddig csak fiai voltak.

„Living the dream” - ez a neve a Marks&Spencer brit üzlethálózat legújabb gyermekruha-kollekciójának, amelyet a McLaren-Mercedes istállóval közösen készítettek el. A portékát népszerűsítő kampányban részt vesz a két versenyző, Lewis Hamilton és Heikki Kovalainen, akik ott voltak a londoni díszbemutatón is.

Geoff Willis technikai igazgató nagy meglepetésre elhagyta a Red Bull Racinget, ráadásul a szakember a jól sikerült újításcsomag bevetésére és a silverstone-i kettős győzelem után távozott az energiatalos csapatától. Az alakulat indoklása szerint Willis azért távozott, mert munkája „feleslegessé” vált, a gárdához közel álló források szerint azonban a technikai igazgató a költségcsökkentési rendelkezések áldozatává vált. Willis – aki legutóbb a Honda alkalmazásában állt – két évig dolgozott a Red Bullnál és egyelőre nem tudni, hogy hol folytatja pályafutását.



„Még egy távol-keleti helysáin: az előzetes terveknek megfelelően 2010-re Saóul neve is belekerült az F1-es versenynaptárba”



ELŐFIZETÉSI AKCIÓ!

Kiadónk most az alábbi különleges lehetőséget ajánlja fel Önnek: fizessen elő októberben kedvezményrel az Autósport és Formula Magazinra egy évre, és az Öné lesz egy Adidas Blue Challenge after shave. Féléves előfizetőink most egy Adidas Intensive stiftet kapnak ajándékba.



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

Csak küldje el nekünk az előfizetés összegét, és mi máris postázzuk Önnek az ajándékát! (Amennyiben ajándékunk nem nyerte el tetszését, korábbi akcióinkban kínált könyvekért, egyéb termékekért hívjon bennünket!)

Áraink: **1 éves AFM előfizetés ajándék after shave-vel 4990 Ft**
½ éves (6 szám) AFM előfizetés (ajándék stifttel) 2790 Ft
További lehetőség: 3990 Ft (20% kedvezmény!)
ajándék nélküli éves előfizetés

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

Ajánlatunk a jelenleg még érvényben lévő előfizetések meghosszabbítására is vonatkozik! Ajándékot tartalmazó ajánlatunk csak a szerkesztőségénél megrendelt lapokra, érvényesek! Az akció a készlet erejéig vagy október végéig érvényes! Ajánlatunk a postaköltséget tartalmazza!

Autósport és Formula
Előfizetés!

A fentiek szerint megrendelem az Autósport és Formula Magazint:

egy évre - 3990 Ft fél évre - 2790 Ft
 egy évre, ajándékkal - 4990 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

HÜLÖNVÉLEMÉNY

DÁVID SÁNDOR

FLAVIO

Azóta ismerem, amióta betette a lábát a Forma-1-be. A Camel vendégeként jártunk akkor mi újságírók Angliában egy látogató körúton a Williams istállóban, és többek között a frissen elkészült, vadonatúj Benetton (tényleg, tudja ma még valaki, hogy mi az a Camel, meg a Benetton?...), üzemben, amelyen még alig száradt meg a festék, igen, a „benetton color”, jöllehet ez a telep már régen a Renault istállója.

Az elegánsan berendezett irodájában vártunk rá, kaptunk várakozás közben egy italt is, láttuk, amint kiszállt a 600-as Mercedeséből, majd energikus léptekkel megindult befelé. Elégedetten nyugtáztuk, hogy végre nem egy újabb törpe érkezett a Forma-1-be, hanem egy méretes, Ken Tyrrellel vetekedő méretű óriás.

Az, hogy szellemében sem törpe, csak később a beszélgetésünk során derült ki. Meg abból, hogy mondhatni pillanatok alatt átlátta a Forma-1 Cirkusz meglehetősen szövevényes berkeit, jó szemmel válogatta ki munkatársait, és főleg versenyzőit. Most eltekintek valamennyi általa felfedezett és patronált tehetség felsorolásától, csupán Michael Schumachert említem meg, aki az ő keze alatt lett pillanatok alatt világbajnok. Igaz, hogy Schumi egyik első győzelme is azonnal botrányba fulladt: mert az autójának az alaplemeze egy teljes milliméterrel véko-

és érzem, hogy ez az egész, ahogyan előadták, ahogyan a rendőrök szokták mondani: „nem életszerű”. Ha pedig valami nem életszerű, akkor a jobb nyomozók, mondjuk Hercule Poirot, vagy Colombo hadnagy azonnal tovább lépnek, tovább nyomoznak, vagy legalább is tovább – gondolkodnak! Miután mintegy ötven éve írok és beszélek a Forma-1-ről, megéltem, és láttam már néhány méretes csalást ebben a játékban.

Például amikor a már említett jó öreg Tyrrel valamiféle golyócskákat tett az üzemanyagba, amelyek aztán léggé váltak, azaz senki nem tudja mi lett velük, de az autók igen gyorsak lettek tőlük, de emlékszem az Elf pompás üzemanyagára is, amelynek gőzétől leestek a madarak, a VIP vendégek meg, akik a box-utca fölött ültek, kisebb mérgezési tüneteket mutattak a verseny végeztével.

Arra viszont én nem vennék mérget, hogy Schumi nem készakarva állt keresztbe Monacóban a célegyenes bejáratánál, azt pedig ő sem tagadta, hogy Jerezben készakarva ment neki Villeneuve-nek, mert olyan pipa volt, hogy majdnem szétvetette a düh. Akár csak Ayrton Sennát, aki Prostot torpedózta meg, s alig tudott kimosakodni a jó öreg francia elnöknel, Jean-Marie Balestrénél. Mindezek érthető, emberi indulatokból eredő, vagy „kegyes” csalások voltak, amolyan

▶▶ **„Nem hiszem, hogy egy olyan kaliberű ember, mint Flavio Briatore, ha csak nem evett meszet, ilyenre, pláne mások füle hallatára, utasítást adjon!”**

nyabb volt az előírásnál. Ezt az egy millimétert azonban abban a sportágban, amelyben lézerrel mérnek, meglehetősen nehéz lett volna kidumálni, ma már nem is emlékszem, hogy mi lett a buli vége a kizáráson kívül. De nem is érdemes. Csak fogódzó azoknak, akik netán Briatore mostani bukásának okait abból az első svindliből kívánnák levezetni. Én nem tartozom közéjük. Sőt! Nekem ez a jól megkevert, pillanatok alatt lezavart „bűnügy” sehogyan sem tetszik. Természetesen én sem tudom az igazságot, hogy pontosan mi történt, de azt tudom

„taktikai fault”-ok, amelyek a futballban mindennaposak, sőt minden percesek, a bíró fúj, de csak azért, hogy jelezze: látta!, de addigra a játék már megy is tovább. Ez a mostani vád azonban más. Szándékosan a falnak küldeni valakit Forma-1-es versenyen, az már-már gyilkossági kísérlet! Éppen ezért nem hiszem, hogy egy olyan kaliberű ember, mint Flavio Briatore, ha csak nem evett meszet, ilyenre, pláne mások füle hallatára, utasítást adjon! Mint ahogy ilyen „utasításnak” nyoma sincs abban a rádióbeszélgetésben sem, amelyet Piquet balesete környékén rögzít-



tettek. Ezt mindenki megismerheti, a fiút arra bízta meg a mérnöke, hogy előzze meg az előtte haladó nemtudomkit. De ezt a felvételt az FIA nem fogadta el perdöntőnek.

Hanem akkor mit? Hát az eleve felmentett Nelson Piquet elmondását.

Brávó!

Azt nem kérdezte meg senki, hogy honnan tudhatták előre, hogy Alonsónak majd segíthet ez a szándékos baleset?! És ugyan mi volt az a rejtett jel, amelyre Nelsonnak ütköznie kellett? Ki adta le, és mikor? És ifjabb Nelson Piquet, ez a „Tiszta férfiúság” szobra, ez a jellemvilágbajnok, aki nyilván eskü alatt vallott csapata vezetőire, vajon miért vállalta ezt a szörnyű tettet?!

Egy ilyen jellemes ifjúnak nem az lett volna a kötelessége, hogy amint ennek a tervnek a hírt hallja, azonnal (!!!) jelenti a feletteseinek, az FIA-nak?! Hanem ütközik, és veszélyeztetni mind a saját, mind versenyző társainak a testi épségét?...

Briatore kiszállt a buliból, mielőtt az igazán megkezdődött volna, és mondása szerint polgári peres eljárásban, komoly bíróságon keresi az igazát. Remélem megteszi. És meg is találja. Ha nem, akkor majd elhiszem, hogy ő a bűnös. Egyelőre viszont úgy látom, hogy valaki, vagy valakik sorra vadásszák le azokat a vezetőket, akik Bernie utódlására esélyesek. Szegény Forma-1!

Monza
Autodromo Nazionale

A pálya hossza: 5,793 km
 Versenytáv: 53 kör – 306,720 km
 Időjárás: Száraz
 Levegő hőmérséklete: 26-28 fok
 Aszfalt hőmérséklete: 38-41 fok
 Leggyorsabb kör:
 Adrian Sutil 1:24,739



MINDENFÉLE

Rubens Barrichello Valencia után idei második győzelmét aratta Monzában, így a brazil pályafutása során 11 diadalt mondhat a magáénak. Lewis Hamilton is javította mutatóit az időmérő-sikerrel, idei második pole pozíciójával a brit 15-re növel a karrierje során elért rajt-elsőségek számát.

Monza után négyesélyessé vált a világbajnoki küzdelem: a tabella élén 80 ponttal állomásozó Buttonra és társát 14 pontnyi hátránnyal üldöző Barrichellóra már csak a két Red Bull, Sebastian Vettel és Mark Webber jelenthet veszélyt. Mivel a német-ausztrál páros a motorkeret határait feszegeti, a hátralevő négy futamon akár motorcseréért járó tíz rajtpozíciós büntetéssel is szembenézhetnek. Lewis Hamilton és Kimi Räikkönen az olasz futamon már a matematikai esélyeit elveszítette.

A korábbiánál magasabb szegélyköveket telepített az FIA a monzai pálya első két sikanjához, a Rettifilóhoz és a Roggiához, hogy elriassa a versenyzőket az utóbbi években számos vitát előidéző kanyarátvágásoktól. Charlie Whiting versenyigazgató azt is tudatta a verseny előtt, hogy három átvágásért boxon áthajtós büntetés jár, végül azonban senkit nem büntettek meg.



Csütörtökön nagyszabású sajtótájékoztatót tartottak a Ferrari motorhome-jában, ahol bejelentették, hogy a spanyol Santander pénzintézet a következő idénytől fogva öt éven át a Scuderia szponzora lesz. A közvélemény arra számított, hogy a bankkal együtt a vörösökhöz érkezik Fernando Alonso is, Luca di Montezemolo elnök azonban leszögezte: bár jövőre várhatóan még nem igazol át a kétszeres világbajnok, „előbb vagy utóbb erre is sor kerül”. A Santander egyébként tudatta: támogatói szerződését a McLarennel is meghosszabbítja.



Zajlottak az események bőséggel az utolsó futam óta a száguldó cirkuszban: alig tért magához az autósport világa a Force India belgiumi parádéja után, Spa hőse, Giancarlo Fisichella máris a Ferrarinál találta magát, ahol Luca Badoert váltotta fel. Akinek az olasz veterán átigazolása nem volt elég, az csemegézhetett az idei év legnagyobb botrányának ígérkező Briatore-Piquet háború első szösszenetein is. Monzában ettől függetlenül a szokásos láz fogadta a mezőnyt és a nyitányon bebizonyosodott, hogy a Force India az ultragyors olasz pályán is remek formában van. Adrian Sutil délelőtt csak a 3. helyen zárt a két McLaren mögött, délután viszont félelmetes csúcsebességeket autózva az élre ugrott, maga mögé utasítva a KERS-t rehabilitáló két Renault-t. A német a szombati szabadedzésen is lendületben maradt, Fisichella azonban megpecsételte első ferraris hétvégéjét: a Parabolicánál nagy sebességgel a falnak csapódott, összetörte az F60-as bal első futóművét. Az időmérő Sutil és Hamilton párharcát hozta, az elképesztő tempót diktáló brit az utolsó pillanatokban megfutott 1:24,066-os idejével megtörte az indiai csapat uralmát. Mint utólag kiderült, a McLaren könnyebb volt a Force Indiánál, amely KERS-es ko-

csik gyűrűjébe került, ugyanis a 3. rajthelyet Räikkönen szerezte meg, aki Heikki Kovalainennel osztozkodott a második rajtsoron. A 2-es rajtszámú Ezüstnyíl a legjobb hárommal ellentétben egy kiállásra tankolták fel, akárcsak a következő rajtsort kisajátító Brawn-duót, ahol Barrichello egy körre elegendő üzemanyag-többlettel verte Buttont. A kvalifikáció pozitív meglepetését a közel két év kihagyás után a Force Indiával visszatérő Vitantonio Liuzzi, a negatívát meg a Red Bull kettőse okozta. Az olasz a 7. időt repesztette, míg az egész hétvégén motorkímélő üzemmódban autózó Sebastian Vettel és Mark Webber Alonso mögött csak az utolsó két helyet tudta megcsípni a Q3-ban.

A verseny rávilágított, hogy a Brawn mesteri stratégiát dolgozott ki a KERS-es kocsik ellen és mivel mindkét gumitípuson egyaránt gyorsak voltak, Monaco óta először arattak dupla diadalt. Hamilton ugyan a rajtnál megőrizte az elsőséget, Räikkönen pedig a várakozásoknak megfelelően legyűrte Sutilt, de miután a 19. körben az éltíri tagjai közül utolsóként a Ferrari menője is letudta első boxkiállítását, Barrichello és Button került a mezőny élére. A brazil egészen a 29. fordulóig pályán maradt, s mivel Button már egy körrel korábban

ÚJABB DUPLA

Barrichelloék megtalálták a KERS ellenszerét

Barrichello és Button mesteri stratégiával kettős győzelemhez juttatta a Brawn-Mercedest az Olasz GP-n. A tifosi Räikkönen 3. helyét ünnepelhette Monzában, ám ehhez Hamilton baklövése is kellett.

Mészáros Sándor, Vajta Balázs

Hochzwei, ATP, Hraeling, FOP



Fent a startnál elhúzó, ám végül a Brawn GP autóival alulmaradó élcsapat (Hamilton, Räikkönen, Sutil, Kovalainen), balra a gumifalal közelebbi ismeretséget kötő autók. Talán a Ferrari debütáns Fisichella kicsúszása volt a legfájdalmasabb



Jóteknokodott hazai versenyén a Toyota pilótája, Jarno Trulli, aki a csapatoktól begyűjtött relikviák, valamint egyik sisakja elárverezésével 450 ezer eurót gyűjtött össze földregés sűjtotta szűkebb hazája, az Abruzzo-régió lakóinak megsegítésére.

Giancarlo Fisichella számára vegyes érzelmekkel zárult álma megvalósulásának első lépése, hazai versenye a Ferrari színeiben. Az olasz – akinek pénteken versenymérnöke, Rob Smedley rádión tanította meg a KERS használatát – a gyengécske eredmény ellenére optimista maradt: „Ha picit jobb helyről rajtolhatok, talán befértem volna a legjobb nyolc közé. Holnap reggeltől fogva teljes mértékben a szingapúri verseny előkészületeire összpontosítok, nagyon kedvelem azt a pályát” – mondta a római, aki saját bevallása szerint nem bánta meg, hogy faképnél hagyta a javuló formában lévő Force Indiát.

Közel két évnyi távollét után tért vissza a versenyzői mezőnybe Vitantonio Liuzzi, aki hazai versenyére Fisichellától örökölte meg a Force Indiát és minden előzetes várakozást túlteljesített. „Az idény végéig küzdünk, mert sok pontot akarunk szerezni. Biztos vagyok benne, hogy sikerülni fog” – fogadkozott a talján, aki pályafutása előző 39 nagydíját 2005 és 2007 között a Red Bullnál és a Toro Rossónál futotta.

40 évvel ezelőtt éppen Monzában nyerte első világbajnoki címét a legendás háromszoros világső, Sir Jackie Stewart, akit ennek apropóján egy kisebb rendezvény keretein belül köszöntöttek barátai, tisztelői. Az eseményt a Williams motorhome-jában tartották, mivel Stewart szoros kötődik az istállót támogató RBS-hez. Stewart pezsgővel kínálta vendégeit: „Ne feledjétek, hogy az igazgatótanács tagja vagyok a Moët & Chandonnál!” – tréfálkozott a skót.



A finn ferraris szerződésbontása már nyílt titok, de ez mintha csak jobban inspirálná Kimit

megejtette szervizét, a dél-amerikai tovább szilárdította előnyét és kényelmes autózással aratta le idei második diadalát. Buttont a hajrában szorongatni próbálta Hamilton, akinek ez lett a vesztesége: a világbajnok nagy igyekezetében az utolsó körben, a Lesmo-kanyaroknál a falnak csapta autóját és kiesett, ezzel tálcán nyújtotta át a 3. helyet Räikkönennek. A finn sofőrnek de ja vu-je lehetett, hiszen Spa után ismét egy Force India elől menekült: Sutil hiába volt gyorsabb, az északi sofőr a KERS segítségével maga mögött tartotta. A németnek a 38. körben együtt letudott második boxkiálláskor lett volna a legjobb esélye az előzésre, de pechére túlszaladt a szerelőcsapat. Alonso végzett az 5. helyen, akit Kovalainen a hajrában csak megközelíteni

tudott. Nick Heidfeld a BMW katasztrófális kvalifikációja után – a Q2-ben mindkét autót leállt motorhiba miatt – a 16. helyről rajtolva a 7. helyre kapaszkodott fel, míg az utolsó egyet a Red Bull-mundér becsületét megvédvé Vettel markolta fel. Csapatársa, Webber már az első körben elbúcsúzott, amikor a Roggia-sikánnál összeakaszkodott a később olajszivárgás miatt kieső BMW-s Robert Kubicával. Fisichella kiszorult a pontszerzők közül, a Toyoták és a Williams-ek csak küszködtek, az egy éve ugyanitt futamot nyerő Toro Rosso pedig csak árnyéka volt önmagának. A legnagyobb csalódást talán Liuzzi okozta, aki a verseny elején látványos előzéseket mutatott be, de a 22. körben váltóhiba miatt feladni kényszerült a futamot.

Az Olasz Nagydíj végeredménye

1. R. Barrichello	S-M	Brawn BGP001-Mercedes	53 kör, 1:16:21.705
2. J. Button	M-S	Brawn BGP001-Mercedes	+ 2.855
3. K. Räikkönen	S-S-M	Ferrari F60	+ 30.654
4. A. Sutil	S-M-S	Force India VJM02-Mercedes	+ 31.131
5. F. Alonso	S-M	Renault R29	+ 59.182
6. H. Kovalainen	M-S	McLaren MP4-24-Mercedes	+ 1:00.693
7. N. Heidfeld	S-M	BMW Sauber F1.09	+ 1:22.412
8. S. Vettel	M-S	Red Bull RB5-Renault	+ 1:25.407
9. G. Fisichella	S-M	Ferrari F60	+ 1:26.856
10. K. Nakajima	S-M	Williams FW31-Toyota	+ 2:42.163
11. T. Glock	S-M	Toyota TF109	+ 2:43.925
12. L. Hamilton	S-M-M	McLaren MP4-24-Mercedes	+ 1 kör
13. S. Buemi	M-S	Toro Rosso STR4-Ferrari	+ 1 kör
14. J. Trulli	M-S	Toyota TF109	+ 1 kör
15. R. Grosjean	M-S	Renault R29	+ 1 kör
16. N. Rosberg	M-S-S-S	Williams FW31-Toyota	+ 2 kör

Nem értek célba:
V. Liuzzi S Force India VJM02-Mercedes 22. kör
J. Alguersuari M Toro Rosso STR4-Ferrari 19. kör
R. Kubica S-M BMW Sauber F1.09 15. kör
M. Webber M Red Bull RB5-Renault 1. kör

Gumisztratégia: M=középkemény, S=lágy

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:

- Rubens Barrichello** „Monza mindig csodálatos helyszín volt számomra, remek érzés újra győzni itt. A hétvégére készülve nagyszerű döntéseket hoztunk. A KERS-es autók miatt az időmérőn gondoltunk a stratégiára is, egy kiállásos taktikánk pedig kitűnően működött. Nagyszerű és egészséges csata dűl majd Jensen és közöttöm a következő néhány futamon a bajnoki címért.”
- Jenson Button** „Rubens egész hétvégén jobb munkát végzett, így megérdemelten nyert. A verseny vége felé Lewis keményen jött mögöttem, de bízam benne, hogy előtte tudok maradni, mert ezen a pályán még KERS-el is nehéz előzni. Sikerült megmutatnunk, hogy a Brawn-Mercedes nagyon jó autót. Izgalmasnak ígérkezik a szezon vége, hatalmas kihívás vár Rubensre is, rám is.”
- Kimi Räikkönen** „Boldog vagyok, hogy ismét dobogóra állhattam, de ezúttal szükségem volt egy nagy adag szerencsére is. Csodálatos rajt volt és majdnem megelőztem Hamiltont is, bár ha ez összejött volna, akkor is ez lenne az eredmény. Sajnálom, hogy most nem tudtam a győzelemért küzdeni, de egyszerűen nem voltunk elég gyorsak. Az eredmény a bajnokság szempontjából így is jó.”

MONZA

A Királyi Vadaspark a Ferrari és a tifoso hazai pályája. A Scuderia rajongói ráadásul idén egy olasz pilótának szurkolhattak a legolaszabb alakulatnál, igaz a várt eredmények elmaradtak, Fisico sem tudta igazán megülni az Ágaskodó Lovacsát.



5
ÉVES A
TEMPÓ
ÉVKÖNYV

tempó

A MAGYAR AUTÓSPOORT ÉVKÖNYVE 2009

A magyar autósport történéseit megörökítő, több mint 300 oldalas évkönyv 2009 novemberében kerül a könyvesboltokba. Rallye, rallycross, tereprali, autocross, gyorsasági bajnokság, gokart, nemzetközi sikerek, mind, mind egy kiadványban, a Tempó évkönyvben.



Az ár változatlanul 5 990 Ft
Megrendelhető: rendeles@temporallye.hu

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

Ha nem szeretne sokat keresgélni, de jó áron, gyorsan és azonnal rendelkezésre álló raktárkészletből kíván választani – nálunk a legjobb helyen jár. Győződjön meg személyesen folyamatos akcióinkról és további pénztárcakímélő ajánlatainkról!

MAXIMUM KEDVEZMÉNY + MINIMUM ÁR!

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



www.avplanet.hu

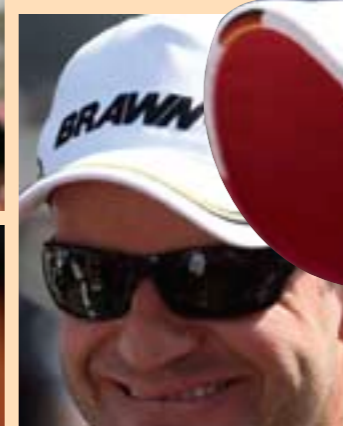
Egy kattintásnyira az álmoktól



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

SZEMCSCI

Lehet homlokra tolni, sapkára biggyeszteni és persze az orron viselni, egy a lényeg: legyünk trendik. Az arany szabályt az F1-ben is betartják, sőt a legtöbbször még reklámszerződést is kötnek a legnagyobb napszemüveg-gyártókkal. Button, Barrichello, Kovalainen, Alonso, Rosberg, Sutil és Grosjean például a Ray-Ban nagykövetei, míg Hamilton, Kubica, Glock, Vettel és Webber az Oakley rajongói. A különcök közül Raikkonen TAGHeuert, Liuzzi Carrerát, Fisichella Guccit, Trulli Nike-t, Heidfeld pedig Pradát visel.



Szingapúr Marina Bay Circuit

A pálya hossza:	5,67 km
Versenytáv:	61 kör – 309,087 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	29-30 fok
Aszfalt hőmérséklete:	29-33 fok
Leggyorsabb kör:	
Fernando Alonso	1:48,240



ÉJSZAKAI VADÁSZOK



Szingapúr GP: A McLaren sötétben ellenállhatatlan volt

Lewis Hamilton nyerte a villanyfényes Szingapúri Nagydíjat, amelyen elégedetten zárt a vb-éllovas Jenson Button is: a Brawn-Mercedes britje egy ponttal növelte előnyét a tabellán.

Mészáros Sándor, Nicholas Frankl

Hochŕwei, ATP, Hraeling, FOP



Szingapúr-lázban égett a viadal hetében a nagyvilág, de nem az idei, hanem az előző évi futam miatt, ugyanis néhány nappal korábban az FIA kétéves felfüggesztett eltiltással sújtotta a 2008-as futamot Nelson Piquet révén szándékos balesettel manipuláló Renault-t. A nyitónap legfaramucibb jelenete is a francia csapathoz volt köthető: Romain Grosjean a nyitóedzésen éppen ott törte össze autóját, ahol egy éve elődje. A tréningen egyébként Rubens Barrichello és Jenson Button, a Brawn-duó vitte a prímet, s a közönség nem maradt bukás nélkül a második gyakorlásom sem. Ekkor Mark Webber csapta falnak Red Bullját az utolsó kanyarban, miközben márkatársa, a vb-esélyeinek életben tartására törő Sebastian Vettel Fernando Alonso Renault-ját és Heikki Kovalainen McLarenjét maga mögé utasítva az eredménylista élén zárt. A szombati nap Lewis Hamiltonról szólt: a brit pénteki küszködése után a mérnökök egy KERS-szel kapcsolatos elektronikai problémát diagnosztizáltak a McLarenen, így karosszériacsere-t hajtottak végre. A remélt javulás bekövetkezett, a világbajnok a harmadik szabadedzés után a kvalifikáción sem találta legyőzőre, igaz, a Q3-ban a végkifejlet ezúttal elmaradt. Hamilton Vettelrel vívott a pole-ért, amikor fél perccel a leintés előtt Barrichel-

lo - akire egy váltócsere miatt egyébként is öt rajtpozíciós büntetés várt - az 5-ös kanyarban lecsúszott az ívről és lezúrt a Brawn. Az edzést félbeszakították, Vettel búcsút inthetett biztatónak tűnő utolsó körének, így 1:47,891-es idejével a világbajnoké lett a rajt-elsőség. A 3. helyre némi meglepetésre Nico Rosberg iratkozott fel a Williams-Toyotával, maga mögé utasítva Webbert. Barrichello végül az 5. pozícióban zárt, ami a váltó-büntetés miatt a 10. rajthelyre jogosította fel, listavezető márkatársa, Button viszont még csúfosabban végezte: a brit a Q1-ben még jól muzsikált, de alulkormányzottság miatt változtattak a beállításokon, így a Q2-ből már nem jutott tovább és csak a 12. rajtkockát szerezte meg. A Brawn mellett a Ferrari is totális csalódást okozott híveinek: Kimi Räikkönen csak a 12., míg az F60-ast megszokni képtelen Giancarlo Fisichella a lehangoló 18. helyen zárta a kvalifikációt. Hamilton nehezebb autóval verte ellenfeleit az időmérőn, s mivel a rajtnál számíthatott a KERS-re is, stratégiai előnyét viszonylag könnyedén váltotta győzelemre. A brit végig vezetett, míg üldözői lemorzsolódtak: előbb a jól rajtoló Rosberg loholt a nyakán, de a 18. körben letudott első szervize során túl gyorsan hajtott a boxutcában, így áthajtásos büntetéssel sújtották, s ugyanígy járt



MINDENFÉLE

Lewis Hamilton szezonbeli harmadik, pályafutása 16. pole pozícióját szerezte a Szingapúri Nagydíj időmérő edzésén. A címvédésre már esélytelen McLaren-ász javította mutatóit a futamon is, ahol idénybeli második, pályafutása 11. győzelmét aratta.

Flavio Briatore csapatfőnök és Pat Symonds főmérnök menesztése után új vezérkarral érkezett Szingapúrba a Renault. A vezetői székbe az évad végéig a technikai igazgatót, Bob Bellt ültette az anyacég, míg ügyvezetőként Jean-Francois Caubet is részt vesz az istálló gardírozásában.

Betartja a BMW, amit az anyacég év végi távozásának bejelentésekor ígértek és nem álltak le a fejlesztésekkel. A bajor csapat az idény eddigi legnagyobb újdonság-csomagjával érkezett Délkelet-Ázsiába: az F1.09-esen megújult az első és a hátsó szárny, a dupla diffúzor, mélyebb bevágást kaptak az oldaldobozok, míg műszaki fronton a teljesen új, az előzőnél sokkal kompaktabb váltó jelentett érdekességet. Robert Kubica révén mindössze egy pont lett a csapat jutalma, s a műszaki guru, Willi Rampf hangsúlyozta: a fejlesztésekkel a kocsit egyelőre nem úgy muzsikál, ahogyan kellene.

Figyelmeztette és 20 ezer dolláros pénzbírsággal sújtotta a versenybírósg Adrian Sutilt a 20. körben történt incidens miatt. Az incidens - amelynek szenvedő alanya volt a BMW-s Nick Heidfeld is - a Force India kiváltsága szerint versenybaleset volt, honfitársa viszont másként látta: „Sutil komplett örült, szerintem ezt mindenki láthatta a tévében is. Megpördült, vissza akart hajtani a pályára és etalálta a kocsimat. Ezzel nem lehet mit kezdeni, nem volt esélyem a baleset elkerülésére” - kesergett a BMW-s.

Romain Grosjean indulása még csütörtökön is kérdéses volt, ugyanis a Renault újonca súlyos ételmérgezéssel érkezett Szingapúrba. A svájci-francia végül vállalta a szereplést, de nem sok örömet lelta a kivilágított utcákon: pénteken bukott, szombaton már a Q1-ben kiesett, vasárnap pedig fékproblémák miatt mindössze 3 körön át volt versenyben. „Kiábrándító hétfőgén vagyok túl. Már azt hittük, hogy megoldódtak a fékkel kapcsolatos gondjaink, de sajnos ezek újra jelentkeztek” - mondta a torzonborz sofőr.

SZINGAPÚR

Az egyenlítői városállam második versenyéről már nem a villanyfény, hanem inkább az első év botránya miatt írt a világsajtó. A szervezőket ez azonban nem zavarta, a hangulatot egy többek között Beyoncéval feldobott szuperkoncerttel is emelték.



a 39. körben megejtett második tankolásakor Vettel is. A Williams reménységével ellentétben a Red Bull ászának pár villámgyors körrel sikerült minimalizálnia a veszteséget és végül a 4. helyen tették le. A büntetett versenyzők kálváriájából a totyotás Timo Glock és Alonso profitált: a német a verseny elején megelőzte a spanyolt, később is egymás nyomában haladtak és végül a 2-3. helyen futottak be. A Toyota legutóbb az áprilisi, bahreini futamon szerzett dobogós helyezést, s a Renault-ra is ráfért a siker: ennyire előkelő helyen még egyszer sem végzett idén a megtépzott hírnevű különítmény. Kvalifikációs mélyrepülését korigálva a két Brawn az 5-6. helyen zárt, Button a boxkiállítások második körében gyúrta le Barrichellót, ezzel egy ponttal növelte előnyét az összetettben. A brit négy gyors körrel tovább maradt a pályán, mint az utolsó szervizét a 46. körben megejtő, ráadásul közben üresbe kapcsolva autóját lefulladásztó brazil veterán. Őket a pontszerzők között a másik McLarennel Heikki Kovalainen, valamint a BMW-s Robert Kubica követte. A Ferrarik eltűntek az éjszakában: a tapadás hiányával küszködő Räikkönen Kazuki



Nakajima Williams-Toyotája mögött a 10. helyen végzett, míg Fisichellát a befutottak mezőnyét záró olasz trió kellős közepén, Jarno Trulli Toyotája és Vitto Liuzzi Force Indiája közé beékelődve a 12. pozícióban intették le. A viadal elsősorban a fékeket terhelte meg: Grosjean, a kiesésével vb-esélyeitől is elbúcsúzó Webber, valamint a 47. körben egyszerre kiálló két Toro Rosso is a fékhiba miatt adta fel a futamot. Egyszer a biztonsági autó is járt a pályán, amikor a 20. körben Adrian Sutil eltrafálta Nick Heidfeldet: a Force India ásza Jaime Alguersuarit próbálta előzni a 10-es kanyarnál, de megpördült és mutatvány végén eltalálta a BMW-t. Heidfeld azonnal, honfitársa 4 körrel később adta fel a futamot.

A Szingapúri Nagydíj végeredménye:

1. L. Hamilton	S-S-SS	McLaren MP4-24-Mercedes	61 kör, 1:56:06.337
2. T. Glock	S-S-SS	Toyota TF109	+ 9,634
3. F. Alonso	S-S-SS	Renault R29	+ 16,624
4. S. Vettel	S-S-SS-SS	Red Bull RB5-Renault	+ 20,261
5. J. Button	S-S-SS	Brawn BGP001-Mercedes	+ 30,015
6. R. Barrichello	S-S-SS	Brawn BGP001-Mercedes	+ 31,858
7. H. Kovalainen	S-S-SS	McLaren MP4-24-Mercedes	+ 36,157
8. R. Kubica	S-S-SS	BMW Sauber F1.09	+ 55,054
9. K. Nakajima	S-S-SS	Williams FW31-Toyota	+ 56,054
10. K. Räikkönen	S-S-SS	Ferrari F60	+ 58,892
11. N. Rosberg	S-S-S-SS	Williams FW31-Toyota	+ 59,777
12. J. Trulli	S-S-SS	Toyota TF109	+ 1:13,009
13. G. Fisichella	S-S-SS	Ferrari F60	+ 1:19,890
14. V. Liuzzi	SS-S-SS	Force India VJM02-Mercedes	+ 1:33,502

Nem érték célba:

J. Alguersuari	S-S-SS	Toro Rosso STR4-Ferrari	47. kör
S. Buemi	S-SS-S-SS	Toro Rosso STR4-Ferrari	47. kör
M. Webber	S-S-SS	Red Bull RB5-Renault	45. kör
A. Sutil	S-S	Force India VJM02-Mercedes	24. kör
N. Heidfeld	S	BMW Sauber F1.09	20. kör
R. Grosjean	S	Renault R29	3. kör

Gumistratégia: S=lágy, SS=szuperlágy

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1. Lewis Hamilton „Jóváttem a monzai hibámat. A verseny fizikálisan megterhelő volt de számomra viszonylag simán ment minden. Jól rajtoltam és tudtam, hogy tovább maradhatok a pályán, mint a mögöttem hajtó srárok. Tartottam az előnyömet és kontrolláltam a futamot. A KERS-szel volt egy kisebb gond, de kikapsolatam, visszakapcsoltam és ezután tökéletesen működött.”



2. Timo Glock „Fontos volt, hogy megelőzzem Fernandót. A rajtnál nem tudtam elmenni mellette, de amikor láttam, hogy Webberrel csatázik, beférköttem és megelőztem. Ez kulcsmozzanat volt, mert a stratégiánk csak így működött jól. Briliáns ez az eredmény a Toyota számára a Japán Nagydíj előtt, a mérnököknek, a szerelőknél és a csapat össze tagjának nagyon sokat jelent.”



3. Fernando Alonso „Jól rajtoltam, végig kitűnő volt a tempóm, a harmadik helyezésem pedig a jó stratégiának és a szolid futamnak köszönhető. Csodálatos eredmény ez a csapat, amely lehetővé teszi azt, hogy hozzáállásunk pozitív legyen és magunk mögött hagyjuk az utóbbi néhány hetet. Eredményemet Flaviónak ajánlom, aki már nincs velünk, de része van a mai napon elért sikerünkben.”

22 Nico Rosberg már csütörtökön biztos lehetett abban, hogy győzelmi trófeával távozzon Szingárból, a Williams-Toyota versenyzője a Sky.de német tévéadó munkatársaitól kapta meg a tavalyi nagydíj másolatát. A tévések azért ajándékozták meg a pilótát, mert a Renault bundaügye kapcsán úgy érzik, hogy a viadalt Fernando Alonso mögött a 2. helyen záró német tehetséget illetné meg a dicsőség. „Szerintünk ez neked jár” - mondta a delegáció vezetője a Williams motorhome-jában tartott rögtönzött „ceremónián”.

Kimi Räikkönen kifakadt a Ferrarira, miután zsinórban négy dobogós helyezés után Szingapúrban még pontot sem tudott szerezni: „Képtelen voltam jobb eredményt elérni. A kocsi össze-vissza csúszkált, mert nem volt tapadás. A többi autó versenyről versenyre fejlődik, így mi magasabb árat fizetünk azért, hogy már leállítottuk az F60 fejlesztéseit” - fortyogott az északi klasszis.

Nem kizárt, hogy Sebastian Vettel a boxutcai traffipax hibás működésének áldozata lett: a Red Bull kivizsgálta az esetet, de a telemetria adatai alapján nem találták bizonyítottnak az állítólagos gyorshajtatást. A futam után a versenyző sem értette, hogyan hajthatott túl gyorsan: „Nagy kérdőjel számomra, hogyan kaphattam ilyen büntetést, hiszen nem volt szükséges keményen hajtani. Tudtuk, hogy Lewist nem előzhetjük meg az első kiállásnál, mert tovább marad a pályán, így meglepődtem, amikor a csapat szólt a rádióan a büntetésről” - fogalmazott a vb-esélyeit éppencsak életben tartó német.

Ha érvénybe lépett volna a Bernie Ecclestone által az idény kezdete előtt javasolt medálrendszer, Jenson Button már Szingapúrban koccinthatott volna világbajnoki címére. A britet nem zavarja, hogy a régi szisztéma szerint kell harcolnia a bajnoki titulusért: „Ez az igazi világbajnokság, ezt szeretném megnyerni” - fogalmazott a listavezető.

Jarno Trulli, a Toyota versenyzője folytatta a jótékonykodást a földregföld-sújtotta olaszországi Abruzzo-régió javára. A korábbi, 450 ezer euró összegét az olasz sofőr Szingapúrban újabb 200 ezer euróval toldotta meg: elárverezett a saját, illetve David Coulthard és Mark Webber egy-egy sisakját, valamint szponzora, az Audemars Piguet egyik nagyértékű karóráját.

Kobayashi, a GP2 Asia uralkodó bajnoka élvezte, hogy a pénteki két szabadedzésen egy versenyhétvége keretein belül is bemutatkozhatott a Toyotánál: „Útban voltam a pályára, amikor 8:30 magasságában értesültem róla, hogy nekem kell vezetnem. Az eső miatt nem nyomtam száz százalékig a gázt, de így is elég jó köridők születtek, főként ha figyelembe vesszük azt is, hogy nem nagyon ismerem a pályát, ráadásul hat éve vezettem itt legutóbb. Úgy éreztem, hogy az autó nagyon sokat javult, mióta legutóbb vezettem februárban” – mondta a gárdánál teszt – és tartalékpilótaként alkalmazott japán.

Panaszt tett a futam után Nico Rosberg ellen a Brawn-Mercedes, mert a csapat szerint Jaime Alguersuari balesetkor letudott szervize előtt a Williams-Toyota versenyzője a kormánykijelzőn is közölt megengedett sebességnél gyorsabban ment a boxba, ezzel több másodpercet nyert, előnyt szerezve a Button-Barrichello duóval szemben. „A bizonyítékok rámutattak, hogy a „kevés üzemanyag” jelzés a kijelzőn felülírta az időlimite vonatkozó információt, így a versenyző nem tudta pontosan betartani az előírt limitet. A telemetriai adatok azt mutatták, hogy a versenyző biztonsági szempontból a sárga zászlóknak és a biztonsági autót jelző tábláknak megfelelően, helyesen járt el, így nincs szükség további lépésekre” - döntöttek a stewardok. A Brawn nem véletlenül tett panaszt: ha Rosberget megbüntették volna, már Suzukában pezsögözhetek volna a konstruktóri vb-címre.

Miután a McLaren 2 pontnyira megközelítette a konstruktóri tabella 3. helyén 67 ponttal állomásozó Ferrarit, Kimi Räikkönen újfenntartotta, minimális esélyt lát a bronzéremes pozíció megőrzésére. „Mivel mi már rég leállítottuk az idei fejlesztéseket, az utolsó két futamon rendkívül nehéz lesz megtartani a csapat pozícióját. Annyit megígérhetek, hogy rajtam nem fog múlni” - fogalmazott a 2007-es világbajnok.

Mark Webber kálváriája a versenyen is folytatódott: míg Sebastian Vettel sima győzelmet aratott, addig sasszécserén átesett és viadal napjának reggelén újabb gépárvétel áteső RB4-esével összesen ötször járt a boxban. A boxutcából rajtoló ausztrál az első négy kör alatt három ízben látogatta meg szerelőcsapatát: kétszer a fejtámasszal volt gondja, egyszer pedig defektet kapott. A vb-esélyeitől már korábban elbúcsúzó kenguruföldi sofőr az a vigasztalódhatott, hogy 3 körrel leintés előtt 1:32,569-es idejével megfutotta a viadal legjobb körét.



a Williams-Toyotát hajtó Nico Rosberg a 6. helyre szorította vissza. Az utolsó két pontszerző helyen a két Brawn futott be, Barrichello maga mögött tartotta a hajrában keményen támadó, s közben a BMW-s Robert Kubica támadásait is hártó Buttont. A listavezető előnye két fordulóval az idény vége előtt csökkent: legközelebbi riválisa,

Barrichello 14 pontnyira mérsékelte hátrányát, míg Vettel remek győzelmével életben tartotta ugyan vb-esélyeit, de hátránya még így is 16 pont maradt. Nem dőlt el a konstruktóri titulus sorsa sem, igaz, Interlagosban ez gyaníthatóan már csak formalitás lesz, ugyanis a Brawn-Mercedesnek mindössze fél pontra van szüksége a végső siker biztosításához.



Vettel győzelme némileg váratlan volt, akárcsak Trulli második helye. A Brawn autói alig szereztek pontot, a vb egy kicsit nyitottabbá vált

A Német Nagydíj végeredménye:

1. S. Vettel	H-H-S	Red Bull RB5-Renault	53 kör, 1:28:20.443
2. J. Trulli	H-H-S	Toyota TF109	+ 4,877
3. L. Hamilton	S-H-S	McLaren MP4-24-Mercedes	+ 6,472
4. K. Räikkönen	H-S-S	Ferrari F60	+ 7,940
5. N. Rosberg	H-H-S	Williams FW31-Toyota	+ 8,793
6. N. Heidfeld	S-H-S	BMW Sauber F1.09	+ 9,509
7. R. Barrichello	H-H-S	Brawn BGP001-Mercedes	+ 10,641
8. J. Button	H-H-S	Brawn BGP001-Mercedes	+ 11,474
9. R. Kubica	H-H-S	BMW Sauber F1.09	+ 11,777
10. F. Alonso	H-S	Renault R29	+ 13,065
11. H. Kovalainen	S-H-S	McLaren MP4-24-Mercedes	+ 13,735
12. G. Fisichella	S-S-H	Ferrari F60	+ 14,596
13. A. Sutil	S-H-S	Force India VJM02-Mercedes	+ 14,959
14. V. Liuzzi	H-H-S	Force India VJM02-Mercedes	+ 15,734
15. K. Nakajima	H-S	Williams FW31-Toyota	+ 17,973
16. R. Grosjean	H-S	Renault R29	+ 1 kör
17. M. Webber	S-H-H-H-S-S	Red Bull RB5-Renault	+ 2 kör
Nem értek célba:			
J. Alguersuari	H-H-S	Toro Rosso STR4-Ferrari	43. kör
S. Buemi	S	Toro Rosso STR4-Ferrari	11. kör

A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1 Sebastian Vettel „Nyilvánvaló volt, hogy mit kell tennünk. Győzünk, vagy ennyi, elszállnak a reményeink. Vállaltunk minden kockázatot, maximális erőbedobással támadtunk és mindez kifizetődött. Bár a hátrányom továbbra is nagy, nem adom fel a bajnoki harcot, mert láthattuk már korábban is, hogy bármi megtörténhet. Két évvel ezelőtt is jó példát kaptunk erre, ebből meritek erőt a hajrára.”



2 Jarno Trulli „A kocsi az új csomaggal igazán versenyképes. Tudtam, hogy a rajt lesz a legnehezebb. Majdnem sikerült megtartanom a helyemet, de Lewis megelőzött, ettől fova végig vele harcoltam. Felzárkóztam és minden egyes körben olyan iramot diktáltam, mintha időmérő edzésen lennék. Fantasztikus móka volt, élveztem. Örülök, hogy jól szerepeltünk a csapat hazai versenyén.”



3 Lewis Hamilton „A rajtnál próbáltam megelőzni Jarnót és Sebastiant, de nem tudtam vezető pozícióba kerülni. Jarnóval nagyot harcoltunk a kvalifikációs tempót diktáltunk, de ezt a teljes versenytáv során a kocsim nem nagyon bírta. A második boxkiállásnál időt veszítettem egy kisebb váltóhiba miatt, később pedig bedőglött a KERS, így az újraindításnál nem tudtam hasznot húzni belőle.”

SUZUKA



A gazdasági válság miatt idén Fuji helyett a korábban már elbúcsúztatott, a versenyzők által is nagyon kedvelt Suzuka rendezhette a japán futamot. A lelkes szurkolókat ez azonban nem zavarta, sokan voltak kíváncsiak az F1 hajrájára.

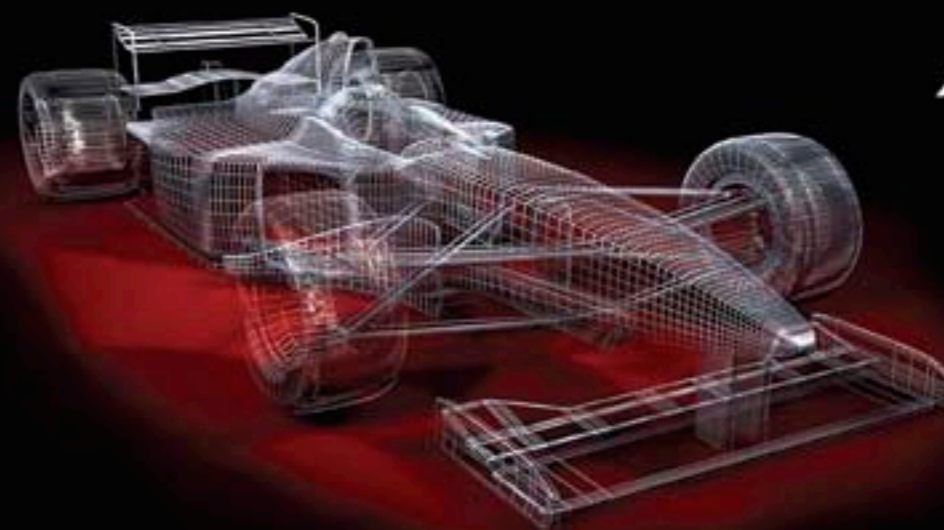




Sebastian Vettel idei negyedik, pályafutása ötödik rajtelsőséget gyűjtötte be a Japán Nagydíj időmérő edzésén. A német a viadalon idei harmadik, pályafutása negyedik futamgyőzelmét ünnepelhette. De ami még ennél is fontosabb, elsőségével versenyben maradt a világbajnoki címért.

PILOTÁK	AUS	MAL	CHN	BHR	ESP	MON	TUR	GBR	GER	HUN	EUR	BEL	ITA	SIN	JPN	BRA	ABU	
J. BUTTON	10	5	6	10	10	10	10	3	4	2	2	-	8	4	1	-	-	85
R. BARRICHELLO	8	2	5	4	8	8	-	6	3	-	10	2	10	3	2	-	-	71
S. VETTEL	-	-	10	8	5	-	6	10	8	-	-	6	1	5	10	-	-	69
M. WEBBER	-	1,5	8	-	6	4	8	8	10	6	-	-	-	-	-	-	-	51,5
K. RAIKKÖNEN	-	-	-	3	-	6	-	1	-	8	6	10	6	-	5	-	-	45
L. HAMILTON	-	1	3	5	-	-	-	-	10	8	-	-	-	10	6	-	-	43
N. ROSBERG	3	0,5	-	-	1	3	4	4	5	5	4	1	-	-	4	-	-	34,5
J. TRULLI	6	2,5	-	6	-	-	5	2	-	1	-	-	-	-	8	-	-	30,5
F. ALONSO	4	-	-	1	4	2	-	-	2	-	3	-	4	6	0	-	-	26
T. GLOCK	5	3	2	2	-	-	1	-	-	3	-	-	-	8	-	-	-	24
F. MASSA	-	-	-	-	3	5	3	5	6	-	-	-	-	-	-	-	-	22
H. KOVALAINEN	-	-	4	-	-	-	-	-	1	4	5	3	3	2	-	-	-	22
N. HEIDFELD	-	4	-	-	2	-	-	-	-	-	-	4	2	-	3	-	-	15
R. KUBICA	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	1	5	-	1	-	-	-	9
G. FISICHELLA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	8
A. SÜTIL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	5
S. BUEMI	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
S. BOURDAIS	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
K. NAKAJIMA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
N. PIQUET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
L. BADOER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
J. ALGUERSUARI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
R. GROSJEAN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V. LIUZZI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

KONSTRUKTÖRÖK	AUS	MAL	CHN	BHR	ESP	MON	TUR	GBR	GER	HUN	EUR	BEL	ITA	SIN	JPN	BRA	ABU	
BRAWN	18	7	11	14	18	18	10	9	7	2	12	2	18	7	3	-	-	156
RED BULL	-	1,5	18	8	11	4	14	18	18	6	-	6	1	5	10	-	-	120,5
FERRARI	-	-	-	3	3	11	3	6	6	8	6	10	6	0	5	-	-	67
MCLAREN	-	1	7	5	-	-	-	1	14	13	3	3	12	6	-	-	-	65
TOYOTA	11	5,5	2	8	-	-	6	2	-	4	-	-	-	8	8	-	-	54,5
WILLIAMS	3	0,5	-	-	1	3	4	4	5	5	4	1	-	-	4	-	-	34,5
RENAULT	4	-	-	1	4	2	-	-	2	-	3	-	4	6	-	-	-	26
BHW	-	4	-	-	2	-	2	-	-	-	1	9	2	1	3	-	-	24
FORCE INDIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	5	-	-	-	-	13
TORO ROSSO	3	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5

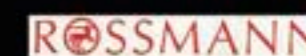


Már Magyarországon is kapható!
Eredeti F1-es illatszerek!



Forgalmazza: Interalfa-Complex Kft.
1101 Budapest, Kőbányai út 30.
06-1-260-33-38
www.interalfa.hu
office@interalfa.hu

Megvásárolható:



(SMART pontokért is)

FORMA 1 MAGYAR NAGYDÍJ 2010. AUGUSZTUS 1.

A FIA JÓVAHAGYÁSÁNAK FÜGGVÉNYÉBEN



A HUNGARORING A 25. FORMA 1-ES VERSENYÉT KÜLÖNLEGES JEGYÁRAKKAL ÜNNEPLI. 2009 OKTÓBER 31-IG CSUPÁN:

GOLD 1 ^{EUR} 199 | GOLD 2 ^{EUR} 180 | GOLD 3 ^{EUR} 170
RED BULL ^{EUR} 149 | BRONZE ^{EUR} 129

JEGYEK ÉS TOVÁBBI INFORMÁCIÓ:
HUNGAROTICKETS.COM



A SZINGAPÚRI BOTRÁNY

Piquet vs Briatore: Ki veszített nagyobbat?

Hogyan tudott egy csaknem egy évig a felszín alatt maradó botrány három hét leforgása alatt az összeomlás szélére sodorni egy Forma-1-es csapatot? Tekintse át az AFM elemzését, és megismerheti a sportág egyik legsötétebb történetét, és azt, hogy mi is történt egy évvel ezelőtt Szingapúrban.

Hittka András, Renault, Hoch2wei



Egyik menedzselte, a 23 éves Nelsinho Piquet vallomása indította el azt a lavinát, amely végül magával rántotta Flavio Briatorét, az F1 egyik legszínesebb és legmeghatározóbb egyéniségét.

Az olasz 2006-ban lett egy személyben a dél-amerikai pilóta menedzsere és csapatfőnöke. A fiatal brazil ez idő tájt még főnyereménynek tűnt, friss GP2-es sikereivel a háta mögött, jól csengő vezetéknevével és latin mosolyával maga volt a reménytelen jövő a Renault-nál: a tehetség, aki egyszer majd átveheti Alonso helyét

a Régie-nél – ahogyan a sajtó gyakran nevezi a francia autógyárat –, ha a spanyol végképp Maranellóba költözik. 2008, Piquet első éves éve aztán nehezen indult a franciáknak, de a szingapúri győzelem újra magasba röpítette a narancssárga színt. Talán nem is sejtette még ekkor az 59 éves playboy, hogy számára ez lesz a vég kezdete.

A tavalyi évadban rendeztek először futamot Szingapúrban, amely egyben a Forma-1 történetének első villanyfényben tartott viadala is volt. A Renault nagy várakozásokkal érkezett a kelet-ázsiai miniállamba: a futamot megelőző



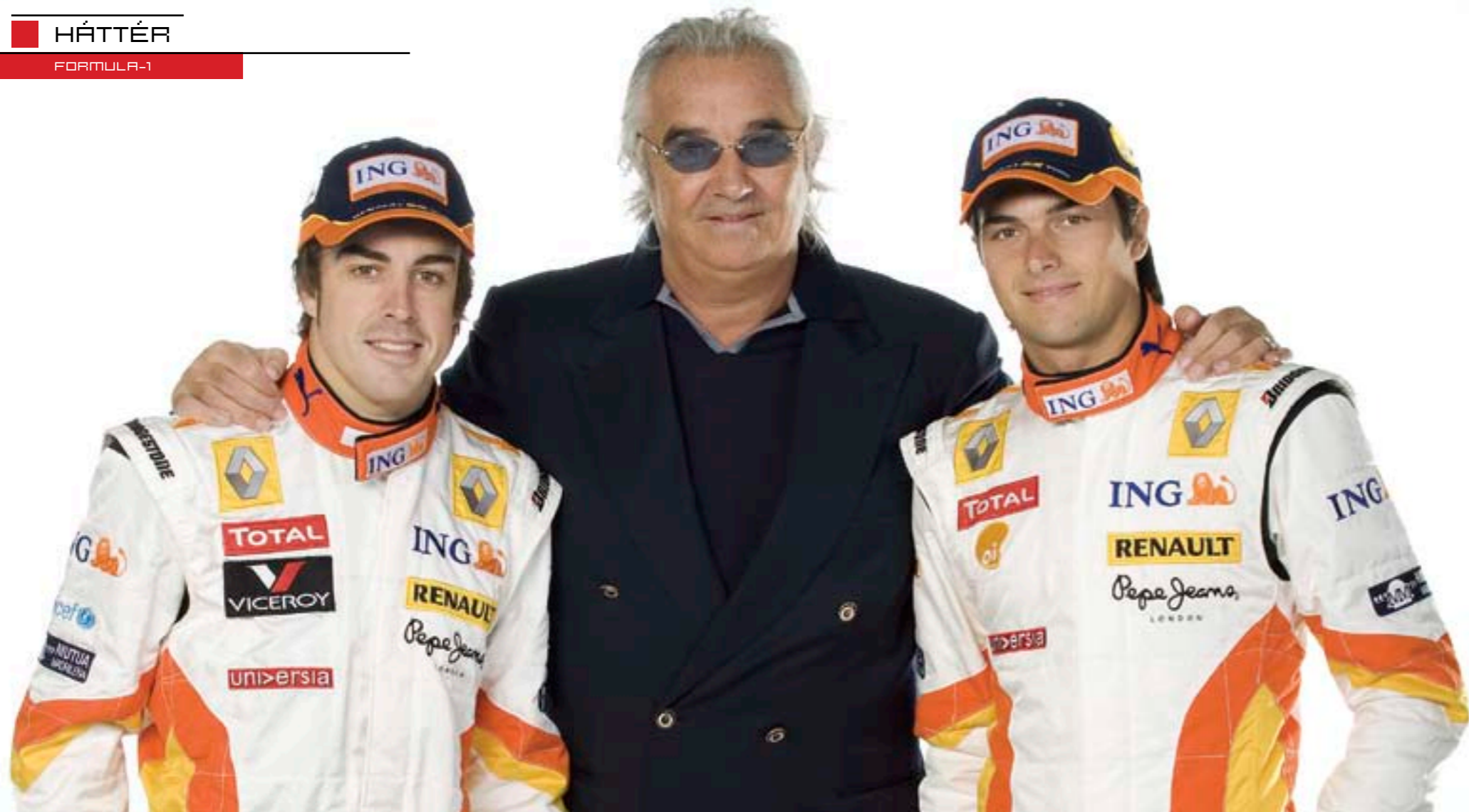
Egy kezdő F1-es versenyző vesszőfutása, vagy az apuka által előrenyomott fiú áruháza? Kívülről nehéz megítélni, mi is történt valójában Nelsinho Piquet-vel az elmúlt egy évben...

négy versenyből Alonso háromszor végzett pontszerző helyen, amely ritkaságszámba ment ekkortájt a csapat háza táján. Az istálló 41 ponttal az ötödik helyen állt a konstruktőrök között és – habár a világbajnoki címre közel sem voltak esélyesek – még nem állították le aktuális autójuk, az R28-as fejlesztését. Mindez azért, mert az Enstone-i székhelyű gárda – és elsősorban maga, Briatore – fontos célja volt Alonso megtartása. A kétszeres világbajnokot már ekkor is sűrűn hírbe hozták a Ferrarival és a Régie közelről sem lehetett biztos Alonso maradásában. Másodszor, a Renault meg akarta szerezni a 4. helyet a konstruktőrök között, amellyől szinte csak egy hajszál választotta el.

Miután a versenyhétvége minden várakozást felülmúlóan indult a Renault számára, a csapat és a pilóták nyilatkozataiban végre visszatérni látszott a magabiztosság, a média pedig a meglepetésszerű Renault pole pozíció és esetleges győzelem esélyeit latolgatta. Az időmérő edzés is reményteljesen kezdődött. A spanyol az első etapból magabiztosan jutott tovább a 6. leggyorsabb köridővel. Piquet már itt elakadt és 16. helyen kényszerült befejezni az edzést, de ez nem volt szokatlan eredmény a braziltól. A második etapban Alonso várakozásainak az üzemanyag-adagoló berendezés meghibásodása vetett véget. Hiába volt a nagy igyekezet, a kétszeres bajnok mindössze egy hellyel csapattársa előtt, a 15. rajtpozícióban zárta az edzést.

Miután a szombati Renault-meglepetés lehetősége a múlté lett, nem maradt más,

mint a veszteségek minimalizálása. Alonso kevés üzemanyaggal kezdte meg a futamot, majd a rajtot követően 3. helyet lépett előre. Az élen az első körökben Massa és Hamilton autózott, majd a tőlük enyhén lemaradó Kimi Raikkönen következett. Alonsónak a 9. körre sikerült megelőzni az őt jelentősen feltartó, csupán egy kiállásra megtankolt Jarno Trullit. A spanyol innentől ugyan 2-3 másodperccel gyorsabb köröket futott, mint korábban, de így sem sikerült a 11. helynél előrébb verekednie magát. Amíg elől változatlan sorrendben haladtak a versenyzők, Alonso a 12. körben – jóval bárki más előtt – állt ki első kerékcseréjére. Mivel a mezőny ekkor még – részben Trulli feltartó hatása következtében – nem volt jelentősen felszakadozva, Alonso a tankolását követően csak az utolsó helyre állhatott vissza. Mivel ezzel minden korábban szerzett előnyét látszólag elvesztette, így a pontszerzés esélye ekkor még távoli perspektívának tűnt a számára. Kevesebb, mint két körrel később aztán nem várt fordulatot vettek az események. Piquet autója a 16. és 17. kanyarok alkotta síkánban kipördült, majd a brazil látszólag elvesztette az irányítást a versenyautója felett. A Renault körbefordult tengelye körül és menetiránynak ellentétesen csapódott a kanyarból kivezető egyenes szakaszt határoló téglafalba. A biztonsági autós peridus alatt – a tiltás ellenére – a boksza kényszerült Nico Rosberg és Robert Kubica is, akiknek időközben elfogyott a benzine, így a biztos büntetés tudatában kellett a tankolásra kiállniuk. A bokszcát



A múlt képei. A fotókon látható összes szereplő távozott a Renault-tól: Alonso a Ferrarinhoz szegődött, Briatorét és Symondst eltiltotta az FIA, a bosszúálló Piquet-t a csapat küldte el, és a csapatruházatról lelépő ING szerződésbontása sem adott okot az öröme

kiesésétől a biztonsági autós periódus végéig tartó időszakban a spanyol 14 hellyel került előrébb. Mivel Alonso kerékcseréje és csapattársa kicsúszása között más sem volt kint a bokszkiálláson, így senki sem profitált annyit a helyzetből, mint a kétszeres világbajnok. Nem sokkal később az előtte haladó Rosberg és Kubica megkapták 10 másodperces stop-and-go büntetésüket, Trulli és Fisichella pedig egykiállásos taktikán voltak, így hamarosan ők is eltűntek Alonso elől. A 29 éves Renault-pilóta – előzések nélkül – a 34. körben már az élen autózott, majd meg is őrizte pozícióját a verseny végéig. Akkor a nyilvánosság előtt csak elvétve akadt egy-egy hang, amely ekkor firtatni vélte, hogy több volt-e Piquet szingapúri bukása, mint egy jókor jött, szerencsés véletlen a spanyol számára. Az eset ezután

végül a 17. körben – 3 körrel Piquet balesete után – nyitották meg, amelyet a versenyben lévő 18 pilótából 10 egyből ki is használt a kerékcserére és tankolás lebonyolítására. A biztonsági autó mögött felállt a futam hátralevő részét meghatározó mezőny: Rosberg, Trulli, Fisichella, Kubica és Alonso. A Piquet

elég hamar feledésbe merült, két héttel később a sajtó már Alonso japán győzelmétől zengett, és a szezon végére a BMW végül elvette a csapatbronzot, a szponzorokat és az anyavállalatot egyaránt meg lehetett győzni arról, hogy érdemes folytatni... Az ismétlődő így idén változatlan felállással vágott neki a szezonnak. Bár az R29-es Renault koránt sem bizonyult elég versenyképesnek, a Magyar Nagydíjig Alonso 13 egységet is szerzett a kocsival, eközben azonban a brazil pilóta egyetlen alkalommal sem tudott pontszerző helyen végezni. (Állítólag csak akkor maradhatott volna, ha hozza csapattársa teljesítményének 40%-át.) A kis Piquet iránti türelem végül teljesen elfogyott és a magyarországi paddockban már azonnali menesztéséről szóltak a hírek. „Amikor egy versenyzőnek nincsenek eredményei, felnyitja a kifogások könyvét, és azzal jön, hogy mindez az időjárás, a nézők napszemüvegéről visszaverődő fény vagy a kipördülés miatt van” – panaszkolta Briatore. Piquet sem habozott, hogy nyilvánosan reagáljon csapatfőnökre és menedzsere szavaira: „Briatore semmit sem ért az F1-hez. [...] Csak a pénz érdekli, és az, hogy mennyit tehet zsebre, bármiről is legyen szó. Barátai sincsenek” – mondta

a háromszoros világbajnok fia. Pár nappal később a spontán szavakat egy gondosan megírt nyilatkozat követte, amelyben Piquet karrierje „hőhérjának” nevezte Briatorét és részletesen kifejtette, hogy a Renaultnál eltöltött idő alatt sosem részesült egyforma elbánásban, mint csapattársa. „Az év első kilenc futamából négyben Fernando jelentős fejlesztéseket kapott az autójára, amiket én nem kaptam meg. A mérnökök szerint azokon a futamokon 5-8 tized másodperccel volt lassabb az autóm az övénel.” A brazil még ekkor sem szólt nyilvánosan a szingapúri eseményekről, csak annyit sejtetett, hogy a Renaultnál „különös” dolgok történtek. Nem sokkal később azonban borult a bili. A brazil Globo TV a Belga Nagydíj közvetítése során szellőztette meg elsőként azt, hogy Piquet tavaly Szingapúrban szándékosan ütközött falnak azért, hogy ezzel előidézzen egy biztonsági autós periódust, amely Alonsót győzelemre esélyes pozícióba hozhatja. A FIA még aznap hivatalosan is megerősítette, hogy vizsgálat kezdődött az ügyben. Aztán az elkövetkező napokban kiszivárgott – majd később megerősítést nyert – állításokból kiderült, a Szingapúri GP szombati időmérő edzését követően a csalódott

TIMELINE

2008.
szeptember 28.
Szingapúri Nagydíj: Piquet a falnak csapja autóját, Alonso győz
november 2.
Brazil Nagydíj:
id. Nelson Piquet először említi az ügyet Charlie Whiting versenyigazgatónak

2009.
július 26.
Magyar Nagydíj: Piquet utolsó versenye a Renault-nál
július 30.
Piquet Párizsba utazik, ahol az FIA előtt valómást tesz a Szingapúrban történetekről
augusztus 18.
A Renault bejelenti, hogy Romain Grosjean lép Piquet helyére
augusztus 27-28.
Az FIA meghallgatja Briatorét, Symondst és Alonsót
augusztus 30.
A brazil Globo TV azt állítja, hogy Piquet szándékosan csúszott ki Szingapúrban. A FIA hivatalosan is bejelenti, hogy vizsgálatot indított az események tisztázására
szeptember 10.
A FIA-vizsgálat egyes anyagai kiszivárognak a sajtóban
szeptember 10.
Briatore Párizsban tárgyal Carlos Ghosnnal, a Renault-Nissan Szövetség vezérigazgatójával



szeptember 11.
A Renault bejelenti, hogy a csapat és Flavio Briatore jogi lépéseket kezdeményez a francia hatóságoknál Nelsinho és Nelson Piquet ellen zsarolási kísérlet és rágalmazás vádjával
szeptember 16.
A Renault bejelenti, hogy Briatore és Symonds elhagyták a csapatot és azt, hogy az ellene felhozott vádak nem fogja vitatni
szeptember 18.
A Renault visszavonja a Piquet család ellen kezdeményezett jogi lépéseket
szeptember 21.
A Motorsport Világtanács tárgyalása: elmarasztalják a Renault-t, Briatorét és Symondst; Piquet nem kap büntetést, Alonso ártatlan
szeptember 23.
A Renault továbbra is marad a Forma-1-ben, az új csapatvezető Bob Bell, a korábbi technikai igazgató
szeptember 24.
A Renault két legjelentősebb szponzora azonnali hatállyal felfüggeszti az együttműködést a csapattal
szeptember 27.
Alonso Briatorénak ajánlja fel a 2009-es szingapúri nagydíjon megszerzett 3. helyét



Briatore és Pat Symonds, a Renault F1 akkori műszaki igazgatója részt vettek egy megbeszélésen, ahol felmerült a szándékos kicsúszás ötlete. Jelen volt még a csapat egy harmadik munkatársa, akit a vádirat csak „Tanú X” néven emleget. Másnap, a futamot megelőző órákban egy újabb megbeszélésen Briatore, Symonds és Piquet megállapodtak arról, hogy a brazil a 13. vagy 14. körben falnak csapja autóját, ezzel elősegítve a biztonsági autó pályára hívását. Helyszínnek a 17. kanyart választották, hiszen itt nem lehetséges a versenyautó kimentése a biztonsági autó behívása nélkül. Piquet a bukást

a következő szezonra szóló szerződés reményében vállalta el. A mindvégig meg nem nevezett Tanú X saját vallomása szerint ellenezte az ötletet, de tudott az eseményekről, így a FIA vizsgálata során ügydöntő bizonyítékokkal szolgálhatott. Személyazonosságát a szövetség nem kívánta felfedni, hiszen ezzel kedvét szeghetnék másoknak, hogy a jövőben, hasonló ügyekben tanúként együttműködjenek a szervezettel. Piquet még a futamot megelőzően, a felvezető körön kicsúszott és bemutatott egy sziluettet a 22. kanyarban, amely feltehetőleg a baleset főpróbája lehetett. A brazil



a 14. körben végre is hajtotta, amit elterveztek. A konspiráló felek számára maximális sikerrel zárult a futam: a biztonsági autó a legjobbkor jött be a pályára, amely Alonsót a várt módon hozta helyzetbe, majd a spanyol amúgy kiváló teljesítményével feltette a pontot az i-re. A szándékosság rejtve maradt és nem sérült meg senki.

Utólag szintén kiderült az is, hogy Piquet a Magyar Nagydíjon értesült a menesztéséről. Ezután utazott Párizsba, ahol megtette első hivatalos vallomását a FIA-nak. Ez szükséges feltétele volt a vizsgálat megindításának. Ahogyan egyre több információ került nyilvánosságra, a helyzet kezdett kicsúszni a Renault F1 vezetőinek keze közül. Az Olasz Nagydíjra Briatore késve érkezett, mert Párizsban kellett számot adnia az eseményekről a Renault csoport vezérigazgatójának, Carlos Ghosnnak. Pár nappal később bombahírként robbant, hogy a Renault F1 két legmagasabb rangú vezetője, Briatore és Symonds elhagyták a csapatot. A Renault egyben azt is kijelentette, hogy az ellen felhozott vádakokat „nem fogja vitatni”

a Motorsport Világtanács (WMSC) egy héttel későbbi tárgyalásán, amellyel gyakorlatilag vállalta a felelősséget a történetekért. Az WMSC meghallgatását ironikus módon éppen a második szingapúri futamot megelőző hétfőre tűzték ki. A Tanács őszinte és teljes körű vallomásaért cserébe immunitásban részesítette Nelsinho Piquet-t, azaz előre kijelentette, hogy a pilótát nem fogja megbüntetni, ha állításai igaznak bizonyulnak. Ez megszokott eljárás a WMSC előtt tárgyalásokban: hasonló védelemben részesült 2006-ban Alonso a kémbotrány során és idén áprilisban Hamilton a hazugság-botrány kapcsán. A pilóta védelme a csapattal szemben bevett gyakorlat, mégis meglepő fejlemény volt az, hogy Pat Symondsnek is immunitást ajánlott a Tanács. Ekkor már sejteni lehetett, hogy Briatore szerepének a tisztázása lehet a tárgyalás egyik kiemelt célja. Symonds a lehetőséggel nem élt, hiszen – úgy, mint egykori főnöke – nem jelent meg a párizsi tárgyaláson. A döntést követően nyilvánosságra hozott dokumentumokból kiderül, hogy Briatore mindvégig tagadta részvételét a szándékos baleset

A csapatvezetői posztot ideiglenesen Bob Bell vette át, a kilépő támogatók matricáinak helyére a Renault nevét ragasztották (lent)

előidézésében. Ezzel szemben Symonds a Tanácsnak a tárgyalás előtt egy nappal eljuttatott levelében végül bevallotta az „összeesküvésben” való részvételét, kifejezte sajnálatát a történetekkel kapcsolatban és továbbra is kitartott amellett, hogy a szándékos ütközés gondolata Piquet-től származott. „Amikor az ötletet először felvetette Nelson Piquet Jr., nekem azt azonnal el kellett volna utasítanom. Örökké sajnálni és szégyelleni fogom, hogy nem ezt tettem” – állította a brit.

A vallomásokon kívül a futamon rögzített rádióbeszélgetéseket és telemetria-adatokat is megvizsgálták. Az utóbbiból kiderült, hogy amikor Piquet a 17. kanyarban elvesztette uralmát az autója felett, akkor a megszokottal ellentétben nem vette el a lábát a gáزرól, hanem a padlóig nyomta azt. Ez szintén arra engedte következtetni a Tanács tagjait, hogy az ütközés szándékos volt. Amikor a 23 éves brazilt arról kérdezték, hogy miért nem szólt az esetről korábban a szabályzó hatóságnak, azzal védekezett, hogy amíg a csapat tagja volt ez nem lett volna helyénvaló.

A Renault jogi képviselője, David Philips – ahogyan azt a csapat előre is közölte – elismerte a vádakokat és csak a büntetés enyhítésének érdekében szólt fel. A csapatot az összeesküvés áldozatának festette le, annak érdekében, hogy a franciák elkerülhessék a teljes eltiltást. Ez akár még egy vastag pénzbüntetésnél is rosszabb lett volna, hiszen itt nem csak a Forma-1-es alakulat jövője, hanem a tulajdonos autógyár jó híre is kockán forog. Bernie Ecclestone – aki maga is tagja a Tanácsnak – kérdésére Philips elárulta azt is, hogy Briatorét és Symondsot kirúgták volna, ha nem távoznak önként a csapattól. A jogász végül hosszasan bocsánatot kért a Renault F1



TÁVOZÓ PLAYBOY



Naomi Cambell

Sok jót és rosszat tett az F1-ben a most távozó Briatore, egy dologgal azonban feltehetően az összes paddock-lakó utólag is egyetért: változott barátnői, a világhírű modellek kellemes színeket vittek a sportág amúgy elég férfias világába. A teljesség

igénye nélkül egy lista és egy képes összeállítás a playboy tavalyi házasságát megelőző hódításairól: Adriana Volpe (olasz modell), Emma Hemingnek (brit modell), Elle MacPherson (ausztrál modell), Heidi Klum (német modell), Naomi Cambell (brit modell).



Elisabetta Gregoraci



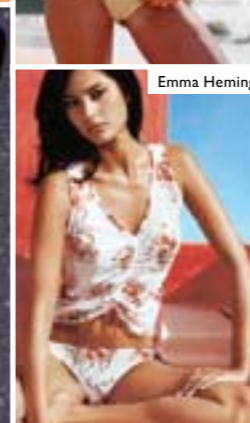
Emma Heming



Adriana Volpe



Heidi Klum



Emma Heming

Briatore hódításainak publikus része. A modellek közül végül Elizabettának tavaly sikerült bekötnie Flavio fejét

névében, és ígéretet tett arra, hogy átvizsgálják a teljes vállalati struktúrájukat, nehogy hasonló esemény történhessen a jövőben. A Motorsport Világtanács végül úgy döntött, hogy a konspirációban résztvevő személyekre hárítja a fő felelősséget. A csapatot ugyan örökre kitiltották a Forma-1-ből, de ezt a tiltást 2011 végéig felfüggesztették, és csak abban az esetben aktiválják azt újra, ha az alakulatot ez idő alatt egy „hasonló szabályszegés” esetében ismét bűnösnek találják. A franciák jelentős pénzbüntetést nélkül megúszták a párizsi meghallgatást, csupán a vizsgálat költségeit kellett megtéríteniük, illetve önkéntesen hozzájárultak egy meg nem nevezett összeggel a FIA közlekedésbiztonsági programjához. Ahogyan azt előre ígérték, Nelsinho Piquet immunitása révén büntetés nélkül sétálhatott ki a tárgyalóteremből, akkori csapattársa, Fernando Alonso pedig a Tanács konklúziója értelmében semmilyen formában sem vett részt az incidensben. Pat Symondsot 5 évre száműzték a száguldó cirkusból. A legkíméletesebb büntetést Flavio Briatore kapta, akit korlátlan időre – azaz ténylegesen élete végéig – eltiltottak nemcsak az F1-ből, hanem minden FIA által szabályozott rendezvényből, beleértve a rali- és túraautó világbajnokságokat, valamint számos más szériát. Emellett megfosztották az olasz menedzsert másik jelentős bevételi forrásától, a pilóták menedzselésétől is. A döntés révén minden olyan versenyző, akit jelenleg Briatore cégéhez köt szerződés, új menedzsert kereshet majd. Ellenkező esetben az érintett pilóták nem kaphatnak superlicenst a 2010-es szezonra. A Tanács nyitva hagyta a lehetőséget a fellebbezésre, bár mindaddig senki sem élt ezzel a lehetőséggel. A 2008-as Szingapúri Nagydíj győztese (a végül másodikként leintett Rosberg lázadására ellenére is) Fernando Alonso maradt, hiszen november 30-át követően már nincs lehetőség az adott évi eredmények utólagos módosítására. Nem vizsgálta azonban meg érdemben a Tanács a menedzseri összeférhetlenség kérdését, így továbbra is lehet ugyanaz a személy egy pilóta menedzsere és csapatfőnöke is egyszerre. Nem vitás, hogy a FIA számára fontos szempont volt a Renault megtartása a Forma-1-ben és más szériákban – mint a GP2 –, ahol jelenleg is aktívan részt vesznek, hiszen a versenyző autógyártók száma egyre csökken. A Régie azonban így is keményen megszenvedte a „crash-gate” néven elhíresült botrányt: ugyan a csapat látszólag megerősítette elkötelezettségét

a sport iránt, a jövője még korán sincs biztosítva. A Renault számára a döntés sokkal bonyolultabb, mint a kilépés vagy maradás közti pálcátörés. A francia alakulat egyszerre veszítette el sztárpilótáját, vezetőjét, műszaki igazgatóját és főszponzorait. Egy ilyen csapat számára az egyetlen perspektivikus hozzáállás a hosszabbtávú tervezés. Bob Bell szerepe várhatóan csak ideiglenes, kinevezése a szezon végéig szól, az öt váltó új főnöknek – legyen az akár a négyeszeres világbajnok Alain Prost, akár a Prodrive mágusa, David Richards – kiemelkedő felelőssége lesz majd a francia márka jó hírére keletkezett csorba kijavításában. A sztárpilóta szerepére középtávon a legnagyobb esélyes Robert Kubica, de pár szezon alatt még a csapat házi franciája, Romain Grosjean is beérhet. „Magam alatt vagyok” – csupán ennyit vetett oda az újságíróknak a reflektorfényt jó időre elhagyni kényszerülő Briatore. Az olasz is sokat veszített az eseten: 20 év után kellett távoznia a futamokról, ahova ezután csak nézőként teheti majd be a lábát. A WMSC döntése menedzsment cégét is halálra ítélte, sőt a playboynak várhatóan az angol Premier League-ben játszó Queens Park Rangers

KÍNOS

Az FI 60 esztendőnyi története során számtalan, finoman szólva is furcsa eset borzolta a közönség vagy a bennfentesek idegeit. Ezekről vagy kiderült, hogy valóban csalások voltak, vagy máig feszegetik a hozzáértők a tisztességtelenség gyanúját. Az AFM az előbbieket gyűjtötte csokorba.

2007 - McLaren-Ferrari kémügy

Nigel Stepney folyamatosan információval látta a Scuderia fejlesztéséről Ron Dennis alakulatát. A McLaren 100 millió dolláros (!) pénzbüntetést kapott és kizárták a konstruktóri küzdelmekből.

2006 – Schumi keresztbe áll Monacóban

A monacói időmérőn Schumacher a legjobb addigi idő birtokában keresztbe állt és lefulladt a gyors körön lévő Alonso előtt. Büntetésül a rajtrács végére sorolták.



KÁROSULTAK

A Renault-tól a Ferrarihoz szerződött Alonso jövőbeli csapattársa, Felipe Massa továbbra is a szingapúri botrány egyik kárvallottjának tartja magát. „Ami történt, az rablás” -- panaszkolta a lábadozó Ferrari pilóta, miután a vitatott nagydíj eredményét változatlanul hagyták. „Ez a rablás megváltoztatta a világbajnokság végeredményét és én elvesztettem a bajnoki címet.” Nem csak a brazil, hanem Nico Rosberg is vitatja az eredményeket. „Valójában én nyertem a futamot, mert a csapat, amelyik az élen végzett, csalt” -- jelentette ki a Williams pilótája. Max Mosley, a FIA hamarosan távozó elnöke a szabályok ismertetésével nyugtatta az elégedetlenkedőket. A rendelkezések értelmében 2008. november 30-át követően már nem változtathatják meg a futam végeredményét, így a világbajnokság kimenetele kőbe lett vésvé.

csapatának tulajdonrészéről is le kell majd mondani. A liga szabályzata alapján ugyanis nem lehet csapata annak, akit másik sportágból korábban kitiltottak. Nem valószínű azonban, hogy utoljára hallunk a mediterrán vérmérsékletű üzlemberről. Ha egyszer mégis úgy dönt, hogy beisméri részvételét az összeesküvésben és talán még bocsánatot is kér, talán lerövidíti majd az eltöltését a WMSC. Nelsinho Piquet – bár konkrét büntetés nélkül – mégis erősen megtépzott becsülettel hagyta el a tárgyalótermet szeptember 21-én. Az, hogy Párizsban tulajdonképpen az ő történetét igazolták, korántsem magyaráz-

za, hogy miért nem tudott eredményeivel is maradandót alkotni a Renault-nál. Hiába volt nyomás alatt Szingapúrban, aligha fogja neki bárki elfelejteni, hogy egészen addig nem szólt a történelekről, amíg ő is használó volt a helyzetnek. Azután pedig, hogy eltanácsolták, minden szennyest kitergetett korábbi munkaadójáról. A szponzorok ritkán állnak szóba a csalókkal. Piquet az igazságát megkapta ugyan, de őt magát aligha fogjuk újralátni a közeljövőben. A legnagyobb vesztes talán nem is a személyek között kell keresni. Hiszen innentől kezdve a Forma-1 botrányok nélkül már csak fantazmagória.

2005 – Második üzemanyagtank a Hondánál

Imolában a technikai ellenőrök észrevették, hogy Button kocsija túl könnyű, majd az is kiderült, hogy az autóban egy szabálytalan második üzemanyagtartály is volt. A csapat addigi pontjait elvették, és két versenyre el is tiltották az istállót.

2003 – Szélesedő Michelinnek

A magyar versenyen a Bridgestone kifigyelte, hogy riválisának gumijai futam alatt kiszélesedtek, így jobb tapadást biztosítottak. A FIA módosította a szabályokat, és ezt követően nem csak a versenyek előtt, hanem utána is lemérték az abroncsszélességeket.

2002 – Csapatsorrend a Ferrarinál Ausztriában

Az Osztrák GP-n domináló Rubens Barrichello az utolsó kanyarban maga elé engedte a pontversenyt amúgy is fölényesen vezető Michael Schumacher, aki „cserébe” átengedte a dobogó legfelső fokát a brazilnak. A Scuderia csak a protokollszabályok megszegése miatt volt büntethető.



1997 - Schumacher kiütés

Egy versennyel a vége előtt egy ponttal vezetve a bajnokságot Michael Schumacher, így nem engedhette, hogy ellenfele, Jacques Villeneuve megelőzze. A német ráhúzta kormányt, de végül ő esett ki, a kanadai viszont harmadikként futott be és világbajnok lett. A Benetton versenyzőjétől végül a vb-i 2 helyet is elvették.

1990 – Agresszív Senna

Egy előző évi, az utált ellenféltől, Prosttól elszenvedett - vélt vagy valós - sérelmet torolt meg úgy a brazil a japán évadzárón, hogy az első kanyar végén rárántotta a kormányát a franciára, majd mindketten kiestek. Az esetet érthetetlen módon versenybaesetnek minősítették, így Senna világbajnok lett.



1984 – Trükkös Tyrrell-tank

Mivel a turbós autókkal már másképpen nem tudták tartani a lépést, könnyebb autókkal versenyeztek a Cosworth-os Tyrrell pilóták. A technikai ellenőrzésre a hiányzó súlyt az utolsó tankolásakor, egy „ólommal dúsított” titkos vízfélvétel során töltötték a kocsikba a versenyzők. De lebuhtak, amelynek teljes kizárás lett a vége.



SYNERGON

Rendszereinket a jövőnek építjük

www.synergion.hu

A Synergion tudja, milyen erőfeszítéseket követel a kitűzött cél elérése.

A Synergionnak lételeme a verseny, mert csak így bizonyíthat nap mint nap. Ezen a pályán a teljesítményt nem méterekben, másodpercekben vagy találatokban mérik, hanem növekvő hatékonyságban, egyre tökéletesebb biztonságban – no meg az ügyfelek bizalmában.

A Synergion ezért újul meg az állandó változás és fejlődés szellemében.

Minden pályán bizonyítunk.



VISSZATÉRNE

Villeneuve: „Hangyszorgalommal dolgozom az ügyön”

A volt F1-es világbajnok visszatérési terveiről, az új Forma-1-ről, a „Crashgate”-ről és versenyzőtársairól is beszélt egy Szingapúrban adott interjújában.

Farkas Krisztina, RTP



Az F1-es szerződés-póker az évad befejezése előtt teljes gázzal pörög. Az aktív pilóták mellett néhány most épp kívülálló is komolyan reménykedhet abban, hogy jövőre üléshez jut, hiszen négy új csapat állhat majd fel a rajtrácsra. Jacques Villeneuve is komolyan gondolja a visszatérést, és beszél 2010-es terveiről, elképzeléseiről.

Jacques, mi szél hozott Szingapúrba?

A kaja. (Nevet.) Nem, egyszerűen csak továbbra is azon dolgozom, hogy visszatérjek a Forma-1-be és pontokat szerezzek. Monzába nem akartam elmenni, mert az mindig egy nagyon őrült hétvége. Arra gondoltam, hogy itt lényegesen nyugodtabb a légkör – ezen kívül amúgy is meg akartam nézni magamnak egyszer ezt a pályát. Nagyon megéri idejönni, jó kis tapasztalat.

Néhány újság már most azt írja, eldöntött tény, hogy jövőre visszatérsz. Mit szólna ehhez?

Eldöntött tény? Oh. Ezek az igazán jó hírek. (Nevet.) Ez azonban nem jó így, ha néhány dolgot tényként kezelnek, még mielőtt biztosá válna. Aztán ha végül valami mégsem stimmel, te állsz ott, mint egy hülye. Sajnos nem lehetek méltó erre a különleges bizalomra, amíg nem tisztult le minden. Ami bizonyos, az csak annyi, hogy vannak lehetőségek. Másrészt viszont nagyon sok a pilóta, akik most mind be akarnak kerülni a Forma-1-be. Úgy tűnik, a csapatokat sokkal inkább a pénzszerzés vezérli most, mint annakidején.

Bár a mostani idők nehezebbek, hirtelen úgy tűnik, minden pilótának pénze van – szinte mindegy, honnan. Ez nagyon érdekes.

Neked is van?

Nekem nincs. Sose azért dolgoztam, hogy pénzt gyűjtsek. Kizárólag a NASCAR-t csináltam ezért. Azonban nem tudsz egyszerűen odaállni valaki elé és azt mondani, hogy „Vagy ezt vagy azt csinálom”. Neked magadnak kell koncentrálnod az aktuális területre.

Tulajdonképpen miért akarsz visszajönni?

Egyszerű: szeretek versenyezni, a véremben van. Bele születtem a versenysport világába. És az egész világon két sorozat van tényleg magas szinten: a Forma-1 és a NASCAR. Az utóbbit jóval tovább csinálhatod. Elég csak megnézni, hogy Mark Martin 51 évesen vezeti a bajnokságot. Egy F1-es autót viszont nem tudsz felülmúlni. Egyszerűen nincs mihez hasonlítani. Ha egyszer esélyed adódik, hogy megtegyed, mindent el kell követned érte. Ha otthon vagyok, ugrálok egy krossz-



motorral vagy gokartozom – a hajlam tehát még mindig megvan bennem. Butaság lenne nem megpróbálni, és én hangyszorgalommal dolgozom az ügyön.

Milyennek látod a visszatéréseid esélyeit?

Vannak napok, amikor jónak tűnnek az esélyek, más napokon inkább rossznak. Egyik pilótáról a másikra ingadozik nagyon komoly mértékben, ami elég sajtóságos. Mindenesetre az esélyeim jobbakként most, mint akár pár hónappal ezelőtt voltak.

Új, vagy már meglévő csapatnál látsz magadnak nagyobb esélyt?

50-50 százalék.

Mit hiányolsz leginkább a Forma-1-ből?

A versenyt, a versenyzést és a határon autózást. A közös munkát is a mérnökökkel, amivel a legtöbbet hozzuk ki a versenyautóból. Az agymunka is része a sport varázsának. Ezt hiányolom nagyon.

Megengedi a családi háttered, hogy egy-két szezon eltöltsd a Forma-1-ben? Nemrég elváltál és gyerekeid vannak... Gondot okoz neked ez a helyzet?

Persze, könnyebb lehet, ha van egy feleséged, aki ezen a téren ki tud segíteni. De így is minden rendben. Nem volt harc, vagy ilyesmi. Ha az lett volna, tuti hallotok róla. De a helyzet nem olyan rossz.

Jelent valamit a számodra, hogy Rubens hosszú idő elteltével megint ennyire elől van?

Természetesen ez nagyszerű, de nem csak Rubensről van szó. Többnyire a tapasztalt fiúk vannak útban a csúcs felé. Persze ott van közöttük egy Vettel is, azonban többen vannak a tapasztaltak. Amennyire az autó,

úgy a tapasztalat is újra rettentő fontosnak tűnik – meg persze az, hogy dolgozik együtt a versenyző a mérnökeivel. Minden csapatnál, ahol csak fiatal pilóták vezetnek az autót, visszalépés mutatkozik. Egyszerűen nehéz az az idő, amíg belejönnek. És nem hagyatkozhatnak többé csak a technikára. Ma már nem mondhatod egy versenyzőnek, hogy „Csend! Vezess!” Ez egyszerűen már nem működik így.

Jó kapcsolatban vagy Jock Clearrel, Rubens versenymérnökével. Mit szólna ehhez?

Ő az egyik oka, hogy vissza akarok jönni. Már a szezon elejétől fogva mondja, hogy én szeretném ezeket az autót, és hogy az én munka- és vezetési stílusom ellenére menne a dolog. Azt is ő mondja, hogy akkor érezném jól magam, ha a csapatok kisebbek lennének. Sokat segített ezzel nekem a döntésben, hogy csinálni akarjam. Ezért is jelentem meg Monacóban.

Már kapcsolatban vagy az US F1 csapattal. Beszélgetek, jók itt az esélyeid?

Az US F1-nél ismert okokból nincs lehetőségem. Nem vagyok eléggé amerikai.

Amikor 1997-ben Michael a világbajnoki címért küzdött, különösen izgalmas volt a párbajotok. Nincs olyan érzésed, hogy valami ilyesmi hiányzik ebből a szezonból?

Egészen egyszerűen az izgalom hiányzik. Ezek a srácok mind a legjobb barátok, nincsenek közöttük gladiátorok. Ha én sportot nézek, akciót akarok átélni. Látni akarom, ahogy egymás ellen vetik be magukat. Nem kellene kinyírniuk egymást, de élre vasalni se kéne a másikat. Annak kell téged hajtania. De úgy látszik, őket nem motiválja, hogy ott lehetnek. Ezen már csodálkozom.



A kisvárosi német fiú 22 éves korára szinte minden lehetséges bajnoki címet begyűjtött, így az utóbbi évek minden F1-es újoncánál díszesebb rézümével érkezhethet jövőre a nagy halak közé

MÉG EGY NICO

Hülkenberg lehet 2010 legfelkapottabb F1-es újonca

Sokan azt gondolják, hogy a Michael Schumacher pályáját egyengető Willi Weber egész versenyzőfalkát nevelget, hogy biztosan megtalálja a következő sztárpilótáját.

De ez tévedés. Amióta a hétszeres világbajnok visszavonult, 67 éves menedzsere mindent egy lapra tett fel. És ezen a lapon Nico Hülkenberg képmása mosolyog...

Hittha András, GP2, Williams



A legendás pilóták egyik ismertetőjele az, hogy gyorsan tudnak alkalmazkodni az új körülményekhez, egy új autóhoz vagy egy ismeretlen pályához. Nico eredményei arról tanúszkodnak, hogy a német kiváló tanuló. Tízés éveinek elején még Sebastian Vettelrel együtt gokartozott Németországban, de ő is hamar kiemelkedett a junior sorozat

fiatalja közül. 2005-ben újoncként győzött a Német Formula BMW-ben, majd az AI Grand Prix-ben a német csapatot képviselve 9 győzelemmel 20 futamból a széria legfiatalabb bajnoka lett. Szintén újoncként. Megnyerte az F3 Európa bajnokságként működő Euroszériát és a zolderi Forma Mester Kupát. Sokan megmosolyogták, amikor első

tesztjén a Williams-nél gyorsabb volt, mint Kazuki Nakajima. Legnagyobb eredménye mégsem ez, hanem az idei győzelme, az együlékes sorozatok ranglétráján közvetlenül a Formula-1 alatt elhelyezkedő GP2 bajnoki címének elnyerése. A széria csupán öt éves fennállása alatt kilenc pilótát adott az F1-nek, de még soha senki nem nyert itt akkora fölényrel, mint Nico. És mindezt ismét csak újoncként érte el. A tehetség persze koránt sem minden. Hülkenberg szinte mindig jókor volt a jó helyen. Minden sorozatban jó hírű csapatnál versenyzett, gyors autóban, stabil háttérrel. Mindez természetesen Weber érdeme, akit egyesek a „Mr. 20 százalék” becenévvel illetnek. Michael Schumacher 30 millió eurót meghaladó fizetéséből is ekkora jutalékot számít fel. Ez magasabb, mint sok más menedzser gázsija, de a hétszeres világbajnok

mellett szerzett tapasztalat valóban megfizethetetlen. Ez Hülkenberg életpályájából is kiolvasható. Nico sosem tűzött ki nagyobb célt, mint amit biztosan le tudott gyúrni. 2007-ben harmadik lett ugyan a Forma-3 Euroszériában (Romain Grosjean és Sébastien Buemi előtt), azonban nem lépett egyből tovább kortársaival együtt a GP2-be, hanem türelmesen kivárt még egy évet és megnyerte a bajnoki címet – pont ahogyan Lewis Hamilton is tette két évvel korábban. Az udvarias, de szűkszavú Nico már most is jól ismeri a járást a Formula-1-ben. Mosolyogva teljesíti PR kötelezettségeit, bár láthatóan nem szívesen futja a kötelező köröket az újságírók között. Unja a Schumacherrel való kényszerű összehasonlításokat, az ő hőse inkább Ayrton Senna volt. „Nem vagyok második Michael, nem vagyok senki más sem” – mondja a német, aki szabadidejében egy Volkswagen Siroccóval furikázik. 2010-es bemutatkozását az F1-ben készpénznek vehetjük. Weber saját bevallása szerint a Red Bull és a Toro Rosso kivételével minden csapattal tárgyalt már, de lapzártnakkor még egyikkel sem írtak alá szerződést. A legvalószínűbb forgatókönyv szerint

Nico a Williamsnél debütál majd, ahol eddig is tesztpilótaként szolgált. Ez ideális hely lehet számára, hiszen itt kisebb teljesítménykényszer mellett fejlődhet, mintha egyből egy élcsapat karolná fel őt. A feladata

világos: minél több rutint szerezni első éveiben, valamint legyőzni tapasztaltabb csapattársát, legyen az akár Nick Heidfeld, akár Heikki Kovalainen vagy éppen a Brawn GP-től érkező Rubens Barrichello.

NICO BAJNOKI CÍMEI

Év	Bajnokság	Futamgyőzelmek aránya (%)	Nico életkora
2002	Német Junior Kart Bajnokság	71%	15
2003	Német Kart Bajnokság	50%	16
2005	Német Formula BMW	45%	18
2006/2007	AI Grand Prix	45%	19
2008	Forma 3 Euroszéria	35%	21
2009	GP2	25%	22

A GP2 SOROZAT BAJNOKAI

Év	Bajnok	Győzelmek száma	Előny a második helyezett előtt
2005	Nico Rosberg	5	15 pont
2006	Lewis Hamilton	5	12 pont
2007	Timo Glock	5	11 pont
2008	Giorgio Pantano	4	11 pont
2009	Nico Hülkenberg	5	25 pont



DTM

Paul di Resta egészen a Brands Hatch-i hétvégéig várattott a tavalyi évben megismert képességeinek megcsillantásával, igaz győzelméhez – és Timo

Scheider támadásainak visszaveréséhez – két Safety-Car szakasz is asszisztált. Scheider mindemellett szörnyű pillanatokot élt át a boxutcában, ahol

előbb Bakkerud állt keresztbe előtte, majd egyik kerék-anyája makacsolta meg magát. A barcelonai rajtnál már minden klappolt: a címvédésre



készülő német márkatársai, Kristensen és Ekström segítségével az ötödikről a második helyre lőtte ki magát, majd az egy kör után megszerzett vezetést már nem is adta ki a kezéből. A gumik túlmelegedésével bajlódó Mercedesek becsületét a Kristensen és Tomczyk mögött negyedikként befutó Paffett mentette meg.

DTM

T. Scheider	53
M. Ekström	41
G. Paffett	39
M. Tomczyk	33
B. Spengler	33

MISKOLCZI NORBERT MONZÁBAN

Amikor az év elején Miskolczi Norbert az Unicorse csapathoz igazolt, még csak a hazai széria futamai szerepeltek a csapat versenytárában. A nyár folyamán azonban körvonalazódott, hogy külföldi versenyeken is elindulnak. Az istálló számára ez nem volt nagy kihívás, hiszen az

elmúlt évek során WTCC autókkal rótták a köröket Európa leghíresebb versenypályáin. A legendás Monza azonban mégis csak tiszteletet érdemel... BMW Challenge osztrák szériájának hétvégéjén az első nap szabadedzésekkel telt, Norbi időeredményei folyamatosan

javultak, bár nehéz volt a nagyon gyors autók között tiszta köröket produkálnia. Pénteken aztán már a 4. legjobb időt sikerült hozni, de ezt az eredményt az időmérőn nem sikerült megismételni, a hét tized mínusz csak a 6. rajtkockára volt elég. Az első futam előtt már csak szemerkélt a hajnali zápor, így az ideális ív már száraz volt, a féktávok azonban nagyon trükkösek lettek. Néhol vízátfolyás volt, ahol a féktáv első részén még vizes, a végén pedig száraz volt a betoncsík. A verseny során folyamatos problémák adódtak a motorral, így a csodával

határos módon csak egy helyet estek vissza, így a hetedikként intette le a kockás zászlóval az Unicorse BMW-jét. A második nap verőfényes napsütésében a motor ugyan már nem rángatott, de harmatgyenge volt, így Norbinak nagyon meg kellett küzdeni a többiekkel féktávon és kanyarokban. Az egyenesekben tehetetlenül nézte, ahogy távolodnak tőle a többiek. A verseny utolsó 3 körét biztonsági autó mögött töltötte az Ascari kanyarban történt baleset miatt. A célvonalon végül hatodikként haladt át, amivel teljesen elégedett volt az istálló, mi több a csapat vezetése már most kijelentette, hogy jövőre a dobogóért szeretne küzdeni.



Miskolci Norbert Monzában népes mezőnyben tette próbára itthon megszerzett BMW-s tudását



IRC



A Peugeot harmadszorra nyerte meg az IRC gyártók bajnokságát, Kris Meeke pedig szenzációs győzelmével söpörte be az egyéni bajnoki címet. Miután az IRC kétkerékűhajtású bajnokságát is Peugeot-val (207 turbó) nyerte Denis Millet, és a gyártók versenyében itt is a Peugeot diadalmaszkodott, a franciákhoz került az összes létező IRC bajnoki cím. Pedig a Sanremo Rali előtt még nem tűnt ennyire sima ügynek a Peugeot győzelem. A Barum

és a Principe Asturias ralikat is Jan Kopecky nyerte Skoda Fabiával. Sőt a spanyol verseny után csak azért nem vette át a vezetést a bajnokságban, mert a címvédő Nicolas Vouilloz az utolsó gyorsasági után késett, hogy a harmadikról a második helyre engedje előre Kris Meeke-et. Az észak-ír versenyző így egy pont előnyvel érkezett a Sanremo Ralira. Itt már az első napon baleset miatt kiesett Kopecky, Meeke pedig olyan ügyesen keverte a kártyáit, hogy a hazai pályán verhetetlen olasz pilótákat a verseny végére kijátszva idei negyedik győzelmét aratta és ezzel megnyerte a bajnokságot. A magyar színeket a Vizin-Zsírós páros képviselte a Sanremo

IRC

K. Meeke	60
J. Kopecky	49
F. Loix	37
N. Vouilloz	31
G. Basso	28

Ralin. Vizin Laci bácsi elmondása szerint pályafutása legnehezebb versenyén lett az IRC kétkerékes kupájában a hatodik. Úgy, hogy korábban a harmadik majd a negyedik helyen is állt, ám az utolsó gyorsaságin egy sziklának verte a Honda hátulját, amivel a hatodik helyre esett vissza. Azonban ez is elég volt számára, hogy az IRC kétkerékes bajnokságában a hetedikről a harmadik helyre lépjen előre.

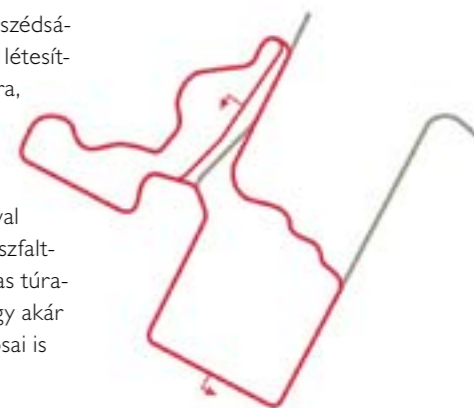
BATHURST

Ausztrália legrégebbi versenypályáját, a Bathurst Mount Panorámát festői szépségével,



izgalmas vonalvezetésével a motorsport mitikus helyszínékként tartják számon, ám kanyargós hegyi szakasza és több mint hat kilométeres hossza miatt főleg hosszú távú versenyek megrendezésére volt alkalmas. 25 millió dolláros beruházást követően azon-

ban a régi pálya tőszomszédságában egy ultramodern létesítmény épül fel nemsokára, amelynek 2,5 km-es – avagy a meglévő pálya néhány egyenesének hozzákapcsolásával 4,6 km-re bővíthető – aszfaltcsíkján már a hazai V8-as túraautók sprintfutamai, vagy akár a Superbike VB motorosai is otthonra lelhetnek.



GP2



Giedo van der Garde nevét már nem csak arról ismerjük, hogy két éve szinte öltre ment érte a Spyker és a Super Aguri F1-es csapata: a holland a monzai esős versenyen végig nyomás alatt tartotta Petrovot, végül a gyorsabb boxmunka, és a debütáns Johnny Cecotto balesete miatt beküldött Safety Car biztosította be első győzelmét. A 15. helyről dobogóra érő di Grassi mögött d' Ambrosio, Mortara és Hülkenberg ért célba: utóbbi másnap még jobban örülhetett Petrov előtt megszerzett harmadik helyének, hiszen nemcsak a sorozat bajnoki címet nyerte el, hanem a Williams valamelyik jövő évi F1-es ülésére is esélyel pályázik. A szombaton első pontját, másnap első győzelmét megszerző Luiz Raziaival együtt immár tízet számlálói idei győztesek klubja a portimaói idényzárón egyel gyarapodott: Hülkenberg szombati győzelmét követően a balesetekkel, áthajtásos büntetésekkel tarkított zárófutamon Luca Filippi emelte magasba a legnagyobb serleget.

GP2

N. Hülkenberg	100
V. Petrov	75
L. di Grassi	63
R. Grosjean	45
L. Filippi	40

WTCC

Az oscherslebeni időmérőn hektikusan változó időjárás meg-hökkentő rajtrácsot (Tarquini, Colak, Rydell, van Lagen), majd az első futamban a 15. helyről „kés a vajon”-hadművelettel nyerő Andy Priaulx számára diadalt eredményezett. Tarquini másodikként növelte előnyét a tabellán a műszaki hiba miatt kieső Muller előtt, a Farfus győzelmével végződő második futamban ehhez további hat pontot gyűjtött. A lendületes imolai



pályán ismét a dízelek sokat emlegetett nyomaték-fölényéről, és Tarquiniék dupla kettős győzelméről szóltak a híradások:

előbb az olasz nyert a tavalyi bajnok és Huff előtt, a második futamban pedig fordítva masíroztak a célig, újabb Chevy-pilótát,

a verseny elején még az élen autózó Menut megleckéztette. A negyedik versenyét futó Lada Priora az első futamban van Lagen látványos borulása után padlólemezt, a másodikban a visszatérő Thomson pontszerzése révén egyre versenyképesebb formáját mutatta be az olasz közönségnek.

WTCC

G. Tarquini	109
Y. Muller	102
A. Farfus	91
A. Priaulx	66
R. Rydell	63



FIA-GT

Alaposan rájár a rúd az évadnyitón győztes KplusK csapatra. Nem elég, hogy utólag kiderült: hungaroringi kizárásuk pontatlan technikai vizsgálat miatt alaptalan volt, anyagi okok miatt a portimaói futamot is le kellett mondaniuk. Portugáliában két Corvette-pilóta, Ruffier (SRT) és Maassen (Sangari) csatájáról szólt a verseny első szakasza, később a belga csapat elrontott boxkiállása után a 2-es számú Vitaphone-Maserati (Müller/Ramos) tört az élre. A boxkiállások után az SRT-alakulat őrizte meg a vezető helyet, és aratta idei első győzelmét a taktikus versenyzéssel értékes pontokat mentő Hezemansék előtt, míg Müller káprázatos véghajrában tasztította le a dobogóról az immár Bernoldi által kormányzott

brazil Corvette-et. Az ötödikként leintett címvédő Maserati-legénység pontegyenlőséggel készülhet a Paul Richard-i folytatásra, míg Collardék a Barba/Cadei kettős mögött kategória-másodikként célba érve vették át a vezetést a GT2 tabelláján.

FIA-GT

M. Hezemans	45
A. Bertolini	45
M. Bartels	45
A. Kumpen	45
J. Ruffier	29

FIA-GT3

A gumi tehető felelőse Walter Csaba és az Alpina B6 GT3 nullszaldós portimaói hétvégéjéért. Az első futamban a tavalyi magyar bajnok és csapattársa, Claudia Hürtgen a leugró vezérműszíj miatt kényserült feladni a hatodik helyet, míg a másodikban egy defekt, és a plusz kiállítás vetette a pontszerző határon kívülre



a német-magyar egységet, akik a bajnokság kilencedik helyéről várják a franciaországi folytatást.



A Maseratiknak ismét nagyon jól megy a legnagyobbak között, a GT3-as BMW-k versenyeit azonban technikai problémák hátráltatják

FORMULA RENAULT 2000

Idestova nyolc éve szolgál az európai és különböző nemzeti Formula-Renault bajnokságokban – így a hazaiban is - az olasz Tatuus együttese, így a francia gyártó új generáció bevezetése mellett döntött. Habár a 2010-ben bemutatkozó, 60 000 eurót taksáló monopostó a szuper-sportko-

csijáról (TI) ismert brit Caparo terméke, a csapatok máris a költségkímélés hírnökeként tekintenek rá. A Clio III Sport kétliteres motorjával, hétsebességű, szekvenciális váltóval felszerelt járművet optimalizált fékrendszere, valamint a Michelin újonnan fejlesztett abroncsai révén hosszabb

futásteljesítmény, ezáltal elődjénél tíz százalékkal kedvezőbb fenntartási költségek jellemzik. Az új „tömegcikk” megbízhatóságával nem lesz probléma, hiszen volánjánál a korábbi F-Renault Európa-bajnok Felipe Albuquerque az elmúlt hónapokban 6500 probléma-mentes kilométert tett meg.



PSC

Jerome Bleekemolennak nem sikerült az idei ötödik pole-ját szerző René Rast előtt célba érni a monzai pályán, így a bajnoki cím kérdése a két futamos Abu Dhabi-i hétvégéig – matematikailag - nyitva áll. A német pilóta tökéletes beállításainak, és nagyszerű rajtjának köszönhetően háborítatlan rajt-cél győzelmet aratott a tabella-éllovas és csapattársa, Siedler előtt, míg az időmérőn harmadik helyet villantó Janák egy kicsúszás miatt csak a nyolcadik helyen ért célba a sorozat létszám-válsága miatt (12 autó!) az olasz Carrera-kupa vendég-pilótáival kiegészülő mezőnyben.

PSC

J. Bleekemolen	212
R. Rast	169
S. Rosina	136
P. Huisman	130
N. Siedler	107

INDYCAR

A motorszállító Honda házi pályáján a Ganassi-páros szolgáltatta a fő látnivalót. Dixon és Franchitti küzdelmében végül a második boxkiállítás hozott döntést, amelyet követően az új-zélandi állt az élre, és végül másfél másodperccel nyerte a kétszáz mérföldes futamot. A verseny korai szakaszában az első helyért csatázó Mario Moraes hívta fel magára a figyelmet azzal, hogy boxkiállításánál nem találta csapatát, később a Pens-

ke bajnoki reménye, Ryan Briscoe betlizett. Az ausztrál - aki négy körrel tovább maradt kint a pályán - az éppen kapóra jövő sárga zászlós baleset révén győzelemhez vezető előnyhöz juthatott volna, ám szerveze végeztével a boxkijárat falához csapta autóját.

Indycar

S. Dixon	570
D. Franchitti	565
R. Briscoe	562
H. Castroneves	403
D. Patrick	381



A bajnokság két élmenője az utolsó versenyen alaposan megszorongatta egymást

WRC WORLD CUP

Kevesebb, mint hat hónappal azután, hogy az M-Sport bejelentette, megépíti a Fiesta



A Ford már a jövőre készülő, és javában teszteli a Fiesta S2000-es versenygépét

S2000-et, az új sportautó tesztre kész. Az új kocsi az elkövetkező pár napban az M-Sport cumbriai főhadiszállásán tesztelik, hamarosan azonban az kontinens legkeményebb aszfalt és murva pályáin történő intenzív program során méretti meg magát. A csapat tervezőmérnökei, élükön a díjnyertes műszaki igazgatóval Christian Loriaux-val megfeszített tempóban dolgoztak, hogy maximálisan kihasználhassák az év végéig hátralévő időt

az autó gyakorlati tesztelésére. A M-Sport mérnöksapata által fejlesztett Fiesta S2000 rallyautó tervezésekor nagyban támaszkodtak a Focus

WRC-vel szerzett évtizedes tapasztalatokra, így az autó sikerrel indulhat el jövőre a WRC World Cup-ban, az IRC-n, és a világszerte megrendezésre kerülő nemzeti bajnokságokon. Malcolm Wilson, az M-Sport ügyvezetője, egyben a Ford WRC csapatfőnöke az előzetes tesztek alapján rendkívül bizakodó az autó képességeivel kapcsolatban, és biztos abban, hogy kiváló alapul szolgál majd a Ford következő generációs WRC autója számára.

FORMULA SZUPERLIGA



Pizzonia, Pantano és Bernoldi után Sebastian Bourdais személyében újabb idő előtt kiebudalt FI-es pilóta színesíti a mezőnyt a futbalos szériában. A Sevilla francia újonca az estorili második futamban második helyjel, míg a szuperfájlában a győzelemért járó százezer euróval adott hitelt szavainak, amely szerint „ez a legjobb alternatívája a FI-es versenyzésnek”. Az első futamban az Olimpicosnál debütáló Guerrieri nem talált legyőzőre, a mögötte

leintett Valles a Parente révén hazai (Porto) diadaltól hangos második futamban pontszerzés nélkül – ám Dolby kiesésével könnyedén – őrizhette tovább a Liverpool előnyét a monzai verseny előtt.

Formula Superliga

Liverpool	282
Tottenham Hotspur	224
FC Basel	223
AC Milan	212
Corinthians	211

F3 EUROSZÉRIA

A Jules Bianchi csúnya balesete miatt több órára megszakított Brands Hatch-i első futam rajtrácsának teljes finn első sorából



Mika Mäki lőtt ki jobban, a rajtelső Bottas pedig fél másodperccel kísérte a célig első győzelmét ünneplő honfitársát. A harmadikként leintett Vietoris másnap további három pontot gyűjtött, míg a bajnoki ellenlábás Bianchi ezúttal műszaki hiba miatt távozott üres kézzel - eközben az új-zélandi Brendon Hartley rajt-cél győzelméhez a pódiumon Sims és Bird gratulált. Barcelonában újabb

„rookie”, az olasz Caldarelli csatlakozott a dobogósok táborához, a renométját rajt-cél győzelemmel gyógyító Bianchi és Sims mögött. A második futamban a Mustonent helyettesítő van der Zande nyert,

míg a sokáig második helyen autózó, végül Sims támadásai előtt fejet hajtó libanoni Basil Shabaan írt sporttörténelmet a sorozat első arab származású dobogósaként.

F3 Euroszéria

J. Bianchi	87
C. Vietoris	64
V. Bottas	51
A. Sims	47
J. Vernay	35

F2



GP2-es és F-Renault 3.5 versenyzőként kevés siker koronázta versenyzését, az új F2-es sorozat bajnokaként azonban nemcsak az ünneplő nyilvánosság, hanem a FI-es tesztelhetőség (Williams) is Andy Soucek ölébe pottyant. Az oscherslebeni első futamon bajnoki üldözői, Wickens és Jousse balesetbe keveredtek, így végül Bortolotti és Vasiliauskas előtt elsőként látta meg a kockás zász-

lót. A második futamban győztes Aleshin immár tabella-másodikként hagyta el Németországot, míg Soucek jelentős pontelőnyének köszönhetően már az imolai első futam dobogójának legelső fokán bajnökként mosolygott, újfent (az ezúttal győztes) Vasiliauskas és Bortolotti társaságában.

Az osztrák-spanyol pilóta pár órával később villám-rajttal és – a tabellán második helyét visszaszerző Wickens előtti - újabb győzelemmel koronázta bajnoki címét.

F2

A. Soucek	95
R. Wickens	58
M. Aleshin	49
M. Bortolotti	47
J. Jousse	43

LMS

A Pescarolo-csapat autóját – kiváltképp annak sebességváltóját – több futam óta kínzó átok ezúttal is a gyári Aston Martin-egénység malmára hajtotta a vizet, így a Mücke/Charouz/Enge trió a Silverstone-i 1000 mérföldes évfáron nem is kapkodott az edzéseken megszerzett pole pozíció megtartásáért. A harmadik helyen immár bajnökként leintett autó biztonsági „kürjének” köszönhetően az eddigi elnyomottak brilirozhattak: az elsőként célba érő Panis/Lapierre kettős Orecaja mögött a Speedy-Sebah

Lola-Astonja érte el eddigi legjobb eredményét (Bellichi/Fässler/Prost). Az LMP 2-ben a Pla/Amaral kettős a kockás zászló megpillantása nélkül jutott bajnoki címhez, míg a kipusztult GT1-ben az Alphand-Corvette (Claray/Guoslard), a GT2-ben pedig egyetlen pont előnnyel a Lietz/Lieb-féle Porsche nyerte a bajnokságot.

LMS

J. Charouz	39
T. Enge	39
S. Mücke	39
J. Boullion	26
C. Tinseau	26



ALMS

„Demi Petit Lemans” - élcelődtek sokan a heves esőzés miatt féltávnál megszakított, és hosszas tanácskozást követően félbehagyott atlantai 1000 mérföldes versenyt követően. A korábbi terveivel ellentétben mégis nevező Audi keserűen fogadta a versenybírók döntését, hiszen Alan McNish a vizes,

majd felszáradni látszó pályán négy órán át diktálta a tempót. A skót azonban a hét sárga zászlós szakasz miatt sohasem tudott igazi előnyre szert tenni a száraz időmérőn kirobbanó formában pole-t szerző, ám az esőben gyengén muzsikáló Peugeot-k előtt. A saját bevallásuk szerint is pocskék beállításokkal küzdő franciák (Sarrazin/Montagny/Bourdais) végül

a Safety Car mögött megpördülő McNish-nek és a pályára zúduló özönvíznek köszönhetően nyerték az évad legfontosabb versenyét, márkatársaik (Minassian/Lamy/Klien) és az erkölcsi győztes McNish/Capello páros előtt. Az ALMS tabella a hatodikként célba érő (Sharp edzésen bekaszált totálkárja után fél nap alatt új versenyautót felépítő) Highcroft-legény-

ségnek, és a gyengén szereplő de Ferran-Acura csapatnak köszönhetően a laguna seca-i évfadzáró előtt nyitott maradt.

ALMS

D. Brabham	158
S. Sharp	158
S. Pagnaud	137
G. de Ferran	137
J. Field	103
C. Field	103



SUPER GT

A Subaru a rali vb-s visszavonulás után a japán Super GT-versenyek – hazai konkurens márkákkal teli – mezőnyét célozza meg 2010-ben. A Legacy GT300 B4 szinte szobrászati jelleggel készült karbon-karosszériája a bajnokság kisebbik géposztá-



lyának megfelelően 300 lovas, két literes boxer turómotort, és Yokohama „úthengereket” takar. Rossz főpróba utáni sikeres jövő évi „eladásban” reménykedik a fejlesztő R&D Motorsport, hiszen erőátviteli gondok miatt már az első edzést követően vissza kellett vonják autójuk indulását.

FORZA MOTORSPORT 3 (XBOX360)

A Microsoft és a Turn10 a Forza Motorsport 3 című Xbox360 exkluzív játék megjelenése alkalmából újabb ajánlatokkal rukkolt elő. A fantasztikus HD minőségű grafika, a több mint 400 gépkocsi valóságghű fizikája a megújult tuningolási és festési lehetőségekkel és a 100-nál is több versenypályával kiváló szórakozást ígér, de a szoftver beszerzési formája sem lesz mellékes. A játék az európai megjelenéssel egy időben, Ma-

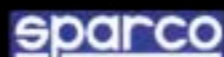
gyarországon is 2009. október 23-én kerül a boltok polcaira és a következőket fogja tartalmazni: Elite Limited Edition konzol 250 GB-os merevlemezzel, két vezeték nélküli controller és egy példány a Forzából. A csomag csak az 576Kbyte szakszövegeiben lesz elérhető, ajánlott fogyasztói ára várhatóan 99.990 forint lesz. Újabb jó hír, hogy a játékban a Ferrari 29 különféle modellje fog helyet kapni. A következő napokban érdemes lesz ellátó-

gatni a játékot fejlesztő Turn10 stúdió honlapjára, ahol naponta megújuló információkat olvashat-

nak az érdeklődők a maranellói autókról. További információk: <http://twitter.com/turn10studios>.



START auto



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

VERSENYRIPORT

FERRARI CHALLENGE

ISMERETLEN UTAKON

49

Nehézségeket okozott Valencia Válintnak

Valenciában rendezték a Ferrari Challenge Európa Bajnokság utolsó előtti versenyhétvégéjét. A technikás pálya ismeretlen terep volt a magyar Warm Up Racing versenyzőinek, ennek ellenére nem jöttek haza üres kézzel Spanyolországból.

Csányi Róbert

Hörber László

történt, és a magyar pilóták sikeresen megtartották pozíciójukat. Hatalmas csata alakult ki az élen haladó Mallegol és olasz riválisa Crescentini között, aki egy jól sikerült féktávval átvette a vezetést a harmadik körben. Spici rátapadt a második helyre került franciára és próbálta megelőzni, de hiába volt jobb féktávon, a túlmelegedő gumi miatt nem bírta megelőzni. Válint szorosan követte Spicit, jócskán ellépve a mögötte haladóktól. A sorrend nem változott a verseny végéig, bár izgalmas csatározásnak

A hétvége programja lazább volt, mint azt eddig megszokott, ugyanis a Ferrari Challenge Európa Bajnokság mezőnye mellett csak az FXX program és az FI Clienti képviseltette magát a pályán. Az új időbeosztás szerint tehát szombaton délelőtt szabadedzések, délután időmérő, és vasárnap a két futam volt a menetrend.

A szombati első szabadedzésen Válint Tibor az 5. legjobb időt autózta, ami biztató eredmény volt, hiszen életében először járt a spanyol pályán. Csapattársa Spitzmüller Csaba csak a 10. helyre kvalifikálta magát, a túl puha futómű beállítás miatt, amit délutánra orvosoltak a szerezők, és ennek meg is lett az eredménye. A beállítás olyan jól sikerült, hogy Spici megszerezte a második rajtkockát az időmérő edzésen, míg Válint a 7. helyről vághatott neki a vasárnapi futamnak. A pole pozíciót a bajnokságot jelenleg vezető francia Bachelier szerezte meg.

A vasárnap reggel 9 óras rajtnál a pálya hőmérséklete még közel sem volt ideális, ezért óvatosan kellett terelgetni a 490 lóerős versenyautókat. Az indulást jól kapta el mindkét magyar pilóta, Spici tartotta második helyét, míg Válint belső íven tudott maradni, így az első kanyar után már ötödik helyen küzdött. Később a miskolci pilóta egy helyet visszaesett, Válint pedig Ekstrandot szorongatta a negyedik helyen, de sajnos a célegyenes végén elszámolta magát, és megpördült. A Ferrari lefulladt, és mire visszatért a pályára, négy helyet visszaesett - de Tibor nem adta fel, és újra megkezdte a felzárkózást.



Spici dupla bronzéremmel feljött a bajnokság 4. pozíciójába, Válint 9. és 4. helyével azonban nem tudott a tabella élére állni, csak megerősítette második helyét. A Warm Up Racing ennek ellenére stabilan tartja második

A 14. körig jól alakultak a dolgok, de a svéd Frodig figyelmetlensége miatt a fekete Ferrari megint kipördült, ennek ellenére a 9. helyen végzett, és 7 pontot szerzett. Az élen nem változott a helyzet, Bachelier győzött az olasz Crescentini előtt. Spici pedig harmadikként lépte át a célvonalat. A leggyorsabb kört szintén Bachelier futotta, mögötte az olasz, majd Spitzmüller és a negyedik legjobb Válint lett, így a két magyar egymás mellől, a második sorból indulhat a délutáni második futamon. Délután a rajt ismét jól sikerült, baleset nem

lehetek tanúi a nézők. Az olasz Crescentini győzött, a francia Mallegol lett a második, Spitzmüller Csaba a harmadik és Válint Tibor a negyedik. Spici újabb 16 pontot gyűjtött, amivel a bajnokság 4. helyére került, Válint 14 pontjával pedig bebiztosította második-helyét.

A bajnokság állása

1. Jean Marc Bachelier	francia	211
Yannick Mallegol	francia	211
2. Válint Tibor	magyar	176
3. Magnus Frodig	svéd	127
4. Spitzmüller Csaba	magyar	115



Minőségi autóalkatrészek az élvonalban



EUROPA TETEJÉN

Michelisz Norbert rangos bajnokságot nyert

Itthon évről-évre több embernek cseng ismerősen a neve, de mostantól remélhetőleg kontinens szerte fel fogják ismerni Michelisz Norbertet, aki az utolsó, imolai versenyen futamgyőzelemmel koronázta meg a Seat Leon Eurokupa bajnoki címét.

Pájer Ani, Ember Ferenc



Mielőtt arról beszélgetnénk, hogy milyen érzés bajnoknak lenni, foglald össze kicsit kérlek az idei éved!

Nagyon bizakodó voltam az elejétől kezdve, hiszen a tavalyi sebességekből tisztában voltam azzal, hogy van helyem a leggyorsabbak között. Mindemellett bíztam abban, hogy versenyben azért kiegyensúlyozottabb eredményt tudok majd nyújtani. Ez végül sikerült is, hiszen az első futamtól kezdve ütőképesek lettünk és végig az első háromban voltunk a tabellán. Akadtak persze apróbb hibáink, de a negyedik hétvégétől kezdve száz százalékot tudtunk nyújtani, és ennek is köszönhető végül ez a bajnoki cím.

Te is azt mondtad az imént, hogy tavalyról csak a sebesség és a részeredmények voltak mérvadók. Mit kellett idén másképp csinálni a sikerhez, vagy mit ronthattatok el tavaly?

Nagyon sok múlik azon, hogy az ellenfelek hogyan állnak az emberhez. Amíg azt látták, hogy rutintalan vagyok és a mezőnyben nem mindig találok fel magam, gyakran keveredtem olyan szituációkba, hogy ki-löktek és nem védekeztem megfelelően.

Ma ez már nem fordul elő, sőt talán egy kicsit több elismerést is kiváltottam belőlük a tavalyi, monzai, és az idei első két futam után. Most már én is inkább a sarkamra álllok, és védekezek, ahogy tudok.

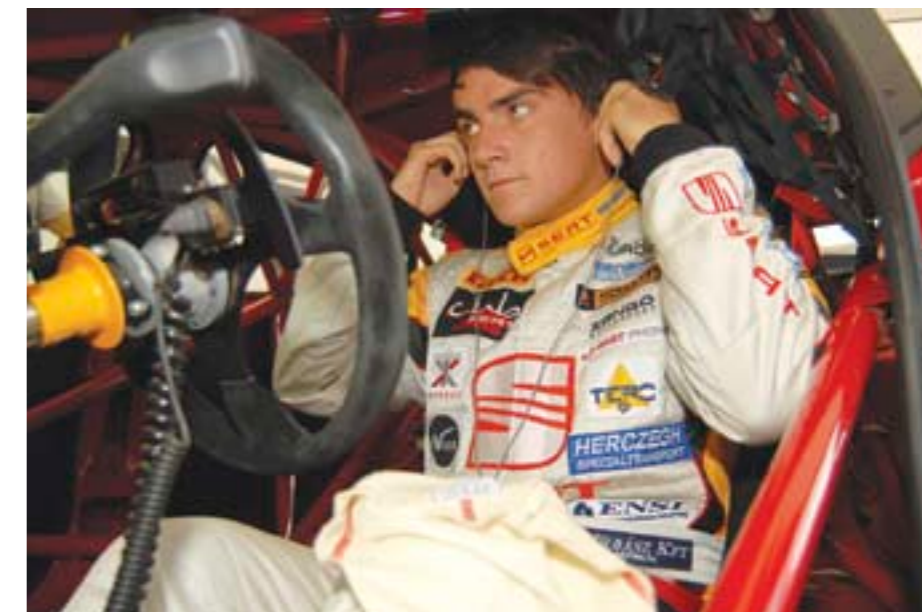
Melyik versenyen érezted idén a legjobban magad?

Talán nem nagy meglepetés, de az utolsó, az imolai hétvége egyszerűen hihetetlen volt! Ez volt az a hétvége, ahol átéltem a mennyet és a poklot is: az időmérő nagyon rosszul sikerült, de a második futam után a dobogón

állni, látni a szurkolók sokaságát, hallani a magyar himnuszot – ez mennyei volt!

Hihetetlenül rövid idő alatt elképesztő karriert futottál be. Mi a titka, hogy meg tudod őrizni azt az alázatot a sport felé, ami sugárik a lényedből?

Értékelnem tudom, hogy megkaptam a lehetőséget – minden futamon éppen ezért akarom a maximumot nyújtani. Remélem, hogy ez a jövőben is megmarad, és törekszem rá, hogy ahogy lépkedek előre, ez ne vesszen el belőlem, és a földön tudjak maradni.



A traktor volánjától a Seat versenyüléséig nem is volt olyan hosszú az út. Ráadásul a szuperkarriernek remélhetőleg még egyáltalán nincsen vége...



Gondolom az eredményeiddel arányosan az elvárások is nőnek: ezek terhével hogyan tudsz megbirkózni?

Nem azt mondom, hogy könnyen, mert valóban gyorsan jutottam eddig el, és minden évben egy akkora lépést tehettem meg, hogy azokkal is boldogulnom kellett – bízom benne, hogy az elvárásoknak is megfogod tudni felelni.

A jövő évi WTCC már biztos?

Igen, a Zengő Motorsporttal szeretnénk ott indulni. Elsődleges buktatója természetesen, ha az anyagokat nem sikerül megteremtteni e mögé, de jelenleg is gőzerővel dolgozunk azon, hogy létrejöhessen jövőre ez a sorozat. Úgy gondolom, hogy a csapat is és én is megérettünk erre a feladatra – ha összeáll a büdész, szerintem ütőképesek leszünk.



Ritka pillanat: nyugalom honol a Zengő Motorsport versenykamionjának sátra alatt

Egy újságcikkben azt olvastam, hogy talán külföldön jobban ismerik a neved, mint itthon. A bajnoki cím segíthet ezen? Könnyebben lehet támogatókat találni ezzel a címmel?

Nagyon jó irányban haladnak a dolgok szerintem, mert mióta hazajöttem Imolából, az egyik interjútól a másikig, az egyik rádióból a másik tévébe rohangálok. Szerintem ez az Eurokupa-győzelem sokat segít abban,

hogyan több ember megtanulja a nevem, és ezáltal szponzort találni is talán könnyebb lesz.

Milyen autóval tervezitek a jövő évet?

Még nem tudjuk. Privát értékelésben szeretnénk indulni, és abban a mezőnyben a Seat is nagyon ütőképese, bár nem tudom, hogy mennyit fejlesztenek jövőre. BMW-vel is szívesen mennék, de ha Seat lesz, akkor is boldog leszek.

CSODÁS KARRIER

Cikkek tömkelege születik a napokban a nagy sikerről, és szinte egyetlen szerző sem tud ellenállni annak a kísértésnek, hogy leírja: Michélsz Norbert éppen egy traktoron dolgozott, amikor az első hívása befutott a Zengő Motorsporttól. A fiatalemberre a szimulátoros autóversenyeken elért kiváló eredményei miatt figyeltek fel a tehetségkutatók, ami pedig ezután történt, az már történelem. Előbb futamgyőzelmek, hazai kupadiadalok, majd nemzetközi sikerek, WTCC indulás, végül most a Seat Leon Eurokupa megnyerése. A csodás karrier láttán a legtöbb újság és magazin megelégedett a versenypályákon készült fényképekkel, de az AFM a múltat is felidézti:



megkértük Norbit, hogy a ma sem elhanyagolt családi gazdasági környezetben, a nevezetes traktoron is pózoljon olvasóinknak.

T+
TISSOT
SWISS WATCHES SINCE 1853

T+ **TISSOT** **T+** **TISSOT**
SS WATCHES SINCE 1853 SWISS WATCHES SINCE 1853



Official Timekeeper



More than a watch

Tissot, Innovators by Tradition.

Btech

Forgalmazó üzletek:

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

www.tissot.ch



TISSOT T-RACE MotoGP
LIMITÁLT SZÉRIA



Rossi Misánóban ellenállhatatlan volt, Estorilban viszont simán kikapott (képpünkön a különleges fényezésű motoron), ettől függetlenül vezet a bajnokságot

IZGALMAS FINISH

Szezonvég előtt, átigazolások után

Mondhatom, nagyon érdekes dolgok történnek a MotoGP háza táján az átigazolásokkal kapcsolatban. Bár egyeseknek már tisztán látszik a jövőjük, másoknak bőven van még izgulnivalójuk.

Budur Gabriella, Csapatok



Lássuk, kik azok, akik már megnyugodhatnak. A két gyári Yamaha mindenképpen, hiszen Rossinak és Lorenzónak nem kellett aggódni, hogy lesz-e munkája jövőre. Tény azonban, hogy 2011-ben a Doktor már nem akar egy levegőt szívni a spanyollal, sőt elhintette azt is, hogy akár a Ducati ajánlatát is komolyan fontolóra veszi, ha még egy évet aláírnak Lorenzóval a hangvillások. Ami biztos, hogy

Hayden marad a Ducatinál, de Stonernek hiába van szerződése, még nem tudni, nem végződik-e a két fél kapcsolata válással. Randy De Puniet is megnyugodhat, hiszen sikerült az LCR Hondával megállapodnia. A csapatulajdonos Lucio Cecchinello változatlanul pályán tartja a szatellit istállót, és jövőre is a francia versenyzővel folytatja a munkát. A szerződés aláírására Párizsban

NEMET MONDOTT

Valentino Rossi, a MotoGP extraklasszisa nemet mondott a Ferrari által felkínált F1-es versenyzési lehetőségre, az olaszt - mint elárulta - Luca Badoer botladozása láttán Felipe Massa helyettesítésére kérte fel a maranellói egyet. „Tárgyaltunk Stefano Domenicali csapatfőnökkel, de két komolyabb probléma is adódott. Először is a nyakam, mert fogalmam sincs, hogy kibírnám-e a teljes versenytávot. Fontos az is, hogy a bajnoki címért küzdünk a MotoGP-ben és a monzai verseny túl nagy stresszel járt volna. Jobb így, hogy csak a jelenlegi feladataimra összpontosítsak” - mondta a Yamaha istálló versenyzője.

került sor és bár nagy meglepetést nem okozott, azért jó látni, hogy vannak olyan munkakapcsolatok, amelyek bátran néznek elébe a harmadik közös évadnak is. Persze a hírnek még lehet folytatása, hiszen szó van róla, hogy az LCR és esetleg a Scot csapat is elindít még egy pilótát.

ERŐSÍT A SHELL

A Ducati versenybenzin és olajbeszálítója, illetve a fejlesztésekben legfontosabb stratégiai partnere, a Shell Malajziában a versenyhétvége főtámogatójaként jelenik majd meg. Tanmay Jaswal a Shell Advance Global menedzsere így nyilatkozott a szponzorációról: „Sepang különleges hely, különleges pálya és a fejlesztéseink és kutatásaink szempontjából egy extrém kihívást je-

A pletykák Aoyama érkezéséről szólnak az LCR alakulathoz. A Repsolnál telt ház van, a Suzukihoz megérkezett Vermeulen helyére Alvaro Bautista, a veterán Caprossi marad tehát a jövő évre is. A Ferrari alakulat a Melandri-Simoncelli párosban bízik. A Pramac Racingnél, habár nem hiva-

lentő létesítmény. Számunkra fontos, hogy a technikai sportok Ázsiában is egyre nagyobb ismertségre tegyenek szert, hiszen óriási piacról van szó. A fejlesztéseink magukért beszélnek, amiért rengeteget dolgoztunk és dolgozunk jelenleg is. Ha a pályán sikeresek vagyunk, akkor az utcai közlekedésben sem lehet ez másképp. A tökéletességre törekszünk, mint mindig.”



QUAESTOR

Legyen ott előben!

Valencia MotoGP

CIRCUIT RICARDO TORMO

Spanyolország

2009. 11. 06-08.

199 900 Ft/fő

Csomag tartalma:

3 éjszaka szállás 3*-os szállodában, kétágyas elhelyezéssel + reggeli
3 napos Grandstand – West (Red) belépőjegy + magyar nyelvű szakmai idegenvezetés, depótúra Budur Gabriellával, a MotoGP könyvtárlógia szerzőjével + találkozás a kulisszák mögött a MotoGP versenyzőivel programcsomag a versenyről

sport@quaestor.hu

A csomag az utazás költségét, a belépőt, lejegyzést és szállást tartalmazza, illetve az utazás utáni biztosítást (1,5%) nem tartalmazza. Az utazás költsége az utazás előtt 2007. évi CXV/2007. évi CXVI/2007. évi CXVII/2007. évi CXVIII/2007. évi CXIX/2007. évi CXX/2007. évi CXXI/2007. évi CXXII/2007. évi CXXIII/2007. évi CXXIV/2007. évi CXXV/2007. évi CXXVI/2007. évi CXXVII/2007. évi CXXVIII/2007. évi CXXIX/2007. évi CXXX/2007. évi CXXXI/2007. évi CXXXII/2007. évi CXXXIII/2007. évi CXXXIV/2007. évi CXXXV/2007. évi CXXXVI/2007. évi CXXXVII/2007. évi CXXXVIII/2007. évi CXXXIX/2007. évi CXL/2007. évi CXLI/2007. évi CXLII/2007. évi CXLIII/2007. évi CXLIV/2007. évi CXLV/2007. évi CXLVI/2007. évi CXLVII/2007. évi CXLVIII/2007. évi CXLIX/2007. évi CL/2007. évi CLI/2007. évi CLII/2007. évi CLIII/2007. évi CLIV/2007. évi CLV/2007. évi CLVI/2007. évi CLVII/2007. évi CLVIII/2007. évi CLIX/2007. évi CLX/2007. évi CLXI/2007. évi CLXII/2007. évi CLXIII/2007. évi CLXIV/2007. évi CLXV/2007. évi CLXVI/2007. évi CLXVII/2007. évi CLXVIII/2007. évi CLXIX/2007. évi CLXX/2007. évi CLXXI/2007. évi CLXXII/2007. évi CLXXIII/2007. évi CLXXIV/2007. évi CLXXV/2007. évi CLXXVI/2007. évi CLXXVII/2007. évi CLXXVIII/2007. évi CLXXIX/2007. évi CLXXX/2007. évi CLXXXI/2007. évi CLXXXII/2007. évi CLXXXIII/2007. évi CLXXXIV/2007. évi CLXXXV/2007. évi CLXXXVI/2007. évi CLXXXVII/2007. évi CLXXXVIII/2007. évi CLXXXIX/2007. évi CXL/2007. évi CXLII/2007. évi CXLIII/2007. évi CXLIV/2007. évi CXLV/2007. évi CXLVI/2007. évi CXLVII/2007. évi CXLVIII/2007. évi CXLIX/2007. évi CL/2007. évi CLII/2007. évi CLIII/2007. évi CLIV/2007. évi CLV/2007. évi CLVI/2007. évi CLVII/2007. évi CLVIII/2007. évi CLIX/2007. évi CLX/2007. évi CLXI/2007. évi CLXII/2007. évi CLXIII/2007. évi CLXIV/2007. évi CLXV/2007. évi CLXVI/2007. évi CLXVII/2007. évi CLXVIII/2007. évi CLXIX/2007. évi CLXX/2007. évi CLXXI/2007. évi CLXXII/2007. évi CLXXIII/2007. évi CLXXIV/2007. évi CLXXV/2007. évi CLXXVI/2007. évi CLXXVII/2007. évi CLXXVIII/2007. évi CLXXIX/2007. évi CLXXX/2007. évi CLXXXI/2007. évi CLXXXII/2007. évi CLXXXIII/2007. évi CLXXXIV/2007. évi CLXXXV/2007. évi CLXXXVI/2007. évi CLXXXVII/2007. évi CLXXXVIII/2007. évi CLXXXIX/2007. évi CXL/2007. évi CXLII/2007. évi CXLIII/2007. évi CXLIV/2007. évi CXLV/2007. évi CXLVI/2007. évi CXLVII/2007. évi CXLVIII/2007. évi CXLIX/2007. évi CL/2007. évi CLII/2007. évi CLIII/2007. évi CLIV/2007. évi CLV/2007. évi CLVI/2007. évi CLVII/2007. évi CLVIII/2007. évi CLIX/2007. évi CLX/2007. évi CLXI/2007. évi CLXII/2007. évi CLXIII/2007. évi CLXIV/2007. évi CLXV/2007. évi CLXVI/2007. évi CLXVII/2007. évi CLXVIII/2007. évi CLXIX/2007. évi CLXX/2007. évi CLXXI/2007. évi CLXXII/2007. évi CLXXIII/2007. évi CLXXIV/2007. évi CLXXV/2007. évi CLXXVI/2007. évi CLXXVII/2007. évi CLXXVIII/2007. évi CLXXIX/2007. évi CLXXX/2007. évi CLXXXI/2007. évi CLXXXII/2007. évi CLXXXIII/2007. évi CLXXXIV/2007. évi CLXXXV/2007. évi CLXXXVI/2007. évi CLXXXVII/2007. évi CLXXXVIII/2007. évi CLXXXIX/2007. évi CXL/2007. évi CXLII/2007. évi CXLIII/2007. évi CXLIV/2007. évi CXLV/2007. évi CXLVI/2007. évi CXLVII/2007. évi CXLVIII/2007. évi CXLIX/2007. évi CL/2007. évi CLII/2007. évi CLIII/2007. évi CLIV/2007. évi CLV/2007. évi CLVI/2007. évi CLVII/2007. évi CLVIII/2007. évi CLIX/2007. évi CLX/2007. évi CLXI/2007. évi CLXII/2007. évi CLXIII/2007. évi CLXIV/2007. évi CLXV/2007. évi CLXVI/2007. évi CLXVII/2007. évi CLXVIII/2007. évi CLXIX/2007. évi CLXX/2007. évi CLXXI/2007. évi CLXXII/2007. évi CLXXIII/2007. évi CLXXIV/2007. évi CLXXV/2007. évi CLXXVI/2007. évi CLXXVII/2007. évi CLXXVIII/2007. évi CLXXIX/2007. évi CLXXX/2007. évi CLXXXI/2007. évi CLXXXII/2007. évi CLXXXIII/2007. évi CLXXXIV/2007. évi CLXXXV/2007. évi CLXXXVI/2007. évi CLXXXVII/2007. évi CLXXXVIII/2007. évi CLXXXIX/2007. évi CXL/2007. évi CXLII/2007. évi CXLIII/2007. évi CXLIV/2007. évi CXLV/2007. évi CXLVI/2007. évi CXLVII/2007. évi CXLVIII/2007. évi CXLIX/2007. évi CL/2007. évi CLII/2007. évi CLIII/2007. évi CLIV/2007. évi CLV/2007. évi CLVI/2007. évi CLVII/2007. évi CLVIII/2007. évi CLIX/2007. évi CLX/2007. évi CLXI/2007. évi CLXII/2007. évi CLXIII/2007. évi CLXIV/2007. évi CLXV/2007. évi CLXVI/2007. évi CLXVII/2007. évi CLXVIII/2007. évi CLXIX/2007. évi CLXX/2007. évi CLXXI/2007. évi CLXXII/2007. évi CLXXIII/2007. évi CLXXIV/2007. évi CLXXV/2007. évi CLXXVI/2007. évi CLXXVII/2007. évi CLXXVIII/2007. évi CLXXIX/2007. évi CLXXX/2007. évi CLXXXI/2007. évi CLXXXII/2007. évi CLXXXIII/2007. évi CLXXXIV/2007. évi CLXXXV/2007. évi CLXXXVI/2007. évi CLXXXVII/2007. évi CLXXXVIII/2007. évi CLXXXIX/2007. évi CXL/2007. évi CXLII/2007. évi CXLIII/2007. évi CXLIV/2007. évi CXLV/2007. évi CXLVI/2007. évi CXLVII/2007. évi CXLVIII/2007. évi CXLIX/2007. évi CL/2007. évi CLII/2007. évi CLIII/2007. évi CLIV/2007. évi CLV/2007. évi CLVI/2007. évi CLVII/2007. évi CLVIII/2007. évi CLIX/2007. évi CLX/2007. évi CLXI/2007. évi CLXII/2007. évi CLXIII/2007. évi CLXIV/2007. évi CLXV/2007. évi CLXVI/2007. évi CLXVII/2007. évi CLXVIII/2007. évi CLXIX/2007. évi CLXX/2007. évi CLXXI/2007. évi CLXXII/2007. évi CLXXIII/2007. évi CLXXIV/2007. évi CLXXV/2007. évi CLXXVI/2007. évi CLXXVII/2007. évi CLXXVIII/2007. évi CLXXIX/2007. évi CLXXX/2007. évi CLXXXI/2007. évi CLXXXII/2007. évi CLXXXIII/2007. évi CLXXXIV/2007. évi CLXXXV/2007. évi CLXXXVI/2007. évi CLXXXVII/2007. évi CLXXXVIII/2007. évi CLXXXIX/2007. évi CXL/2007. évi CXLII/2007. évi CXLIII/2007. évi CXLIV/2007. évi CXLV/2007. évi CXLVI/2007. évi CXLVII/2007. évi CXLVIII/2007. évi CXLIX/2007. évi CL/2007. évi CLII/2007. évi CLIII/2007. évi CLIV/2007. évi CLV/2007. évi CLVI/2007. évi CLVII/2007. évi CLVIII/2007. évi CLIX/2007. évi CLX/2007. évi CLXI/2007. évi CLXII/2007. évi CLXIII/2007. évi CLXIV/2007. évi CLXV/2007. évi CLXVI/2007. évi CLXVII/2007. évi CLXVIII/2007. évi CLXIX/2007. évi CLXX/2007. évi CLXXI/2007. évi CLXXII/2007. évi CLXXIII/2007. évi CLXXIV/2007. évi CLXXV/2007. évi CLXXVI/2007. évi CLXXVII/2007. évi CLXXVIII/2007. évi CLXXIX/2007. évi CLXXX/2007. évi CLXXXI/2007. évi CLXXXII/2007. évi CLXXXIII/2007. évi CLXXXIV/2007. évi CLXXXV/2007. évi CLXXXVI/2007. évi CLXXXVII/2007. évi CLXXXVIII/2007. évi CLXXXIX/2007. évi CXL/2007. évi CXLII/2007. évi CXLIII/2007. évi CXLIV/2007. évi CXLV/2007. évi CXLVI/2007. évi CXLVII/2007. évi CXLVIII/2007. évi CXLIX/2007. évi CL/2007. évi CLII/2007. évi CLIII/2007. évi CLIV/2007. évi CLV/2007. évi CLVI/2007. évi CLVII/2007. évi CLVIII/2007. évi CLIX/2007. évi CLX/2007. évi CLXI/2007. évi CLXII/2007. évi CLXIII/2007. évi CLXIV/2007. évi CLXV/2007. évi CLXVI/2007. évi CLXVII/2007. évi CLXVIII/2007. évi CLXIX/2007. évi CLXX/2007. évi CLXXI/2007. évi CLXXII/2007. évi CLXXIII/2007. évi CLXXIV/2007. évi CLXXV/2007. évi CLXXVI/2007. évi CLXXVII/2007. évi CLXXVIII/2007. évi CLXXIX/2007. évi CLXXX/2007. évi CLXXXI/2007. évi CLXXXII/2007. évi CLXXXIII/2007. évi CLXXXIV/2007. évi CLXXXV/2007. évi CLXXXVI/2007. évi CLXXXVII/2007. évi CLXXXVIII/2007. évi CLXXXIX/2007. évi CXL/2007. évi CXLII/2007. évi CXLIII/2007. évi CXLIV/2007. évi CXLV/2007. évi CXLVI/2007. évi CXLVII/2007. évi CXLVIII/2007. évi CXLIX/2007. évi CL/2007. évi CLII/2007. évi CLIII/2007. évi CLIV/2007. évi CLV/2007. évi CLVI/2007. évi CLVII/2007. évi CLVIII/2007. évi CLIX/2007. évi CLX/2007. évi CLXI/2007. évi CLXII/2007. évi CLXIII/2007. évi CLXIV/2007. évi CLXV/2007. évi CLXVI/2007. évi CLXVII/2007. évi CLXVIII/2007. évi CLXIX/2007. évi CLXX/2007. évi CLXXI/2007. évi CLXXII/2007. évi CLXXIII/2007. évi CLXXIV/2007. évi CLXXV/2007. évi CLXXVI/2007. évi CLXXVII/2007. évi CLXXVIII/2007. évi CLXXIX/2007. évi CLXXX/2007. évi CLXXXI/2007. évi CLXXXII/2007. évi CLXXXIII/2007. évi CLXXXIV/2007. évi CLXXXV/2007. évi CLXXXVI/2007. évi CLXXXVII/2007. évi CLXXXVIII/2007. évi CLXXXIX/2007. évi CXL/2007. évi CXLII/2007. évi CXLIII/2007. évi CXLIV/2007. évi CXLV/2007. évi CXLVI/2007. évi CXLVII/2007. évi CXLVIII/2007. évi CXLIX/2007. évi CL/2007. évi CLII/2007. évi CLIII/2007. évi CLIV/2007. évi CLV/2007. évi CLVI/2007. évi CLVII/2007. évi CLVIII/2007. évi CLIX/2007. évi CLX/2007. évi CLXI/2007. évi CLXII/2007. évi CLXIII/2007. évi CLXIV/2007. évi CLXV/2007. évi CLXVI/2007. évi CLXVII/2007. évi CLXVIII/2007. évi CLXIX/2007. évi CLXX/2007. évi CLXXI/2007. évi CLXXII/2007. évi CLXXIII/2007. évi CLXXIV/2007. évi CLXXV/2007. évi CLXXVI/2007. évi CLXXVII/2007. évi CLXXVIII/2007. évi CLXXIX/2007. évi CLXXX/2007. évi CLXXXI/2007. évi CLXXXII/2007. évi CLXXXIII/2007. évi CLXXXIV/2007. évi CLXXXV/2007. évi CLXXXVI/2007. évi CLXXXVII/2007. évi CLXXXVIII/2007. évi CLXXXIX/2007. évi CXL/2007. évi CXLII/2007. évi CXLIII/2007. évi CXLIV/2007. évi CXLV/2007. évi CXLVI/2007. évi CXLVII/2007. évi CXLVIII/2007. évi CXLIX/2007. évi CL/2007. évi CLII/2007. évi CLIII/2007. évi CLIV/2007. évi CLV/2007. évi CLVI/2007. évi CLVII/2007. évi CLVIII/2007. évi CLIX/2007. évi CLX/2007. évi CLXI/2007. évi CLXII/2007. évi CLXIII/2007. évi CLXIV/2007. évi CLXV/2007. évi CLXVI/2007. évi CLXVII/2007. évi CLXVIII/2007. évi CLXIX/2007. évi CLXX/2007. évi CLXXI/2007. évi CLXXII/2007. évi CLXXIII/2007. évi CLXXIV/2007. évi CLXXV/2007. évi CLXXVI/2007. évi CLXXVII/2007. évi CLXXVIII/2007. évi CLXXIX/2007. évi CLXXX/2007. évi CLXXXI/2007. évi CLXXXII/2007. évi CLXXXIII/2007. évi CLXXXIV/2007. évi CLXXXV/2007. évi CLXXXVI/2007. évi CLXXXVII/2007. évi CLXXXVIII/2007. évi CLXXXIX/2007. évi CXL/2007. évi CXLII/2007. évi CXLIII/2007. évi CXLIV/2007. évi CXLV/2007. évi CXLVI/2007. évi CXLVII/2007. évi CXLVIII/2007. évi CXLIX/2007. évi CL/2007. évi CLII/2007. évi CLIII/2007. évi CLIV/2007. évi CLV/2007. évi CLVI/2007. évi CLVII/2007. évi CLVIII/2007. évi CLIX/2007. évi CLX/2007. évi CLXI/2007. évi CLXII/2007. évi CLXIII/2007. évi CLXIV/2007. évi CLXV/2007. évi CLXVI/2007. évi CLXVII/2007. évi CLXVIII/2007. évi CLXIX/2007. évi CLXX/2007. évi CLXXI/2007. évi CLXXII/2007. évi CLXXIII/2007. évi CLXXIV/2007. évi CLXXV/2007. évi CLXXVI/2007. évi CLXXVII/2007. évi CLXXVIII/2007. évi CLXXIX/2007. évi CLXXX/2007. évi CLXXXI/2007. évi CLXXXII/2007. évi CLXXXIII/2007. évi CLXXXIV/2007. évi CLXXXV/2007. évi CLXXXVI/2007. évi CLXXXVII/2007. évi CLXXXVIII/2007. évi CLXXXIX/2007. évi CXL/2007. évi CXLII/2007. évi CXLIII/2007. évi CXLIV/2007. évi CXLV/2007. évi CXLVI/2007. évi CXLVII/2007. évi CXLVIII/2007. évi CXLIX/2007. évi CL/2007. évi CLII/2007. évi CLIII/2007. évi CLIV/2007. évi CLV/2007. évi CLVI/2007. évi CLVII/2007. évi CLVIII/2007. évi CLIX/2007. évi CLX/2007. évi CLXI/2007. évi CLXII/2007. évi CLXIII/2007. évi CLXIV/2007. évi CLXV/2007. évi CLXVI/2007. évi CLXVII/2007. évi CLXVIII/2007. évi CLXIX/2007. évi CLXX/2007. évi CLXXI/2007. évi CLXXII/2007. évi CLXXIII/2007. évi CLXXIV/2007. évi CLXXV/2007. évi CLXXVI/2007. évi CLXXVII/2007. évi CLXXVIII/2007. évi CLXXIX/2007. évi CLXXX/2007. évi CLXXXI/2007. évi CLXXXII/2007. évi CLXXXIII/2007. évi CLXXXIV/2007. évi CLXXXV/2007. évi CLXXXVI/2007. évi CLXXXVII/2007. évi CLXXXVIII/2007. évi CLXXXIX/2007. évi CXL/2007. évi CXLII/2007. évi CXLIII/2007. évi CXLIV/2007. évi CXLV/2007. évi CXLVI/2007. évi CXLVII/2007. évi CXLVIII/2007. évi CXLIX/2007. évi CL/2007. évi CLII/2007. évi CLIII/2007. évi CLIV/2007. évi CLV/2007. évi CLVI/2007. évi CLVII/2007. évi CLVIII/2007. évi CLIX/2007. évi CLX/2007. évi CLXI/2007. évi CLXII/2007. évi CLXIII/2007. évi CLXIV/2007. évi CLXV/2007. évi CLXVI/2007. évi CLXVII/2007. évi CLXVIII/2007. évi CLXIX/2007. évi CLXX/2007. évi CLXXI/2007. évi CLXXII/2007. évi CLXXIII/2007. évi CLXXIV/2007. évi CLXXV/2007. évi CLXXVI/2007. évi CLXXVII/2007. évi CLXXVIII/2007. évi CLXXIX/2007. évi CLXXX/2007. évi CLXXXI/2007. évi CLXXXII/2007. évi CLXXXIII/2007. évi CLXXXIV/2007. évi CLXXXV/2007. évi CLXXXVI/2007. évi CLXXXVII/2007. évi CLXXXVIII/2007. évi CLXXXIX/2007. évi CXL/2007. évi CXLII/2007. évi CXLIII/2007. évi CXLIV/2007. évi CXLV/2007. évi CXLVI/2007. évi CXLVII/2007. évi CXLVIII/2007. évi CXLIX/2007. évi CL/2007. évi CLII/2007. évi CLIII/2007. évi CLIV/2007. évi CLV/2007. évi CLVI/2007. évi CLVII/2007. évi CLVIII/2007. évi CLIX/2007. évi CLX/2007. évi CLXI/2007. évi CLXII/2007. évi CLXIII/2007. évi CLXIV/2007. évi CLXV/2007. évi CLXVI/2007. évi CLXVII/2007. évi CLXVIII/2007. évi CLXIX/2007. évi CLXX/2007. évi CLXXI/2007. évi CLXXII/2007. évi CLXXIII/2007. évi CLXXIV/2007. évi CLXXV/2007. évi CLXXVI/2007. évi CLXXVII/2007. évi CLXXVIII/2007. évi CLXXIX/2007. évi CLXXX/2007. évi CLXXXI/2007. évi CLXXXII/2007. évi CLXXXIII/2007. évi CLXXXIV/2007. évi CLXXXV/2007. évi CLXXXVI/2007. évi CLXXXVII/2007. évi CLXXXVIII/2007. évi CLXXXIX/2007. évi CXL/2007. évi CXLII/2007. évi CXLIII/2007. évi CXLIV/2007. évi CXLV/2007. évi CXLVI/2007. évi CXLVII/2007. évi CXLVIII/2007. évi CXLIX/2007. évi CL/2007. évi CLII/2007. évi CLIII/2007. évi CLIV/2007. évi CLV/2007. évi CLVI/2007. évi CLVII/2007. évi CLVIII/2007. évi CLIX/2007. évi CLX/2007. évi CLXI/2007. évi CLXII/2007. évi CLXIII/2007. évi CLXIV/2007. évi CLXV/2007. évi CLXVI/2007. évi CLXVII/2007. évi CLXVIII/2007. évi CLXIX/2007. évi CLXX/2007. évi CLXXI/2007. évi CLXXII/2007. évi CLXXIII/2007. évi CLXXIV/2007. évi CLXXV/2007. évi CLXXVI/2007. évi CLXXVII/2007. évi CLXXVIII/2007. évi CLXXIX/2007. évi CLXXX/2007. évi CLXXXI/2007. évi CLXXXII/2007. évi CLXXXIII/2007. évi CLXXXIV/2007. évi CLXXXV/2007. évi CLXXXVI/2007. évi CLXXXVII/2007. évi CLXXXVIII/2007. évi CLXXXIX/2007. évi CXL/2007. évi CXLII/2007. évi CXLIII/2007. évi CXLIV/2007. évi CXLV/2007. évi CXLVI/2007. évi CXLVII/2007. évi CXLVIII/2007. évi CXLIX/2007. évi CL/2007. évi CLII/2007. évi CLIII/2007. évi CLIV/2007. évi CLV/2007. évi CLVI/2007. évi CLVII/2007. évi CLVIII/2007. évi CLIX/2007. évi CLX/2007. évi CLXI/2007. évi CLXII/2007. évi CLXIII/2007. évi CLXIV/2007. évi CLXV/2007. évi CLXVI/2007. évi CLXVII/2007. évi CLXVIII/2007. évi CLXIX/2007. évi CLXX/2007. évi CLXXI/2007. évi CLXXII/2007. évi CLXXIII/2007. évi CLXXIV/2007. évi CLXXV/2007. évi CLXXVI/2007. évi CLXXVII/2007. évi CLXXVIII/2007. évi CLXXIX/2007. évi CLXXX/2007. évi CLXXXI/2007. évi CLXXXII/2007. évi CLXXXIII/2007. évi CLXXXIV/2007. évi CLXXXV/2007. évi CLXXXVI/2007. évi CLXXXVII/2007. évi CLXXXVIII/2007. évi CLXXXIX/2007. évi CXL/2007. évi CXLII/2007. évi CXLIII/2007. évi CXLIV/2007. évi CXLV/2007. évi CXLVI/2007. évi CXLVII/2007. évi CXLVIII/2007. évi CXLIX/2007. évi CL/2007. évi CLII/2007. évi CLIII/2007. évi CLIV/2007. évi CLV/2007. évi CLVI/2007. évi CLVII/2007. évi CLVIII/2007. évi CLIX/2007. évi CLX/2007. évi CLXI/2007. évi CLXII/2007. évi CLXIII/2007. évi CLXIV/2007. évi CLXV/2007. évi CLXVI/2007. évi CLXVII/2007. évi CLXVIII/2007. évi CLXIX/2007. évi CLXX/2007. évi CLXXI/2007. évi CLXXII/2007. évi CLXXIII/2007. évi CLXXIV/2007. évi CLXXV/2007. évi CLXXVI/2007. évi CLXXVII/2007. évi CLXXVIII/2007. évi CLXXIX/2007. évi CLXXX/2007. évi CLXXXI/2007. évi CLXXXII/2007. évi CLXXXIII/2007. évi CLXXXIV/2007. évi CLXXXV/2007. évi CLXXXVI/2007. évi CLXXXVII/2007. évi CLXXXVIII/2007. évi CLXXXIX/2007. évi CXL/2007. évi CXLII/2007. évi CXLIII/2007. évi CXLIV/2007. évi CXLV/2007. évi CXLVI/2007. évi CXLVII/2007. évi CXLVIII/2007. évi CXLIX/2007. évi CL/2007. évi CLII/2007. évi CLIII/2007. évi CLIV/2007. évi CLV/2007. évi CLVI/2007. évi CLVII/2007. évi CLVIII/2007. évi CLIX/2007. évi CLX/2007. évi CLXI/2007. évi CLXII/2007. évi CLXIII/2007. évi CLXIV/2007. évi CLXV/2007. évi CLXVI/2007. évi CLXVII/2007. évi CLXVIII/2007. évi CLXIX/2007. évi CLXX/2007. évi CLXXI/2007. évi CLXXII/2007. évi CLXXIII/2007. évi CLXXIV/2007. évi CLXXV/2007. évi CLXXVI/2007. évi CLXXVII/2007. évi CLXXVIII/2007. évi CLXXIX/2007. évi CLXXX

A csapattárs Lorenzo az utolsó versenyen megleckéztette Rossit. A pletykák szerint 2011-től már nem is lesz ugyanannál az istállóban, mint ellenfele...

talos, de talán prognosztizálható, hogy Mika Kallio nyeregben maradhat. Canepa szinte bizonyosan kikerül a depóból, ám a helyére rengeteg a pályázó. Ott van például De Angelis, Elias, Aleix Espargaro vagy James Toseland, akinek változatlanul nincs szerződése jövőre, hiszen a vezetés Ben Spiest szeretné megszerezni. A Tech 3 második motorjára valószínűleg megtartják Edwardst. Persze még ez sem hivatalos, de eléggé valószínű. A Hayate csapat jövője sem tisztázott. Talán érkezik a Yamaha blokk és talán érkezik némi pénz is a csapathoz és akkor folytatni tudják a menetelést.

No, és ott van az egyetlen magyar, Talmácsi, akinek a neve mellett szintén ott van egy kérdőjel a jövő évi szerződéssel kapcsolatban. Marad a Scot Hondánál vagy újabb csapattárral lepnek meg minket? A helyzet egyre kiélezettebb, főleg, hogy igen csekély a HRC által nyújtott fejlesztői támogatás, így elég nehéz kiugróan jól teljesíteni. Többek között emiatt is, illetve azért mert még nincs 2010-es szerződése, egy kicsit túlpörgött De Angelis Misanóban, a MotoGP rajtját követően, ahol egy elkottázott féktáv miatt nemes egyszerűséggel kiütötte Hayden és Edwards alól is a motort. Az amerikai utoljára 2006-ban Estorilban láthattuk ilyen idegállapotban, amikor Pedrosa verte ki alóla a Hondát. A kavargás persze most jól jött Pedrosának, aki rögtön az élre állt,



illetve Eliasnak, aki így befért a második helyre Lorenzo és Rossi elé. A felállás a leintésig jócskán átrendeződött, miután Rossi mindenkinek odapörkölt az M1-gyel és ezen a hétvégén Lorenzo sem tudta megállítani. A harmadik hely megmaradt Pedrosának, akit csapattársa, Dovizioso követett. A fiatal olasz óriási harcban szerezte meg ezt a pozíciót miután Capirossit megelőzte. Talma zseniálisan rajtolt és az első körben a fél mezőnyt maga mögé utasítva a nyolcaik helyen állt a sorban. Persze ez a csoda csak néhány körön keresztül tartott, ráadásul a futam végére sajnos visszacsúszott az utolsó helyre. „Amíg bírtam hártottam a támadásokat, de a kigyorsításoknál nem tudtam tartani a lépést a többiekkel, és megelőztek. Nagyon bízom benne, hogy Estorilra ta-

lálunk valamit, amivel végre versenghetek a többiekkel, mert nekem ebből mostanában csak néhány kör jut.”



Simoncelli bajnoksága idén nem 100%, jövő évi MotoGP szerződése annál inkább

KIPIHENTE MAGÁT

Az idei világbajnokság vége előtt négy versennyel tért vissza a porondra Casey Stoner. A 2007-es világbajnok ausztrál Barcelonát megelőzően betegedett le és



azt követően fizikai állóképessége látványos mélyrepülést vett. Stoner Laguna Seca után hazarepült Ausztráliába, ahol az újabb orvosi kivizsgálásokat követően úgy döntött orvosaival, hogy a következő három versenyen távol marad

a versenyzéstől. A sztár most visszatért, és nem is akárhogy. Mosolyogva, fitten, kipihenten. Az orvosi tesztek követően kiderült, hogy rendkívül alacsony Casey vérnyomása és nátriumhiányban szenvedett. Orvosai szerint ez volt a két elsődleges ok, hogy Casey rosszul érezte magát. Ehhez jött hozzá, hogy nem fizikailag, sem mentálisan nem tudta kipihenni korábbi sérüléseit, amely végül végkimerülést eredményezett. Az orvosok szerint jó döntést hoztak, amikor leállították Stonert és nem engedték versenyezni. Még mindig nem tökéletes az állapota, de legalább hízott néhány kilót és pihentebb, mint korábban. Ami pedig az eredményét illeti: a rajtot követő felfordulásban sikerült a második helyig felküzdenie magát és magabiztosan szerezte meg az ezüstöt Estorilban.

MÉDIASZTÁR

Miközben a magyar világbajnok a versenypályákon erősen küzd a Scot Honda finoman szólva is gyenge teljesítményével, és a jövő esztendő tervein gondolkodik, arra is jut ideje, hogy különböző motorozáson kívüli eseményeken szerepeljen. Talmácsi Gábor a Hungaroringen nemrégiben kipróbálhatott egy régebbi FI-es Renault versenyautót, bejelentette részvételét a magyar 12 órás és a dubai 24 órás futamon, és szerepet vállalt a TV2 új vetélkedőjében, melynek címe: Sztárral szemben.



A 250-es géposztályban lélegzetelállító küzdelemnek lehetünk szemtanúi, amikor Hector Barbera és Mattia Pasini, a Team Toth csapat olasz versenyzője egymásra találtak a pályán és elkezdték a showműsort, miközben az elsőségért harcoltak. Az abszolút győztese a versenynek Barbera lett, de mindketten megérdemelték volna egy fair play díjat is, hiszen végig „úriemberek” módjára küzdöttek és nem veszélyeztették egymást testi épségét, mint ahogy azt mondjuk Simoncelli előszeretettel szokta tenni. „Szép küzdelem volt, gratulálok Héctornak! Sajnálom, hogy nem sikerült nyernem a hazai versenyen, ezen a gyönyörű, de nagyon kemény futamon. Nagyon jól rajtoltam, és sikerült egyből elkapnom a ritmust, majd Marco bukása után sokáig vezettem, amikor Héctor

utolért és körről-körre változott közöttünk a sorrend. Az utolsó körben a legprofibb módon zárt előttem minden lehetséges ívet, így hiába is próbálkoztam.” Pasini a versenyt követő szünidőben egyébként tesztelte a Ducati MotoGP gépet Mugellóban. Elmondása szerint nagyon élvezte a lehetőséget és a körülményekhez képest a legjobb köridejének tekintetében nem is ment annyira rosszul. Az 1:52,8-cal konkrétan simán kvalifikálhatta volna magát az idej versenyre...

A vb állása

MotoGP	
1. Valentino Rossi	250 pont
2. Jorge Lorenzo	232 pont
3. Dani Pedrosa	173 pont
4. Casey Stoner	170 pont
5. Andrea Dovizioso	142 pont
...	
17. Gábor Talmácsi	14 pont
250cc	
1. Hiroshi Aoyama	218 pont
2. Alvaro Bautista	192 pont
3. Marco Simoncelli	190 pont
4. Hector Barbera	174 pont
5. Mattia Pasini	128 pont
...	
22. Tóth Imre	12 pont
...	
25. Németh Balázs	3 pont
125cc	
1. Julian Simon	214 pont
2. Bradley Smith	163.5 pont
3. Nicolas Terol	152.5 pont
4. Pol Espargaro	129.5 pont
5. Sergio Gadea	122 pont

ESTORIL

A lapzártánkkor zajló Portugál versenyen nagy meglepetésre „feltámadt” Lorenzo, és aránylag simán nyerte a futamot, mögötte pedig a kényszerpihenőjéről visszatérő Stoner végzett. Pedrosa 3. helye szinte nem is volt meglepetés, a vb-esélyes Rossi azonban nagyon hiányzott a pódiumról. A negyedlitereseknél az estorili pálya a legjobban Simoncellinek feködt, aki ez alkalommal di Megliót és Barberát utasította maga mögé.

Egyenesen BELGIUMBÓL!

PRINCE Gold PILS

PRINCE Gold PILS 5 BELGIAN BEER

INTERWEST
ital nagykereskedés

www.interwest2000.hu
www.princebeer.eu

FIRST LADY

Adriana Tuchyna: Casey Stoner felesége

Tinédzserszerelemből boldog házasság – Casey Stoner nemcsak a munkájában sikeres, hanem a magánéletében is. 23 éves korára világbajnoki címe mellett van egy csinos felesége, akivel megoszthatja sikereit, és aki egyben a legnagyobb rajongója is.

Hercseligeti Alexa

Hoch2wei



Adriana Tuchyna 1989-ben született Adelaide-ben. Szülei szlovák származásúak, de a lány már Ausztráliában látta meg a napvilágot, és ott is töltötte egész gyermekkorát. Családja nagy motorsport-rajongó, már több versenyző is kikerült a családból – persze egyik sem lett olyan eredményes, mint férje. A MotoGP sorozat jelenlegi álompárja, Casey és Adriana először 2003-ban Ausztráliában, Phillip Island-en találkozott. A mendemondák szerint az ekkor még mindössze 14 éves lány autogramot kért a hasára a nála három évvel idősebb tehetségtől. „Ő még nem volt olyan híres, de már nagy rajongója voltam, és csak arra gondoltam, hogy mennyire aranyos. Persze akkor még nem gondolkoztam el azon, hogy talán ő lehet számomra az igazi” - nyilatkozta. Ám ami késik, nem múlik, a két tinédzser rövidesen egymásba szeretett, sőt nem sokkal ezután már egy párt alkottak, bár együttélésük hivatalosan csak 2005-ben kezdődött el, mikor Adriana már betöltötte a tizenhatot. Egy ideig távkapcsolatban éltek, Stoner a versenyek között sietett vissza Ausztráliába kedveséhez, és barátjáné is alkalomként meglátogatta a fiút. Az azóta eltelt esztendőknél akadt két pillanat, ami még a sokat látott versenyző

számára is nehéznek bizonyult: az egyik, mikor engedélyt kért Adriana apjától, Janótól - akit a versenypályáról már jól ismert -, hogy járhat-e a lánnyal; a második pedig az, amikor feleségül kérte tőle a Kínai Nagydíjon. „Nagyon félelmetes volt” - mesélte Casey nevetve - „de mégsem annyira, mint mikor megkérdeztem, hogy randizhatok-e a lányával. Az nagyon rossz volt. Csak 19 voltam. Az apja nagyon kedves, és sok közös dolog van bennünk, de ez akkor is félelmetes volt.” Egy hónappal később, miután a fiú egy látványos ütközés következtében kiesett az Olasz

▶▶ Adriana általában még a fotózásokra és az interjúkra is elkíséri Case-t, de jobban szereti, ha inkább férjét kérdezik.

Nagydíjról, tett egy váratlan látogatást Adriana-nál, és meglepő javaslattal állt elő. „Nagyon romantikus volt. Hazajöttem az iskolából és ő itthon várt rám. Szervezett egy vacsorát, ahová limuzinnal vitt el; később sétálni mentünk. Aztán letérdelt, én pedig azonnal igent mondtam” - mesélte a lány. Négy boldogan eltöltött év után 2007. január 6-án házasodtak össze a dél-ausztráliai Adelaide-ben. A privát ceremóniát a Szent Péter katedrálisban tartották, 140 vendéggel. „Sohasem zártam ki annak a lehetőségét, hogy fiatalon menjek férjhez, ha eljön az igazi. Azt viszont nem hittem volna, hogy utazgatok majd

vele a világban” - nyilatkozta nem sokkal az esküvő után Adriana. Az esküvőt előre kellett hozniuk, mivel még a szezon előtt össze akartak házasodni. „Az plusz hat-nyolc hónapot jelentett volna. Ez túl soknak tűnt. Szerettük egymást, és én csakis őt akartam. Az ő szülei és az én szüleim is így gondolták – jó ötlet volt” - mondta Casey. Végül a nászútjukat el kellett halasztaniuk, az esküvő után egyenesen az olaszországi Bolognába utaztak, hogy Stoner részt tudjon venni a csapat bemutatóján. „Nagyon jó házasnak lenni, és így sokkal könnyebb. Az, hogy a feleségem mindig itt van velem, nagyon jó. Nem sok olyan dolog van az életemben, ami állandó, de szerencsére van valaki, akivel bármit megbeszélhetek, akire mindig támaszkodhatok, és ez ő. Rengeteg erőt ad, nyugodtabbá tesz, és sokkal könnyebb ez az egész utazgatás is. Ha ő nem lenne, akkor talán még ennyire sem tudnék kiegyensúlyozott és nyugodt életet élni” - nyilatkozta a világbajnok. Felesége azóta is minden versenyre elkíséri, és nagyon büszke a sikereire. Sokszor láthatjuk a Ducati garázsában, vagy a versenyek előtt, amikor az eseményt tarja férje felett a rajtrácson. Minden verseny végén megöleli őt és visszacsúsztatja a jeggyűrűt az ujjára. Állítása szerint mindig is tudta, hogy férje képes lesz a királykategóriában is versenyeket nyerni. 2007-ben átutazták egész Európát és Ázsiát a versenyek miatt. A lány elismeri, hogy mindig nagyon ideges a versenyhétvégéken.



A tesztet és a világbajnokság európai állomásai alatt a pár ideje nagy részét monacói lakásában tölti. Nyaralásaik alkalmával azonban visszatérnek Ausztráliába, egy Sydney-től északra eső kis farmon pihenik ki magukat

„Vasárnap reggel kezd összeszorulni a gyomrom, de úgy gondolom, hogy még mindig nem annyira, mint a férjemé. Számomra ebből a szempontból az eddigi legrosszabb verseny Katarban volt. Ez volt a szezon első futama, Case-nek jó esélye volt nyerni.” A fiatal kúsztrál be is váltotta a hozzáfűzött reményeket, megszerezte élete első futamgyőzelmét a kategóriában. Felesége pedig nagyon élvezte, hogy a pálya mellett a Ducati csapattal nézhetette végig a motoros első győzelmét. „A 2007-es év bámulatos volt. Mindig is tudtam, hogy meg tudja csinálni, de így, hogy tényleg megtörtént, csodálatos. Az előző esztendőben csak négy versenyre tudtam elmenni, és mindig abban reménykedtem, hogy ott leszek az első győzelménél a MotoGP-ben” - mondta. „Nagyszerű, hogy ilyen jól megy Casey-nek a versenyzés, de a legjobb, hogy mindig együtt lehetünk.”



EGY PONT MINUSZ

Ausztrál és Spanyol Rali: Minimális Hirvonen-előny

Bár Sebastien Loeb ismét nyerő formában volt Ausztráliában és Spanyolországban, tengerentúli győzelmét elvették. Hátránya egy versennyel a vége előtt így is mindössze egy pont fordos riválisával szemben.

Amber PR



Bár Hirvonen eredetileg vesztesnek érezte magát, mégis boldogan búcsúzott az ötödik kontinenstől. a rali elején kedvezőtlen rajtpozícióját próbálta ledolgozni, amiben a nedves útvíziók segítettek is. Később azonban a szárazabb talajon nem tudta tartani Loeb tempóját és végül izgalmas csatát nyert Sordóval szemben. Az már csak hab volt a tortán számára, hogy végül öt nyilvántították végső győztesnek, bár bizonyára



A nagy kérdés: elég lesz-e Hirvonen (fent) előnye az utolsó futamra, és a finn elnyeri első vb-címét, vagy hatodsor is Loeb fejére kerül a korona?

nem volt olyan édes ez a győzelem, mint egy a pályán, test-test elleni küzdelemben szerzett siker.

Ami a váratlan eredményt illeti: a verseny utáni műszaki ellenőrzés során észrevették, hogy a Citroën C4 WRC keresztstabilizátora nem egyezett az előírással. a francia csapat képviselői nem is tagadták, hogy az általuk használt megoldás más, mint ami a homologizációs főtőn található, és miután mindhárom Citroënen ugyanezt a megoldást találták, így valamennyi autót egyperces büntetéssel illették.

Hirvonen az ölébe pottyant győzelmével a világbajnoki ponttáblákon öt egységre növelte előnyét Loebbel szemben, miközben a Citroën előnye egy ponttal csökkent a Forddal szemben. Sebastien Ogier és Jari-Matti Latvala is helyet cseréltek a végső összesítésben, köszönhető Ogier büntetésé-

nek. Így Latvala lett a negyedik, Ogier pedig az ötödik helyezett. a Stobart Fordnak is jól sikerült a versenyhétvégéje, hiszen Matthew Wilson és Henning Solberg a hatodik és hetedik pontszerző helyeken értek célba. a nyolcadik helyezett az argentin Federico Villagra lett egy problémamentes ralin a Munchi's csapat Fordjával.

Bár elméletileg minden megtörténhetett volna, a várakozásoknak megfelelően Spanyolországban sem dőlt el a 2009-es egyéni rali világbajnoki cím sorsa, ugyanis Sebastien Loeb április után ismét győzni tudott. a Citroën öröme határtalan volt, hiszen Dani Sordo rásegített Loeb győzelmére, s második helyével bebiztosította a Citroën konstruktóri világbajnoki címét. Loeb zsinórban ötödszörré győzedelmeskedett a katalán

Sordo és a Citroën kifejezetten élvezte a Katalán versenyt, meg is lett a futam második helye



Maximalis fordulaton!



250 ml

INTERWEST
ital nagykereskedés

www.interwest2000.hu
www.maxenergy.hu



A félgári pilóták közül a két Solberg áll az élvonalak mögött, de Wilson és Ogier is kiugrára vár

aszfalton, s idén hatodszorra állhatott fel a dobogó legfelső fokára. a bronzérmes helyen Mikko Hirvonen ért célba a Forddal. Ahogy azt már az elmúlt években megszokhattuk, Loeb és a helyi hős, Dani Sordo az elejétől a végéig uralni tudta a versenyt. Sordo ezúttal azonban eléggé megnehezítette Loeb dolgát a ralin. „Ez a mostani nehéz volt, mivel Dani a rajtnál nagyon nyomta a gázt, így harcoltunk, de tudtuk, hogy nem hibázhatunk miközben egymással csatázunk. Nagyon fontos volt mindkettőnk számára, hogy célba érjünk. De nagyon magabiztosak voltunk. Nagyszerű

érezés volt ismét aszfalton vezetni – én már régen tettem ezt. És eredmény tökéletes, nagyon boldog vagyok és igazán élveztem” – szögezte le a versenygyőztes francia. A negyedik helyezés a norvég Petter Solberggá lett, aki egy Citroen C4-es volánja mögött érte el - a 2005-ös Korzika Rali óta számított - legjobb aszfaltos eredményét. Az ötödik pozícióban a Citroen junior csapat oszlopos tagja, Sebastien Ogiert intették le. Nem volt szerencséje a fiatal franciának, hiszen dobogós helyezése a pénteki fékproblémája után ugrott. a hatodik helyet tudta elcsúszni Jari-Matti Latvala, aki nagyon boldog volt a saját gyorsasága miatt. Bár a Ford itt elveszítette a reményt a konstruktóri világbajnoki címre, második számú finn pilótája elégedett volt spanyolországi teljesítményével. a hetedik helyen kormányozta célba brit stobartos Fordját Matthew Wilson, az utolsó pontszerző hely pedig az idén utoljára rajthoz álló argentin Federico Villagrát és a Munchi's Ford csapatát lett. Idén három ralival kevesebbet rendeznek meg, mint tavaly, így lehetséges, hogy míg 2008-ban decemberben került megrendezésre a szezonzáró Wales Rali, addig idén alig három hét múlva, 2009. október 23-25.-én tartják meg. a konstruktóri világbajnok már megvan, a kérdés már csak az, hogy a szezon elején ragyogó Loeb, vagy a közepén jeleskedő Hirvonen viheti haza a világbajnoknak járó trófeát.

MAGYAR SZENZÁCIÓ

Az Aschenbrenner György-Pikó Zsuzsa kettős nem hiába készült már hosszú ideje a Katalán Ralira: a magyar páros szenzációs versenyzéssel az N csoport 2. pozíciójában ért célba (csak egy norvég páros győzte le), az összetett eredményük alapján pedig az abszolút 15. helyen végeztek. Az élete legjobbját futó Así a versenyt követő nyilatkozatában elmondta, hogy nagyszerű érzés volt kipróbálnia magát a világ elitjében. A szakaszok egyaránt megoldoztatták őt és navigátorát, de köszönetet mondott csapatának is, amely hibátlan teljesítményt nyújtott Spanyolországban.

Rusatrál Rali végeredmény

1. M Hirvonen	Ford Focus
2. S Loeb	Citroën C4
3. D Sordo	Citroën C4
4. J-M Latvala	Ford Focus
5. S Ogier	Citroën C4
6. M Wilson	Ford Focus
7. H Solberg	Ford Focus
8. F Villagra	Ford Focus

Hatalán Rali végeredménye

1. S Loeb	Citroën C4
2. D Sordo	Citroën C4
3. M Hirvonen	Ford Focus
4. P Solberg	Citroën C4
5. S Ogier	Citroën C4
6. J-M Latvala	Ford Focus
7. M Wilson	Ford Focus
8. F Villagra	Ford Focus

Rali VB állása

Pilóták	
1. M Hirvonen	84 pont
2. S Loeb	83 pont
3. D Sordo	58 pont
4. J-M Latvala	39 pont
5. P Solberg	30 pont
6. H Solberg	29 pont
7. M Wilson	25 pont
8. S Ogier	24 pont

Konstruktörök	
1. Citroën	151 pont
2. Ford	130 pont
3. Stobart	73 pont
4. Citroën Junior Rally Team	42 pont
5. Munchi's Ford	23 pont

KILINCCSEL ELŐRE

Ken Block: a sikeres ralis néha örült dolgokra képes

Legtöbbünknek semmit sem jelent a neve, másoknak ő az Isten. Akik ismerik, azt gondolják, hogy fanatizmusával, tehetségével, bátorságával és elszántságával akár Colin McRae nyomdokaiba is léphet.

Darázs Erika, Ken Block Website



Amihez élete során hozzányúlt, azt mind sikerre vitte. Ken Block 2005-ben debütált az amerikai rali bajnokságban egy 2005-ös Subaru WRX STi volánja mögött. Bemutató évében kategóriájában a dobogó harmadik fokára állhatott, míg összetettben a negyedik helyet szerezte meg. Raliban eddigi legjobb eredményét 2007-ben érte el, amikor az

embertelen tempóban gyorsít, fékez, parkol és hihetetlen iramban driftel. A műfaj koronázatlan királya legutóbb egy 530 lóerős, 2006-os Subaru Impreza WRX STi-vel száguldozott az igencsak szűkre szabott pályán, melyet egy repülőtéren alakítottak ki számára. Elhagyott roncsok között, üresen tátongó hangárok

kedvet kapott a repüléshez, hogy egy évvel később raliautójával hóban csúszkált és nagyokat ugrott Új-Zélandon - profi snowboardosok kíséretében.) A pilóta ereiben szintisza adrenalin csörgedez, de legfőbb elve mindannyiunk számára irányadó lehet: „A tiszteletet nem kérni kell, hanem kiérdemelni!”

Egy állókép, ami sajnos nem sokat mond: a driftelés kifejezetten videós műfaj



X Games sorozatán a második lett. Az ideji pontvadászatban is ugyanezen a helyen tanyázik, amely nem egy hétköznapi eredmény, de ismertségét és rajongótáborát mégsem ennek köszönheti: hódolói drifttudása és adrenalin-éhsége miatt rajonganak érte. Ken Block az autósport egy hazánkban még nem túl ismert formáját, a gymkhanát űzi. A gymkhana sava-borsa a pályában rejlik. A sofőr érdekes helyszíneken manőverez gumik, hordók, bóják között, 180 és 360 fokok fordulatokat vesz,

mélyén csúszott keresztbe, pörgött saját tengelye körül másodperceken keresztül, hogy végül Ricky Carmichael motokrossz-versenyzővel vívják meg harcukat az elemek, az idő és egymás ellen. Ken Blocktól nem áll messze az örütség, autójával nem csak a talajon, hanem a levegőben is otthonosan mozog. 2006-ban részt vett a Discovery Channel közkedvelt „Stunt Junkies” műsorában, ahol imádott autójával közel 52 métert repült. (A sztár akkor annyira

EZT LÁTNI KELL

Ken Block első Gymkhana Practice videóját több mint 20 milliószor nézték meg az interneten, 2009 júniusa óta pedig már a második rész. Ha valaki még nem ismeri, azonnal kattikellen az alábbi linkre (www.youtube.com/watch?v=rs-jAlmScms), vagy keressen rá a sztár nevével fémjelzett videókra.

Bár az utolsó ralifutam kizárásának eltörlése miatt hivatalosan még nem tekinthető a nyílt bajnokság győztesének a Subaru Rally Team Hungary párosa, gyakorlatilag már nem lehet elvenni tőlük a címet



FEDÉLZET

Herczig Norbert és a Subaru kapcsolói

Az utolsó, komlói verseny előtt bekukkantottunk a Subaru Rally Team Hungary versenygépezetesterébe, és csak kapkodtuk a fejünket az ott láttakon. Szerencsére a mindig mosolygós Herczig Norbert azért elmagyarázott ezt-azt nekünk...

TDH



Mielőtt azonban az olasz Aimont Racing Team tulajdonában álló 2005-ös fejlesztésű Subaru Impreza S11 WRC vezetőülésébe képzeljük magunkat, ismerkedjünk meg ennek a csoda-autónak néhány műszaki paraméterével.

A kocsiról talán mindenki tudja, hogy a hossza 4405, a szélessége 1800, a tengelytávolsága 2525 mm, a tömege pedig minimum 1230 kg. Egy négyhengeres boxermotor hajtja, amely 1994 köbcentis, és 11,75/1 kompressziós aránnyal dicsekedhet. Az erőforrás vezérlő elektronikája programozható, turbója IHI 34 mm-es, WRC szabvány szűkítővel szerelt szerkezet. Teljesítménye: 300 LE, ezt 5500 fordulat/perc-nél adja le. Az autó kuplungja egy kéttárcsás karbon AP, váltója a Prodrive csapatát dicséri, 6 sebességes, elektro-hidraulikus. A Subaru (természetesen) négykerék hajtású, 3 aktív dif-

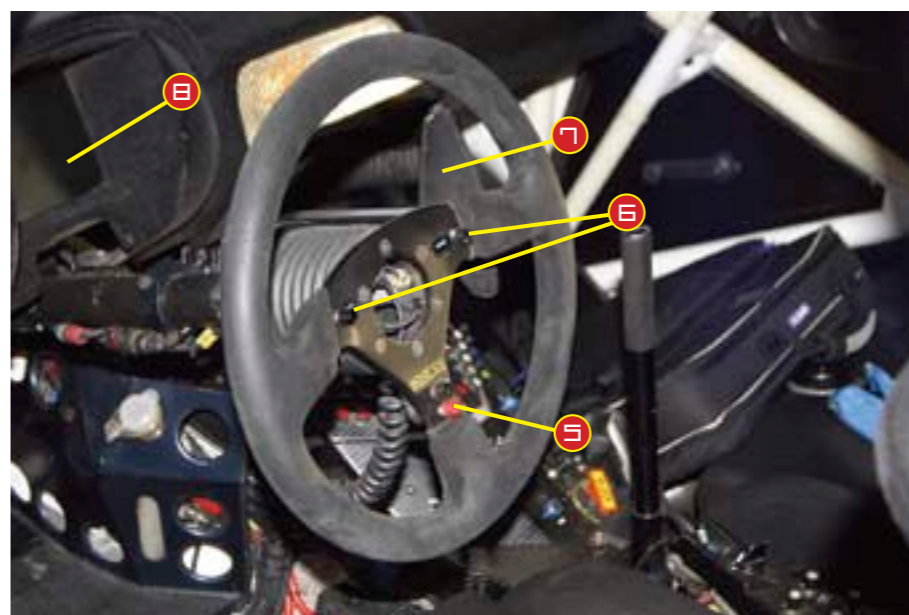
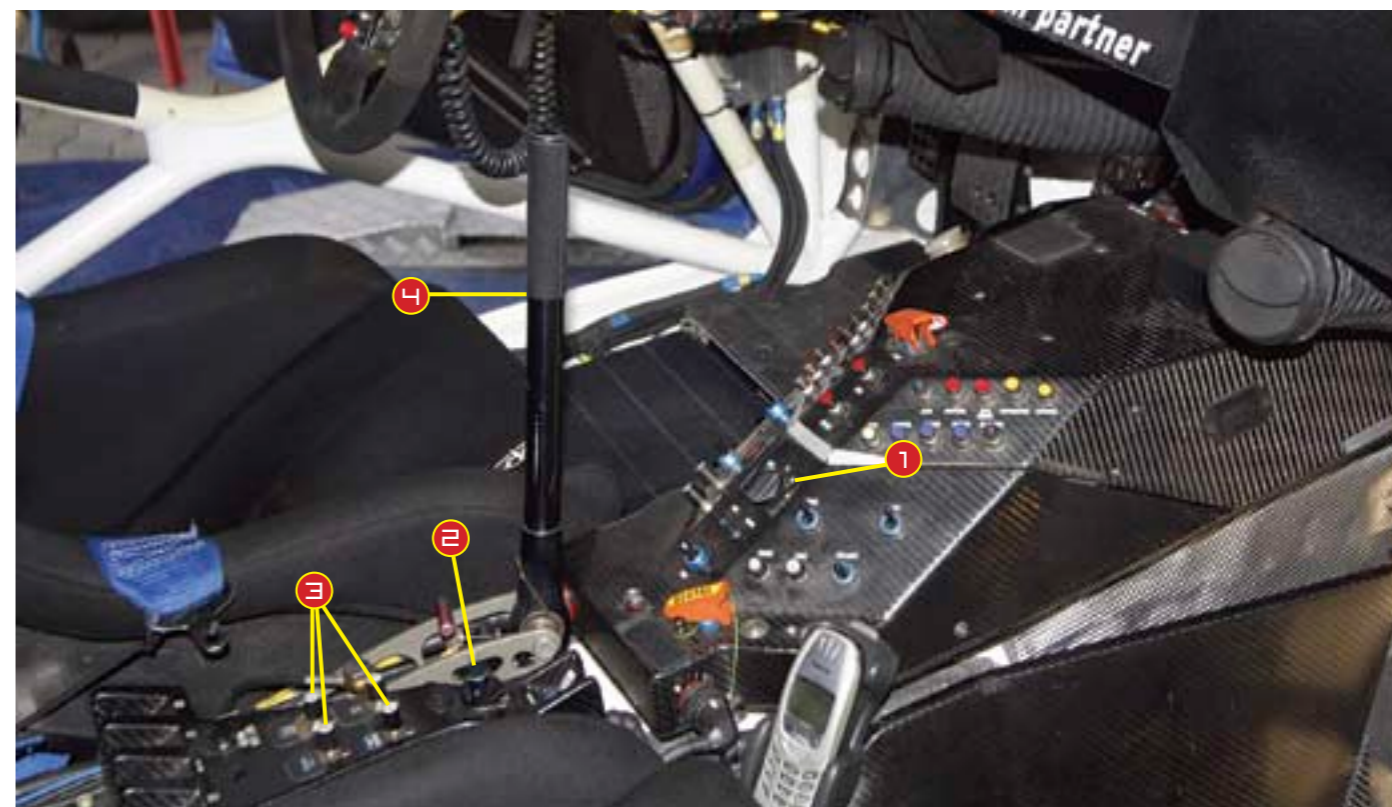
ferenciálmű dolgozik benne, a felfüggesztések elől-hátul McPherson rugós tagokkal szereltek. Ami a fékeket illeti: a szintén Prodrive termé-

kek elől 6, hátul 4 dugattyúsok, a hátsó tárcsák átmérője 304 mm. Elől aszfaltos futam esetében 366 mm-es, vízűtéses, murvás versenynél 304 mm-es, léghűtéses rendszert szerelnek be. A csúcstechnikát egy pilótafülkének is becsülete-re váló műszerfalról tartja kordában Norbi, a kapcsolótenger olyan szinten bizonytalanítja el a külső szemlélőt, hogy talán még azon sem lepődne meg, ha a kormánykerék helyett egy magassági kormányt pillantana meg a bal egy előtt. Ilyesmire persze nem nagyon van szükség, hiszen az Impreza csak ritkán, és szigorúan kontrollált körülmények között repked, ám ettől függetlenül bőven tud érdekességeket mesélni egy-egy gombról a versenyző.

„Az 1-essel jelölt kapcsolóval hajtást lehet aktiválni – ROAD, STAGE, NEUTRAL, REV fokozatokkal. Amikor közúton közlekedünk, akkor a kapcsoló „R” állásban van, gyorsasági közben „S” állásban használjuk. Érdekesége még ennek a kapcsolónak, hogy ezzel

VIGYÁZZ, KÉSZ, RAJT

Amíg az utcai autókkal az elindulás pofonegyszerű, a Subaru WRC-vel külön tudomány, amelybe az autó gazdája próbált betekintést adni az AFM olvasóinak. „Egyidejűleg benyomom a piros 5-ös számú gombot a kormánykeréken és a fékpedált, ezt 5 másodpercig nyomva tartom, majd a hajtás kapcsoló 1-es gombot elfordítom Stage (gyorsasági) üzemmódba. Ekkor kapcsol az autó első sebességi fokozatba a kuplungpedál kinyomása nélkül! Ez után a piros gombot el lehet engedni, de a fékpedált még mindig nyomva kell tartani. A fékpedált akkora erővel kell nyomnom, hogy minimum 4 bar nyomás legyen a fékrendszerben. Közvetlenül a rajt előtt 5-10 másodperccel bekapcsolom az ALS-t, a start pillanatában leugrok a fékpedálról és padló gázt nyomok, az autó, pedig - mint egy vadászgép - elrajtol. A mérnökök gondoltak arra az esetre is, ha valakinek annyira kimenne a vér a fejéből, hogy elfelejtene második sebességi fokozatba kapcsolni, így a 2-es fokozatot még az autó kapcsolja magától és csak ezután kell a pilótának saját kezébe vennie az irányítást.”



váltak hátramenetet az autón. Ha például egy gyorsasági szakaszon megforgunk hatodik sebességi fokozatban, elég csak kinyomni a kuplungot, majd ezt a kapcsolót „REV” állásba tenni, és már lehet is tolatni. Fontos, hogy a hátramenet kapcsolásánál mind a négy kerék álljon, az autó még minimálisan sem lehet mozgásban, különben károsodhat a váltó szerkezete” – mutatja Herczig.

„A 2-essel jelölt gomb a háromállású ALS (Anti-Lag System – a turbólyukat minimalizáló szerkezet) kapcsolója. Az esetek többségében a 3. fokozatot használom, ritkán a 2. állást, az egyes fokozatot meg csak nagyon vizes

útviszonyoknál. A 2-3 fokozatok között annyira a különbség, hogy az ALS 3. állásában negyedik sebességi fokozatban az autó drasztikusabban viselkedik a kigyorsításoknál.

A 3-as kapcsolókkal lehet az első, középső, hátsó hajtást és a differenciálmű fékerejét állítani. Ilyenkor tulajdonképpen már csak „finomhangolom” a kocsit, drasztikus változtatást a differenciálművek viselkedésében csak másik hajtásprogram betöltésével lehet elérni. Ennek ellenére a verseny előtti teszteken nagyon nagy hangsúlyt fektetnek a differenciálok állítgatására” – magyarázza a Subaru pilótája.

Na végre valami, amit talán én is megismerek, és kiderül, ráhibáztam! A 4-essel jelzett kar a kézifék, amelyről ezen a szinten azt illik tudni, hogy hidraulikus szerkezetet vezérel, használatakor leold a hátsó hajtás, hogy a kerekeket szabadon lehessen lassítani. Az 5-ös kapcsoló a kormány alján a rajtprogram aktiválója, amelyről Norbi huncutul csak annyit nyilatkozik, hogy ez a kedvenc gombja. (Ínyenceknek bővebben keretes írásunkban.) Nem meglepő, hogy egy WRC-n az ablakmosó és -törlő működtetője (6) sem a bajszkapcsoló végére került, hanem a kormánykerék bal és jobb oldalára, hogy hüvelykujjal kényelmesen elérhető legyen. „Ezek fontossága elsősre lényegtelennek tűnhet, mégsem az! Fontos, hogy kézre essen, mert ha egy sáros-vizes helyre érkezünk nagy sebességgel (Veszprém ralin előfordult egy párszor), akkor azonnal kell tudnom működtetni az ablakmosót. Az ablaktörlők sebessége szerencsére programozható az autón...” – teszi hozzá a versenyző.

Az autót elektrohidraulikus váltóval szerelték (7), ami azt jelenti, hogy a pilóta fizikailag nincs kapcsolatban magával a szerkezettel, ő csak egy mikrokapcsolót mozgat, a váltást egy 80 bar nyomású hidraulika végzi. Végezetül – ha már műszerfalról beszéltünk, említsük meg a kormány mögötti kijelző-monitort (8), amit a szleng csak egérmozinak becéz. Ezen az LCD-egységen követheti a pilóta az összes számára fontos információt az autóról (nyomások, hőfokok stb.).

EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY



AUTÓ

Név: Renault Clio R3
Gyártási év: 2006
Teljesítmény: 220 LE
Csapat: Auto-Mata AMSE
Pilóta: Kóváry Barna

LÁNY

Név: Barsi Adrienn
Kor: 25
Lakhely: Budapest
Foglalkozás: modell, sminkes

Fotó: Vámosi-Nagy Gergely (Sajtó foto)



FIAT ABARTH

Másfél év kemény munkájával készült el az a különlegesség Szerencsen, amellyel az autósport-szervezőkről ismert Rakóczi-fivérek jövőre szeretnék részt venni a hazai historic ralibajnokságban. A Fiat Abarth 595 SS típusjelű csodát 1969-ben kezdték gyártani, és rá három évre homologizálták. Az átépített változat természetesen megkapta a mai kornak megfelelő biztonsági berendezéseket, de minden sajátosságot is igyekeztek megőrizni az

újjáépítők, így a kocsi például lenyitható ponyvatetővel indul majd a futamokon. A világ legkisebb raliutójaként ismert modell kéthengeres, léghűtéses motorja 55 lóerő leadására képes, így az abszolút

elsőséget feltehetően nem veszélyezteti majd, de nem is ez vele Rakóczi Zsolt és István célja. A testvérek azt szeretnék, ha a példájukat követve minél több historic modell nevezne jövőre a hazai futamokra.



Jövőre a Rakóczi-fivérek jóvoltából egy igazi különlegességgel, a világ legkisebb raliutójával bővül a magyar historic mezőnye

MITSUBISHI SZOMBATHELY

Akciós áron az L200 Special Edition!

136 vagy 167 lóerős kivitel, ABS, kipörgésgátló, menetstabilizátor, dupla légzsák, automata klíma, elektromos ablak, elektromosan mozgatható és fűthető tükrök, Super Select 4WD váltó, ködlámpa, MP3-s CD-lejátszó, fedélzeti számítógép

~~7.134.000 Ft + Áfa~~ helyett
5.990.00 Ft + Áfa



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

Mitsubishi Szombathely

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





a versenyzők is odaadták a takarójukat, hogy ne a kemény földön aludjon.

Hering az idén elég mozgalmas évet tudhatott maga mögött, hiszen a magyar bajnokságban egészen a Nyírség Ralig versenyben volt az A7-es bajnoki címért, és ha nincs egy fékhiba, akkor a szezonzárón is mint bajnokesélyes állhatott volna rajthoz. Hering azonban ezen sem szomorkodik.

„Ebben az erős mezőnyben, én úgy gondolom, hogy dobogón végezni nem szégyen.

Főleg úgy, hogy versenyben voltunk a bajnoki címért is. Nagyon sok jó pilóta van A7-ben, és egyre erősödik a mezőny. Itt nem tudod előre kiszámolni, hogy hányadik leszel. Ugyanúgy nyerhetsz, és ugyanúgy lehetsz utolsó is” – indokolta.

A magyar bajnokság mellett Hering két szlovák bajnok is rajthoz állt. „Nagyon jól éreztem magam a kinti bajnokságban. Bár ellenfélként mentünk oda, hiszen ott is a bajnoki címért versenyeztünk, mégis nagyon kedvesen fogadtak. Nyelvi nehézségek miatt nem sokat tudtunk kommunikálni, de az első pillanattól kezdve egy olyan családban éreztem magam ott is, ahol mindenki segít a másoknak.”



Bár Hering az idén nem indult IRC-futamon, de mindháromszor ott volt Vizin Laci bácsival. Annál is inkább, mert Vizin Heringtől bérelte az R3-as Honda Civicet. „Az IRC még nézőként is nagyon komoly dolog volt. Ha az ember ott nyitott szemmel jár, akkor biztosan sok tapasztalatot szerezhetsz, amit itthon is felhasználhat. Próbáltam kint segíteni Laci bácsinak, amiben csak tudtam, és le a kalappal előtte, mert szerintem nagyon jó eredményt ért el.”

A két versenyző már tavaly óta együttműködött, többször is együtt teszteltek és Vizin sok tapasztalatát megosztotta Heringgel. „Az egyik oka annak, hogy az idén ilyen jól szerepeltünk az, hogy Vizin Laci bácsi nagyon sokat segített.

A beállítástól kezdve a vezetéstechnikai, a taktikai tanácsokig mindenben. A másik pedig, hogy nagyon jó navigátorom van Spitzer Gábor személyében. Spici nagyon rutinos versenyző, Keller Péter oldalán volt már Szuper-1600-as bajnok is. Sokat gyorsított rajtam ő is.”

A szezon végére Hering ugyan elfáradt egy kicsit, de azért már most a jövőt tervezteti. „Nagyon tetszik az A7. Jó a hangulat, erősek az ellenfelek, akik ellen mindig kihívás versenyezni. Remélem, hogy jövőre is mindenkinek megadatik, hogy versenyezni tudjon, és hogy hasonlóan jó lesz a kategóriánk, mint az idén. Mi biztosan ott leszünk.”

Hering Gyulából (jobbra) sugárzik a jókedv és a pozitív életszemlélet, lehetséges, hogy többek között ezért megy neki egyre jobban a versenyzés

HONDA MŰVEK

Hering Gyula: Az autóversenyző ne válogasson

Ritka az olyan versenyző, aki ha nyer, ha elesik, ha az utolsó gyorsan kap ki, mindig vidám tud maradni. Hering Gyula a kivétel, aki erősít.

Mihályi Csaba



Mindig élvezetes dolog Hering Gyulával beszélgetni, aki még ha nem is tetszik neki valami, akkor is legfeljebb azzal zárja le a mondatot, hogy az autó versenyző ne válogasson, azon a pályán versenyezzen, amit kijelöltek neki. Az egyik legjobb példa erre a Mecsek Rali volt, ahol végig nagy harcban állt Kóváry Barnával. A végén azonban

egy műszaki hiba megfosztotta az utolsó ütközet élményétől, a célban mégis egymás nyakába ugrottak.

„Miért is ne tettük volna?” – mondta Hering. „Mind a ketten pengeélen autóztunk. Az első körhöz képest saját magunkhoz képest javultunk kilenc másodpercet, a másodikra hatot. Na ez már csak Barna volt. Egy ilyen kemény

verseny után persze, hogy örültünk, hogy célba értünk, és hogy jól harcoltunk. Barnát ha valaki megismeri, akkor nagyon meg lehet őt kedvelni, és abszolút el kell ismerni a tudását. Ő volt a jobb azon a versenyen, ő nyert. Megérdemelten.”

A pilóta elmondta: nagybátyja, Kardos Lajos révén, még „inasként” került be a raliba, a Pécsi Volán csapatába. Ott azt tanulta meg, hogy a rali arról szól, hogy mindenki azt nézi, hogy mit tehet a csapatért, és hogyan tudja megviccelni a másikat, nem pedig hogyan tudja elgáncsolni. Nagyon büszke volt arra, hogy 14 éves taknyos gyerekként pingpongból elverte a teljes rali csapatot. De előfordult olyan is, hogy valamelyik versenyen a földön aludt és mindenki, még



JÖNNEK A ZSIGULIK!



A Ralisport Bizottságból kiszivárgott értesülés szerint jövőre a szövetség egy Lada kupa kiírását tervezi. Az elképzelés szerint a sorozat az Országos Rali Bajnokság, magyarul az első osztály része lenne. Bármilyen egykoron homológ Ladával

(tehát a kerekklámpástól kezdve a VFTS-ig) lehetne versenyezni, ráadásul az itt indulók a tervek szerint lényegesen alacsonyabb licenc- és nevezési díjjal számolhatnak, mint a többi csapat, ezzel is segítve a minél nagyobb résztvevői létszámot.

MÉGIS NYERTEK

Az MNASZ Rallye Bizottsága által létrehozott Fellebbviteli Bizottság megtárgyalta a Turán Motorsport SE által a Generáli Nyírség Rallye Felügyelő Testülete által hozott kizáró határozat ellen benyújtott fellebbezést, és a rendelkezésre álló dokumentumok alapján arra a megállapításra jutott, hogy a versenyautó tömegmérését kizárólag hitelesített mérőeszközzel lehetett



volna elvégezni. Ezért a verseny Felügyelő Testületének kizáró határozatát hatályon kívül helyezte, a Turán Frigyes-Zsiros Gábor versenyzőpáros versenyben elért eredményét elismerte, a verseny értékelésébe vissza helyezte – azaz hivatalosan a kettős nyerte a futamot.

ROMÁN BAJNOK

Ha valaki tíz évvel ez előtt azt mondta volna, hogy kiegyensúlyozott versenyzéssel szerez majd Szabó Gergő abszolút bajnoki címet, akkor azt talán még Gergő maga is megmosolyogta volna. Mégis ez történt, hiszen egy futammal a román bajnokság vége előtt már megnyerte a bajnokságot, megszerezve a korábbi magyar A7-es és N csoportos bajnoki címei mellé az első abszolút elsőségét is. „Még mindig nem tudom elhinni” – mondta Gergő. „Tavaly is nagyon komoly volt a román bajnokság, az idén volt egy kis tapasztalatunk, de nem voltunk könnyebb helyzetben. Négyen versenyeztünk a bajnoki címért, Miettinen, Tempestini, Porcisteanu és mi. A murvákon Miettinen volt egyértelműen a leggyorsabb, az aszfalton viszont tudtuk vele tartani a lépést. Kicsit szerencsén is volt, mert az elmúlt két évben 15-ből 15 futamot fejeztünk be Romániában. Miettinen az első versenyen összetörte az autóját, onnantól kezdve tőlünk bérelték neki a Mitsubishit. Az első közös futamunk nem kezdődött valami jól, mert eltört a féltengely, és kiesett. Mi viszont minden versenyt be tudtunk fejezni, és szerintem ez döntött.”



MECSEK IRC 2011

A napokban közzétett nem hivatalos IRC versenynaptárban nem szerepel a Mecsek Rali. Mivel a futamot csak jövőre lehetett volna összekötni az Európa Kulturális Fővárosa programmal, akár azt is hihetnénk, hogy teljesen elbuktuk a dolgot. Jelen István, a Mecsek-rali rendezője azonban jó hírekkel szolgált. „Kint jártam a Sanremo Ralin, ahol az Eurosport alelnökével tárgyaltam egy órát” – mondta Jelen. „Arra kértek, hogy inkább 2011-re koncentráljunk. A versenynaptár, amit közzétettek, még nem végleges, és egy nagyon kicsi esély maradt arra is, hogy jövőre bekerüljünk az IRC-re, de én ezt most 1% körülinek érzem.”



BÚTOR TERVEI

Minden ellenkező pletyka ellenére jövőre is láthatjuk idehaza Bútor Róbertet. Igaz, a vb-futamokról sem mondott le, sőt azokból többet is tervez 2010-re. „Abszolút nincs ellenemre, hogy itthon induljunk” – mondta Bútor. „Ha a Citroëntől megkapjuk a támogatást, akkor teljes mellbedobással versenyzünk a magyar bajnokságban. A saját költségvetésünkkel pedig két-három vb-futamot tervezzük. De ezek egyelőre csak tervek, még senki ne vegye még készpénznek.”

Bútor Róbert jövőre itthon és a rali vb-n fog elindulni, az IRC-futamokat meghagyja az ellenfeleknek



SPICI JÖVŐJE

A Mecsek Ralin még a bajnoki címért versenyzett, a Nyírségre azonban eltűnt Spitzmüller Csaba. A rossz hír az, hogy az idén már valószínűleg nem is láthatjuk itthon indulni, és úgy tűnik, hogy jövőre is a Ferrari Challenge lesz a fő csapásirány, a jó viszont az, hogy Spici szíve még mindig a rali felé húz és szó van vb-ről, IRC-ről és hál' istennek a magyar bajnokságról is. „Pécsen sajnos kiestünk” – mesélte Spici. „Nem estünk nagyot, szinte semennyi kár nem keletkezett az autóban. Az ágak egy kicsit összegyűrték a tetőt, a sárvédőt, meg a lökhárítót, de egy Veszprém Ralin, ha nem mész neki semmi-



nek, akkor is nagyobb kár van az autón a futam végén. Nem ezen múlt, hogy kiszálltunk a folytatásból, hanem azon, hogy nem szereztünk pontot. Az utolsó két versenyre nem volt meg a pénzünk, és a Nyírség Raliig nem is lett meg, ezért nem tudtunk indulni.” A tavalyi bajnok ezután a Ferrari Challenge-re koncentrált, de nem szeretné a ralit sem abbahagyni. „Ha azt kérdezed, hogy én mit szeretnék jövőre, akkor azt mondanám, hogy WRC-vel menni a vb-n a nagyok ellen. Erre azonban semmi esélyem nincs. Azt gondolom, hogy egy Szuper-2000-es autóra sem tudom összeszedni a pénzt. A Mitsubishitől van egy jó ajánlatom egy jó N-es Evo X-esre, tehát a gyári hátréret meg tudnám tartani.”

DUPLA ELISMERÉS

Gáll Csaba és Laboncz László a szeptemberben megrendezett XXI. Rallye Elba Storico Historic Rali EB-n vettek részt, ahol számtalan veterán versenyautó között álltak rajthoz. Végül az Európa-bajnoki értékelés abszolút 9., míg géposztályuk (D/3) 2. helyén zárták a szigeten rendezett viadalt az Opel Asconával. Gáll a kupákon kívül még egy nagy elismerést begyűjtött: egyik ellenfele, Marco Bertelli a verseny megkérte, próbálja autóját, egy eredeti Conrero-tuningos Opel Ascona 400-at, ami a magyar versenyzőnek mindig is az álma volt...

Forrás: Mihályi Csaba (Itiner.hu)

Maxximális töltet

1 liter



INTERWEST
ital nagykereskedés

www.interwest2000.hu

www.maxxenergy.hu



A gyorsasági bajnokságban 2005-től a Mazda RX-8-as autókól álló Wankel-csoport is színesítette a túraautók mezőnyét, de a csapat létszáma az utóbbi időben fogyásnak indult. A márka szerelmesei azonban jövőre újjáélesztenék a szériát.

Földi D. Attila, Bálint F. Gyula



Kovács György cége, a LEG Magyarország Zrt. az autóiipari fordítások nemzetközi piacán alapozta meg a vállalkozás biztos hátterét. A tulajdonos nem titkolt célja, hogy a magyar autósporton keresztül is növelje cége ismertségét, öregbítse hírnevét. A 2009-es bajnokság utolsó versenyhétvégéje előtt a mezőny egyetlen RX-8-asával induló Kovács György jelenleg az F-2000-es kategória negyedik helyén áll és még a harmadik helyért is versenyben van. Kincses István és Kovács György közös jövője ígéretesnek indult, hiszen van egy tapasztalt versenyző, autósport edző és Wankel-specialista Kincses István személyében. Ugyanakkor rendelkezésre áll egy tehetséges és lelkes pilóta, illetve egy igazi versenyautó is hadra fogható. Szerencsére korábbi RX-8-as versenyzők, Bodor Szilveszter, Anthony Reddin és Bonczföldi Attila is a visszatérést fontolgatják, és akadnak újabb érdeklődők, akik a versenypályán is ki akarják próbálni magukat. Ez pedig majd remélhetőleg a Wankel-csoport feltámadásához vezet. Hogy komolyak a szándékaik, azt az is jelzi, hogy az elmúlt hetekben tárgyalásokat kezdeményeztek egy Rába-ringi futam megszerzése érdekében.

VAN ÉS KELL!

Jövőre újraindítanák az RX-8-asok Wankel-csoportját

Ha valaki nem tudná: a Wankel-csoportban indított gépek azonosak a széria utcai autókkal. Mivel már az utcai RX-8-asok is sokkal

inkább versenyzésre hangolt motorral és futóművel rendelkeznek, mint egy átlagos sportautó, csupán az utastér esett át egy je-

lentősebb átalakításon. Kikerültek a kényelmi extrák, tartozékok, ezek helyére a kötelező felszerelésnek számító bukókeretet építették be. Az RX-8-as kapott egy sportosabb kipufogót, de minden más maradt az eredeti, a motor, váltó, futómű és fékek. A széria-közeleli állapotnak köszönhetően a versenyautók fenntartása szinte csak olaj, fék és gumicserejére korlátozódott, amivel vélhetően a legolcsóbb költségvetésű kategóriát alakult meg a magyar autósportban.

A Wankel motor sajátosságának köszönhetően a versenyzők a csupán 1308 cm³-es motor ellenére 200 lóerővel gazdálkodhattak, ám az RX-8-asok lökettérfogató a széria indulásakor másfélszeres szorzóval „büntették” és ezzel a kis túraautók helyett a nagy túraautó kategóriába kerültek a csoport gépei. Ez abban az időben reális volt, de mára a kategória társak teljesítménye túllépett a széria Wankel motorokén. Napjainkban már az 1600 cm³ alatti géposztály csúcsgépei is hasonló teljesítményt nyúj-

tanak. Talán ennek is köszönhető, hogy a Wankel-csoport autói 2008-ban futották utolsó versenyüket. 2008 végén azonban felcsillant egy reménység, hogy az RX-8-asok magyarországi motorsport-szereplésének mégse lesz vége... Tavaly ősszel Kovács György találkozott Kincses Istvánnal, a Kincses Turbo Team vezetőjével, akinél több évtizedes versenyzői múltjának, illetve a Wankel-csoport életre hívásában szerzett érdemeinek köszönhetően keresve sem találhatott volna jobb mentort az ambiciózus cégtulajdonos. A versenyző iskolát tavasszal elvégző 34 éves versenyző-jelölt célja az volt, hogy találjon egy olyan autót, csapatot, ahol készség szintre fejlesztheti a versenyzőiskolában tanult fogásokat, és a jövőben jegyzett eredményeket érjen el a magyar gyorsasági bajnokságban.

Az utóbbi években több formában és festéssel is indultak RX-8-asok a hazai bajnokságban, ezek közül az egyik leglátványosabb minden bizonnyal a Mazda Safety Car volt

VERSENYZŐ KERESTETIK

Ha e sorokat és a képeket nézve valaki kedvet érez ahhoz, hogy kipróbáljon egy Mazda RX-8-ast, vagy ahhoz, hogy versenyzővé váljon, illetve részese legyen a Kincses Turbo Team elhivatott csapatának, itt az alkalom. Kincses István a jövő évadra szeretné a külön értékelésű Wankel/csoportot ismét létrehozni, növelt teljesítményű autókkal. Ehhez legalább 5 stabil indulóra van szükség, a csoportba természetesen várják a legendás RX-7-eseket is. További információk a most készülő www.wankel.hu oldalon lelhetők fel, érdeklődő leveleket pedig a kincses.kincsi@gmail.com címre várja a Kincses Turbo Team.



A Kincses Turbo Team csapata azeretné, ha jövőre legalább öt Wankel-motoros gép el tudna indulni a szerveződő csoportban





A JÖVŐ ÉVRE KONCENTRÁLNAK

Sprint Motorsport: Új alapok és tehetségek jönnek

Miután a 2009-es gyorsasági évad váratlanul lerövidült, versenyek maradtak el, a Sprint Motorsport már most a jövő évét tervezi. Ez egyfelől új autókat és új technikai hátteret, másrészt új tehetségek felkutatását jelenti.

TDH

Sprint Motorsport

Az idei esztendő küzdelmeibe a hazai istállók közül talán a legnagyobb lendülettel belevágó Sprint Motorsport néhány hete megállapodást kötött a Proex Motorsporttal, hogy az alakulat a műszaki hátterét a 2010-es évadban a Szabolcs Róbert által irányított team fogja adni. Horváth Lázár, a sárga autókából álló flotta csapattulajdonosa lapunknak elmondta, hogy a szerző-

déstől elsősorban az eredményesség növekedését várják. 2010-ben ugyanis az lesz az elvárás a versenyzőkkel és autóikkal szemben, hogy lehetőleg valamennyien és minden futamon eljussanak a dobogókra. Az eredményesség másik kulcskérdése a járműpark korszerűsítése, de a versenygépek beszerzése során természetesen figyelembe kellene venni az MNASZ

előírásait. Mivel ezek az infók még nem elérhetőek, a team vezetője egyelőre kívár. Amíg megszületnek a döntések, Horváth Lázár az utánpótlás kérdéssel foglalkozik. A Sprint Motorsport partneriskolájában, a Paksi Atomerőmű Energetikai Szakképzési Intézetében (ESZI) már az évnnyitón várakozáson felüli volt azoknak a jelentkezőknek a létszáma, akik 2009- ősztől a korábban működő, ám időközben megszűnt gokart szakkörre szeretnének járni. A cél az, hogy ezt a szakkört rövid úton szakosztállyá minősítsék, és tagjai versenyeken is indulhas-

sanak. Az iskola tanulóinak a csapatvezető egy másik elképzelése, az autós tehetségkutató verseny ötlete is tetszett, ezért október 24-én, szombaton, a Gyorsasági Autós Szakág záró versenyhétvégéjének keretei között a tanulóknak lehetőségük nyílik a stopperóra elleni küzdelemre, a begyűjtött időeredményekből pedig kiválasztják majd a legjobb tízet. A gokart szakkörös

Az istálló vezetője felkarolt egy paksi gokartszakkört, hogy annak tagjaiból tehetséges ifjú versenyzők kerülhessenek ki

csapata is megmérettetheti a gyorsaságát, és kiderülhet az is, közülük ki az, aki szívesen átülne az autóba. A rendezvény lebonyolításához a Sprint Motorsport munkatársainak nagyon nagy segítségére lesz az iskola igazgatója, Szabó Béla, valamint Major Ferenc. és nem utolsósorban az elméleti-műszaki tanár, Paréj Mihály. A helyi vállalkozók közül a Techno-gáz Kft.,

név szerint Fazekas Gyula látott leginkább üzletet a dolog felkarolásában. Ő az, aki bérlő reklámfelületeket, úgy az autón, mint a versenyzők ruháin és egyéb média megjelenésekor. Az istálló vezetése szeretné, ha ezt a támogatási formát más vállalkozók is kihasználnák, vagy esetleg az adójuk 1%-val hozzájárulnának ezen tevékenységi formák megvalósításához.



TEHETSÉGGUTATÁS

Csak érdeklődsz vagy esetleg részt is vennél a 2009. október 24-én megrendezésre kerülő go-kart és tehetségkutató versenyen? Nincs más dolgod, mint kilátogatni az FI-es helyszínre, és a saját kezvedbe veheted a sorsod!



HFC Technics Kft.



www.lazi-text.com

UNICORSE



A gyorsasági bajnokság idényzárója előtt Borbandi Zsoltot, az esemény rendezőjét és az Unicorse vezetőjét faggattuk az istállóról és terveiről.

„Négy aktív autónk van, ebből három Alfa Romeo. Egy I56-os, WTCC-s, ex-BALSAN autó, ami idén került hozzánk, ezzel Gáspár Csaba megy. Egy 2004-es, BTCC-s, I47-es Alfával is rendelkezünk, de idén bérlő híján

tartalék autóként használtuk. Utóbbiból modellből egy GTA CUP autót is be tudunk vetni, és van két I55-ösünk is, ezek Classe2-es Alfák, az egyik a 94-es Superturismo bajnoké volt, ezt most Németh András hajtja. Ezeken felül – kakukktójásként – egy BMW 325i Challenge kocsit is birtoklunk, amivel Miskolczi Norbert indul” – mesél Borbandi. Az Unicorse egyébként nem túl régi egyesület, csak 2007-ben jött létre, de az elődje, a GT Corse neve alatt sok emlékezetes siker született már itthon és külföldön egyaránt. „Hogy miért pont az Alfa? Mindig is az olasz autók voltak a gyengém, és amikor lehetőség volt Alfákat venni és építeni, megragadtam – mostanra talán kiforrta magát” – mondja a csapatvezető, aki most élete első versenyrendezésére készül.

„Az Országos Bajnokság utolsó futamát október végén tartjuk, és majdnem olyan lesz, mint a többi. Újdonság lesz, hogy vasárnap lesz egy Time Attack futam, ahol utcai sportkocsik



76

versenyeznek az idővel. A másik betétfutam a Baltic-Alpok-Adria-Touring Car Trophy bemutatkozó, nulladik futama, amire már több külföldi versenyző jelezte részvételét. (Itt bármilyen kétkiteres épített illetve WTCC, ST, SP, és régi gyári pályautó nevezhet.) A széria bemutatása azért nagyon fontos, mert jövőre szeretnénk elindítani azt a sorozatot, aminek pont az lesz a célja, hogy összefogjuk, és versenyzési lehetőséget biztosítsunk ezeknek az otthon tárolt gyári autókat” – foglalja össze a legfontosabb tudnivalókat Borbandi Zsolt. Az istállófőnök egy felsorolás keretében a támogatóknak sem mulasztja el megköszönni a segítséget: a G-PACK KFT, a HUNGARORING ZRT, a PATYOLAT CEMICALS, a HÓGYÉSZI AGROKÉMIA, az M&M HONDA SZERVIZ és az ENJOYTRACERACE.HU nélkül ugyanis nem jöhetne létre ez a rendezvény.



KAMIONRÓL KISAUTÓRA

Babják Lászlónak a teherautó a szakmája, de Swift a versenyautója

Motorozott, aztán a kamion lett a hivatása és szállítmányozás a vállalkozása. A hazai gyorsasági bajnokságban azonban egy kicsiny autóval, a Swift Kupában indul Babják László.

TDK, Ember Ferenc



tendőben vívta Babják László, a test a test elleni küzdelem sem volt ritka, ha a pályán összeakadtak Bobek Andrásal. Tavaly aztán kiderült, hogy a kamionozásnak és a versenyzésnek létezik közös része, melyen egy Eb-sorozat formájában a magyar Oxxo Racing részt is vesz. Nem kellett hát sok idő ahhoz, hogy a cégtulajdonos rövid idő alatt a különleges széria paddockjában találja magát, segítőjeként csatlakozott a hazai alakulathoz. Az istállóval aztán végigjárta a külföldi sorozat futamait, közben elsősorban szerelőként és a szállítójármű vezetőjeként tevékenykedett. „Idén sajnos idő hiányában eddig nem tudtam részt venni a Truck Race futamokon, de bízom a jövőben, és maradok a motorsportban. Vagy mint az Oxxo Racing támogatója, ha erre igényt tartanak, vagy mint a GFS csapat versenyzője, és a tulajdonos Burkus Egon barátja” – fejezi be a tervekkel Babják László.

László a 80-as években szeretett bele a benzingőzbe. Előbb végigmotorozta a szokásos listát (Simson, MZ, ETZ 250, Yamaha Virago 400, Suzuki GSXR 750), majd új, sokkal nagyobb „szerelemre” lett: a kamionozás rabja lett. 1994-ig Hungarokamionnál nemzetközi gépkocsivezetőként dolgozott, majd megalapította saját szállítmányozási vállalkozását. Cége a hűtött áruk szállítására specializálódott, a tevékenységhez 12 Volvo kamiont tudnak mozgósítani. A teherautók között akadnak 500 lóerősek is, így elvileg érthetetlen, hogyan keveredett a flottatulajdonos a 100 lóerős Suzuki Swift versenyautók és a gyorsasági autósport közelébe, ám a kérdésre hamar választ kapunk. „Mivel mindig érdekelt az autósport, a pályaversenyzés, és nagyon régóta követem az FI-es történéseket, én is szerettem volna kipróbálni magam egy igazi futamon. 2006-ban erre a legjobb megoldást az Opel Astra

Kupa egyik autója jelentette, a Hungaroringen mentem először az I,6-os kocsival, a JB motorsport színeiben, Burkus Egon és Major Józsi segítségével”- meséli a pilóta. A következő esztendőig már a GFS Racing Teamtől bérelt Suzukival lépett pályára, majd 2008-tól a korábban Szobi Balázstól vásárolt bajnoki második Swifttel folytatta. Idén megint bérelt autóval versenyez, legjobb eddigi eredménye egy 6. helyezés, csapatban azonban már a dobogó tetejét is megjárta. A legemlékezetesebb csatákat a tavalyi esz-

Tavaly a piros-fehér mintás, Valvoline-reklámos (fent) kocsiban láthattuk, idén az ezüst-kék Swiftet keressük Babják „Lacikát”



Lépj tovább a F1, WRC és a WTCC világába!

A Puma teljes versenysport kollekcója elérhető az SRTEAM-nél!





BAJNOKOT AVATTAK

Havasi József szerezte meg a Maxterino első címét

A bajnokság utolsó előtti fordulóját a kakucsi versenypályán rendezték, ahol ugyan a megszokottnál kevesebben sorakoztak fel a rajtrácsokra, de izgalmak azért így is bőséggel adódtak.

Bálint F. Gyula



Ahogy azt az elmúlt években is megszoktuk, a szezon vége felé csökken a versenyzési kedv. Ezt tapasztalhattuk Kakucsingen is, ahol összesen 41 versenyző állt rajtjához.

Sajnos géposztályból is egyel kevesebb gördült a pályára, hiszen a Juniorok versenyére nem érkezett nevezés, Kancsár Ferenc és ifj. Tóth Péter is a Max mezőnyt gazdagította.



A Maxterino géposztály időmérőjén 41.242-es idővel Havasi József (Kecskeméti Motorsport/Birel) szerezte meg a pole-pozíciót. Az elődöntőben Havasi már az első körökben elszakadt üldözőitől, mögötte viszont ádáz csata alakult ki Kovács Marcell (Top Motorsport/Top Kart), Rónai Tamás (CRG Gokart SE/Tony Kart) és Markos Márk (Rabócsiring Kft./Birel) között. A három versenyző oda-vissza előzgette egymást, a futam vége felé azonban kialakult az erőssorrend. Kovács futott be másodikként, Rónai harmadikként, Markos pedig negyedik lett. A döntő hasonló forgatókönyv szerint zajlott, Havasi elhúzott, mögötte újból egy hármas boly küzdött, ám ezúttal Markos helyett Hercsik Vincze (Top Motorsport/Maranello) bosszantotta Rónait és Kovácsot. Havasi győzelmével megszerezte harmadik bajnoki címét. Ő az utolsó fordulóban nem is vesz részt, akkor rendezik ugyanis az Easykart világdöntőt Olaszországban. Kísértetiesen hasonlítottak a Rotax Mini Max versenyek is a Maxterino futamokra. Havasi-

Moser Tibor Kakucson hibázott, de bízik benne, hogy a Mach 1 váz az utolsó futamon majd segíti az előrelépésben

hoz hasonlóan itt az osztrák Thomas Preining vitt mindent, nyerte az időmérőt és a két döntőt. Az elődöntő rajtját követően Hefler Róbert (Top Motorsport/Top Kart) feljött a harmadik helyre, de hamar visszacsúszott az ötödikre. Preininget Németh Balázs (CRG Gokart SE/CRG) követte, tőle jócskán lemaradva Czákó Roland (Visual MSE/Kombi Kart) és Kovács József (Kálmán Motorsport/Birel) harcolt a harmadik helyért. A döntőben Némethnek már keményebben meg kellett dolgoznia az ezüstöt érő helyért. Czákóval és Kovácssal végig csatázva az utolsó körben dőlt el a végleges sorrend: Németh, Czákó, Kovács. Látványos kicsúszással rajtolt a Super World Formula géposztály versenye. Fodor Imre (Pénzes Autósport Egyesület/Champion Kart) hátsó kereke az első körben letört, a versenyző pedig egy piruettel a fűben fejezte be az első futamot. Az élen az időmérőt is megnyerő Tuzson Attila (Visual MSE/Intrepid) végzett mindkét futamon, a dobogó további helyein, szintén az időmérő eredményével megegyezően, Laborczfy Dénes (Visual MSE/Intrepid) és Pénzes József (Pénzes ASE/Pénzes) állt. Kancsár Ferenc (Kálmán Motorsport/Intrepid) Máriapócson indult először a Rotax Max mezőnyben, ezúttal ifj. Tóth Péter (Hargitai Racing/CRG) csatlakozott a felnőtt versenyzőkhöz. A szolnoki pilóta derekasan helyt állt, hiszen első versenyén, az elődöntőben felállhatott a dobogó harmadik fokára. A futamokat meggyőző fölényrel Kancsár nyerte, Birizdó Imre (Dabasi TSE/Tony Kart) végzett a máso-

dik helyen. A döntő harmadik helyén Juhász Olivér ért célba. Az ő teljesítmény is nagyszerű, hiszen miután az elődöntő felvezető körében leesett a kuplung-harangja, a döntőben az utolsó helyről volt kénytelen rajtolni. Továbbra sem sikerül letaszítani Hornyák Istvánt (Energy Kart SE/Energy) a Rotax Masters géposztály dobogójának tetejéről. A Visual MSE versenyzői, Márcz Ferenc és Patai Rudolf a második és harmadik helyig ju-

tottak. Csapattársuk, Nagy Nándor Gergely, aki az előző kakucsi versenyen győzni tudott, ezúttal a hétvége bukását szenvedte el. Történt ugyanis, hogy Tuzson Ádám (Kálmán Motorsport/Birel) megsúszott a célegyenes végén, a külső íven érkező Nagy beleakadt, nekicsúszott a pálya szélén álló gumifalnak és átfordulva beesett a gyorsdepóba. Sérülés szerencsére nem történt. A páros a döntőben is összetalálkozott, ezúttal a harmadik



Havasi (fent) útban a harmadik bajnoki címe felé. A kis képen Kovács, Rónai és Hercsik csatája a Maxterino döntőben. Jobbra Márcz Ferenc, aki három verseny kihagyása után két második helytel tért vissza



kanyar után kötötték ki a pálya szélén. Tuzsonnak szétört a hátsó felniye, ő azonnal feladta a versenyt, Nagy ment még 13 kört, de a huszadikban ő is kiállt. Először ült Rotax DD2-ben Béres Csaba (Pénzes ASE/Energy) és majdnem meglepetést okozott. A második helyen zárta az időmérőt, az elődöntőben rövid ideig vezetett is a versenyt, végül a második helyen ért célba. Az időmérőt megnyerő Birizdó Imre (Dabasi Technikai SE/Birel) a harmadik körben műszaki okok miatt feladta a versenyt. A futamot Andrea Torresan (Visual MSE/Int-

repid) nyerte, idei második győzelmét aratva, a dobogó harmadik fokára testvére, Dario (Visual MSE/Intrepid) állhatott fel. A döntőben Birizdó az utolsó helyről indulva nyerte a futamot. Az olasz testvérpár ezúttal is a dobogón végzett, Andrea második, Dario harmadik lett. Béresnek az első körben véget ért a versenye, biliárdgolyó-effektus áldozata lett. Birizdó Torresant előzve nekiütközött az olasz versenyzőnek, aki kiütötte a pályáról a mellette haladó Bérest. A bajnokság zárófutamára október 17-18-án kerül sor a kecskeméti Gokart Stadionban.

RUTINOSAN

Kevesen tudják, de Rakóczki István, az idei bajnokság egyik állandó szereplője már 1993-ban is komoly eredményeket tudott felmutatni gokartban, az akkori Nemzeti C kategóriában. Főként a fedettpályás

futamokon szerepelt kiválóan, akkoriban rendre a dobogón végzett. Idén egy futammal a vége előtt géposztályában az ötödik helyen áll. A DD2-ben induló rutinos pilóta 2009-ben a testvérével együtt létrehozott

és működtetett Rakóczki Motorsport színeiben áll rajthoz a magyar bajnokságban. A 90-es rajtszám tulajdonosa ezúttal úgy érkezett a Kakucsringre, hogy folytatja az utolsó három futamon megkezdett menetelését, és az 5., 4, majd 3. helyezés után ezüstérmet szerez, ám a csoport ászai, Birizdó Imre illetve az olasz testvérek megakadályozták az előrelépést. A versenyző azonban így sem szomorú, hiszen év végén minden valószínűség szerint hozni tudja majd a tavaly is begyűjtött ötödik pozícióját. Az elért eredmények miatt a két fő támogatót, a PDO és az ENERGYBOX Kft-t is köszönet illeti.



NÉGYSZERES BAJNOK

Havasi Joci idén is mindent megnyert

A hazai gokartsport egyik legnagyobb tehetsége az utóbbi hetekben pontot tett a magyar bajnoki szereplések végére, és négy elsőségével már a külföldi erőpróbákra koncentrálni kezdte.

TDH



A nyolc éves Havasi Józsefnek parádés az idei sportmérlege. Igaz, hogy nem sikerült a maximumot hoznia, hiszen a szövetség bajnokságának 12 eddigi futamból „csak” 11-szer sikerült elsőnek lennie (a pole pozíciókat tekintve 15-ös sikerszeriát tudhat maga mögött a srácl), de az elsőséghez szükséges pontszámot már így is bebiztosította, ezért az utolsó versenyhétvégén való indulásra nincsen szüksége. Persze azért nem marad program nélkül a tehetség, sőt élete talán legfontosabb futamai várnak Jocira a Róma mellett Sienában, ahol az Easykart világbajnoki döntőre kerül majd sor. A jó szereplés nagyon sokat segít-

het majd a pilóta további karrierjében, hiszen ha valaki ezen a viadalon például be tud kerülni az első hatban, akkor a Birel gokartgyári csapatszerződéssel támogatja. A kis Havasi is érzi a viadal fontosságát, nagyon készül az olaszországi túrára. A magyar bajnokságokban szuper évet tudhat a háta mögött, a technikai hátterére is büszke lehet, így mentálisan is tökéletes állapotban, jó formában várhatja a nagy napot. Édesapja és edzője is egyetért abban, hogy versenyről versenyre látni a fejlődését, és futamról-futamra egyre nagyobb kedvvel és szeretettel ül bele a gokartba. (A világdöntő után persze

még nincs vége a szezonjának, év végéig még hat versenyhétvégén fog részt venni, a tervek szerint az utolsón december 6-án indul.) Ami a távolabbi jövőt illeti: több mint valószínű, hogy Magyarországon nem indul többé, csak komoly nemzetközi sorozatokban vesz majd részt és ez minden hétvégéjét lekötöti majd. Ha ehhez hozzászámoljuk az iskolai elfoglaltságokat és az egyéb hobbikat, lehet, hogy már nem is irigyeljük annyira a pilótát...



HÁTULRÓL ELŐRE

Kecskeméten rendezték a magyar Easykart sorozat utolsó két futamát és ezzel egybekötve az 5. Gulyás Kupát. A futamokon természetesen Jóska is indult és a maximumot hozta, de nem egészen hétköznapi módon. Az Easykart második erőpróbáján ugyanis arra utasította a rajtelső versenyzőt az edzője, hogy a start után engedje el a teljes mezőnyt, majd így próbáljon megnyerni. Mit gondolnak, sikerült?

austroil
www.austroil.hu

Kenőanyagok, olajok a traktortól a versenyautóig!
Az Endurance Club Hungary csapat hivatalos támogatója.



CSÚCS EZ A CSAPAT

Top-Motorsport: Sikeresek és népszerűek

Napjaink hazai gokartsportjának egyik legsikeresebb istállója a Top-Motorsport Egyesület, talán nem véletlenül az övék a bajnokság legnagyobb létszámú pilótacsapata.

Fájer Anri

Bálint F. Gyula

Az egyesület Szép Ferenc vezetésével működik, aki 17 éves kora óta szerelmese ennek a szakágnak. Érdekes, hogy ő maga soha nem versenyzett, viszont az idők során kiváló szakemberré vált. Gyerekkori barátja, Kesjár János csábítására nyolc évre a Kesjár Gokart Iskolába szegődött, ahol nem egy bajnok került ki a kezei alól: Magyar Miklós, Benik Balázs, Wieszt Jankó, Szombathelyi Bence, Csordás Sándor – hogy csak néhány nevet említsünk. Saját egyesülete 2003-óta létezik, és azóta évről-évre szépen fejlődik, egyre népszerűbbé válik. Ráadásul egy ideje már nem csak hazai, hanem külföldi versenyeken is szép számmal gyarapítja a kapcsolatait, gyűjti a tapasztalatait, amelyekkel most komoly sikerekre tudja sarkallni a Top-Motorsport pilótáit. Jelenleg kilencen indulnak a különböző futamokon az istálló színeiben, őket egy komoly

háttercsapat segíti versenyről-versenyre. Az alakulat fontos része Szombathelyi Bence, aki igen eredményes gokart pályafutásra tekinthet vissza: 1995 és 2000 között többszörös Magyar ICA-junior, és ICA Bajnok volt, és az év legeredményesebb

Végh Benjámint a versenyszerű gokartozást 2004-ben kezdte el, 2006-ban a Rotax Junior kategóriában bajnok lett, majd 2007-ben technikát váltva ugyanitt a negyedik. 2008-ban került a Top-Motorsporthoz. Azóta a felnőtt Rotax Max mezőnyben folyamatosan a dobogósok közé tartozik, és a futamgyőzelmek sem kerülnek el



gokartversenyzőjének is megválasztották. Jelenleg szakmai tanácsadóként és szerelőként vesz részt az istálló munkájában. A másik állandó szerelő Bán Norbert, ő tavaly óta tagja a Top-Motorsportnak, de tudásával már szintén komoly rangot vívott ki magának a paddockban.

Tisztelt Szülők! Akik úgy gondolják, hogy gyermekük tehetsége autósportot kíván, nyugodt lélekkel forduljanak a csapathoz, hiszen a gokart mindennek az alapja. Ennél az istállónál pedig a versenyzők eredményei jól mutatják, hogy a Top-Motorsportnál a tehetséggondozás remekül működik.

További infók: www.top-motorsport.hu



Vaskó Dominik év elején a hazai bajnokság Maxterino kategóriájában indult, mostanában külföldi futamokon és Easykart versenyeken vesz részt



Kovács Marcell 2007 óta gokartozik, tavaly óta a Top-Motorsport színeiben. Sorra éri el a dobogós helyezéseket és zsebeli be a leggyorsabb köröket versenyenként, igazán ígéretes tehetség



A 13 éves Major Benedek az idei a negyedik szezonja, 2009-ben csatlakozott a csapathoz, a Rotax Max Junior kategóriában versenyez



Hefler Róbert 2006 nyarán a Szép-Gokart iskolában szerezte meg a gokartozás alapjait, majd minden évben egyre feljebb lépkedve idén már a Rotax MiniMaxban indul



Hercsik Vince idén kezdett az alakulatnál, jelenleg a Maxterino kategória élmezőnyéhez tartozik, és az egyetlen hazai pilóta, aki le tudta győzni a csoport bajnokát



Mészáros Gábor 15 éves, és az idei, negyedik versenyevadában már a Rotax Max élmezőnyében kartozik



Körmöczy Balázs és Körmöczy Gergő második szezonjukban, idén csatlakoztak a Top-Motorsporthoz, és mindketten a maxterinosok között tanulják a gokartozás csínját-bínját



ERIK ELÉGEDETT

A bajnokság negyedik helyezette kilométereket gyűjt



„A 2009-es évad alatt sokat tanultunk, már látjuk az alagút végét.”



amit nem lehet tőlük elvenni. Az én dolgom az, hogy az ilyen jellegű hátrányomat próbáljam ledolgozni, így természetesen igyekszem minél több külföldi versenyen is részt venni, konkrétumokkal még nem tudok szolgálni.

Kivéve a Baja Slovakiát, amelyet a 2. helyen fejeztél be. Mesélnél róla?

Komoly erőpróba volt, a befejezésnél annak örültünk a legjobban, hogy véget ért! A futam eléggé elhasználta a pályákat, sokszor mentünk olyan mély nyomban, hogy leért az autó alja. Ráadásul az első szelektíven elment a váltónkból az 5. fokozat, így csak arra próbáltam koncentrálni, hogy megóvjam a kocsi. De amiért kiutaztunk, azt kétségtelenül megkaptuk, sok hasznos tapasztalattal és nem mellékesen az abszolút második hellyel járó serleggel lettünk gazdagabbak. Egyedül Szalay Balázssal nem tudtuk felvenni aki az elejétől a végéig nagyon gyors volt. Nem mellesleg abból a szempontból is érdekes volt a verseny, hogy korábban sosem mentem még ilyen mély homokban, és most rájöttem, hogy ez nem is lesz a kedvencem...

Ettől függetlenül: megfordult már a fejedben, hogy a Dakaron vagy az Africa Race-en is kipróbáld magad? Mit gondolsz ezekről az erőpróbákról?

Ezek túlélő versenyek, és lehet, hogy nem nekem valók. Persze ettől függetlenül hazudik az a terepralis, aki azt mondja, hogy az ő fejeben nem motoszkál ott a Dakar. Meglátjuk. Egyszer lehet, hogy oda is eljutunk.

„Az idej volt az első teljes szezonja Korda Eriknek a tereprali bajnokságban, ezért nem elégedetlen negyedik helyezésével a pilóta. Jövőre azonban előrelépne, amihez még több versenytapasztalatra van szüksége, így külföldön is többször elrajtol.”

TDH, Szántó Frigyes



Kívülről azt láttuk, hogy első próbálkozásra is a dobogó közelében zártad a nem éppen sétagalopp magyar tereprali bajnokságot. Figyelemre méltó teljesítmény, de te hogyan láttad belülről?

Negyedikek lettünk abszolútban, ami tényleg nem olyan rossz így elsőre. A korábbi évekhez képest nagyon felgyorsult a magyar mezőny, emellett hibázni sem szabad annak, aki a dobogón szeretne végezni.

Mi sajnós hibáztunk, mégsem élem meg kudarcként 2009-et, sokkal inkább egy olyan esztendőnek, amelyikben sokat tanultunk. Elindultunk tavaly év közepén egy úton, és úgy érzem, már tartunk valahol, látjuk az alagút végét.

A bajnokság már augusztusban véget ért, de a mezőny nagyobbik része nem teszi le az autót, hanem külföldi versenyekre koncentrál. Te miért indulsz a „szezont után” például Szlovákiában? Van még más is tervedben idén és jövő tavasszal?

Menni, menni tapasztalatot szerezni, szerintem ez a legfontosabb... Az ellenfeleim, akiket be szeretnék fogni, már sok Dakart megjártak, ez alatt több százezer kilométer rutint gyűjtöttek,

CSALÁDI SPORT

Félig-meddig családi verseny volt Korda Erik számára a szlovák futam, hiszen első alkalommal versenyezhetett az unokatestvére ellen, aki szintén indult a viadalaon. Mit kell tudni Lónyai Pálról? „Én csábítottam a terepraliba. Eddig Gyulán és Veszprémben, a hazai bajnokság két utolsó versenyén, illetve a mostani Baján indult, de sajnós a technikai problémák mindenhol megállították. Legutóbb a kettes szám lett a végzete: a második nap második szelektív szakaszának második felét már csak kettes sebességi fokozatban tudták teljesíteni. A szervizbe érkezve derült ki

hogy a váltóban szétört egy fogaskerék, és mivel a cserére nem volt lehetőség, fel kellett adniuk a versenyt...” – mesélte a tapasztaltabb pilóta. „Természe-



tesen mindketten tudjuk, hogy túl nagy elvárásokat komoly tapasztalatok híján nem szabad támasztani senkivel szemben, mégis néha már arra gondolok, hogy jobb lenne, ha én esnék ki helyette. A kedvét szerencsére nem vette a pechszéria, úgyhogy a jövő évben valószínűleg újra versenybe száll majd.”

Lónyai Pál unokatestvére biztatására kezdett versenyezni, de az első három futamon nem ért célba, a technika megakadályozta a jó eredmény elérésében

persped

aki az Ön jöhírét is elviszi ...

Belföldi és nemzetközi
közúti fuvarozás, szállítmányozás



8200 Veszprém, Házgyári u. 16. Tel.: (88) 44-22-44
Fax: (88) 44-22-33 e-mail: persped@persped.hu

HÁTTÉR

TEREPRALI

SZÁGULDÁS

Fazekas Károly az off-roadból igazolt át, de nem bánta meg

Korábban off-roadozott, de is folyton szágulani akart Fazekas Károly. Aztán egyszer megnézte, mire képesek a nagy autók terepen, és beleszeretett mostani sportágába. Tavaly már abszolút 2. helyen zárt, idén azonban akadtak problémáik.

Pájer Ani

Tenk, Hiszgyörgy

Egyrészt pech volt, másrészt kereshetném a kifogásokat, de az biztos, anyagi okai is voltak a dolognak. Amikor eltört a féltengely, akkor volt már benne 15 ezer kilométer, és korábban le kellett volna cserélni. Amikor tönkrement a motor, az azért hátráltatható, mert nem volt tartalékmotorunk. A gazdasági helyzet sem kedvez nekünk, és az autósportnak sem...

Mind ezek nem vetnek túl jó fényt a 2010-es évadra: mi lesz jövőre?



Fazekasnak nem volt túl jó szezonja, ennek ellenére a Baja Hungarián kiváló időket teljesített

Milyen volt 2009?

Már az első versenyünk is elég pechesen indult, mert a kilenc gyorsból ugyan ötöt nyertünk, de így is csak másodikak lettünk. Végül ez volt az egyetlen pontszerzésünk idén... A következő futamon mindjárt az első rajtban eltört a féltengelyünk. Kijöttünk megjavítani, kihagytunk két gyorsot és megpecsételtük a sorsunkat. Aztán romániai verseny jött, ahová el sem akartam menni, mert nem tetszettek a pályák (szerintem életveszélyes a 300 méteres szakadékok fölött kocsizni köveken és sziklákon), és nem is tudtam nyugodtan autózni. Gyulára el sem jutottunk – az indulás előtti napon a motorunkból kopogást hallottunk. Hiába próbáltuk egész éjjel talpra állítani a kocsit, nem sikerült, amit nagyon sajnáltam, mert azok a pályák kifejezetten feküdtek volna

nekünk – csakúgy, mint a veszprémiek. Ott viszont az volt a baj, hogy valamiért elég hátrányos besorolást kaptunk, mert nem a nekünk járó helyen, hanem hárommal hátrébb rajtoltunk. Ennek megfelelően pénteken elég rossz időt autóztunk, másnap ugyanazon a szakaszon 3:50-et javítottunk, úgy, hogy akkor is utolértünk egy orosz párost... A következő szakaszon négyszer jeleztünk az oroszoknak, de nem engedtek el. Én is hibáztam persze: nagyon belementem a porukba, és egy gödör, amit nem láttam, eldobott bennünket, tönkretette a futóművünket, és ki kellett állnunk.

A tavalyi abszolút második helyhez viszonyítva ez egy rossz év volt számotokra. Mi lehetett az oka annak, hogy ennyire nehezen ment? Vagy csak pech volt?

A Baja után azt mondtam, hogy nem indulok sehol, hanem inkább gyűjtsünk a jövő évre, és vágjunk abba nyugodtabban. Mindenesetre jövőre erősebben fogunk támadni! Mindenki azt mondja, hogy a magyar mezőny nagyon erős. Nagyon komoly autókkal komoly tudással rendelkező versenyzők indulnak itt, olyanok is, akik mögött stabil háttér áll – velük elég nehéz versenyezni. De alapvetően a mezőny valóban erős.

A BMW marad jövőre is?

Csakis az maradhat! Egész kicsi korom óta BMW-fan vagyok, nem is tudom elképzelni, hogy mással menjek. Jövőre biztos, hogy az idei autó marad, hiszen nem is túl öreg, ez csak a második éve volt. Utána esetleg szeretnék tervezni egy X6-ost, de az még nagyon a jövő zenéje.



MNASZ 2009
RALLYE
BAJNOKSÁG

MNASZ 2009
RALLYE2
BAJNOKSÁG

MNASZ 2009
IHAROS és GOLLER
HISTORIC
RALLYE
BAJNOKSÁG



A magyar ralisport támogatója a Magyar Suzuki ZRt.

HÁTTÉR

TEREPRALI



VERHETETLENEK

Baja Slovakia és Poland: Szalayék dupla győzelme

Remek szereplést nyújtott a Szalay Dakar Team szeptember közepén a Baja Szlovákián, illetve a hónap végi Baja Polandon. Mindkét futamot az élen zárta a duó, megerősítve ezzel a bajnoki címet a Közép-Európa Zóna Kupában.

Nyúl Eszter



Szlovákiában és Lengyelországban is sikeresen vették az akadályokat már a pénteki prologon, ahol a mezőny élére kerültek és mindvégig megtartották vezető pozíciójukat. A Baja Szlovákián a versenyközpontot és a szervizparkot a Borsky Mikulás elnevezésű falucska mellett rendezték be, amelynek közvetlen környezetében jelölték ki a prolog

pályáját, egyben a versenyen végig szereplő rövidebbik, 16 km-es szakaszt. Ez a pálya tele volt kanyarokkal és technikás elemekkel, ráadásul mivel a mezőny minden alkalommal két kört tett meg rajta, a rárajtolások miatt izgalmas látványt nyújtott a szervizpark melletti krosszpályára kilátogatók számára. Az itinerben szereplő másik útvonal 51 km hosszú volt, és a versenyközponttól kb. 15 km-re fekvő lőtérrel jelölték ki. Ez jobban megizzasztotta a pilótákat, mert a lőtér inkább egy homokbányához hasonlított, ahol szinte sivatagi körülmények uralkodtak a rengeteg mély és finomszemcsés homokot elnézve. Az Opel Antara RR versenyautóval versenyző Szalayék a Dakart többször is megjárva ezen a terepen már otthonosan



mozogtak és gond nélkül, a mezőnynek minden egyes körön percekkel adva teljesítették a szakaszokat.

A lengyel Baján három szakasz itinerét változtatták a navigátorok, mindhárom szelektíven háromszor ment végig a mezőny. Az első a legrövidebbik, mely egyben a prolog útvonala, egy taktikus, ritmikus pálya, mely homokkal. Majd következett a 33 km hosszú pálya, amit már gyorsabb részek is tarkítottak, de a csúcs mindenképp a harmadik pálya volt. Az közel 40 km hosszú volt, de ennek ellenére ezt szorították be a legkisebb területre. Ilyen pályával biztos nem találkoztak még a résztvevők, még térképen is úgy néz ki az útvonal, mintha besatírozták volna a területet, olyan sűrűn érik egymást harmonikaszzerűen a kanyarok. A versenyzők nagyon küzdenek vele, de látványnak első osztályú a sok flikk-flakk, tele hullámokkal és völgyekkel. „Nagyon tetszett ez a verseny, mindent jól megszervezték a rendezők, azt gondolom, hogy az első Baja Poland nagyon jól sikerült nekik” – mesélte elégedetten Szalay Balázs. „Jól éreztük magunkat a pályán, szerencsére sikerült megtartanunk a pozíciókat és műszaki gondunk sem volt a verseny egész ideje alatt. Boldogok vagyunk az első hely miatt, ha lesz még itt verseny, jövőre visszajövünk.”

Béreljen versenyautót
a 2010-es magyar és nemzetközi tereprali futamokra

Erdeklődni: info@dakar.hu



PARÁDÉS VERSENYEK

Nyirádon fantasztikus futamokat láthatott a közönség

Nem először látogatott a hazai motorsportok egyik templomába, a Nyirádi Motorsport Centrumba az autocross európai élmezőnye, és nem először távozott elégedetten a helyszínről a népes közönség, amely ezúttal még a sportág első hazai bajnokának is tapsolhatott.

TDH, Takácsfoto



Nagy volt az érdeklődés a hazai futam iránt: négy kategóriában, 15 külön nemzet képviselésében összesen 79 versenyző utazott a magyar helyszínre. A legnépesebb tábor

a csehek delegálták Nyirádra, ők 22-en érkeztek, míg a hazai szurkolók 10 pilóta sikeréért szoríthattak, utóbbiak között a ralikrossz szakág neves versenyzőit is felfedezhettük.



Szombaton az előfutamok zajlottak, és kiváló eredménnyel zártak a magyarok, hiszen a juniorok között versenyző Szabó Krisztián megnyerte az összecsapást, a karosszériások versenyében Kárai Tamásnak is hasonlóan jól sikerült a nap, a divízió 3/A-ban

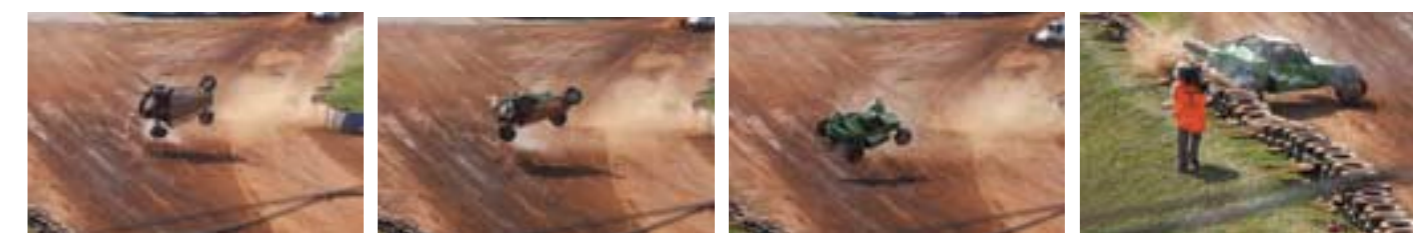


versenyző Ábrahám Károly pedig parádés vezetéssel a rajtrács végéről egészen a 2. helyig tornászta fel magát. A „vendég-fellépő” Kotán Pétert kiforgatták, a sportszerűtlen manővernek természetesen nem örült túlzottan a tehetséges pilóta. Vasárnap délelőtt a juniorok között a második előfutamon is parádézott Szabó Krisztián, és Ábrahám Károly is ott folytatta, ahol szombaton abbahagyta, megint az előkelő 2. helyen intette le a kockás zászló. Kárai nem volt ilyen szerencsés, tönkrement a váltója, így ezúttal be kellett érnie a 4. hellyel. Nála is szerencsétlenebbül járt a nyolcszoros magyar ralikrossz bajnok, Kotán Péter, akinek vasárnap reggel elfüstölt a motorja, és ezzel számára véget is ért a mostani verseny. A harmadik előfutamon is volt miért szurkolni, Szabó Krisztián ugyanis itt is magabiztos rajt-cél győzelmet aratott és ezzel megszerezte az A-döntő pole pozícióját. A karosszériások között Kárainak ismét rakoncátlankodott az autója, így ezúttal is csupán egy 4. helyre futotta az erejéből. A kategória másik, még versenyben lévő magyarja, Emődi János sajnos épphogy csak lemaradt az A-döntőről, és a 11. helyen vég-



zett. A divízió 3/A-ban versenyző Ábrahám viszont biztosította helyét a fináléban. A döntők aztán még tovább fokozták az izgalmakat. A junioroknál sokáig úgy

állt a helyzet, hogy bár Szabó Krisztián megnyeri a versenyt, a várva várt bajnokavatás elmarad, legalábbis későbbi dátumra halasztódik. Az éllovas mögött ugyanis



Aki látványos versenyzést és nagy bukásokat, karambolokat szeretne látni, soha többé ne hagyja ki a nyirádi Autocross Eb-t

Szabó Krisztián mellett egy másik új Európa-bajnokot is avattak a hétvégén, ugyanis a karosszériások versenyét megnyerő orosz Vadim Makarov is bebiztosította év végi Európa-bajnoki elsőségét



az első körökben senkitől sem zavartatva legnagyobb riválisa, a cseh Matyas Zeman haladt, ez a pozíció pedig elég lett volna számára ahhoz, hogy a döntést az utolsó, olaszországi Eb-futamra halassza. Azonban a technika ördöge közbeszólt, a nagy ellenfél autója hirtelen lassulni kezdett, majd a pálya szélén leparkolt, miközben a magyar srác hatalmas előnnyel megnyerte a versenyt, és így hazai szurkolói előtt ünnepelhette a sportág

történetének első magyar Európa-bajnoki címét. Persze a többi magyar versenyzőnek is kijár a dicséret, és külön említést érdemel a karosszériások mezőnyében versenyző Kárai Tamás, aki annak ellenére, hogy a rajtnál csúnyán beragadt, végül több látványos előzést bemutatva a 3. helyen zárta a finálét, azaz dobogós helyezéssel örvendeztette meg a hazai publikumot. A divízió 3/A-ban induló Ábrahám Károly is az A-döntőben

volt érdekelt saját kategóriájában, ám az ő döntője sajnos meglehetősen gyorsan balszerencsés véget ért. A rajtot követő első- és második kanyarban is kőkemény bodicseket vett rajta egy-egy riválisa, majd a harmadik kanyarban pont előtte akadt össze két versenyző, és mivel a pályát eltorlaszoló járgányokat már nem volt ideje kikerülni, így beléjük hajtott, és nem várt véget ért számára a verseny.



A szép számú magyar felnőtt résztvevő közül Kárai Tamásnak jött ki a legjobban a lépés



„Az első rajtnál még nagyon ideges voltam, nagy volt rajtam nyomás. Az ismétlésnél viszont ez az érzés már teljesen elmúlt! Örülök, hogy kibírta ez jól felépített technika és nagyon boldog vagyok bajnoki címmel.”
(Szabó Krisztián, Nyirád)



ARANYOSKÁM

A junior Szabó Krisztián Európa tetejére ért

Különös jutalmat kapott csapatvezetőjétől Nyirádon Eb-címet szerzett junior, Szabó Krisztián: Pap László egy aranykarosszériával lepte meg fiatalembert.

TDR

Az ilyen meglepetések persze nem járnak ingyen: az autocrossos tehetségnek akkor ígérte meg trénera és konstruktőre, hogy saját kezűleg aranyszínűre fényezi kocsiját, amikor Krisztián – még az első Eb verseny előtt, egy fél szezonnal háta mögött – nyilvánosan bejelentette: ő bizony 2009 végére megnyeri saját szériáját. A Pap Motorsport tulajdonosa akkor persze még megmosolyogta fiatalembert, ám hazai futam után ugyancsak vakargathatta fejét, hiszen hétfőtől szerdáig kellett mindent megoldania, mert közeledett az olaszországi záróverseny. A kocsit természetesen így is elkészült, és rendhagyó kinézete alaposan meglepte

pilótáját, sőt Maggiorában összegyűlt indulókat is. Szerencsét ugyan nem hozott Krisztiánnak az új szín, mert legnagyobb ellenfele döntőben csúnyán kilökte magyar fiút pályáról, ám Fortunára így sem haragudhat magyar alakulat, hiszen korábban ő Nyirádon már melléjük szegődött... Pedig tavaly év elején még egy egészen más úton járt fiatalember. Azt tudta, hogy autocrossozni szeretne, de jó eredmények eléréséhez nem volt megfelelően ütőképességű kocsija. Az ideális járműre, egy Honda CBR 600 RR-re (a legendás Béki Martina egykori kocsijára) végül Pap László javaslatára ült. Mivel az autót csapattulajdonos korábban

maga építette, nem volt nehéz beleszoktatni Krisztiánt, aki hamar egy hullámhosszra került buggyval és edzője minden tanácsát megfogadva sokak által képviselt „kamikáze” stílus helyett okosan versenyezve hozta jobbnál jobb eredményeket. A hazai diadallal és az első magyar Eb-bajnoki címmel háta mögött tehetséges fiatalember és „menedzsmenete” egyelőre nem tervezi továbblépést, 2010-ben további tapasztalatokat szeretne gyűjteni juniorok között. Reméljük, ez jövőre cím megvédését jelenti majd...



Eredmények

Euraca Kupa

- | | |
|-----------------------|----------|
| 1. Szabó Krisztián | (magyar) |
| 2. Vladislav Demkin | (orosz) |
| 3. Tadeas Zeman | (cseh) |
| 13. Klenáncz Szabolcs | (magyar) |

Div. I

- | | |
|----------------------|----------|
| 1. Vadim Makarov | (orosz) |
| 2. Gianluca Ferretti | (olasz) |
| 3. Kárai Tamás | (magyar) |
| 11. Emődi János | (magyar) |

Div. 3/A

- | | |
|------------------------|----------|
| 1. Ondrej Musil | (cseh) |
| 2. Michael Buddelmeyer | (német) |
| 3. Jiri Svoboda | (cseh) |
| 9. Ábrahám Károly | (magyar) |
| 13. Radák Attila | (magyar) |
| 18. Molnár Alex | (magyar) |

Div. 3.

- | | |
|-------------------------|-----------|
| 1. Wiely Albers | (holland) |
| 2. Glenn van Rosmalen | (holland) |
| 3. Jaroslav Hosek | (cseh) |
| 18. Pallag-Bozsák Csaba | (magyar) |
| 21. Madarász András | (magyar) |

TRANS **MASPED** CSOPORT

Szállítmányozás: minden, ami víz

NEMZETKÖZI TEHERKOMPJEGY ÉRTÉKESÍTÉS TEL.: (06-1) 429-5015
 Normál és túlméretes, hűtő, vagy egyéb speciális tehergépkocsik számára kereskedelmi forgalomban lebonyolított fuvarozásaira nemzetközi teherkompjegy értékesítés, elsősorban Észak-, Észak-Nyugat-Európa relációiban, oda-vissza irányban.

YANG MING SHIPPING ÜGYNÖKSÉG TEL.: (06-1) 429-5011
 A hajóstársasági konténerok ügynöklése importban, versenyképes ajánlatok export irányban, elsősorban Távol-Kelet és USA keleti part relációkban.

TELJESKÖRŰ FOLYAMI SZÁLLÍTMÁNYOZÁS
 Magyar dunai kikötőkbe/ből az áru fuvarozásának megszervezése közúton, vasúton, folyami fuvarozás, tengeri kikötői árukezelés mind Constantza, mind ARA range viszonylatokban, tengeri elhajozások megszervezése.

TEL.: (06-1) 484-4022

MAHART PASSNAVE SZEMÉLYHAJÓZÁSI KFT. • H-1056 BUDAPEST, BELGRÁD RAKPART • FAX: (06-1) 266-6404
 WWW.MAHARTPASSNAVE.HU • E-MAIL: PASSNAVE@MAHARTPASSNAVE.HU

RENDELJE MEG KORÁBBI SZÁMAINKAT!

A Formula korábban megjelent példányai közül 2004 áprilisáig visszamenőleg majdnem minden szám rendelkezésre áll azoknak, akik valamilyen okból elmulasztottak megvásárolni egy-egy, netalán több havi magazint. Az újságok ára egységesen 400 Ft, öt darab felett minden példányért 300 Ft-ot kell fizetni. A lapokat kérésre utánvétellel küldjük el az Ön címére.



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

SZUBJEKTÍV

RALIKROSSZ



Nem csak állóképen élhetjük át az Eb futamok izgalmait, több külső és belső videót is találhatunk a Youtube.com-on, csak írjuk a keresőbe: „Bánkuti MotorSport”

A TECHNIKA ÖRDÖGE

Bánkuti MotorSport: Lengyel futam

Bánkuti Gábornak a ralikrossz Eb lengyel futamán minden esélye megvolt a pontszerzésre, sőt akár a B-döntőbe jutásra is, a technika ördöge azonban sajnos többször is közbeszólt. Utoljára ráadásul a lehető legrosszabbkor...

Borbás Bálint, Johnny Loix és rallycross.hu

A Bánkuti MotorSport a német Eb sikerén felbuzdulva vérmes reményekkel vágott neki a sorozat utolsó előtti versenyének. Tovább növelte Bánkuti esélyeit, hogy az elmúlt években már négyszer is versenyzett ezen a pályán, a rendkívül csúszós beton is fekszik autójának (és neki), ráadásul divíziójában a szokottnál kevesebben indultak. Amikor ment az autó, és nem hátráltatta a versenyzőt technikai meghibásodás, akkor jöttek is az eredmények azon nyomban. A szombati nyitónap ugyan rosszul kezdődött, az első szabadedzésen leszakadt a váltó felerősítése, ám a folytatás már sokkal jobban alakult. Gábor az első előfutam-sorozatban a 13. legyorsabb időt érte el, így minden oka megvolt a bizakodásra a vasárnapi zárónap előtt.

Másnap azonban nem úgy alakult a csapat számára, ahogy azt előre eltervezték. Már a bemelegítésnél szembejött a balszerencse a meghibásodott hajtás formájában. Aztán a 3. előfutamban minden elúszott egy szempillantás alatt. Hogy hogyan élte át mindezt belülről, a volán mögül, azt mesélje el maga a versenyző. „A vasárnapi bemelegítésnél fél kör után megállt a váltónk. A csere miatt sajnos kikéztük a 2. előfutam rajtját, így a harmadikon „mindent vagy semmit” alapon álltam az utolsó rajtkockára. Egy 7-9. idővel a B döntőt, legrosszabb esetben a C döntő első sorát céloztuk meg. Kifogástalanul sikerült elrajtolnom, az élen voltam, s előnyöm körről körre nőtt. Az utolsó előtti körben azonban

elkezdett vibrálni a 206-os jobb eleje. A jobbos kanyarban ez nem sok problémát okozott – először azt gondoltam defekt, ezért egy kicsit visszavettem a tempóból –, de a következő balos kanyarban elment a hajtás, keresztbe fordultam. Sikerült ugyan megfognom az autót, de itt véget is ért számunkra a lengyel futam, miután csak egy értékelhető előfutamat sikerült teljesítenünk. Mindez egy kicsúszott féltengely miatt. Borzasztóan csalódtunk. Az év legnagyobb lehetősége úszott el!” – mesélte Gábor.



Az autósportot (ralikrosszt) kedvelő, számítástechnikában jártas, grafikai, honlap-szerkesztési munkához és telemetriai adatok elemzéséhez kedvet érző csapattagot, valamint csapat-titkárt keresünk.
Jelentkezés:
info@brtse.hu





MINIMENŐK

RC modell autók: versenyzés alacsony költségvetéssel

Ha valaki mindenképpen autóversenyezni szeretne, de nem tudja előteremteni a technikához szükséges komoly pénzeket, még nem kell feladnia a vágyait: nevezhet például valamelyik modellautó-bajnokságba.

Szöveg, kép: RC-Games Magazin

A rádió-távírányítású (RC= radio-controlled) autók alapvetően két nagy kategóriába sorolhatók (on-road és off-road), de meghajtásuk szerint is megkülönböztetjük őket. Létezik elektromos változat, újratölthető NiCd, NiMh és lítium polimer LiPo cellás akkumulátorral, melyek kefék és kefe nélküli elektromos motorral hajtott járművek. A másik a robbanómotoros kategória, itt az autók egy speciális keverékkel (nitrometán, metanol és szintetikus olaj) működnek, ezek a nitró meghajtású autók,

melyekre a 0,5-5 cm³ motortérfogat a legjellemzőbb. Természetesen ezek mellett megtalálhatóak a nagyobb testű autók is, melyek benzimotor meghajtást kaptak, ezek általában 20-30 cm³-es lökettérfogattal rendelkeznek. Az elektromos autók általában kezdők számára könnyedebben csatsorba állíthatók, mint a robbanómotoros társaik. Utóbbiak ugyanis jóval több karbantartást, hozzáértést igényelnek, ami egy kezdő modellő számára esetleg eleinte nehézségeket okozhat. Az off-road (terep) modellek speciális felfüggesztéssel készülnek és sokféle felületen és terepen használhatók.

Az on-road modelleket alacsony fel-

építmény, kis rugóút jellemzi, ebből ki-folyólag leginkább kiépített pályán érdemes vezetni őket – pont mint a valóságban.

Az utóbbi években a legtöbb gyártónál elérhetőek az úgynevezett ready-to-run (RTR, menetkész) modellek. Ezek az autók néhány mozdulattal vagy anélkül összeszerelhetők, legtöbb esetben csak az akkumulátorokat és elemeket szükséges feltölteni, majd behelyezni, és már indulhat is a móka. Ezeket az autókat ajánlják leginkább a kezdő modellőzők számára. Mindenképpen meg kell említeni, hogy ezeket az autókat nem kell eladni, vagy kidobni, ha már kinőttük a szintjüket, mivel az összes ilyen autómódellet később lehet tuningolni, fejleszteni a nagyobb teljesítmény érdekében.

Ha a vezető már megbarátkozott az irányítással és tökéletesen ura az autónak, akkor érdemes felkeresni a barátokat, ismerősöket, akik szintén rendelkeznek hasonló kategóriájú modellel, hogy összemérjék tudásukat.

Később, ha már elég vezetési, versenyzési rutint szereztek az egymás elleni viadok alatt, megpróbálkozhatnak hivatalos futamokon is, melyek mindenki számára nyitva állnak. Ha aztán valaki már belekóstolt versenyzés ízébe, nehezen tud lemondani új



hobbijáról. A sportág gyors fejlődésének köszönhetően, már Magyarországon is jórészt kifejezetten rádió-távírányítású autók számára kialakított versenypálya található, melyeken heti-kétheti rendszerességgel rendeznek színvonalas összecsapásokat, ahol a sofőrök összemérhetik tudásukat és gépeik teljesítményeit. On-road versenyzéskor a legjobb teljesítmény eléréséhez hasonlóan precíz beállításokat kell alkalmazni, mint az 1:1-es nagy versenygépeknél. A legfontosabb az autók összetevőinek kiválasztása; motor, szabályzó, szervó és a kerekek. Ez utóbbinál minden esetben az útfelületnek megfelelő gumikat érdemes kiválasztani. Ezután beállítani a legmegfelelőbb, lengéscsillapítást, hasmagasságot, kerékdőlést-összetartást, a gáz-fék arányt,

szervó érzékenységet, kitérést, ABS-t stb. A legnépszerűbb rádió-távírányítású autók on-road járgányok, ezeket használják leginkább versenyzésre. A modellek többféle méretarányban készülnek, 1:5, 1:8, 1:10, 1:12 stb. Az 1:10-es méretarány a legelterjedtebb és a legtöbb versenyt is ebben a méretben rendezik. Az 1:8-as méretű autók inkább terepre készülnek. Itt is – mint minden technikai sportban – rengeteg kategória létezik. A kezdő szinttől (amiben gyakorlatilag már egy RTR autóval elindulhatunk) egészen az ultratuning kategóriáig, ahol az autók végsebessége elérheti akár a 100 km/óra feletti végsebességet is. Természetesen rendeznek versenyeket on- és off-road, nitros és elektromos modelleknek egyaránt.

A kétkerék meghajtású megoldások kevésbé drágák és fenntartásuk is olcsóbb, ám a jó úttartása és irányíthatósága miatt a négykerék meghajtású modell az ideális választás az on-road versenyzéshez. A karbantartás fontos szempont a rádió-távírányítású autók esetében, az élettartam növelése érdekében érdemes minden alkatrészt gondozni, ápolni. Az rc modelles versenyzők azonban nem csak az autójukkal foglalkoznak: ennek a hobbinak más előnyei is vannak. Erősíti a versenyszellemet, a szociális képességet, a sportemberi hozzáállást és adott esetben a csapatmunkát is, hiszen sok új barát, ismerősre lehet szert tenni akár egy-egy futam vagy sorozat kapcsán.



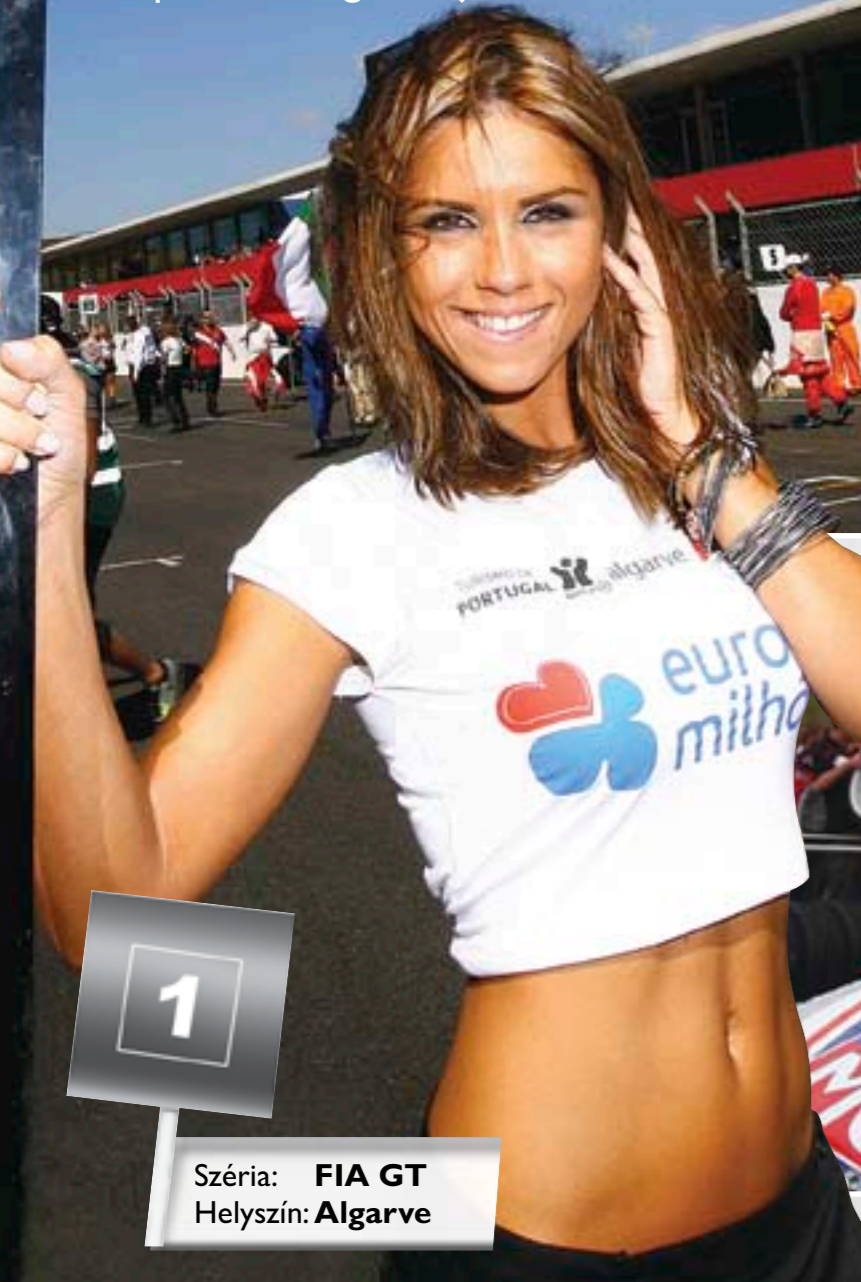
A modellautózás egyre népszerűbb sport Magyarországon, ráadásul a valódi versenyzésnél sokkal olcsóbb

HÁTTÉR

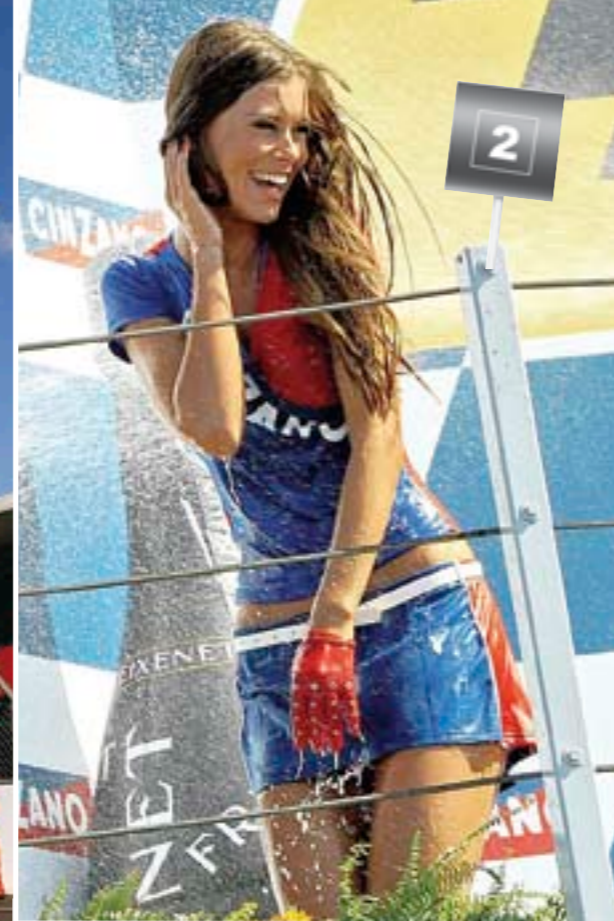
GALÉRIA

RAJTRÁCS-FOTÓK

Szeptember legrészebbjei



Széria: **FIA GT**
Helyszín: **Algarve**



Széria: **MotoGP** Helyszín: **Misano**



Széria: **WTCC** Helyszín: **Oschersleben**

MNASZ

Autós Gyorsasági
Országos Bajnokság
HUNGARORING

Gáspár-Pack Kupa
2009. október 23-24-25.

Info: info@unicorse.hu, www.unicorse.hu



SZEZONZÁRÓ



- **DUNA AUTÓ**
AUTÓS ORSZÁGOS GYORSASÁGI
BAJNOKSÁG IX-X. FORDULÓ
- **GENEX SUZUKI KUPA**
IX-X. FORDULÓ
- **BMW 325i CHALLENGE**
XI-XII. FORDULÓ
- **LASER COPY SEAT LEON KUPA**
IX-X. FORDULÓ
- **FORMULA AUTÓ KUPA**
IX-X. FORDULÓ
- **BALTIC-ALPOK-ADRIA
TÚRAAUTÓ TROPHY**
BEMUTATKOZÓ FUTAMOK
- **TIME ATTACK**
UTCAI SPORTKOCSIK AZ ÓRA ELLEN

INGYENES BELÉPÉS!

**Autósport és
Formula**

Megjelenik havonta

Főszerkesztő: Bethlen Tamás **Szerkesztő:** Mészáros Sándor **Munkatársak:** Bálint F. Gyula, Budur Gabriella, Csiki Gábor, Csöke Péter, Dávid Sándor, Farkas Livia, Frankl András, Fúzi András, Hámos Iván, Kárpáthy Zoltán, Mihályi Csaba, Nyüsti Anikó, Papp István, Pájer Ani, Schneider Andrea, Surányi Géza, Vajta Balázs, Weber Kata
Fotó: Amber PR, ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, HochZwei, Králing, Racing Babes, Rogosz Péter, Vámosi-Nagy Gergő
Szerkesztőségi titkár: Buczkóné Kiss Marianna **Tördelőszerkesztő:** Schubert Szilvia **Nyomda:** Garmond Press Kft., 5600 Békéscsaba, Kétegyházi út 18.
Kiadó: Beta Press Kft., 3529 Miskolc, Eszterházy u. 29. **Szerkesztőség:** 3529 Miskolc, Eszterházy u. 29., Tel.: 46/505-490, Fax: 46/505-491 **Postacím:** 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: levelezes@formula.hu **A terjesztés gondozása:** Eurokris Bt. **Terjesztés:** LAPKER Rt. **Előfizethető:** A szerkesztőségéknél, levélcím: 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: elofizetes@formula.hu, Fax: 46/505-491 és a Magyar Posta Rt. Hírlap Üzletágánál (1008 Budapest, Orczy tér 1.), Valamennyi postán, kézbesítőknél, e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1/303-3440. **További információk:** 40/444-444 **Előfizetési díj:** 6 hónapra 3490 Ft, 12 hónapra 7240 Ft **ISSN:** 1785-9484
Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc lapelárusító helyén? Hívjon bennünket a 06 46 505490-es forródrótunkon hét közben 8-16 óra között, vagy írjon e-mailt a [formula.hu](mailto:formula@formula.hu) címre, és intézzük.
A kiadó írásos engedélye nélkül a lap bármely fotójának, szövegének, illusztrációjának még részleges használata is tilos.
A szerkesztőség mindent megtesz annak érdekében, hogy a lap híven tükrözze a valóságot, így sem a kiadó sem a nyomda nem vállal felelősséget az esetlegesen előforduló hibákért.
Minden adat a lapzártkori állapotokat tükrözi.
Az Autósport és Formula Magazin játékaik kizárólag magyar állampolgárok számára készülnek. A kiadó munkatársai és családtagjai a játékokban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük és kötelesek együttműködni a játékokhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vítás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyeresékváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.

ACT
Advanced Cleaning Technology

**HŐGYÉSZI
AGROKÉMIAI KFT.**

GIPACK

HONDA
M&M Márkaszerviz

Enjoy The Race

ROR



Budapest leghosszabb fedett gokart pályája!

Szórakozás

Verseny

Adrenalin

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



Budapest legújabb gokart központja egyedülállóan izgalmas szórakozást nyújt profiknak és kezdőknek egyaránt. A 3600 m² pálya a fedett létesítmények között Budapesten a leghosszabb! A G1 Gokart Centerben kényelem és kifogástalan szolgáltatások fogadják a gokartozni vágyókat. A hangulatos G1 Kart bárban pedig akár egy Formula-1-es közvetítést is megtekinthet barátaival, üzletfeleivel. A G1 Kart Center kiválóan alkalmas csapatépítő tréningek, születésnapi bulik megrendezésére is.

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

www.g1kartcenter.hu