



Autósport és **Formula**

MAGYARORSZÁG AUTÓSPORT MAGAZINJA

IX.ÉB. szám, 2008. augusztus

100
OLDALON
MÉG JOBB
ÁRON!**KÖZKÍVÁNATRA: HAMILTON POSZTERREL!**

MOTOGP MAGYARORSZÁGON!

- Kimi megint megmondja
- Az F1 a németeké?

SILVERSTONE BÚCSÚ

Az F1 „szentélye” 2010-től
kikerül a naptárból

- Bánkuti Eb-futamgyőzelme!
- Rali ob: Spici ismét nyert
- Rali vb: Így pihentek a pilóták



ROBBANÓ LAMBO

NYERJE MEG az Oris
karóráját!

595 Ft

KARPACZKIE[®]

Beer

Válaszd a minőséget...
a mennyiség helyett!

SZUPER ERŐS

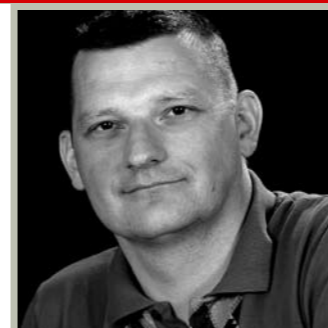
9%



www.interwest2000.hu

JEGYZET

Bethlen Tamás



FI-ES NAGYHATALOM LESZÜNK?

Újabb szerződés-hosszabbításról suttogtak

Monza, Monaco, Spa, Silverstone –ilyen patinás pályák neveivel együtt emlegetik a Hungaroringet. És nem csak a jövőben, már most.

A nagy magyar FI-es felhajtásban hajlamosak lehetünk elsiklani néhány aprónak tűnő, a hazai pályáról szóló hírecske mellett. Ezek elsősre és külön-külön talán valóban nem tűnnek olyan fontosnak, ám egymás mellé rakva, és logikusan továbbgondolva őket már nagyon is komoly következtetéseket tudunk levonni belőlük.

A legújabb, de mindössze pár hónapos infó a Hungaroring paddockjának és garázsainak modernizálásáról szól, nem éppen csekély, egy milliárd forintos befektetéssel. A pálya vonala az öt évvel ezelőtti beruházással ellentétben nem változott, de a depó területe a csapatok egyre nagyobb helyigénye (például az óriási motorhome-ok miatt) 58 méterrel megnyúlt, és a boxok száma



▶ Mikor nagy nevű konkurens helyszínek sorra búcsúzni kényszerülnek, a Hungaroring jövője biztos.

is 12-vel nőtt. Új vizesblokk és étterem épült, valamint megváltozott a komplexum megközelíthetőségének iránya is, könnyebb lett a dolguk a felszereléseket fuvarozó kamionosoknak.

Néhány napja aztán több más „apróság” is kiderült: például a startlámpák láthatósága miatt a rajtrácsot 30 méterrel előbbre festették, a 6-os és 7-es kanyarba pedig – a sikan levágását még jobban akadályozandó - új rázókövek kerültek. A célegyenes előtti forduló szegélye műfüvet, bukótere aszfaltborítást kapott, az abroncsokból épített falra speciális rögzítővel vastag gumi (conveyor) szalagot erősítettek.

Szó esett aztán arról a megállapodás-tervezetről is, amely a jelenleg érvényben lévő, 2011-ig hatályos FI-es szerződést újabb öt esztendővel megtoldaná. Utóbbiról természetesen Ecclestone és kormány legmagasabb képviselete tárgyal, és ha minden jól megy, lapzártánk után, a verseny délelőttjén jelentik be. Utóbbi természetesen összefügg az első kettővel. Azért van módunkban egyáltalán felvetni a hosszabbítás lehetőségét, mert a száguldó cirkusz vezetése elégedett a magyarokkal. Tetszik nekik, hogy a pályát állandóan szépítgetjük és építgetjük, minden alkalommal jobbá, versenyrejobbá,

biztonságosabbá tesszük. Haladunk a korrallal. Így amikor nagyon nagy nevű konkurens versenyhelyszínek sorra búcsúzni kényszerülnek a világ egyik legnézettebb sportágának sorozatától, a Hungaroring jövője biztos. Gondoljunk csak bele, ha valóban megállapodnak a felek a 2016-ig tartó folytatásról, az már 31 megrendezett nagydíjat jelentene! Ennyi FI-es futamot pedig a jelenlegi pályák közül csak a bevezetőben említett Monza, Monaco, Spa, Silverstone tudhat a tarsolyában...

Nem csak a Hungaroring, újságunk is igyekszik azoknak a kedvében járni, akikből él. Olvasóink kérésére ez év végéig jelentősen mérsékeljük az Autósport és Formula Magazin árát, egy kivethető poszterrel bővítettük a tartalmat, és beindítottunk egy utcai sportkocsikról szóló rovatot. Meglepetésként pedig modern hazai versenyautókat fényképeztünk Önöknek meghökkenítő körítéssel. Jó szórakozást!

**PÓKEREZZEN
INKÁBB ONLINE!**

bet-at-home.com

JÁTÉK AZ ÉLET!

Regisztráljon most az online pókerhez: www.bet-at-home.com

SPORTFOGADÁSOK - KASZINÓ - PÓKER

TRATALOMJEGYZÉK

2008 június



BRIT NAGYDÍJ
Formula-1



NÉMET NAGYDÍJ
Formula-1



GOODWOOD
Sebességfesztivál

Hírek 6	Pole 57
Érdekességek, információk a világból	Seat EK: A Zengő Motorsport a leggyorsabb
Különvélemény 13	Csökken a hátrány 58
Dávid Sándor rovata	MotoGP: Stoner lassan ledolgozza a lemaradását
Bye-bye British GP? 15	Nagy hajrá 60
Frankl András jegyzete	Talmácsi év végéig képes lehet behozni a hátrányát
Egy kis hazai 18	Nyaralás 64
Hamilton nyert Silverstone-ban	Raliversenyzők, ha nem autóban ülnek
Champ Car király 24	Spitzmüller duplázott 66
Bourdais brit eső-kalandja	Rali Ob: Kemény veszpremi csata
A pálya szélén 28	Mesteri Torna 75
Egy fotós versenyhétvégéje	A legjobb mérték össze az erejüket
Kiütötték a Ferrarit 30	Autók és lányok 77
Hamilton fölényesen nyerte a Német Nagydíjat	Mitsubishi Lancer EVO IX
Invázió 36	A legjobb magyar 78
Német pilóták adják az F1-es mezőny negyedét	B-döntőbe jutott Bánkuti
Lázadó 40	Bátrak igazsága 80
Kimi Räikkönen nem ismer kompromisszumot	32. Mátrai Hegyverseny: A hangulatfutam
Elpályáztak 44	Kirobbanó 88
Európa eltűnt versenyhelyszínei	Bemutató: Lamborghini Reventón
Sebességfesztivál 48	Hatvanéves könnyűfém 90
Goodwood: Hawthorntól Hamiltonig	A Porsche közúton és versenypályán
	Formula Posta 96
	Dávid Sándor rovata



**AUTÓK ÉS
LÁNYOK**

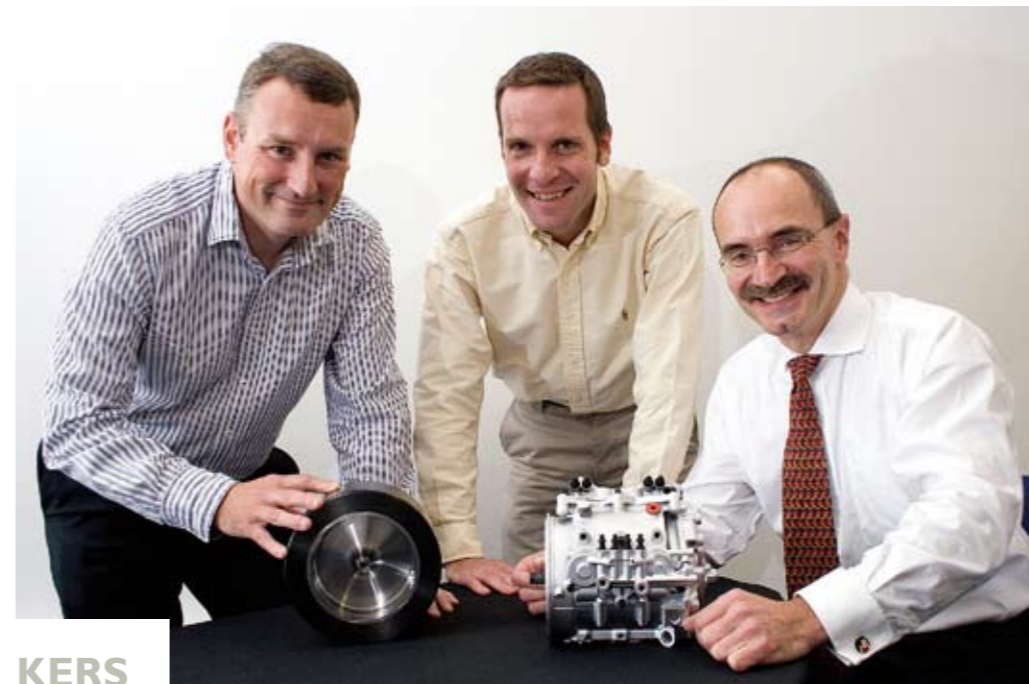
MULTI SZPONSZOR

Lewis Hamilton a Francia és a Brit Nagydíj között Amszterdamban járt, ahol először képviselte új multiszponzorát, a Reebok sportruházati céget. A promóciós rendezvény

érdekessége az volt, hogy a britet szembesítették önmagával: a találékony szervezők jókora meglepetést okozva Hamilton hologram-mását is színpadra küldték.



A találékony szervezők Hamilton hologram-mását is színpadra küldték.



KERS

Áll a bál a kinetikus energiát újrahasznosító rendszer (KERS) körül, az eszközzel több csapatnak is meggyült a baja mostanában. A 2009-től engedélyezett újítást a Honda elsőként próbálta ki autójába építve, de Ross Brawn csapatfőnök szerint nem tapasztaltak jelentős javulást.

Másodikként a BMW szerelte be autójába a KERS-t, de náluk meghibásodott és az autó olyan súlyos áramütést mért az egyik szerelőre, hogy az kórházba került. A Red Bull nem jutott ideig: az energiatalososoknál a gyárban bonyolított teszteken kapott lángra az újdonság,

s az egész létesítményt evakuálni kellett. John Howett, a Toyota sportelnöke szkeptikus a KERS jövő évi bevezetésével kapcsolatban: „Jól látható, hogy a csapatok zöme egyelőre csak szenved.” – fogalmazott a szakember. Képpünkön a szerkezet és fétalálói láthatóak.



VILÁGÍTÁST BE!

Az FI-es istállók zömét öltöztető Puma szédületes városi kerékpárt dobott piacra: a Glow Rider a funkcionalitást és az élményt ötvözi, s mindezt a váz teszi igazán különlegessé. A rávitt, éjjel világító hatást keltő festék napközben összegyűjti a napsugarakat, a sötétség beálltával pedig több órán keresztül gyönyörűen csillogó fény formájában adja le azt. A lopásgátló rendszerrel is felszerelt bringa vajszerű (zölden világít) és narancssárga (narancssárgán fénylik) színben kapható, a cég hivatalos közlése szerint ára 249 ezer forint.

SZAKKÉPZÉS

Hazánk megtétele igen kedvező a száguldó cirkuszban, amit jól bizonyít az is, hogy a Magyar Nagydíj Siófokon tartott hivatalos sajtótájékoztatóján kiderült: hazai szakemberek segítik majd a 2009-es évadzáróként debütáló Abu Dhabi Nagydíj sportszakmai személyzetének felkészülését. „A huszonéves tapasztalatnak köszönhetően a magyar

sportszakmai személyzet nagyon nagy presztízsnak örvend világszerte. A mi hungaroringi csapatunk tanította be például a török és a kínai verseny személyzetét is.” – mondta a Hungaroring Sport Zrt. elnöke, Palik László. A tájékoztató szövege a boxok bővítési munkálatainak befejezéséről is, felvételünkön is jól látható, mennyivel hosszabb lett az új Hungaroring kiszolgáló épületsora.



A Hungaroring folyamatos modernizációja példamutató, de emellett a magyar pálya szakemberei is mesze földön híresek tudásukról

Megnyerte világszerte feszült figyelemmel kísért sajtóperét **Max Mosley**, a nemzetközi autósport legbefolyásosabb embere, akinek néhány hónappal ezelőtti bizarr szexuális kalandjáról a legnagyobb brit bulvárlap titkos videofelvételekkel illusztrált bőséges beszámolót közölt. A londoni felsőbíróság végzése szerint a News of the World vasárnapi brit lap megsértette a Forma 1-es versenyeket is felügyelő Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) brit elnökének a magánélet védelméhez fűződő jogát, ezért 60 ezer font (17,5 millió forint) kártérítést tartozik fizetni. Max Mosley nem cáfolta az orgia megtörténtét és annak szadomazochisztikus jellegét, azzal érvelt azonban, hogy az eset magánéletének részét képezte.

Luc Alphand, a Mitsubishi Dakar-győztese, korábbi sívilágójának júliusban egy **FI-es Ferrari** volánja mögött is kipróbálta magát. Az adrenalinzabáló francia az F2003-GA kódjelű konstrukció volánja mögött részt vett a Ferrari Racing Days misanói fordulójának „FI Clienti” névre keresztelt demonstrációs versenyén. A maranellói márka versenyszériája hazánkba is ellátogat, a paripás armada augusztus 29-31-én a Hungaroringen lesz megtekinthető.

Batman autója, a **Batmobile** ellen szállt harcba a Brit Nagydíj csütörtöki napján a Toyota istálló FI-es versenyzője, Timo Glock. A japán csapat a silverstone-i összecsapáson partnere, a Warner Bros. legújabb mozifilmjét, a Sötét lovagot népszerűsítette.



PAMPLONAI VÖRÖS BIKÁK

A Red Bull F1-es bikái kergették a spanyolokat a hagyományos pamplonai bikafuttatáson. San Fermin ünnepén az energiatálas cég promóciós rendezvényének keretein belül a Red Bull Racing

veteránja, David Coulthard és a Toro Rosso világsztár újonca, Sebastien Bourdais terelte a népet a bikaviadalnak otthont adó arénába. Az eseményt mindkét sofőr nagyon élvezte.

EZ ÍGY KEREK

Meghökkenítő megjelenésű F1-es könyvet mutatott be a Nemzeti Tankönyvkiadó: a jól megszokott téglalap helyett kerek, sőt kerék (!) formába öntötték a száguldó cirkusz közel hatvan évnyi történetének legjelentősebb állomásait. A kiadványból nem maradhettek ki



a sportág legeredményesebb és legismertebb csapatai, versenyzői, de a fiatal felfedezettek sem. A könyvespolcok díszének címére is eséllyel pályázó mű a világbajnokság alapvető statisztikáiba is bevezeti az olvasót, a háttér iránt érdeklődők pedig többek között a szponzorálásról, a technikáról, vagy a pályákról szóló fejezetekben merülhetnek el. A Forma-1 című, közel 200 oldalas, sok-sok egész oldalas fotóval illusztrált kiadvány egy sorozat darabja, melynek részei még az Olimpia és a Labdarúgás. A kötet 5990 Ft-ért kapható.

SHELL-SIKER

Felipe Massa Magny-Cours-ban learatta, Silverstone-ban pedig egy kisebb zsúr keretein belül a Ferrari és a Shell emberei megünnepelték a két cég 150. közös diadalát.



JOBB A NASCAR

Ismét ostorozza az F1-et Juan Pablo Montoya, aki 2006-ban dicstelen körülmények között távozott a száguldó cirkuszból és jelenleg a NASCAR-ban versenyez. „A Formula 1-es

versenyzők meg vannak győződve róla, hogy náluk jobban senki nem tud vezetni. Amikor az F1-ben hajtottam, minden héten a dobogón álltam. Nagyszerű volt, de

kielégítő is? Semmiképp, mert a versenyek roppant unalmasak voltak. A NASCAR-ban sokkal több az izgalom.” – fogalmazott a kolumbiai közönségkedvenc.

NAPTÁR

Március 29-én Melbourne-ben indul és november 15-én a debütáló Abu Dhabiban zárul majd a 2009-es F1-es világbajnoki sorozat, amely a sportág eddigi leghosszabb - 2005-ös - idényéhez hasonlóan

19 összecsapásból áll majd. A Brit és a Francia Nagydíj helyet cserélt egymással, míg a Magyar Nagydíjat július utolsó hétvégéjén tartják. A végleges kalendáriumot az FIA Motorsport Világtanácsa (WMSC) az év végén hagyja jóvá.

Versenynaptár 2009

Március 29.	Ausztrál Nagydíj	Augusztus 9.	Török Nagydíj
Április 5.	Maláj Nagydíj	Augusztus 23.	Európa Nagydíj*
Április 19.	Bahreini Nagydíj	Szeptember 6.	Olasz Nagydíj
Május 10.	Spanyol Nagydíj	Szeptember 13.	Belga Nagydíj
Május 24.	Monacói Nagydíj	Szeptember 27.	Szingapúri Nagydíj
Június 7.	Kanadai Nagydíj	Október 11.	Japán Nagydíj
Június 21.	Brit Nagydíj	Október 18.	Kínai Nagydíj
Június 28.	Francia Nagydíj	November 1.	Brazil Nagydíj
Július 12.	Német Nagydíj	November 15.	Abu Dhabi Nagydíj
Július 26.	Magyar Nagydíj		*Valencia

MELEGÍTHETNEK

Mégsem tiltja be a gumimegítő paplanok használatát 2009-től az FIA, a szövetség a versenyzők kérésére változtatott korábbi álláspontján. A sofőrök az eddigi slick gumis teszteken azt tapasztalták, hogy a hideg és a már meleg gumikon futó autók között

túlságosan nagy sebességkülönbség alakult ki, ami bizonyos szituációkban balesetveszélyt idézhet elő.



BIZTOS MAGÁBAN

Giancarlo Fisichella biztos benne, hogy 2009-ben is az F1-es mezőnyben bővíti majd a volánt. „Két évre írtam alá a Force Indiához.” – válaszolta a jövőjét firtató kérdésre az olasz. Fisico 35 esztendejével F1-es viszonylatban alaposan benne jár a korban, de még mindig fiatalnak érzi magát: „Nagyon élvezem a sportágat, és jövőre is biztosan itt leszek. Csak azután gondolkodom majd a jövőmön. Hogy ezzel a csapattal vagy egy másikkal, azt még nem tudom.” – fogalmazott a római versenyző.

Feltámasztaná a **Formula-2-es géposztályt** az FIA, a széria előreláthatólag 2009-ben indul majd újra. Az 1985-ben Formula 3000-é alakult bajnokság rehabilitálásával a szövetség az F1-be igyekvő tehetséges, de csak kevés pénzzel rendelkező sofőröknek szeretne kedvezni. „Reményeink szerint elérhető, hogy a büdzsé 200 ezer euró alatt maradjon autónként, egy szezonra.” – fogalmaz a szövetségi kommuniké, amelyet az autóversenyzés, de főként a GP2-es bajnokság berkein belül szkepticizmussal fogadtak.

Lewis Hamilton a Fairbrough Air Show keretein belül **gyorsulási versenyen** vett részt: a brit sofőr McLarenjével egy Learjet 60XR kisrepülőgép ellen mérkőzött meg és győzött! „Csak ültem az autóban és amikor mondták, hogy menjek, beletapostam a gázba és felgyorsultam 280 km/órás sebességre. A repülőgépet nem láttam, csak hallottam, de ez az egész óriási volt.” – nyilatkozta Hamilton, aki nem mellesleg a Learjet cég nagyköveteént is tevékenykedik.

Ross Brawn, a Honda csapatfőnöke elárulta: szívesen látná az együttes kötelékében Fernando Alonsót és lépéseket is hajlandó tenni annak érdekében, hogy átcsábítsa a Ferrarival is hírbe hozott kétszeres világsztár. A japánoknál sem Jenson Button, sem Rubens Barrichello nem rendelkezik 2009-es szerződéssel, azonban a szakvezető utalt arra is: nem elképzelhetetlen, hogy nem változtatnak a versenyzői összeállításon.



OROSZ KÖZELEDÉS

Moszkvában is bemutatkozott az F1, július közepén az orosz főváros a Red Bull Racing és a Williams utcai demonstrációt tartott. A Kreml körül kialakított alkalmi pályán az energiatalások autóját Mikhail Aleshin hajtotta,

míg a brit gárdát Nico Rosberg képviselte. Az esemény elsöprő sikert aratott, míg a sajtótájékoztatón a helyi újságírók beszámolóit szerint nagyobb volt a tolongás, mint George W. Bush amerikai elnök látogatásakor.



BEFEJEZTE

David Coulthard az idény végén lezárja F1-es versenyzői karrierjét, és a hivatalos kommentár szerint a Red Bull Racingnél tesztlő-szaktanácsadó lesz. A pletykák szerint azonban elképzelhető, hogy a skót a DTM-ben folytatja,

német lapok tudni vélik, hogy az Audi-val szoros kapcsolatot ápoló Red Bull jóvoltából csatlakozik a négykarikás márkához. Mások úgy vélik, hogy a sztár a Toro Rosso társtulajdonosa lesz, esetleg a BBC-nél vállal munkát

szakkomentátorként. Ami bizonyos: Dietrich Mateschitz csapata Mark Webber szerződését 2009-re is meghosszabbította, míg az ausztrálhoz a Toro Rosso tehetsége, Sebastian Vettel csatlakozhat.

A LEGJOBBAK

Érdekes eredmény született a Times című brit napilap internetes oldalán lebonyolított szavazáson. A voksolók – vélhetően a spanyolok csak azért is kitétek magukért – Alonsót választották a legjobb

versenyzőnek. Érdekeség, hogy a brit közönségkedvenc Hamiltont Räikkönen és Kubica is megelőzte, így a McLaren ásza a 4. helyen végzett. Meglepetésre Nakajima, Piquet és Davidson egyetlen szavazatot sem gyűjtött be, így nem kerültek fel a listára.

A Times szavazásán Alonsót választották a jelenlegi legjobb pilótának, míg Piquet szavazatot sem kapott



A szavazás végeredménye

- | | |
|-----------------------|--------------------------|
| 1. Fernando Alonso | 11. Jenson Button |
| 2. Kimi Räikkönen | 12. David Coulthard |
| 3. Robert Kubica | 13. Adrian Sutil |
| 4. Lewis Hamilton | 14. Jarno Trulli |
| 5. Felipe Massa | 15. Rubens Barrichello |
| 6. Nick Heidfeld | 16. Takuma Sato |
| 7. Nico Rosberg | 17. Sebastien Bourdais |
| 8. Mark Webber | 18. Giancarlo Fisichella |
| 9. Sebastian Vettel | 19. Timo Glock |
| 10. Heikki Kovalainen | |



MARADNA

Rubens Barrichello életét 1993 óta az F1 teszi ki, és a sportág nagydíj-indulási rekordere nem is tudna megenni a száguldó cirkusz nélkül. Bár sokan év végi búcsúját jósolják, silverstone-i dobogós helyezését követően a brazil kijelentette: „Eszem ágában sincs abbahagyni. Csak akkor fejezem be, ha nincs hová mennem. Nagyon szeretnék a Honda istállónál maradni. Szerződésem ugyan nincs, de fiatalnak érzem magam. Imádom versenyezni, jobban, mint valaha. Ha majd úgy érzem, hogy lassabb vagyok, mint az első, Kyalamban futott versenyemen, abbahagyom. Most azonban úgy érzem, gyorsabb vagyok, mint akkor voltam.”

Patrick Head, a Williams istálló társtulajdonos-fejlesztési igazgatója **leszedte a keresztvizet** az FIA-elnöki ambíciókat dédelgető Jean Todtról. A szakember szerint a Ferrari korábbi-ügyvezető-csapatfőnöke egyszerűen alkalmatlan arra, hogy Max Mosley utódja legyen. „Számítlan olyan találkozónk volt, amelyeken Todt bizonyította, hogy egy vitaközö, okoskodó, és ráadásul nem is pártatlan személyiség, vagyis minden olyan tulajdonság jellemzi, aminek az FIA elnökét nem szabadna.” – mondta az egyik brit lapnak Head, aki úgy érzi, megválasztása esetén Todt a Ferrari malmára hajtaná a vizet.

Gerhard Berger, a Toro Rosso társtulajdonosa gyári csapatot szeretne fabrikálni a faenzai gárdából, miután a másik társtulajdonos, a Red Bull 2009 végére előreláthatólag kiszáll az együttesből. „Csak olyanokkal vagyunk hajlandók tárgyalni, akik az általunk tervezett szinten kívánják működtetni a csapatot. Nem szabad elfelejteni, hogy a Red Bull milyen sokat tett ezért az istállóért, amely tulajdonképpen a korábbi Minardi.” – nyilatkozta az ügyvel kapcsolatban az osztrák.

300 ezer euróról **740 ezer euróra emelkedhet** az F1-es istállók éves nevezési díja: az FIA a csapatokkal szeretné megfizettetni az olyan szolgáltatásokat, mint például a kommunikációs rendszer; a zászlójelzésekkel együtt használt lámpák, vagy épp az időjárás-előrejelzés. A mezőny csapatai nem rajonganak a tervezetért, mint ahogyan a versenyzők is tovább lázadnak az idei évre jelentősen megemelt szuperlicenz-árak miatt.

HÁROM- PRÓBA

Triatlonversenyre hívta ki Jenson Buttont honfitársa, Lewis Hamilton, de míg a hondás brit elfogadta a felkérését, addig a McLaren menőjének visszakoznia kellett. A tavalyi vb-ezüstérmes sofőr

menedzser-édesapja, Anthony közbélépet: „Lewis remek sportember, de sajnos vissza kell ettől lépnünk. A bajnokság közepén járunk, most az a legfontosabb, hogy erre összpontosítsunk.”



Lewis remek sportember, de sajnos vissza kell ettől lépnünk.



MUNKA ÉS MAGÁNÉLET

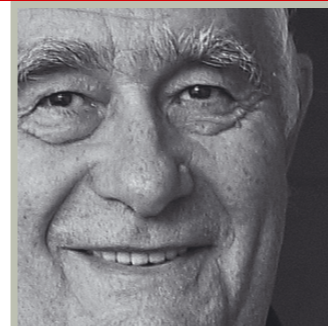
Timo Glock, a Toyota F1-es versenyzője különleges tapasztalatokra tehet szert, ugyanis a német sofőr kipróbálhatja a japán márka GT-One típusjelű konstrukcióját, amely pole pozícióból startolt és 2. lett az 1999-es Le Mans-i 24 órás versenyen. Glock menetpróbájára augusztus 9-én, egy nürburgringi rendezvény keretein belül kerül sor. De hogy ne csak munkával teljenek a mindennapok, pár hete egy új barátnő is feltűnt a német pilóta oldalán: Isabell Reis diákány, és ökonómiát tanul Saarbrückenben.

ZENE FÜLEIMNEK

Speciális audio-video masinával rukkolt elő a Ferrari és a szakterület egyik legmagasabban jegyzett cége, a Meridian. Az F80



típusjelű hordozható rendszer – amelyen mindkét vállalat logója ott virít – CD-k, DVD-k lejátszására egyaránt alkalmas, AM/FM és DAB rádióval is rendelkezik. A készülék borítása ugyanolyan anyagból készült, mint az F1-es masináké, s nemcsak a fülnek, hanem extravagáns dizájnival a szemnek is kedvez.



Én már láttam akkor két futamot élőben, ő még nem, ezért talán a kelleténél is izgatottabban szívta magába a verseny levegőjét, habzsolta a látnivalókat.

A boxutcában sétáltunk, Jenő kezében a képes műsorfűzet, az akkor még kislíú Jenőkének, a fiának gyűjtötte az autogramokat. A szépmelékű Copersucar csapatához értünk, amelynek látható tagjai reszkettek, mint a nyárfalevél, és nem véletlenül, mert a nagy Emo, nekünk háttal, úgy ordított, ahogy a torkán kifért. Átkozott mindent és mindenkit, de főleg az autót, amely az istennek se akart jól menni.

Bennem pedig megállt az ütő, mert láttam, Jenő éppen ezt a pillanatot választotta ki arra, hogy aláírást kérjen a kétszeres világbajnoktól Jencike számára. „Ez megöl!” – villant át agyamon a gondolat, amikor láttam, hogy Jenci már teszi is rá, hátulról Fittipaldi vállára a kezét, s az odaforduló Emo arca szinte torz a haragtól... De egy pillanat nem sok, himlőhelyes arca széles mosolyra derült, amint meglátta, hogy csak egy idegen balfasz az, és aláírást kér... Odakanyarította a nevét, átfogta Jenő vállát, rám nézett. „Egy fényképet nem akartok?”, – majd amikor kattant a gép, mondott egy „Helló”-t, visszafordult az övéhez, és ordított torkaszakadtából tovább.

Ez jutott eszembe abban a pillanatban, amikor Kimi Raikkönen fellökte az idős fotóst. Akinek szerencsére nem lett semmi baja, s akit, Kimi védelmében nagyjából azzal intéztek el, hogy miért ment oda, különben is rálépett a világbajnok zsákjára. (A kilencvenhat közül az egyikre.) Ebadta Helfgott bácsija!...

Ilyet, „ép ésszel”, azaz jó idegállapotban lévő, komoly profi nem csinál. Még, ha véletlenül a lábára lépnek is. De nem léptek. Ilyet csak egy frusztrált, ideges, labilis lelki egyensúlyú versenyző csinál. Akit persze lehet védeni, lehet a történeteket magyarázni, de fölösleges. Ehelyett inkább végre észre kellene vennie egy komoly embernek, hogy Kimivel valami nincs rendben. És beszélnie kellene vele, hogy mi bántja, mi bontotta meg a lelki egyensúlyát. És ha

LÉLEK

Fittipalditól - Raikkönenen át - Silverstone-ig

Fittipaldi már kétszeres világbajnok volt, 1976-ot írtunk, és Knézy Jencivel először közvetítettünk Forma-1-es futamot a Magyar Televízióban.

kiderül – tenni ellene. Amikor először mentem közvetíteni Silverstone-ba, elég későn, Frank Andris elhalmozott a komissiókkal. Vinnem kellett többek közt egy magyar zászlót (természetesen a piros-fehér-zöldet), egy nagy üveg ecetes, erős almapaprikát, kalocsai édesnemes paprika őrleményt, fehér(édes) és hegyes zöld (erős) paprikát, Piros Aranyat, néhány üveg bort, és hasonló létfontosságú szereket. A zászlót kitzúzni a kölcsönkért lakókocsira, amelyben a



Nem lehet tudni, hogy melyik, hányadik „katedrális” bedőltevel veszik majd el a Forma-1 „lelke”

pálya közepén lakott, hogy mindenki lássa, hogy megjelentek végre a magyarok is a színen, a sok zubehört pedig mindet a pörköltsbe, meg mellé, hadd egyenek végre valami rendes ételt is a britek – mert amúgy mindenki meg volt hívva a vacsorára, aki csak arra járt, vagy híret hallotta. A Silverstone-i egyetlen hentes gondolom azóta sem mért ki egy vevőnek annyi marha és disznóhúst kockára vágva, mint akkor (azért vegyesen, mert egyik fajtából sem volt elég...). Két jelentős méretű bográcsban sikerült megfőzni a temérdek belevalót, és péntek este mi, magyarok adtuk a legjobb ízű „party”-t Silverstone-ban! Az egyiket. Mert Silverstone-ban a Brit Nagydíj hétvégéje a szó szoros értelmében nemzeti ünnep. Úgy nagyjából százezren ünnepelnek ott, a pályán (mert szállodát úgyis hiába keresnének), lakókocsikban, sátrakban, hálózsákokban. Mindenki süt, vagy főz valamit, mindenki iszik is hozzá valami folyadékot, zenélnek és táncolnak, szomszédolnak, barátokoznak, mulatnak. Azt hiszem erre gondolt Frankl Andris barátom valamelyik írásában, amikor arról írt, hogy itt nem negyven tevé, meg öt hajcsár a nézőközönség...

Én mindenesetre akkor és ott értettem meg, ha szabad úgy fogalmaznom: „a Forma-1 lelket”! Azt a megfoghatatlan és kimondhatatlan valamit, ami összefogja, összetartja az egész világon azokat a százmilliókat, akik imádják ezt a sportágat. Akik szeretik, anélkül, hogy valaha is utánanézték volna, kutatták volna honnan ez az összetartó erő. Én megmondom honnan. Azokból a „katedrálisokból” sugárik, amelyben ennek a szektának a papjai már akkor

áldozatokat mutattak be, amikor ez az egész Cirkusz elkezdődött. Az egyik, és a legelső ilyen katedrális Silverstone. A második világháborús (igaz, csak másodvonalbeli) repülőter, amelyről először indultak harcba a világbajnoki tróféáért olyan versenyzők, akik néhány évvel korábban esetleg katonaként álltak szemben egymással. Ez a sík mező, a régi és új leszálló pályák, a versenynaponkénti ötezer fel és leszállással, amely több mint bármelyik háborús csúcs, maga az élő romantika, a Forma-1 bölcsőjének a romantikája. Most, a hírek szerint, (amelyeket én hinni sem akarok), ennek a katedrálisnak az ablakait is elkezdték betörni, és a pusztulás vár rá. Más „katedrálisok” is haldokolnak: a francia verseny, olykor a belga nagydíj, mások, mint például Monza, még bírják magukat, szerencsére. De a lélekkel, az emberek és dolgok „lényegével” nem szabad játszani. Mert nem lehet tudni, hogy melyik, hányadik „katedrális” bedőltevel veszik majd el a Forma-1 „lelke”, amelynek elvesztésével az egész nem ér majd egy pofa bagót sem, - hogy milliárdokat ölnek bele. Mert a test, önmagában csak porhüvely.

**AKCIÓ!
HASZNÁLJA KI A RENDKÍVÜLI ALKALMAT,
ÉS FIZESSEN ELŐ**

40%

**KEDVEZMÉNNYEL
az Autósport és Formula
Magazinra!**

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

Előfizetés:
1 évre - 4490 Ft
½ évre - 2990 Ft

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

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

**Autósport és
Formula**
Előfizetés!

Az fentiek szerint megrendelem az Autósport és Formula Magazinra!

egy évre - 6 990 Ft fél évre - 3 490 Ft

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

A megrendelőszelvényt (vagy annak másolatát) a következő címre kérjük beküldeni:
**Autósport és
Formula Magazin**
3504 Miskolc, Pf. 90.
Telefon: 06-46-505-490
E-mail: elofizetes@formula.hu

FRANKL ANDRÁS

HÜLÖNVÉLEMÉNY



BYE-BYE BRITISH GP

Egy pálya búcsúztatása

Ott voltam Silverstone-ban, amikor Bernie Ecclestone a pálya 60. születésnapján bejelentette, hogy 2010 ben már Doningtonban lesz a verseny.

Mindezt azon a hétvégén, amikor 90 ezer szurkoló ünnepelte Lewis Hamilton a zuhogó esőben egy paradés győzelem után. Nem tevék, nem kecskék, nem kutyák, mint az manapság már egyre többször előfordul a világ más pontjain - igazi, vérbeli szurkolók, akiknek nagy része egész évben arra spórolt,

dűsgazdag, a csapattulajdonosoknak, mint Ron Dennisnek és Frank Williams-nek is van mit a levesbe aprítani, a versenyzők pedig ne is beszéljünk, hiszen köztudott, hogy nagy részük milliomos: botrány lett volna ennek a társaságnak állami támogatást adni. Most jön az, ami szerintem kamu, átverés,

nem tudtak élni a lehetőséggel!" És már el is vitte Indiába vagy Oroszországba, ahogy a legutóbbi cikkemben említettem. Véleményem szerint körülbelül 10% az esély arra, hogy a pálya elkészül. Remek hír lenne, ha mégsem lenne igazam, és így alakulnának a dolgok, mert a sportág rajongóinak teljesen



▶ Az angol kormány - nagyon helyesen - nem volt hajlandó megmenteni a pályát, magyarul még több pénzt adni egy dollármilliárdosnak.

hogy ott lehessen a legendás helyszínen. Meggyőződésem, hogy a pályának az ég világon semmi baja nincs. Nagyon gyors, és a jobbos kanyar, amely a célegyenesre fordít, mindig okoz egy kis meglepetést, főleg ha az illetőt Felipe Massanak hívják.. Hogy akkor miért megy el a verseny - legjobb esetben - Doningtonba? Mert Silverstone nem tudja kifizetni Bernie és a mögötte állók anyagi követelményeit. És a tulajdonosok amúgy is rosszul jönnek ki Bernie-vel. Az angol kormány - nagyon helyesen - nem volt hajlandó megmenteni a pályát, magyarul még több pénzt adni egy dollármilliárdosnak. Én se adtam volna, amikor köztudott, hogy a gazdasági helyzet a Királyságban sem olyan fényes, a betegek például hónapokat várnak műtétre a kórházakban. Bernie köztudottan

nevezük aminek akarjuk. Donington. 2010-ben, azaz 2 év múlva. Idehaza Dávid Sándorral én közvetítettem a felejthetetlen, 1993-as nagydíjat onnan zuhogó esőben. Senna győzelme ma már legenda, de arról nem esik sok szó, hogy a pályára mindössze egy kis út vezetett be, éppen úgy mint most. Az épületek öregek és roskadoznak, az egész úgy ahogy van alkalmatlan egy modern Forma-1-es versenyre. A tulajdonosok egyik nap azt mondják, van 100 millió eurójuk, másnap meg már nincs. Arról sem esik szó, hogy a helyi tanács meg nem adott engedélyt arra, hogy átépítsék, pedig az ilyesmi nem megy három nap alatt. Szerintem az egész felhajtás csak egy kifogás arra, hogy Bernie azt mondhatta: "Kérem szépen, én mindent megtettem, hogy legyen Brit Nagydíj, nem az én hibám, hogy Önök

mindegy, hogy Silverstone-ban van a verseny, vagy egy kicsit odébb. Papíron jó helyen van, a legközelebbi reptér 2 kilométerre fekszik, sőt szálloda is van bőven - habár ezek általában tele vannak utasokkal, akik vagy indulnak vagy megérkeztek, és átszállásra várnak. (A házigazda légitársaság, a Ryanair repül az East Midlands repülőtérrel Budapestre is.) Én magam azonban hitetlenkedem, és ebben nem vagyok egyedül. A Silverstone tulajdonosai angolosan sok sikert kívántak az új pályának, de azért azt is megemlézték - nem hivatalosan -, hogy már alig várják a Bernie-rezsim végét. És az FIA elnökét, Max Mosley-t sem szeretnék már sokáig a székében látni. Óriási változások lesznek, csak azt nem tudom, mikor...

TRÓFEÁK

Bár a magyar versenyen a hosszú ideig névadó szponzorként szereplő dohánygyártó jóvoltából teljesen ugyanolyan győzelmi trófeát vehetett át a nyertes, mint Spanyolországban, mára változott a helyzet. 2006 óta a Hungaroringen egy különleges „kupa” jár a győztesnek.



Az élet egy verseny.
De Ön most
előnnnyel indulhat!

Találkozzon Ön is az ING Biztosító szakértőjével,
és nyerje meg a fődíjat, az 1 000 000 Ft értékű utazást!

Vagy Öné lehet az értékes ING Formula-1 ajándécsomagok egyike,
benne egy **Alonso által dedikált, hivatalos F1-es pólóval!**

Töltse ki az adatlapot, és küldje vissza az alábbi címre 2008. augusztus 31-ig:

„ING Biztosító Formula-1 játék”

ING Biztosító Zrt.

1364 Budapest, Pf. 247

Így a nyereményeken túl most pénzügyi tervet is készít Önnek az ING Biztosító szakértője. Tanácsadónk időpontot egyeztet Önnel, és a találkozót követően Ön részt vesz a **fődíj, az 1 000 000 Ft értékű utazási utalvány** sorsolásán!

A nyereményjáték részleteiről a www.ing.hu/formula1 weboldalon olvashat.



Fődíj: 1 000 000 Ft-os
utazási utalvány

Regisztrációs lap

Az Ön neve: (vezetéknév)

(keresztnev)

Lakcíme: (ir. sz.) (város)

Dátum:

(út, utca, tér) (hsz.)

Aláírás:

Telefonszáma: 06- -

E-mail címe:

Születési éve:

Hozzájárulok ahhoz, hogy az ING Biztosító Zrt. (székhelye: 1068 Budapest, Dózsa György út 84/b) a megadott adataimat nyilvántartsa abból a célból, hogy a biztosító a szolgáltatásait részemre közvetlenül ajánlhassa. A hozzájárulás önkéntes, és az a biztosító székhelyére küldött levélben bármikor visszavonható.

Tájékoztatjuk arról, hogy a biztosító gondoskodik az adatok biztonságáról, és megteszi azokat a technikai és szervezési intézkedéseket, és kialakítja azokat az eljárási szabályokat, amelyek az adatok védelmének érvényre juttatásához szükségesek.

ING BIZTOSÍTÓ ZRT.

ING

Silverstone
Silverstone Circuit

A pálya hossza:	5,140 km
Versenytáv:	60 kör – 308,355 km
Időjárás:	esős
Levegő hőmérséklete:	16-18 fok
Aszfalt hőmérséklete:	14-23 fok
Elindult:	20 autó
Célba ért:	13 autó
Kiesett:	7 autó
Leggyorsabb kör:	
Kimi Räikkönen	1:32,150



EGY KIS HAZAI

Hamilton nyert Silverstone-ban

Lewis Hamilton kárpótolta Nagy-Britanniát a foci-EB kudarc miatt: a szigetországi csapatok nélkül lejátszott kontinenstorna után pár nappal a McLaren versenyzője a Brit Nagydíj megnyerésével örvendeztette meg honfitársait.

Mészáros Sándor, Hárpáthy Zoltán

Getty Images, Hoch2wei, FOP, ATP, Kraeling

Akárcsak tavaly, idén is Hamilton-hisztéria előzte meg a brit futamot, a szervezők már hetekkel korábban eladták az összes tikkett. Akinek nem jutott belépő, az az előző héten, szintén Silverstone-ban

tartott

gyakorlással vizsgalódhatott. Volt is érdeklődés bőven a három nap során: a zárónapon például több ezren figyelték a helyszínen, amint McLaren-színekben vitézkedő kedvencük a hét legjobb idejével zárt az élen. Erősnek mutatkozott a Ferrari is, míg a Toyota – legalábbis a tesztelésen – megtartotta franciaországi lendületét és hajszálnyival ugyan, de erősebbnek tűnt a harmadik élcsapatnál, a BMW-nél. A versenyhétvége előestéjén David Coulthard év végi visszavonulásának és a futam 2010-es helyszínváltásának bejelentése borzolta a britek és a közvélemény kedélyeit. Pénteken már a versenyzésé volt a főszerep: a nap legjobb idejét jegyző Felipe Massa bukott, a McLarennek ígéretesen muzsikáltak, s meglepően jól teljesítettek a Red Bull Racing versenyzői is.



1. Lewis Hamilton „Egyértelmű, hogy ez az eddigi legnagyobb győzelem, ugyanakkor ez volt a legnehezebb versenyem is. Az utolsó körökben láttam, hogy a közönség már állva figyeli az eseményeket, és csak imádkoztam azért, hogy eljussak a célig. Győzelmemet a családomnak szeretném ajánlani, akik mindig kiállnak mellettem.”

2. Nick Heidfeld „Létfontosságú volt, hogy jól döntünk a gumikkal kapcsolatban. Az első kiállásnál morfondíroztunk, hogy maradjunk-e a használt intereknél, de végül az újak mellett döntöttünk. Ez jó döntés volt. Az eső miatt szinte semmit nem láttam és egyszer majdnem a falnak csapódtam.”

3. Rubens Barrichello „Volt egy kisiklásom nagy sebességnél, éppen csak elkerültem a falat. Ez ráébresztett, hogy itt gyors döntésre van szükség. Extrém esős gumikra váltottam és azonnal gyors voltam. Tapasztalataimnak köszönhetően kulcsfontosságú döntést hoztam egy éles helyzetben, és a csapat bízott bennem. Elégedett vagyok.”

4. Kimi Räikkönen „Rosszabbul is alakulhattak volna a dolgok. A boxkiállásnál közösen hoztuk rossz döntést. Csapat vagyunk, együtt nyerünk és együtt veszítünk. Mostanában nem alakulnak túl jól a dolgaim, de tudom, hogy a potenciál megvan és csak helyre kell tennünk a dolgokat, hogy kihozhatjuk magunkból a legjobbat.”



Barrichello váratlan dobogót ajándékozott az idén ezidáig csak szenvedő Hondának, és azon nyomban megpendítette, hogy szerződést kellene hosszabítani vele

5. Heikki Kovalainen „Nagyon nehéz verseny volt, sok történéssel. A csúszós pálya, az aquaplaning miatt könnyű lett volna kiesni. Jömagam kétszer is megpördültem, de ahogyan elnéztem, ezzel abszolút nem voltam egyedül. Legalább szerettem négy pontot, ami a konstruktóri bajnokság szempontjából jól jött a csapat számára.”

6. Fernando Alonso „Jó előre megmondtam, hogy esőben bármi megtörténhet és így is lett, hiszen roppant vizes pályán futottunk rendkívül nehéz versenyt. A gumik hamar elkoptak, így szinte slick-eken fejeztem be a futamot. Sok időt veszítettem, s bár szerintem jobb helyen is végezhettem volna, a pontoknak nagyon örülök.”

7. Jarno Trulli „A két pont megszerzése örömdetes, de hazudnék, ha azt mondanám, hogy elégedett vagyok. Sokkal jobb eredményre számítottam. Túl sokáig vártunk az esőgumik felszerelésével, ami rossz döntésnek bizonyult. Zsinórban harmadszor szerettem pontot, ami arra utal, hogy lendületünket sikerült megtartani.”

8. Kazuki Nakajima „Nagszerű érzés újra pontot szerezni, az viszont bánt egy picit, hogy Jarno a jobb állapotú gumiknak köszönhetően az utolsó körben megfeszített a 7. helyről. A csapat jól döntött, megfelelő időben raktuk fel az extrém esőgumikat. Élvezetes nap volt, de az esőben borzalmasan nehéz volt kontrollálni az autót.”

9. Nico Rosberg „Az eső miatt rendkívül nehéz volt felmérni a pályán, hogy hol van ideális ív, és ez jelentősen megnehezítette a dolgunkat. Jókor raktuk fel az extrém esőgumikat és ebből hasznot is húzhattam volna, ha nem koccanok neki Glock lassabb Toyotájának. Már a hazai versenyemre, Hockenheimre összpontosítottok.”

10. Mark Webber „Sajnos az első körben megpördültem a Becketts-nél, de szerencsére nem lett ütközés belőle és folytatni tudtam a versenyt. Ezután arról szólt a verseny, hogy a megfelelő pillanatokban hozunk megfelelő döntéseket. Ez nekünk nem jött össze, a srácokra viszont büszke vagyok, mert egész hétvégén kitűnően dolgoztak.”

11. Sebastien Bourdais „Olyan sok víz volt a pályán, már a rajtnál is, hogy jóformán semmit nem láttam. Az alulkormányzottság miatt elkoptak a gumik. Jókor tettük fel az extrém esős abroncsokat, de akkor már nem volt esélyünk jobb eredményre. A hockenheimi teszten és versenyen feltétlenül előrelépésre számítottok.”

12. Timo Glock „Az első etapban kíméltem a gumikat, de aztán roppant nehéz dolgom volt. Az esőben összevisszaszúszkáltam, alig-alig tudtam pályán tartani a kocsimat. Nagy kár, hogy így alakult, de legközelebb megpróbálunk javítani. A srácok a gyárban keményen dolgoznak, az autó egyre jobb, így Hockenheimben jók lehetünk.”

13. Felipe Massa „Ma alig tudtam egyesben tartani az autót, roppant nehéz volt vezetni. Csak az utolsó boxkiállítás után javult picit a helyzet, de akkor már nagyon le voltam maradva. Az előtűnk álló hockenheimi tesztelésen jó munkát kell végeznünk, hogy minél jobban felkészülhessünk az ugyanott tartandó Német Nagydíjra.”

Robert Kubica „Több körön keresztül tapasztaltam az aquaplaningot, az egyesben teljesen elvesztettem az autót és kicsúsztam. A kavicságyban kötöttem ki és ezzel vége volt a futamnak vége is volt számomra. Örült verseny volt ez, nehéz körülményekkel. Az esőben csak szenvedtem, alig tudtam egyesben tartani a kocsit.”

Szombat délelőtt felszáradó pályán tréningezett a mezőny, ami a renault-s Fernando Alonsoék kedvezett. Az időmérőn csak néhány csepp eső hullott a pályára, az is az első felvonásban, s mivel a szél hamar felszárította az aszfaltot, az égi áldás nem avatkozott bele a pole pozíció sorsának eldöntésébe.

A rajtelsőség – pályafutása során először – a mclarenes Heikki Kovalainené lett: a közvélemény által már-már elhibázott igazolásnak titulált finn a selejtező etapokban is remekelt, a zárófázisban pedig több mint fél másodpercet vert a Red Bull eddigi legjobb rajtpozícióját szerző Mark Webberre.

A második sorba Kimi Räikkönen és a helyi szívek megdobogatója, Hamilton férközött be, míg a másik két vb-esélyesnek, Felipe Massának és Robert Kubicának csak az ötödik sor jutott. A ferraris túl későn ment a boxba kereket cserélni, így utolsó mért körével kicsúszott az időből, míg az előző két etapban ígéretesen teljesítő BMW-s az autó műszaki gondjai miatt egyáltalán nem teljesített mért kört. A bajnokaspiránsokat a harmadik sorba kvalifikáló Nick Heidfeld és Alonso, valamint a negyedik sort megtöltő Nelson Piquet és Sebastian Vettel választotta el egymástól a rajtrácscon.

A versenyen a jószolt eső nem maradt el, Hamilton azonban az időjárás viszontagságaira fittyet hányva simán nyerte a 60 körös viadalt. A brit jól sikerült rajtja után néhány körön át Kovalainen mögött hajtott, majd megelőzte, és magabiztos vezetéssel megnyerte a kaotikussá vált futamot. A második helyen, több mint egy perces hátránnyal Heidfeld ért célba, míg a dobogó legalsó fokára óriási meglepetésre Rubens Barrichello ért oda: a Honda brazilja annak a mesterfogásnak köszönhette eredményét, hogy a futam közepe táján, amikor felerősödött az eső, elsőként váltott extrém esőgumikra.



A kaotikussá váló esős futamon Heidfeldnek is kijött a lépés, így a német pozíciói is erősödtek kenyerádó gazdájánál, a BMW-nél

A dobogósok mögött egy kör hátránnyal Räikkönen végzett, aki egy darabig a győzelemben is reménykedhetett, de mivel a Ferrari az esőben elszúrta a gumiválasztást, a 4. hely megszerzésért is keményen meg kellett dolgoznia. A finnt kétszer is megpördülő honfitársa, Kovalainen követte a célban, míg a pontszerzők közé beférközött Alonso, a toyotás Jarno Trulli és a williamses Kazuki Nakajima is. Bár a szakadó esőben megszámlálhatatlan pörgést-forgást láthatott a publikum, nagyobb incidens nem történt. Coulthard és Vettel egy apróbb koccanás után búcsúzott az első körben, míg Nico Rosberg

megkocogtatta ugyan Timo Glock Toyotáját, de mindketten folytatni tudták a viadalt. A futam nagy vesztesei között említhető Webber, aki ígéretes rajtpozíciója után többször is megpördült és csak 10. lett, illetve a két nullpontos záró vb-esélyes, az utolsóként célba érő, végig bukdácsoló Massa, és a kicsúszás miatt kieső Kubica. A végeredménynek köszönhetően az egyéni tabellán hármas holtverseny alakult ki: az élre álló Hamilton, illetve a két ferraris egyaránt 48-48 ponttal rendelkezik, míg az őket követő Kubica lemaradása mindössze 2 egység.



Örült verseny volt, nehéz körülményekkel.

!Kubica!



A CHAMP CAR KIRÁLY

Sebastie Bourdais brit eső-kalandja

Az F1-ben újonc
Sebastián Bourdais az
első Brit Nagydíjára
készülve a 13. helyre
kvalifikálta magát,
amely az F1-ben elért
legjobbja. Kollégánk az
időmérő után faggatta
a jó eredményekkel
egyelőre adós pilótát.

Hárpáthy Zoltán

Red Bull

Egyszerűen csak ennyit tudtam kihozni ebből az autóból - válaszolt az Autósport és Formula kérdésére a négyszeres Champ Car bajnok – Nem találok a megfelelő beállítást. Az STR2B-vel (amely a tavalyi Red Bull RB3 felújított változata volt, és a Toro Rosso a Monaco nagydíjig használta) nem volt gondom, ám amióta megvan az új autó, ő (a mellettünk levő asztalnál helyet foglaló Vettel felé intve a fejével) megállíthatatlan. Az STR3 nagyon szűk beállítási-intervallumot biztosít és még nem találtam meg a számomra megfelelő egyensúlyt. A STR2B modellel rengeteget teszteltem a télen, talán azért jobban is éreztem magam azzal...”
„A nehézségek ellenére nem bántam meg, hogy eljöttem az F1-be, még ha nem is élcsapatnál kaptam lehetőséget. Ez jött be, ez van. Az biztos, hogy nem mentem volna az IRL-be (2008-ban a Champ Car-t bekebelezte a rivális IRL), nézd csak meg, mennyire nehéz szezonja van jelenleg a volt istállóknak, a Newman-Haasnak. Nem tetszenek az autók, a bajnokság, nem értek egyet az IRL filozófiával. Tehát az egyetlen út felfelé az F1, és szeretnék is megmaradni itt, de egyelőre küszködöm” – mondta lehengerlő őszinteséggel a Le Mans-i születésű francia pilóta.

Az F1-ben Melbourne-ben debütáló
Sebastián rengeteg tapasztalattal rendelkezik városi pályákon, amely jól jöhet Valenciában és Szingapúrban, habár nem csinál ebből nagy ügyet: „Szerintem ezek az új pályák nem olyan különlegesek, nem is olyan típusú városi

Bourdais Silverstone-ban a hivatalos időmérő edzés második felében négy tizeddel maradt le csapattársától, és három tizeddel a Q1-be bejutást garantáló időtől



pályák, mint Long Beach vagy Las Vegas a Champ Carban, ahol egyfajta beton-alagútban vezetsz, olyan közel van a fal. Rengeteg a kifutó mindkét új pályán, inkább hasonlítanak Albert Parkra, mint Monte Carlóra.”
Az éjszakai vezetésben szerzett tapasztalat biztos jól jön majd, utaltam a Champ Carban sötétben megrendezett clevelandi és Las Vegas-i futamokra, illetve, hogy 2007-ben Bourdais-nek aktív szerepe volt a Peugeot Le Mans-i második helyezésének. De a francia nem értett egyet.

„Nem igazán hiszem, hogy sokat segítene, hiszen olyan lesz Szingapúrban, mintha napvilág lenne. Nem fog borulni a papírforma” - vélte Sebastián, és itt be is fejeződött a villáminterjú. A versenyző sikeresen teljesítette a vasárnapi esős káosz-futamot, amelyen a sokkal többre

tartott csapattársát, Vettelt David Coulthard magával sodorta a kavicságyba. Egyszer ő is megpördült, és 45 másodpercet veszített azzal, hogy az esőgumi helyett az átmenetit (intermediate) tették fel autójára. Mire esőgumikra váltott, már csak hat kör erejéig volt optimális azt használni, és ismét az intermediate volt a kívánatos. Végül a 11. helyre hozta be az autót, amely túlkrözi a jelenlegi helyzetét: Vettel gyorsabb időket produkál, ám sokszor Bourdais teljesít megbízhatóbban.

VAGY- VAGY?

Esős vagy száraz verseny?

Száraz. Esőben semmit sem látsz, csak ha az első helyre kvalifikálsz magad és ez élen vagy. Ennek ellenére szeretek az esőben vezetni, mert akkor borul fel a papírforma.

Steak vagy saláta?

Steak, közepes-véresen.

Városban bulizni, vagy csendes este otthon?

Ebben a pillanatban csendes este otthon, Morges-ben, Svájcban. Ha ki akarok menni a városba, akkor Lausanne-ba utazom.

Bor vagy víz?

Bor, kis mennyiségben – habár ez a kettő nem zárja ki egymást, nem? Ha mindig a bort választod a víz helyett, akkor elég baj van! Kedvelem a pohár vörösbort, a fehéret nem szeretem.

Golf vagy futball?

Egyiket sem szeretem, de ha választanom kell, akkor ... futball.

Kisbusz vagy motorkerékpár?

Motorkerékpár. Volt már motorkerékpárom 3 és 18 éves korom között, ám akkor édesapám megelegette, és elvette tőlem.

Mozart vagy Motörhead?

A rockot kedvelem, de a zongorát is szeretem.

Könyv vagy TV?

Mindkettő. Függetlenül a kedvemtől, szeretek tévézni, ám jól esik egy jó könyvet kézbe venni.

Szakáll vagy borosta?

Hát... (simogatva a borostát az állán) borotvált, de amint látható, lusta vagyok.

Szupermodell vagy a szomszéd lány?

Szomszéd lány.

Hegyek vagy tengerpart?

Vakációzni? A hegyek. Először is inkább a téli vakációkat kedvelem. Másodsorban, nem nagyon van alkalmam nyaralni.

Újság vagy rajzos szórakoztató kalandfüzet?

Újság, hogy tisztában legyek, mi történik a világban. Sohasem szerettem azokat a füzeteket, de kedvelem a sci-fi irodalmat.

Bevásárlóközpont vagy internetes vásárlás?

Bevásárlóközpont. Nem vagyok nagy vásárló, de ha valamit vásárolok, először felpróbálom.

Monacói apartman, vagy svájci kastély?

Hmm. Svájci apartman?

Edzőterem vagy a szabadban edzeni?

Csakis a szabadban. Ki nem állhatom az edzőtermet. Súlyozom ugyan ott, de minden más gyakorlatot a szabadban végzek. Szaladás, kerékpár, kajak. Ha bent edzem, úgy érzem, mintha gép lennék.

Pénz vagy dicsőség?

Hmm... jó kérdés. Nem hajtok a dicsőségre, nem azért versenyzem, hogy dicsőséget szerezzek, hanem hogy sikeres legyek. A pénz a sikerből jön, tehát...

MEGJELENT

Frankl András

Száguldás a Forma-1-ben és azon túl



FRANKL ANDRÁS
Száguldás a Forma-1-ben
és azon túl

Öt éves szünet után jelentkezik ismét Frankl András, immáron a hetedik könyvével. A szerző első cikke 1970-ben jelent meg az Autó-Motorban, azóta folyamatosan közvetített Forma-1-es versenyeket az MTV-nek, majd dolgozott az RTL Klubnak és a Magyar Rádióknak. Publikációival a formula-rajongók világszerte találkozhatnak.

Legújabb könyvét ketten is ajánlják a magyar olvasóknak:

dr. Mario Theissen, a BMW csapat igazgatója és Kimi Raikkönen, a 2007-es év világbajnoka.

A szerző részletesen foglalkozik a sportág olyan legendáival, mint Senna, Clark, Hamilton, Alonso és természetesen Raikkönen. A több mint 200 oldalas könyv eredeti történetekkel és exkluzív fotókkal kényeztetni az olvasókat, utóbbiak zöme még soha sehol sem jelent meg.

A szerző az F1-es sztörök mellett beszámol olaszországi kalandjairól is, melyek során tesztelte a Michael Schumacher közreműködésével fejlesztett 430 Scuderia Ferrari utcai "versenyautóját", és kipróbálta a Maserati, a Lamborghini illetve a Pagani Zonda legújabb sportkocsijait, amelyek fotói szintén nem hiányozhatnak a könyvből.

216 oldal, keménytáblás, 210x210 mm

Ker. ár: 3290 Ft



A PÁLYA SZÉLÉN

Egy fotós versenyhétvégéje

A Brit Nagydíj alkalmával lapunk állandó külső munkatársát, a BMW hivatalos fotósát, John Townsendet kérdezte ki, hogyan telik a hazai versenyhétvégéje.

Hárpáthy Eoltán

Getty Images



„Pénteken korán kelek, megborotválkozom, aztán irány a pálya!” - kezdi beszámolóját JT, ahogy barátai és munkatársai szólítják. – „Otthon nem reggelizem, arra a paddockban kerítek sort. Nyolcra kiérek, és egyből a fotós szobába veszem az irányt, ahol beállítom a laptopjaimat, illetve ellenőrzöm a fényképezőgépeimet. Elolvasom az e-mailjeimet, hátha utolsó pillanatban kapok megbízást valamely különleges fotó elkészítésére. Reggelizni mindig a BMW-hez megyek, ahol megkapom az imádott bacon-hússomat, tojással, vajás kenyérrrel, és persze angol reggeli fekete teával. Imádom a teát, naponta 6-8 fekete teát is megiszom! Mindig van is

nálam tartalék belőle, arra az eshetőségre, ha éppen nem tudnak azzal sehohol sem szolgálni! Pénteken ezután a boxutcába megyek, délután a pálya mellett helyezkedem el. Minden időmérő után visszatérek a fotós szobába a képeket letölteni. Két lappal dolgozom, a kedvencem a Mac (Macintosh), ezeken szerkesztem a képeket, ám használok egy PC-t is, amelyből egyből feltölthetem a BMW weblapra a fotókat. Azért kell ezt használnom, mert a BMW szervere nem kompatibilis a Mac-kel...

ELŐNYÖK ÉS HÁTRÁNYOK

John összességében szereti Silverstone-t, de bevallotta, hogy a helyszín eléggé kopott: Isztambul, Bahrein és Kína mellett szinte szemétdombnak tűnik. Az új pályákkal szerinte

viszont az a baj, hogy nagyon messze vannak az autók, nehéz közeli fotót készíteni róluk. A legjobb lehetőségeket ebből a szempontból Monaco nyújtja, de a Hungaroringen a sikan előtti jobbos ráfordítót is nagyon kedveli.



Szombaton inkább a boxutcában fotózom, ott várok a pole-pozíciót szerző versenyzőre. Ha a BMW pilóták egyike az első három helyen végez, akkor a sajtótájékoztatón is részt veszek. A vasárnap délelőttöt a paddock-ban töltöm, ahol rengeteg a híresség. A rajtot a célegyenes végéről fotózom, majd elmegyek az érdekes kanyarokhoz (Silverstone-ban a Copse és Club a legjobb). A futam végén a pódiumhoz igyekszem, ha pedig a BMW az első három helyen végez, akkor a sajtótájékoztatón is meg kell jelennem!”



Hockenheim
Hockenheimring

A pálya hossza:	4,574 km
Versenytáv:	67 kör – 306,458 km
Időjárás:	Száraz
Levegő hőmérséklete:	23-25 fok
Aszfalt hőmérséklete:	27-29 fok
Elindult:	20 autó
Célba ért:	17 autó
Kiesett:	3 autó
Leggyorsabb kör:	
Nick Heidfeld	1:15,987



KIÜTÖTTÉK A FERRARIT

Hamilton nyert, Piquet második lett Hockenheimben

Lewis Hamilton bombaformában hajtott a hockenheimi Német Nagydíjon, s bár stratégiáját picit elszurta a McLaren, a brit felmosta a padlót a Ferrarikkal.

Mészáros Sándor, Schneider Andrea

Getty Images, Hoch2wei, FOP, ATP, Hraeling

Az esős silverstone-i káosz után nem sok ideje maradt a száritkozásra az F1 mezőnyének, két nappal később ugyanis már Hockenheimben bőgtek fel a motorok. A Német Nagydíj idei helyszínén – a baden-württembergi pálya évenkénti váltásban rendez futamot a Nürburgringgel – a viadal előtt a csapatoknak lehetőségük nyílt némi tesztelésre, ami az akklimatizálódás mellett arra mindenképpen jó volt, hogy előrevetítse: a McLaren ellen a Ferrarinak és a BMW-nek itt sincs túl sok esélye.

A gyakorlást domináló Hamilton a versenyhétvégére is átmentette formáját, a nyitónapon a felszaradó pályán tartott délelőtti és a száraz aszfalton futott délutáni tréningen is a legjobbnak bizonyult. A ferrarisok közül Felipe Massa tűnt szívósabbnak: míg Kimi Räikkönen látványosan küszködött az F2008 beállításaival, addig a brazil ott loholt a McLarennek nyakán, s a szombati délelőtti edzésen az akkor épp Heikki Kovalainen – Hamilton sorrendben végző wokingi páros tagjai közé befurakodva a 2. pozícióban zárt.

1. Lewis Hamilton „Ezen a délutánon minden sikerült, de az utolsó etapban megoldoztam a győzelemért. A biztonsági autós fázis alatt bíztam abban, hogy a csapat jó döntést hoz a stratégiával kapcsolatban. Végül nem működött a dolog, de tudtam, hogy a kocsi elég gyors és sikerült megszereznem a győzelmet.”

2. Nelsinho Piquet „Nagyon boldog vagyok! A kvalifikáció után azt hittem, hogy a hétvégém elszállt, de agresszív stratégiát választottunk a futamra, és a csapat csodálatos döntéseket hozott, amikor a pályára hajtott a biztonsági autó. Ezt követően már csak a tempóm tartására összpontosítottam és a gumikat kíméltem.”

3. Felipe Massa „Nehéz verseny volt. Hamilton már a rajtnál is legyőzhetőnek tűnt és tudtam, hogy nagyon nehéz lenne legyőzni őt. A tapadás egy pillanatra sem volt jó, az utolsó fázisban a fék is rakoncátlanokodott, így képtelen voltam támadni Piquet-t, akinek a pódiumon gratuláltam első dobogós helyezéséhez.”

4. Nick Heidfeld „Az időmérőn nem kerültem be a legjobb tízbe, így szabadon választhattunk üzemanyag-mennyiséget. Hosszú első etapra készültünk és ez be is jött, mert a pályán maradtam akkor, amikor a biztonsági autós fázis alatt szinte mindenki bement a boxba. Az autó jó volt, a leggyorsabb kört is megfutottam.”



Glock hatalmas balesete alaposan ráijesztet a nézőkre, de a verseny esélyeseinek taktikáját is megzavarta

5. Heikki Kovalainen „Jól rajtoltam és úgy tűnt, hogy Felipe mellett is el tudok menni, de nem voltam elég gyors. A biztonsági autós időszak sem volt szerencsés számomra, a boxkiállítás alatt több pozíciót veszítettem. Nem titkolom, hogy az ötödik helyezésnél jobbra számítottam, de már a Hungaroringre összpontosítok.”

6. Kimi Räikkönen „Nem ezt reméltük. Bár a verseny végére javult a helyzet, egész hétvégén borzalmasan nehéz dolgom volt. Nem tudom, hogy ezt a beállítások vagy valami más okozta-e, de a kezelhetőség egyszerűen pocskék volt. Találunk kell valami megoldást, mert a McLaren jelenleg sokkal jobb formában van.”

7. Robert Kubica „Nehéz boldognak lenni egy ilyen verseny után. A verseny első felében képes voltam tartani a Ferrari és a McLaren tempóját, de aztán a kocsim hirtelen drasztikusan lelassult. A gumijaim tapadása jelentősen megcsappant, talán azért, mert túlságosan lehültek. Tanulmányoznunk kell az adatokat.”

8. Sebastian Vettel „A biztonsági autós fázisig kényelmesen mentem a pontszerzők között. Szerencsére ki tudtuk hozni a legjobbat a szituációból. Egészen a végéig küzdöttem, s bár gyorsabb voltam, mint Jarno Trulli, nem sikerült megelőzőm. Akkor szereztem vissza a nyolcadik helyet, amikor elkövetett egy hibát.”

9. Jarno Trulli „Őriási csalódás volt számomra ez a futam, ugyanis elmulasztottunk egy kitűnő pontszerzési esélyt. Amikor a biztonsági autós fázis miatt stratégiát választottunk, minden felborult, az autó balansza miatt csak küszködtem a pályán. Sajnos a végén blokkoltak a kerekeim, így a nyolcadik helyet is elbuktam.”

10. Nico Rosberg „Pocskék érzés pontok nélkül hazamenni, de egyébként szerintem jó verseny volt. A rajtnál egy technikai hiba miatt pozíciót veszítettem, de utána elég jól mentem, amikor tiszta volt előttem a pálya. A biztonsági autós szituáció megkavarta a kártyákat. A német drukkerok csodálatosak, kitűnő volt a hangulat.”

11. Fernando Alonso „Nehéz volt számomra ez a verseny. Rosszul rajtoltam, sok pozíciót veszítettem. Ezt követően elég jól mentem, de nehéz lett volna felzárkózni. Szerintem ma egész egyszerűen nem volt szerencsém, de már nagyon várom a következő nagydíjat. Remélem, hogy a Hungaroringen jobb versenyem lesz.”

12. Sebastien Bourdais „A versenytempó alapján elégedetnek kell lennem az eredménnyel. A safety car periódus alatt balszerencsés voltam, Sebastian mögött várokoznom kellett a boxban. Az autó a lágyabb gumikon jobban működött. Összességében véve szerintem jó versenyt futottam, végig keményen nyomtam a gázt.”

13. David Coulthard „Gyengén rajtoltam és több pozíciót veszítettem. Utána beragadtam Button mögé, akit csak 13 kör elteltével tudtam megelőzni. A vége felé Barrichello próbált megelőzni, de visszatértem az ivre, hogy bevegym a kanyart. Szerintem azt hitte, hogy nem ezt akarom csinálni és ennek ütközés lett a vége.”

14. Kazuki Nakajima „Nehéz versenyem volt, az első szakasz nagyon rosszul sikerült. Sok időt veszítettem és beragadtam a forgalomba. A biztonsági autós fázis számomra kedvezőtlenül alakult, ráadásul az utolsó etapban törmelék ragadt a kocsijára, emiatt alulkormányzottság lépett fel. Ez később megoldódott, de már késő volt.”

15. Adrian Sutil „Csalódott vagyok, mert úgy érzem, hogy elég jó volt a versenytempóm, azonban nem tudtuk kihasználni azt. Az elején időt veszítettem, aztán pedig a biztonsági autó miatt nem tudtam időben behajtani a boxba. Emiatt újabb 10 másodpercet buktam. Az utolsó etapban már a kocsi sem muzsikált túl jól.”

16. Giancarlo Fisichella „A verseny elején a kocsi pocskék volt, alig volt tapadás, alulkormányzottságot és túlkormányzottságot is tapasztaltam, ráadásul a kerekeim is kipörögtek. Lágy gumikon az autó jobban ment. Jobb helyen is végezhettem volna, de nagyon jó érzés volt újra versenyezni és újra célba érni.”

17. Jensen Button „Bosszantó versenyen vagyok túl, a helyezésem őriási csalódás számomra. Rosberg és Rubens mögött sokáig rostokoltam, mert a kocsim a kemény gumikon nem ment túl jól. Nagy csalódás ez a verseny, mert a kvalifikáción sokkal jobbak voltunk, mint az utóbbi néhány alkalommal, de ez lett belőle.”

18. Rubens Barrichello „Ütköztem Coultharddal, ami a versenyem végét jelentette. Próbáltam rákényszeríteni, hogy szélesebbre vegye az ívet, bebújtam mellé, de nem vett észre és ennek ütközés lett a vége. Amikor bementem a boxba, a csapat úgy ítélte meg, hogy az autó sérülései túlságosan súlyosak, így befejeztem a versenyt.”

19. Mark Webber „Az első körben őriási csatát vívtam Vettelrel és a verseny előrehaladtával nem sok különbség volt a kocsiaink között. Később törmelékre hajtottam, ami felsértette az olajhűtőt és elfolyt az olaj, így kénytelen voltam kiállni. Ez volt az első műszaki hibám az idén. Gondoskodnunk kell róla, hogy ez ne ismétlődhessen meg.”

20. Timo Glock „Jól vagyok. A vasárnap éjszakák kórházban töltöttem, hogy az orvosok elvégezhesék a szükséges vizsgálatokat. Miután kikészülöttem a kocsiból, borzalmasan fáj a hátam, de már elmúlt. A becapodás kemény volt, de szerintem ez a baleset televízióban rosszabbnak tűnt, mint amilyen valójában volt.”



Tudtam, hogy a kocsi elég gyors és sikerült megszereznem a győzelmet.

Hamilton

Hamilton a kvalifikáción visszafoglalta helyét a tabella élén, a brit 0,193 másodpercet vert Massára. A brazil a záróetapban rövid időre átvette ugyan a vezetést, de a kíméletlen tempót diktáló szigetországi sofőr utolsó fordulójára már nem talált ellenszert: a dél-amerikai versenyző 2. rajthelye szombat éjszakára legalább némi reményt adott a vörösök sikeréért szorítóknak. Kovalainen csípte meg a 3. rajtkockát, míg a top tízben néhány meglepetésre is felkaphatta a fejét a nagydíjéremű. Jarno Trulli az utolsó utáni pillanatban befejezett körével a 4. helyre röpítette a Toyotát, Fernando Alonso Räikkönen elé befurakodva az 5. pozíciót csípte meg Renault-jával, míg Robert Kubica csak 7. lett. A legüdítőbb színfolt Sebastian Vettel volt, aki a Toro Rossóval eljutott a záróetapig, s ott a Red Bull-os David Coulthardnál gyorsabbnak bizonyulva a 9. helyen zárt.

A Ferrarinál abban reménykedtek, hogy az F2008 egyenletes, jó versenytempójával a futamon elcsíphető lesz Hamilton, ám ez hiú ábrándnak bizonyult. A magabiztosan és szemlátomást nagy élvezettel hajtó brit

annak ellenére is simán nyert, hogy csapata elszámította magát, s utolsó boxkiállítását követően szigorú hajrával és látványos előzésekkel kellett visszafoglalnia a vezető pozíciót. A vörösök reménysugarát, Massát a Renault korábban gyengélkedő újonca, Nelsinho Piquet is magá mögé utasította, a győztest a két brazil kísérte fel a díjkiosztóra. A futam egyik kulcsmozzanata az volt, amikor Timo Glock a 35. körben a célegyenes bejáratánál a jobb hátsó felfüggesztés törése miatt csúnyán összetörte a Toyotát, s emiatt hét körön át biztonsági autó vezette a mezőnyt. Piquet profitált az incidensből, ugyanis épp a baleset előtt szervizelt, míg Hamiltonnak pontosan ez kavart be: a rövid romeltakarításra számító csapat nem hívta ki a boxba a britet a biztonsági autós fázis alatt, ezért szervize után a pályán kellett megelőznie a másik két dobogóst. A 4. helyen a hosszú első etapot futó, a biztonsági autós fázis alatt is a pályán maradó BMW-s Nick Heidfeld végzett, akinek a verseny leggyorsabb körét is sikerült megfutnia. A németet Kovalainen és az autójával az összhangot hiába kereső Räikkönen követte



a célban. Meglepően lassúnak bizonyult a BMW-s Kubica is, aki a 7. pozícióban végzett, míg az utolsó egységet a jó rajtpozíciót jól kamatoztató Vettel markolhatta fel. A verseny csodálatosai közé volt sorolható Trulli és Alonso: az olasz a Toyota biztató kvalifikációs tempóját nem tudta pontra váltani és csak a 9. lett, míg a kétszeres világbajnok spanyolt pocskék verseny



A Renault tökéletesen időzítette Piquet tankolását, a jutalom egy második helyezés lett

után csak a 11. helyen intették le. A hockenheimi viadal után megszűnt a hármas holtverseny az egyéni tabella élén: Hamilton 58 ponttal átvette a vezetést, a brit a 2-3. helyen álló ferrarisok közül Massára 4, Räikkönenre 7 egységet vert, míg a 4. pozícióban tanyázó Kubicával szemben 10 pontra növelte az előnyét.

ÉRDEKESSEGEK

Lewis Hamilton pályafutása 8. pole pozícióját szerezte a Német Nagydíj időmérő edzésén. A McLaren brit versenyzője a futamon idénybeli 4., tavaly óta datálódó pályafutása 8. győzelmét aratta.

Szép ajándékot kapott a Mercedes-Benz Lewis Hamiltontól, hiszen a csillagos márka Mika Häkkinen 1998-as sikere óta egyszer sem nyert a cég fenntartósága alá tartozó hockenheimi ringen. A viadalon egyébként ott volt a kétszeres világbajnok is, aki nem győzte dicsérni a vb-aspiráns brit versenyzőt.

A McLaren-vezér Ron Dennis a futam nem vitatta, hogy némileg elszabták Hamilton boxtárgyját, ugyanakkor kis érdekes adalékkal szolgálva elárulta: a McLaren műholdas kommunikációs rendszerén, a csapat főhadiszállásán dolgozó mérnökök tájékozta ki a taktikát. „A döntés Wokingból érkezett.” – fogalmazott a csapatfőnök.



Luca di Montezemolónál, a Ferrari elnökénél telt a pohár a két, egymást követő vereséggel. A szakember a futam másnapján válságértekezletet hívott össze Maranellóban, ahol ráparancsolt Stefano Domenicali csapatfőnökre és az összegyűlt mérnökökre: „Most már elég ebből, rá kell jönnünk, hogy miért voltunk annyira lassúak, mint még egyszer sem az idén.”

Születésnapjával indította a versenynapot a Renault, a csapat tortával kedveskedett Fernando Alonso-nak és Nelsinho Piquet-nak előbbi a 27., utóbbi a 23. életévének betöltését ünnepelte a futamot követő napokban. Nem kétséges, hogy a két sofőr közül a verseny után csak egyiküknek, Piquet-nek volt oka arra, hogy folytassa a bulizást...

A hétvége folyamán elterjedt, hogy a Hockenheimring anyagi okok miatt végérvényesen megszűnik F1-es helyszínné lenni. A németországi futamokat a Nürburgringgel rotációban rendező baden-württembergi pálya vezetősége cáfolta a híresztelést.

Barátkozós hangulatban volt a McLaren Mercedes-Benz hazai versenyén: a csapat csütörtökön barbecue-partit tartott, ahol szinte a teljes mezőny képviseltette magát. Érdekeség, hogy az eseményen megjelent Stefano Domenicali, a Ferrari csapatfőnöke is: az olasz szakember Anthony Hamiltonnal, Lewis édesapjával beszélgetett, mire a brit sajtó azonnal arról kezdett pletykálni, hogy a bajnoki éllovas a vörösökhöz készül átigazolni...



Végeredmény

1. Lewis Hamilton	Mclaren	1:31:20,874
2. Nelsinho Piquet	Renault	+ 5,5
3. Felipe Massa	Ferrari	+ 9,3
4. Nick Heidfeld	BMW Sauber	+ 9,8
5. Heikki Kovalainen	Mclaren	+ 12,4
6. Kimi Räikkönen	Ferrari	+ 14,4
7. Robert Kubica	BMW Sauber	+ 22,6
8. Sebastian Vettel	Toro Rosso-Ferrari	+ 33,2
9. Jarno Trulli	Toyota	+ 37,1
10. Nico Rosberg	Williams-Toyota	+ 37,6
11. Fernando Alonso	Renault	+ 38,6
12. Sebastien Bourdais	Toro Rosso-Ferrari	+ 39,1
13. David Coulthard	Red Bull-Renault	+ 54,9
14. Kazuki Nakajima	Williams-Toyota	+ 1:00,003
15. Adrian Sutil	Force India-Ferrari	+ 1:09,488
16. Giancarlo Fisichella	Force India-Ferrari	+ 1:24,093 *
17. Jenson Button	Honda	+ 1 kör

Kiestek

• Rubens Barrichello	Honda	50. kör
• Mark Webber	Red Bull-Renault	40. kör
• Timo Glock	Toyota	35. kör

* Giancarlo Fisichella időeredményéhez szabálytalanság miatt 25 másodperc hozzáadva

Gumistratégia: H=kemény M=közép kemény

A VB állása

1. L. Hamilton	58 pont
2. F. Massa	54 pont
3. K. Räikkönen	51 pont
4. R. Kubica	48 pont
5. N. Heidfeld	41 pont
6. H. Kovalainen	28 pont
7. J. Trulli	20 pont
8. M. Webber	18 pont
9. F. Alonso	13 pont
10. R. Barrichello	11 pont
11. N. Piquet	10 pont
12. N. Rosberg	8 pont
13. K. Nakajima	8 pont
14. D. Coulthard	6 pont
15. S. Vettel	6 pont
16. T. Glock	5 pont
17. J. Button	3 pont
18. S. Bourdais	2 pont

Konstruktörök

1. Ferrari	105 pont
2. BMW	89 pont
3. McLaren	86 pont
4. Toyota	25 pont
5. Red Bull	24 pont
6. Renault	23 pont
7. Williams	16 pont
8. Honda	14 pont
9. Toro Rosso	7 pont

HOCKENHEIM

A Német Nagydíj helyszínén egy év kihagyás után tett látogatást a száguldó cirkusz, és ennek bizony nagyon örültek a kiéhezett helyi rajongók. Náluk jobban csak paddock közönsége élvezte az F1-et, hiszen a Hockenheimring kamionsorán bőséges kínálat akadt a kisebb-nagyobb eseményekből.



INVÁZIÓ

Német pilóták adják az F1-es mezőny negyedét

Minden túlzás nélkül állíthatjuk, hogy a németek elárasztották a Formula-1-et. Bár idén még nincs reális esély arra, hogy a királykategória német bajnokot avasson, öt versenyzőjük közül többen is méltán pályáznak a jövőbeli elsőség címére.

Farkas Lúcia

ATP



Amikor 2006 végén Michael Schumacher visszavonult, sokan úgy vélték – persze Mr. Ecclestone-t, a csúscategória urát kivéve –, hogy sötét fellegek gyülekeznek a Formula-1 felett. Mindenki attól tartott, hogy jelentősen visszaesnek majd a nézettség mutatók a nagyvilágban, de legalábbis némethonban. Nos, azóta tudjuk, hogy bár Schumi pótolhatatlan, a germán befolyás és érdeklődés semmit sem csökkent. Sőt! Ami persze nem véletlen, hisz Németország soha nem drukkolhatott korábban még ennyi honfitárs versenyzőnek a száguldó cirkuszban: Nick Heidfeld,

Nico Rosberg, Sebastian Vettel, Timo Glock és Adrian Sutil ugyanis egy negyedét(!) teszi ki a Formula-1 volánművészeinek. És hogy honnan termett hirtelen ennyi német versenyző?

Ha nem is a legeredményesebbek, a legnépesebb nemzeti pilótacsapatot a németek adják az F1-nek



NYERJEN VELÜNK!

Legyen az Öné az Oris TT3 luxuskarórája!



Oris TT3 Day Date
Érték: 259.000 Ft

Magazinunk, Formula.hu internetes oldalunk és a Poen Chronometrie, az Oris hivatalos magyarországi importőre jóvoltából az F1 szerelmesei ismét megnyerhetik a Williams csapat szponzorának karóráját, amelyet a neves gyártó a patinás istállóval együttműködve készített, és amelynek példányai gyakran a csapat tagjainak a karjain is feltűnnek.

Lapunk megjelenésével egy időben induló, és három hónapon keresztül tartó játékunkon kizárólag azok vehetnek részt, akik megvásárolják magazinunkat, és az abban található fotóval kapcsolatos kérdést a www.formula.hu internetes oldalon megválaszolják. A júniusban, júliusban és augusztusban beérkezett megfejtések beküldői között havonta 3-3 Oris-Williams baseballspakát, illetve pólót sorsolunk ki. A főnyereményért azok indulhatnak, akik három jó válasz küldtek el a weboldalon megadott e-mail címre. Közülük sorsolással választjuk ki legszerencsésebb játékosunkat, a győztes augusztus végén veheti át az órát.



ORIS
Swiss Made Watches
Since 1904

Ebben nyilvánvalóan meghatározó szerep jut magának Michael Schumachernek és nem melleleg hét világbajnoki címének, amely olyan láncreakciót indított be az F1-ben, amely azóta is tart.

A német szponzorok - a Dekra, a DVAG (Deutsche Vermögensberatung), a Schubert,

és a Ferrarinál találta meg a számítását, a Mercedes a jelenlegi mezőnyből még egy, a még klasszikus gokart, Forma Ford, F3, F3000 utat megjáró Nick Heidfeld pályafutásában is komoly szerepet játszott. A minden kategóriából bajnokként továbblépő mönchengladbachi versenyző tehetsége elismeréseként a vb álmokat a McLarennel elévő Mercedes tesztpilótájaként rótt a kilométereket, de az F1-es debütálásra a Prostnak, majd Saubernek kölcsönadott német Schumacherhez hasonlóan soha nem versenyezhetett a száguldó cirkuszban az ezüstnyilak színeiben. Quick Nick, ahogy szurkolói hívják, ezt soha nem bocsátotta meg korábbi patronálóinak, de a konkurens

csak bele! Nico Rosberg kilenc, sőt Sebastian Vettel még csak hét éves volt, amikor a példakép már első bajnoki címét ünnepelte! Ráadásul az autósport felé orientálódó srácoknak nem is kellett messzire menniük (nem úgy Robert Kubicának), ha a versenyezni vágytak, autós nagyhatalom révén a germánoknak ugyanis mindig is szép számú pályájuk volt országszerte, az utánpótlás kategóriák pedig az ezredfordulót követően, ha lehet, még nagyobb ütemben fejlődtek. Az 1975 óta számos győztes versenyzőt (Bernd Schneider, Joachim Winkelhock, Karl Wendlinger, Michael Schumacher, Pedro Lamy, Jos Verstappen, Jarno Trulli, Nick Heidfeld, Giorgio Pantano) F1-be juttató német Forma-

autóban, mondjuk, a BMW-ben köthet ki, amellyel tehetsége alapján végre a bajnoki címet is harcra szállhat. A tejfelesszajú német közönség kedvenc Sebastian Vettel pályafutása szintén a Formula BMW sorozatának megnyerésével kezdett tökéletesen felfelé ívelni, hisz „Seb” egyedülálló módon 20-ból 18 futamot kasszírozott be 2004-ben! Azóta már túl van egy F1-es BMW-s hétvégén, és jó pár remek Toro Rosso futamon is. Persze fiatalságából adódóan elkövet még egy-két hibát, de ő az a versenyző, akinek mindent megbocsátanak a nagyfőnökök. És aki után, ha a Red Bull engedné, két kézzel kapna a Ferrari, a McLaren és a BMW is. Nyilván ők tudják, hogy miért...

Timo Glock története meglehetősen egyedülálló, hisz még 2004-ben, mint Jordan tesztpilóta beugorhatott a pénzüből kifogyó Giorgio Pantano helyére, de pontszerzés ide vagy oda, a továbbiakban mégsem tartották igényt a szolgálataira. Abban, hogy a ChampCar-t és a GP2-t csak a királykategória után kipróbáló fiatalember még visszakerülhetett az F1-be, ráadásul három év kihagyást követően, rajta kívül talán senki nem reménykedett. A Toyota azonban benne látta meg Jarno Trulli ideális csapatársát, aki valóban kiválóan dolgozik együtt nem csak az olaszsal, de kiváló „motiváló munkásként” a japán gárda technikai személyzetével is. Ha a Toyota egyszer végre kitör a középmezőnyből, Timo is lehet győztes, bár bajnok aligha.

Ez igaz Adrian Sutilra is, akinek Forma-1-be jutása a tavaly még Spyker néven futó csapatnál a vezérkarban helyet foglaló Colin Collesnek köszönhető. Ha a Force India tud fejlődni, a Fisichella mellett sokat tanul Sutil is képes lesz rá, de az állandó feltűnést és bizonyítást követelő Forma-1-ben az egy-egy szenzációs szereplés, mint a legutóbbi monacói „esőn járás” nem biztos, hogy elég.

Már csak azért sem, mert a német invázió még koránt sem ért véget, hisz újabb két tehetség, a Weber pártfogolt, ezért különös figyelemmel kísért Nicolas Hülkenberg, és a mindössze tizenkilenc esztendő Christian Vietoris is az elit osztály kapuin kopogtat. Hülkenberget tavaly az F3 Eurosériában már csak a Renault tesztpilóta Romain Grosjean és a Red Bull Sebastian Buemi előzte meg, ami bőven elég volt ahhoz, hogy Sir Frank Williams leszerződtesse tesztpilótának a pattanásos szőkeséget. És hát Vietoris is túl van már első Forma-1-es tesztjén a BMW jóvoltából, úgyhogy igazán nem lazíthatnak a „nagyok”!



Telivér.

Oris TT3 Day Date
259.000,- Ft
www.oris.hu



ORIS
Swiss Made Watches
Since 1904



Poen Chronometrie
1052 Budapest, Régi posta u. 19.
Tel.: 266-3920
E-mail: info@oris.hu



A „Schuménia” hatása leginkább a német satár sikerein felbuzduló, a '90-es évek közepén még igencsak gyerekkorban lévő „suhancokat” érintette



NÉMET ELŐDÖK

Bár sikerei miatt sokan Michael Schumachert tekintik az első németnek, a korábbi évtizedekben számos honfitársa próbálkozott a Forma-1-ben. A legsikeresebb elődöt keresve egészen 1961-ig kell visszamennünk az időben, amikor is Wolfgang von Trips bajnoki címetől csak a Monzában elszenvedett végzetes balesete foszthatta meg. Azóta többek között az egy futamot meg is nyerő Jochen Mass, a tavaly a Spykerben debütáló Markus Winkelhock édesapja, Manfred Winkelhock, Stefan Bellof, a német RTL kommentátor

Christian Danner, a túraautós zseni Bernd Schneider, Joachim Winkelhock és Michael Bartels is megfordult a legfelsőbb kategóriában - inkább kevesebb sikerrel, mint többel. Őket a közelmúlt német egyéniségei, Heinz-Harald Frentzen és Ralf Schumacher is könnyedén felülmutta.

Von Trips 1961-ben majdnem világbajnoki címet szerzett a németeknek, de halálos balesete miatt nemzetének egészen Schumacherig várnia kellett a nagy diadalra



majd a Hugo Boss, az SAP, az Allianz, a Würth, hogy csak párat említsünk - csőstül jöttek, hogy a királykategóriába fektessék pénzeiket, és nem véletlenül kapcsolódott be a világbajnokságba a Mercedes, majd a stuttgartiak ősellensége, a BMW sem. Előbbi márka 1993-ban Peter Sauber partnereként jelentkezett újra 1955-ös kivonulása után, titokban abban a reményben, hogy a sportautó bajnokságban Schumacherrel kiváló sikereket eredményező kapcsolat egyszer majd az F1-ben is folytatódhasson. Bár Schumi a Benettonnál

Saubert (ahol jól ismerték már Heidfeldet) felvásárló BMW végül visszaadott valamit a németnek. A legidősebb germán versenyzőnek 2008 némi év eleji viszontagság után a „most vagy sohaórl” szól, hisz ha idén nem nyer – és nyeri meg a csapatfőnök Theissenék további bizalmát, akkor le kell mondania vb álmairól. A „Schuménia” hatása azonban leginkább a német sztár sikerein felbuzduló, a '90-es évek közepén még igencsak gyerekkorban lévő „suhancokat” érintette, akik valósággal előzőlötték a gokart-pályákat. Gondoljunk

LÁZADÓ

Kimi Räikkönen nem ismer kompromisszumot

A világbajnok bevallotta, kedvenc olvasmányai közé tartozik a Red Bulletin című paddock-pletykalap, amelyet néha a rajongók kezéből is hajlandó kikapni. A ferraris Silverstone-ban talán ezért is adott interjút az energiateljes újságnak...

MS

Getty Images

Van két lenyűgöző Walz Hardcore motorod, amelyek személyesen neked készültek. Részt vettél ezek megtervezésében?

Az első, fekete színűben igen! Az újabb is ahhoz hasonló. Annyit kértem a sráctól, hogy fessék vörösre és tegyenek rá pár Ferrari logót. Persze azért van némi változás a borítás alatt is. Imádom minden porcikájukat, máskülönben nem vettem volna meg őket. Néhány bemutatón ki is voltak állítva, de ezek száguldásra valók. Svájcba is magammal vittem őket, és Monzába minden évben motorral megyünk a barátaimmal. Kétkerekűek terén nekik is hasonló az ízlésük.



Mindkét motor tankján ott szerepel az Iceman felirat. Ha leparkolod valamelyiket egy bolt előtt, nem aggódsz amiatt, hogy óriási rajongósereg csődül össze, mire visszaérsz?
Nem, soha nem hagyom ott a motorokat, mert nincs hozzájuk kulcs, így az vinné el, aki csak akarja. Csak zárt parkolóban merek parkolni.

Bevásárolni nem ezekkel a motorokkal járok, ezekkel egyszerűen száguldozni szoktam. Van, hogy összepakolunk és elmegyünk pár napra. Szeretek a hegyeken át kiruccanni Olaszországba és repeszteni a tóparti utakon. Nincs is ettől jobb!

Az Amber Fashion jótékonyági aukción kétszáz ezer eurót fizettél egy Corvette Stingray-ért, ami Sharon Stone-é volt. Milyen más játékszerek lapulnak a garázsodban?

Van néhány másik motorom, összesen úgy tíz. Ezek zöme krosszmotor: Van néhány kocsim is, például egy Enzo, ami az egyetlen Ferrarim. Van egy Hummerem és néhány Cadillac-em, közöttük egy Escalade pick-up. Nemrég kaptam egy vadonatúj Fiat 500-ast, ami igazán tetszik. Egyszer egy DTM versenyen megtetszett a Mercedes DTM autója, így vettem egyet.

Igaz, hogy az első autód egy Lada volt?

Igen, de már réges-rég eladtam egy barátomnak. A Ladák nagyon jó kocsik, sohasem robbannak le.

Próbáltad a versenyzést is a Ladával?

Nem, de egy Beetle volánja mögött próbáltam valami hasonlót. Indultam néhány olyan versenyen, ahol nagyokat lehetett esni. Ez a Beetle például be volt bukócsővezeve, de mivel vagy négyszer átpördültem, nem működött többé. Szegény autót egész egyszerűen kivégeztem.

NEHÉZ ESET

Szinte az egész világsajtót bejárta a hír, miszerint Kimi Räikkönen Silverstone-ban, a rajtrácson kiütött egy fotóst. A videót először a finn televízió mutatta be, ahol jól látszik, hogy a fotós a jó kép érdekében szinte Räikkönen szájába mászik, miközben véltetően rálép a versenyző táskjára, és talán még a sisakjához is hozzáér. A finn ezt egy kicsit nehezményezve arább löki a guggoló fotóst, aki fenékre esik, majd rendezői sorait és folytatja a fotózást.

Gyakorlott fotósként néha én is egy frászban vagyok a szervizparkban, nehogy valami olyasmire lépjek, amire nem szabad és még a legnagyobb igyekezetem ellenére is szinte minden versenyen összeütközök legalább egy szerelővel. Mondhatják, hogy akkor minek megyek oda? Mert a jó téma pont ott van. Így történt ez a Formula-1-es kollégával is, aki valószínűleg nem figyelt eléggé, hogy mire lép rá. A versenyzők pedig nagyon kényesek a holmijaikra.





Rossa gyerek voltam! Nagyon utáltam az iskolát.

Van egy Minid is, nemigaz?

Igen, egy nagyon régi. Évek óta készülök arra, hogy felújítom, de erre mindeddig nem volt időm.

Mi az, ami hiányzik a garázsodból?

Semmi, leszámítva azt, hogy néha egyiket-másikat meg kellene hajtani! Az igazság az, hogy nem szeretek pénzt adni valamiért, amit utána nem használok. Ezeket a játékszereket folyamatosan használom, főként a motorokat. Ha majd úgy érzem, hogy valamelyikre nincs szükségem, el fogom adni.

Mennyi idő van mostanság a jégkorongra?

Minden télen játszom. A jégkorongon nőttek fel, gyerekkoromban állandóan ezt játszottuk, és szeretem edzésben tartani magam. Nincs kedvenc csapatom, akinek szurkolnék, de vannak barátaim az NHL-ben és a finn válogatottban is.

A bűnyók miatt nézed a meccseket?

Szerintem az már csak a bónusz. Finnországban például nem látni olyasmit, mert keményen büntetnek érte. Úgy vélem, a balhé a része ennek a játéknak és picit meg is fűszerezi azt. Az olimpiai döntőt Torinóban tekintettem meg, és megnéztem az NHL-t is az Egyesült Államokban. Azt kívánom, bárcsak többet lehetnék ott, de ahhoz nagyon sok idő kell. Próbálok a tévében követni az eseményeket, de a meccsek időpontjában Európában hajnali 3 óra van. Ha odahaza vagyok, nem gond az ébredés, egy versenyhétvégén viszont

ez nem fordulhat elő. Rádásul egy csomó hotelban nincsenek meg azok a tévécsatornák, amiken lehet nézni a meccseket.

Azt mondod, gyerekként sokat játszottál. Milyen volt a suliban? A tanárok kedvence voltál?

Nem, rossz gyerek voltam! Nagyon utáltam az iskolát, teljesen más dolgok foglalkoztattak. Csak a sport érdekelt és a gyakorlati tantárgyak.



Manapság az F1 mellett melyiket élvezted a leginkább?

A hómobil versenyeket, egyértelműen, viszont ez a tél nem volt túl jó, mert Lappföldön kívül nem esett hó, oda pedig nem könnyű eljutni. Ha Svájcban tehetem, minden nap hómobilizok, ott viszont illegális.

Mi a csudáért élsz ott?

Kedvelem, versenyzés vonatkozásában viszont elég szigorúak. A motorkrosszozás engedélyezett, de ugyanez van Olaszországban is, ahol a hómobil sok helyen tiltott. Bizonyos okok miatt ez egy nehéz

sport. Finnország az egyetlen hely, ahol nem cseszegetik az embert miatta.

Valóban veszélyes. Tört már el valamid?

Sokszor megsérültem, de nem olyan súlyosan, hogy utána nem tudtam járni. Természetesen voltak már masszív zúzódásaim a hátamon és máshol, de mindezidáig még semmim nem tört el. Amíg utána képes vagyok bepattanni egy Formula-1-es autóra, addig nem számít.

Egy évig katonai szolgálatot is teljesítettél. Feltételezem, nem lelkesedtél túlságosan a kötelezettségekéért.

Hát igen, ott is elég sok olyan dolgot csináltam, amit nem kellett volna. Nem igazán tetszett nekem az, hogy ezt muszáj csinálhatom, ezt pedig nem tehetem meg...

Ez picit úgy hangzik, mintha a McLarenről lenne szó...

(Nevetés) Hát igen! Ha visszagondolok a hadseregben töltött évemre, kellemes emlék, viszont amikor ott voltam, egyszerűen gyűlöltem, mert nem mehettem oda, ahová akartam, és mindenki csak kötözködött velem. Bizonyos dolgokon mai napig jókat röhögünk a barátaimmal.

Milyen csinytevéseket hajtottál végre? Te voltál a sereg mókamestere?

Igen, valami ilyesmi. Sőt, talán jobb lenne, ha nem is bocsátkoznék bele a részletekbe. Máskülönb, akkoriban 21 éves voltam és még akkor is katonáskodtam, amikor 2000-ben először teszteltem F1-es autót a Saubernél.

Milyen fegyvert használtál?

Mindannyian AK47-est használtunk. Egyébként lőttem néhány másik fegyverrel is.

Emlékszem, hogy a Red Bull partiján, tavaly Sao Paulóban azzal ünnepelted a világbajnoki címedet, hogy beálltál a bárpult mögé és italokat készítettél mindenkinek. Melyik koktéll elkészítését élvezted a leginkább?

Szó sincs koktélokról, inkább a rövid italokat választom, köszönöm. Vagy talán egy vodka kólával.

Láttad azt a klippet a YouTube-on, amelyiken leesel egy jachtról?

Szerintem az összes YouTube-os klippemet láttam már. Van sok olyan dolog is, ami nem ott kötött ki és ez egy jó dolog!

Ha tehetné, melyik mozikarakter bőrébe bújnál bele?

Jack Sparrow kapitányéba a Karib tenger kalózaiból (Kimi harsányan nevet). Úgy tűnik, hogy ő tudja, mitől döglök a légy. Lehet, hogy jó sok rumot kellene benyalkanom ahhoz, hogy megkapjam a szerepét. Imádom az olyan filmeket, mint ez.

Ha lenne egy időgéped, hová utaznál?

Ha a versenyzésről beszélünk, akkor egy olyan korba, amelyik mókás volt, mondjuk a '70-es évekbe. Azt biztosan élveztem volna. Azt megelőzően pedig talán a vadnyugatra.

MARAD

Kimi Räikkönen cáfolja a találgatást, amely szerint már az idei évad végén szögre akaszthatja a bukósíksakat, ha sikerül megvédenie tavaly elhódított vb-címét. „Soha életemben nem szegtem meg egyetlen szerződést sem, és most sem áll szándékomban. 2009-ben is a Ferrarinál fogok versenyezni.” – nyomatékosította szándékát az északi klasszis a Gazzetta dello Sport című olasz sportújságnak

GPshop

Forma 1, WRC és MotoGP eredeti rajongói termékek

Nyári akció!

25.000,-Ft felett -10%
50.000,-Ft felett -20%
kedvezmény!

Az akció időtartama:
2008. július 14 - augusztus 14.

www.gpshop.hu

2092 Budakeszi, Fő u. 126

06 70 254 7906

info@gpshop.hu



www.GPShop.hu
Motodrome Kft.

Jó szurkolást kívánunk!

ELPÁLYÁZTAK

Kimi Räikkönen nem ismer kompromisszumot

Az aktuális hírek között sem kell sokat kutatnunk, hogy versenypályák születéseiről és eltűnéseiről olvashassunk. De vajon mi lesz a sorsa azoknak, ahol véglegesen elcsendesül a motorok hangja? Most ilyen bezárt, és elfeledett pályák történetéből ismerünk meg hármat.

Surányi Géza

Archív



Az autóversenyzés első évtizedeiben kevés épített pálya létezett, helyette sokszor közutak összekötéséből keletkeztek versenyekre alkalmas helyszínek. Reimset például legtöbbször gyönyörű katedrálisáról ismerik, és nem is gondolják, hogy a közelben valaha híres futamok zajlottak. A helyszín 1925-ös születésekor a Circuit de Gueux nevet kapta, jelezve, hogy melyik falun át halad a nyomvonal. A nagyjából háromszög alakú pálya érintette a CD26-os és az RN 31-es utakat, a célegyenes pedig a CD27-es úton helyezkedett el. A II. világháború után újabb utakkal bővítették, hogy bizonyosan ez legyen a leggyorsabb Európában, így hossza elérte a 8,347 kilométert. 1953-ban itt rendezték a Forma-1 történetének egyik legizgalmasabb futamát, ahol Mike Hawthorn és Juan Manuel Fangio körönként többször is odavissza előzték egymást, és a végén az angol pilóta került ki győztesen a küzdelemből. 1961-ben hasonlóan izgalmas csatában itt



győzött élete első(!) Forma-1-es világbajnoki futamán Giancarlo Baghetti. Az utolsó versenyt 1966-ban rendezték Reimsben, majd utána pár évig még üzemelt a pálya, aztán a rendezők összepakolták a cókókijákat, és soha többé nem tértek vissza. Az utak napjainkban kizárólag a közúti

közlekedést szolgálják. Addig nem is tűnik fel a dicső múlt, míg nem érjük el az egykori célegyenes, ahol a boxépület érintetlenül áll. Szintén megvan még a két régi kőből készült tribün, sőt az üres étterem és a jegypénztárak is. Sajnos állaguk leromlott az eltelt negyven év alatt, épp ezért a Gueux Pálya Baráti Köre (ACG) tervbe vette, hogy felújítja a létesítményeket, sőt akár versenyeket is rendez rajta. Micsoda futamok lennének ezek!

társát csábította át Keimolába versenyezni. A megnyitás évében megtartották a Finn Nagydíjat (melyet Forma-2-es autók részére írtak ki), olyan nevek részvételével, mint Jim Clark, Jack Brabham, Denny Hulme és Graham Hill. A pálya sajátossága volt, hogy északi fekvése miatt nyáron akár este nyolckor is lehetett futamokat rendezni ragyogó napsütésben! Ennek ellenére nem bizonyult túl népszerűnek a létesítmény és 1978-ban a tulajdonosok anyagi problémái



Finnország már három világbajnokot adott a Forma-1-nek, nyelvokonaiknál azonban sohasem rendeztek futamokat. Pedig valaha létezett egy nemzetközi versenypályájuk, Keimola. Az ötletgazda Finnország egykori leghíresebb versenyzője, Curt Lincoln volt, aki 1965-ben készítette el a terveket, és alig egy évvel később, 1966. június 12-én meg is nyílt a pálya. A 3,3 kilométeres aszfaltcsík elsősorban lassú, visszafordító kanyarokat tartalmazott, melyek közül némelyiket kissé megdöntöttek. Az első versenyeket helyiek részvételével rendezték, szerencsére azonban Lincoln sógora éppen a későbbi Forma-1-es világbajnok Jochen Rindt volt, aki jó pár

miatt végleg bezárta kapuit. A 80-as években egy motoros csoport illegálisan használta a pályát, melyre válaszlépésként a gazdák öt helyen felszedették az aszfaltcsíkot, így Keimola az enyészete lett. A pálya ma már szinte teljesen beleolvadt a környező erdőbe. Az irányítótorny váza még áll, de már tele van repedésekkel, és viseli egy 2003-as hatalmas tüzeset nyomait. Ennek ellenére a versenypálya még mindig helyreállítható állapotban van. Erre sajnos nincs sok esély, mert hamarosan megépítik a Helsinkit, és nemzetközi repülőterét összekötő vasútvonalat, melynek Keimola maradványai is áldozatul fognak esni.

VISSZATEKINTŐ

Csőke Péter

1958. augusztus 3-án, életének 28. évében meghalt Peter Collins. A sztár már 17 évesen F3-as versenyeket nyert, így tehetsége révén 1952-ben az F1-es mezőny tagja lehetett. A kezdeti sikertelenségek után a szőke brit '56-ban a Ferrarihoz igazolt, ahol első győzelmét is megszerezte. Az 1958-as Német Nagydíjon elszenvedett halálos balesete megakadályozta abban, hogy beleszóljon a vb címért folytatott küzdelembe, jöjjön az olaszok kiváló autójára révén erre minden esélye megvolt.

40 éve, 1968. augusztus 4-én Jackie Stewart (Matra-Ford) nyerte meg a Német Nagydíjat Graham Hill (Lotus-Ford) és Jochen Rindt (Brabham-Repco) előtt. A 22,8 km-es nürburgingi pályán megrendezett verseny érdekessége, hogy Dan Gurney révén ez volt az első alkalom, amikor egy versenyző a teljes arcát védő sisakban állt rajthoz.

55. születésnapját ünnepli augusztus 8-án Nigel Mansell. A brit oroszán három ezüstérem után '92-ben megnyerte a Formula-1-es világbajnokságot, sőt a következő évben a CART sorozat bajnoki címét is elhódította. Veszélyes vezetési stílusa miatt többen nem kedvelték, ám a szigetországban mind a mai napig töretlen népszerűségnek örvend. Manapság saját golfpályát üzemeltet és alkalmanként egy-egy versenyre is ellátogat.

Súlyos betegségben 1953. augusztus 11-én halt meg minden idők egyik legnagyobb autóversenyzője, Tazio Nuvolari. A Repülő Mantovai - ahogy kortársai nevezték - motorversenyzőként kezdte pályafutását, majd az áttért az autókra, amelyekkel a '30-as években sokszor nem talált legyőzőre. Az olaszok által bálványként tisztelt Nuvolari gyengébb autóival is képes volt szembeszállni az óriási fölényben lévő német csapatokkal.

10 éve, 1998. augusztus 16-án a Hungaroringen nyerte meg Michael Schumacher (Ferrari) pályafutásának egyik legemlékezetesebb versenyét. A futam közben három kiállásos stratégiára váltó német óriási tempót diktálva tudta legyőzni a McLaren-Mercedes két versenyzőjét, Coulthardot és Häkkinent, sőt a finn műszaki hibája miatt csak a hatodik helyen ért célba.

1998. augusztus 30-án rendezték a modern F1-es évek egyik legemlékezetesebb versenyét, a Belga Nagydíjat. A rajtot követő tömegkarambolban 13 autó vált használhatatlanná, de az esős idő miatt az újraindítást követően is voltak további bűcsűzök, sőt Michael Schumacher kieséséért ököllel akart elégtételt venni Coulthardon. A káosz győztese Eddie Jordan csapata lett: a sárga autók Damon Hill és Ralf Schumacher révén kettős győzelmet arattak.





A legendás berlini Avus versenypályából szinte más semmi sem létezik, pedig egykor a nemzetközi motorsport elit mezőnye csatázott rajta

A nem is olyan távoli múltban létezett Németország fővárosában egy utcai pálya. Ezt AVUS-nak, vagyis Automobil Verkehrs und Übungsstasse-nak hívták, melyet talán legjobban „közlekedésre és tesztelésre alkalmas szakasz” néven lehetne fordítani. A létesítmény még az I. világháború előtt, tesztelési célokkal jött létre, hogy legyen hely a fejlődő német autópálya termékeit kipróbálni. Az AVUS nem volt más, mint két, egyenként közel tíz(!) kilométeres, párhuzamos egyenes, a végén két visszafordító kanyarral. A létesítményt egészen 1921-ig nem is használták versenyzésre. Öt évvel később azonban már itt tartották az első Német Nagydíjat, ahol az autók sebessége elérte a kétszáz kilométer/órát! Az időközben hatalomra lépő Adolf Hitlernek ez sem volt elég, aki köztudott maximalizmására való tekintettel a világ leggyorsabb versenypályáját kívánta létrehozni. Így építtetett egy 12,42 méter magas, 43,6 fokban(!) döntött téglabevonatú

kanyart, mely hamarosan megkapta a nem túl kecsesgetető „halál fala” nevet. Az 1937-es Avusrennen során Bernd Rosemeyer 276,39 kilométer/órás körrekordot állított fel, melyhez az egyenesekben 400 feletti tempót kellett diktálni! A II. világháború véget vetett a versenyzésnek, de 1951-ben újra felbőgtek a motorok az AVUS-on. A pályát időközben alaposan meg kellett rövidíteni, mert egyik része átért az akkori Kelet-Berlinbe. 1955-ben versenyzett itt a Mercedes csapat, sőt 1959-ben Forma-1 világbajnokság is ellátogatott az AVUS-ra. Mivel az edzések során kiderült, hogy a gumik nem bírják a döntött kanyar miatt rájuk rótt terhet, a versenyt szándékosan két részletben tartották meg. Sajnos a betétfutamon alatt Jean Behra, a kor egyik leghíresebb versenyzője egyszerűen kirepült a „halálkanyar”-ban és életét veszítette. A döntött pályaszakaszt ugyan 1967-ben lebontották, de a versenyzés sokáig tovább folyt Berlinben. Az AVUS sorsa akkor pecsételődött meg, mikor az 1995-ös az STV Kupa egyik versenyén a magyar származású Keith Odor halálos balesetet szenvedett. A pályából mára már szinte semmi sem maradt, teljes egészében a német autópálya hálózat részévé vált. A múltra néhány üresen árválkodó lelátó mellett csupán az AVUS Motel emlékeztet, mely egykor oly sok híres versenyző szálláshelyeként szolgált.

KÖNYVAJÁNLÓ

Az egykori versenypályák kalandos történetét mi is S.S. Collins „Autodrome” című könyvéből ismerhettük meg. A gyönyörű fotókkal illusztrált kötet megvásárolható a Veloce kiadó honlapján (www.veloce.co.uk), ISBN száma 9781904788317, fogyasztói ára 35.99 angol font.



RENDELJE MEG A LEGÚJABB FI-ES KÖNYVEKET!

FORMA-1

Meghökkenítő megjelenésben, a jól megszokott téglalap helyett kerek, sőt kerék (!) formába öntötték a szerkesztők a száguldó cirkusz közel hatvan évnyi történetének legjelentősebb állomásait. A kiadványból nem maradhattak ki a sportág legeredményesebb és legismertebb csapatai, versenyzői, de a fiatal felfedezettek sem. A könyvespolcok díszének címére is eséllyel pályázó mű a világbajnokság alapvető statisztikáiba szintén bevezeti az olvasót, a háttér iránt érdeklődők pedig többek között a szponzorálásról, a technikáról, vagy a pályákról szóló fejezetekben merülhetnek el.



192 oldal
5990 Ft

LEWIS HAMILTON: AZ ÉNTÖRTÉNETEM

A nagy sztárok mellett szinte még kölyköknek számító versenyző személyes hangvételben ír a versenyzővé válás előtti időkről, a gyerekkoráról, az édesapjáról, a testvéréről, a családjáról. Tényszerűen számol be a botrányoktól sem mentes első Formula-1-es évről, arról, hogyan élte meg a hirtelen jött sikert, majd a támogatásokat, hogyan dolgozta fel a veszteséget, azt hogy a ragyogó indulás ellenére sem lett világbajnok.



192 oldal
2990 Ft

Csomagolási és postaköltség: előrefizetéssel (utalással) 590 Ft, utánvétellel 1290 Ft.

Megrendelés:
Telefon: 46/505490
Fax: 46/505491
E-mail: formula@formula.hu

További FI-es kötetek és részletek: www.formula.hu



Hírek, interjúk, érdekességek a Forma-1 világából!

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



Támogatóink:
Webhosting
Fisycy Hungary Kft.
www.fisycy.com

Terméktámogatás
MorphoLogic
www.metamorpho.hu
NOD32
www.nod32.hu
AV PLANET
www.avplanet.hu
MEDIAXOX
www.mediavox.hu
GP Shop
www.gpshop.hu
DAKOTA
www.dakotashop.hu
RENAULT HATVAN
www.renault60.hu



Új!



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

Fisycy Hungary Kft.
H-1071 Bp. Petyerdy u. 15.
Telefon: +36 (1) 872-1000
Fax: +36 (1) 872-1099
info@fisycy.com
www.fisycy.com





SEBESSÉGFESZTIVÁL

Hawthorntól Hamiltonig, avagy Nagy-Britannia motorsport-imádata

A július 11.-13. között a West Sussex-beli Goodwoodban megrendezett sebességfesztivál a brit motorsport hagyományának állított emléket, amelynek egyik úttörője 50 évvel ezelőtt, az 1958-ban Ferrari-val F1 világbajnokságot nyerő Mike Hawthorn volt.

Hárpáthy Zoltán

Getty Images



A fesztivál többek között a Porsche és a Land Rover 60 éves, a Lola és a Cosworth 50 éves, valamint a McLaren 40 éves győzelmi sorozatának évfordulóját ünnepelte, de a Gulf (olajcég, amely kék és narancssárga színeit a hetvenes évekből „Le Mans” című film tett híressé) 40 éves motorsport-történetének is hódolt.

Wurz és Button kerékpörgetése nem tett jót az Earthdreams színekre festett tavalyi F1 torpedónak: mindketten túlmelegítették a motort, amely az osztrák alatt el is füstölt. Sébastien Bourdais a 2006-os Champ Car győztes Lolájával pörgött, amelyet a nagyrémű hangos ovációval ismert el. A letűnt korok legendái közül Stirling Moss

Az 1908-as Francia Nagydíjon résztvevő behemótoktól kezdve a tavalyi F1 modellekig terjedő széles skálát a legutóbbi brit kedvenc, Lewis Hamilton egészítette ki, aki a tavalyi után másodszor tette tiszteletét az autósport brit ünnepén. Jenson Button és Alex Wurz a Honda RA107-est, Marc Gené a tavalyi Ferrarit, Christian Klien pedig a BMW F1.06-ost mutatta be a közönségnek.

konstruktori világbajnok 1958-as Vanwallját, Damon Hill édesapjának 1966-os Indy 500 győztes Lola-Fordját vezette, míg a háromszoros F1 bajnok Jackie Stewart fia, Paul ugyanezt tette Jackie Indy Lolájával. John Watson egy Le Mans Porsche 962-est mutatott be, míg Jochen Mass egy 1973-as 1500 lóerős Porsche 917-es bőrdületes hangjával szörnyülködtette a nézőket.

A BAJNOK STÍLUSA, GYŐZTES FÉRFIAKNAK!

HAJTS RÁ A TUTI NYEREMÉNYEKRE!

Játsz Talmával, küldd be a helyes megfejtést, és ha a szerencse is melléd áll, értékes nyereményekkel lehetsz gazdagabb!

Melyik kategóriában lett világbajnok Talmácsi Gábor 2007-ben?
a.) 50 ccm
b.) 125 ccm
c.) 250 ccm

Melyik Fa termékcsalád Talma kedvence?
a.) Fa Speedster
b.) Fa Spicy Black
c.) Fa Perfect Wave

Melyik az a Taft hajszelvé, ami még a bukósikak alatt is tökéletesen tart?
a.) Taft Reflex-fény
b.) Taft Silk-flex
c.) Taft Power

Nyeremény: 14 db egyedi Talma ajándécsomag, mely tartalmaz egy Talma pólót és 1 évre elegendő Schwarzkopf & Henkel kozmetikai terméket. A megfejtéseket postai levelezőlapra vagy e-mailben várjuk a szerkesztőségünkbe a következő címre: AFM Szerkesztősége 3504 Miskolc Pf: 90. E-mail: rejtveny@formula.hu. Mindkét esetben tüntesd fel: „Talma Kvíz”



WWW.TALMATREND.HU

Sztár Sport

Az igényes sportrajongók lapja!

Szerdánként az újságárusoknál!

AUTÓSSPORT ÉS
Formula

LEWIS HAMILTON



WTCC

Nicola Larini az elmúlt másfél év alatt immár hetedszer gratulálhatott a dobogó második fokáról a verseny győztesének. Az öt évvel ezelőtti, ETCC-s pole-ját Estorilban megismétlő olaszt az első verseny rajtjánál két szemfüles Seat-os, Muller és Rydell is megelőzte, ám a franciától már a harmadik körben sikerült egy bravúros manőverrel visszazereznie a második helyet. Az idén először diadalmas Rydell a második futamon a pontszerző hely megőrzésén túl nem sokat mutatott, annál inkább Monteiro, aki már az első körben elrabolta a vezető helyet Felix Porteiro-tól, és nem is engedte ki többet a markából. A 40 000 hazai szurkoló tapsában fürdőző ex-F1-es mögött a hétvége legtöbb pontját megszerző Muller, és a Seatok nyomaték-fölényével szemben ezúttal is tehetetlen Andy Priaulx végzett. Két hét múlva Angliában Yvan Mullernek egy második hely is elég volt ahhoz, hogy az estorilban nullázó Tarquininól átvegye a bajnokság vezetését. A pole-ból induló Farfus ismét nem bírt az idegeivel, így a számára a boxban végződő első futamban csapattársra aratta idei első győzelmét, míg a másodikban Menu folytatta három éve tartó brands hatch-i nyerő sorozatát.



WTCC

Yvan Muller	65
Gabriele Tarquini	64
Andy Priaulx	49
Rickard Rydell	48
Jörg Müller	43
Felix Porteiro	39
Robert Huff	36
Alain Menu	34
Jordi Gene	34
Augusto Farfus	30



GP2

A bajnokság éllovasai Silverstone-ban egymásnak osztották a lapot, hiszen szombaton a négy ellenfelet is megelőző Pantano, míg másnap a néhai nagybátyjához hasonlóan esős pályán brilirozó Bruno Senna diadalmaskodott. Hockenheimben egészen addig az élről induló Pantano vezette a menet közben esőssé váló szombati versenyt, amíg az egyedülként slickeken maradó Grosjean meg nem előzte. A francia öröme nem sokáig tartott, hiszen a bírák sárga zászlós előzésért 25 másodperccel

megkurtították eredményét. A szerencsés győztes bajnoki éllovas a sprintversenyen csak egy baleset erejéig jutott szóhoz, az élről rajtoló indiai Chandhoknak Zuber és Senna gratulálhatott a dobogón.

GP2

Giorgio Pantano	63
Bruno Senna	48
Romain Grosjean	34
Lucas di Grassi	28
Karun Chandhok	26
Alvaro Parente	26
Sebastien Buemi	25
Andreas Zuber	24
Pastor Maldonado	21
Vitaly Petrov	20

AIGP

„Ha korábban azt mondtam egy szponzoromnak: Lola-Zytekkel megyünk, csak nézett rám, mint borjú az új kapura. Amióta a Ferrarit említem, sokkal gördülékenyebbek



a tárgyalásaink” - mondta az AIGP egyik csapatfőnöke, a Mugelloban hivatalosan is bemutatott fioranoi versenyautóról. A Schumacher-éra utolsó világbajnoki F1-esére emlékeztető autó erőműve az utcai F430-ból származik, 600 lóereje egy hatfokozatú Xtrac váltón és Michelin slickeken éri el az aszfaltot. A kiváló mechanikai tapadásnak köszönhetően az új AIGP akár a GP2-eseknél is gyorsabb lehet – legalábbis a tesztpilóta, Andrea Bertolini szerint.



PORSCHE SUPERCUP

A 2006-ban GT3 bajnoki címet szerzett Sean Edwards győzelmével zárult a stuttgarti márkakupa esőzártatta silverstone-i futama. Az élről induló Bleekemolen-t honfitársa, van Lagen torpedózta ki, majd mindkettőjük kiállása és egy sárga zászlós periódus után a Rosina-

Edwards-Watts hármashból végül a 22 éves londoni örülhetett a legjobban. Két hét múlva a Hockenheimring rajtvonalán van Lagen bealudt első pole-jába, a szemfüles Mamerow pedig többet nem is engedett senkit az első hely közelébe.

Porsche SC

Jerome Bleekemolen	120
Jan Seyffarth	86
Chris Mamerow	79
Damien Faulkner	78
Jaap van Lagen	75
Danny Watts	70
Uwe Alzen	67
Sean Edwards	62
Patrick Huisman	61
René Rast	55

ALMS

Egy rajtbaleset miatt a 18. helyről kezdhetette a felkapaszkodást a Highcroft csapat Acura-Hondája a sorozat ötödik versenyén. David Brabham az utolsó előtti körig és az utolsó csepp benzinnel hajsoltja a Timo Bernharddal az élen álló Porsche RS Spydert - sikerrel, mégpedig a sorozat történelme során első ízben szerezve dicsőséget a japán márkának. Az átépített Lime Rock Parkban a sokáig vezető audis Capello egy GT2-es autóval ütközött, a negyedik helyen célba érő, Luhr/Werner vezette testvérautó pedig 25 mp-es büntetést kapott – az

egyik szerelő szabálytalanul viselt védőszemüvege miatt! Mid-Ohio-ban már kettős ingolstadt-i győzelemmel állt helyre a világ rendje, az élről induló Acurák ellenállása mindössze öt körig tartott... *

Jörg Müllerrel a volánja mögött a gyár németországi teszt pályáján megtette első köreit a BMW M3 GT2-es versenyautó. A 485 lóerős sportkocsi az amerikai Le Mans-sorozat idei utolsó versenyében esik át majd a tűzkeresztségen, ahol jövőre két autót indít a gyáriak bizalmát élvező Rahal- Lettermann Racing.



F3 EUROSERIES

A „német Monte-Carlo”-ként ismert Norising pályán előbb Nico Hülkenberg, majd a hosszúra nyúlt biztonsági autós periódus miatt lerövidített második futamon Christian Vietoris győzedelmeskedett. Két hét múlva Zandvoortban ismét „Hulk”orra előtt lendült elsőként a kockás zászló, azonban autója három kilóval könnyebbnek bizonyult a kelleténél, ezért eredményét utólag törölték. A tíz pontot így a nemrég súlyos közúti balesetet átvészelő Mika Mäki örökölte, míg másnap a helyi kedvenc van der

Zande-nak húzták a himnuszt. A Nürburgringen előbb Hülkenberg, majd az újonc Lancaster szuverén győzelmeivel alakult át a tabella, hiszen a négy futamban is eredménytelen Mortara előnye egyetlen pontra csökkent.

F3 Euroseries

Edoardo Mortara	40
Nico Hülkenberg	39
Mika Mäki	36
Renger van der Zande	31
Jules Bianchi	29
Christian Vietoris	21
Yann Claray	20
Frank Mailleux	19
Jon Lancaster	19
Jean Karl Vernay	18.5

FORMULA-BMW EURO

Két napos kollektív teszten ismerkedtek a Hungaroring kanyarjaival a F1 legújabb betétversenyének fiatal résztvevői. A bajnokság két éllovasa, Adrien Tambay és Esteban Gutierrez nem szerepelt olyan jól a mogoródi dombok közt, mint a soron következő éles bevetésekben: az idénynyitón kettős győzelmet arató franciánál valamint a Zolderben, majd később Silverstone-ban és Hockenheimben is



megállíthatatlan 17 éves mexikóinál a bajnokság negyedik helyén tanyázó Juncadella is gyorsabb volt. Az augusztusi Magyar Nagydíjon természetesen mindannyiukkal találkozhatnak.

Formula BMW

Esteban Gutierrez	226
Adrien Tambay	180
Marco Wittmann	150
Daniel Juncadella	138
Pedro Bianchini	101
Mihai Marinescu	92
Carlos Huertas	64
David Mengesdorf	63
Michael Christensen	60
Kevin Breyse	53



DTM

Történelmi kulisszák és 140 ezer néző előtt, a korábban Mugellóban is győzelmeskedő Jamie Green diadalával ünnepelhette idei második diadalát a Mercedes. A Norisring betonatlanában a brit pilóta remek rajtot vett és egészen második kiállításig hibamentes versenyt futott, a túlságosan ragaszkodó tankolóbódön azonban még Norbert Haug homlokára is csalt néhány izzadságcseppet. Green azonban üldözőihez hasonlóan a kannát is sikerrel rázta le magáról, és

magabiztos versenyzéssel lépett fel a tabella második helyére, mindössze egyetlen ponttal az évet fantasztikusan kezdő Timo Scheider mögé, aki a Norisring főként Paul di Resta balszerencséjének köszönhetően került dobogós helyre. Második helyen a rajtháborút elvesztő Bruno Spengler zárta a futamot, amelynek egyik hőse némi meglepetésre Ralf Schumacher volt. A kerpeni pilóta a tizenhetedik helyen kezdte meg felzárkózását, amelyet kilencedikként zárt volna,

ha a technika ördöge nem szól közbe. A hollandiai Zandvoort-ban Ekströmmel az élen négyes Audi-győzelemmel végződött a kissé lapos verseny, így az átdolgozott kipufogó-rendszer ellenére is körönként fél másodperccel lassabb Mercedesek csak a következő helyszín, a Nürburgring fordulékony időjárásában bízhattak. A számítás bejött, hiszen a korai zuhét remélő audisok esőgumin rajtoltak, ám már a felvezető körben a boxba indultak slickért – meteorológusuk pedig feltehetően

a munkakönyvéért. Az esélyesek taktikai baklövéséből a veterán Bernd Schneider kovácsolt erényt, idei első győzelmét aratva.

DTM

Timo Scheider	44
Mattias Ekström	40
Jamie Green	38
Paul di Resta	37
Bruno Spengler	28
Martin Tomczyk	22
Bernd Schneider	21
Tom Kristensen	20
Gary Paffett	7
Markus Winkelhock	6

FIA GT

Az Olaszországban elszenvedett kettős fiaskó után nem is kívánhatott volna mást az osztrák Jetalliance csapat, minthogy két Aston Martinjai az első sorból várják a bajnokság oscherslebeni futamának rajtját. A Corvette-pilóta Christophe Bouchut ugyan már a második kanyarban befurakodott a startot kissé elmélázó Wendlinger elé, ám egy elégyenes végi elfékezése miatt csak pár körig üldözhetette az élen autózó Alex Müllert. Az időközben



magára találó Wendlinger pár kör elteltével ismét az élre került, és a vezetést már csak a box-kiállítások idejére adta át. Az idei negyedik futamra egyfajta Corvette-átok nyomta rá bélyegét: a régebbi V8-

ast hajtó Kaufmann felfüggesztés-törés miatt kényszerült kiállni, míg a Phoenix-es Hezemans és az említett Bouchut életét egy megpördülés illetve egy áthajtásos büntetés keserítette. Az amerikai

sportkocsi becsületét végül a harmadikként célba érő Fässler/Deletraz kettős védte meg, míg a bajnokságban élen álló Vitaphone csapat a negyedik-ötödik helyet vígasztalódhatott.

FIA GT

Vitaphone Racing	39
Phoenix Racing	35
Jetalliance Racing	33
Selleslagh Racing	22
Gigawave Motorsport	15
Larbre Competition	6
PekaRacing	3
JMB Racing	2
ACA Argentina	1

WSR

Már második alkalommal került megrendezésre a WSR családi-és versenyhétvégeje a Hungaroringen. A nemzetközi versenysorozat tavaly is nagy sikert aratott a hazai közönség előtt, azonban a második rendezés elődje sikerét is túlszárnyalta. A nézők szurkolhattak a három széria – a Formula Renault 3.5 Series, az Eurocup Formula Renault 2.0 és az Eurocup Mégane Trophy kategóriák – tehetséges és lelkes, ifjú pilótáinak; büszkeséggel nézhették, ahogy Palik László – ha csak a hétvége idejére is – de magyar Forma-1-es pilótaként köröz a pályán; megtapsolhatták a 'men is black' ihlette profi sorőrök látványos és gumifüstölésben gazdag bemutatóját is. Jean Ragnotti, aki a Renault Sport nagykövete – és a francia



autósport legeredményesebb pilótáinak egyike – több alkalommal is bemutatta, hogy vezetői képességéből semmit sem veszített, de René Arnoux is bizonyította, hogy bár az aktív sporttól visszavonult, vezetni ő sem felejtett el, hiszen a Renault történelmi versenyautói idén is felvonultak, akárcsak a veterán ritkaságok is, visszarepítve a nézőket egy-egy percre a dicső múltba.

INDYCAR



Indycar

Scott Dixon	505
Helio Castroneves	440
Dan Wheldon	390
Tony Kanaan	387
Ryan Briscoe	324
Danica Patrick	296
Hideki Mutoh	286
Oriol Servia	280
Ryan Hunter-Reay	276
Marco Andretti	276

Az évad legrövidebb oválpályáján igazi roncsderbit láthatott a richmondi közönség, 26-ból tizenkét versenyző fejezte be a versenyt, élen a pole-ból rajtoló Kanaan, akit a villámgyors első kerékcseréért csapatának hálás Hideki Mutoh 286 ponttal megelőzte. Oriol Servia 280 ponttal követte. Ryan Hunter-Reay 276 ponttal zárta a szezont. Marco Andretti 276 ponttal zárta a szezont. A szezont a pole-ból rajtoló Kanaan nyerte meg, aki a Villámgyors első kerékcseréért csapatának hálás Hideki Mutoh 286 ponttal megelőzte. Oriol Servia 280 ponttal követte. Ryan Hunter-Reay 276 ponttal zárta a szezont. Marco Andretti 276 ponttal zárta a szezont.

szerecsés Hunter-Reay számára már gyerekjáték volt a mezőny élén kopott gumikkal szenvedő Manning megelőzése; pályafutása második győzelme egyben a Rahal-csapat négy éve áhított újabb sikerét jelentette. A Briscoe-tól utólag elnézést kérő Scott Dixon a nashville-i oválon vígasztalódott, hiszen csapattársával, Wheldonnal nyerték az eső miatt idő előtt leintett versenyt. Mid-Ohio-ban már Roger Penske fiai dupláztak: Ryan Briscoe hét másodperccel lépte le Castronevest és a listavezető Dixont, aki két hét múlva, a néhai Champ Cartól örökölt edmontoni pályán győzött ismét. A sorozatot kerékcseréért csapatának hálás Castroneves és a tabella-éllovas Dixon követett. Watkins Glenben az új zélandiról szólhatott volna a fáma, aki azonban egy sárga zászlós szakaszban olyan hevesen melegítette gumijait, hogy kipördülve a mögötte guruló Ryan Briscoe-t is magával rántotta. A





NASCAR

Kurt, Kyle, Kyle... A legnépszerűbb amerikai sorozat legutóbbi három versenyén kiszámolós játékként osztogatta egymás között a győzelmeket a Bush-testvérpár. New Hampshire-ben a 2004-es bajnok báty egy szerencsésen időzített box-kiállásnak és a hirtelen esőnek köszönhetően a sikert, míg Kyle a daytonai versenyen eluralkodó „autótemetőt” megsúszva, majd a chicagói versenyen, az utolsó előtti körben Johnson-t megelőzve növelte hétre idei győzelmeinek számát.

NASCAR

Ky. Busch	2881
D. Earnhardt	2619
J. Burton	2590
C. Edwards	2509
J. Johnson	2494
J. Gordon	2384
G. Biffle	2318
M. Kenseth	2317
K. Harvick	2308
T. Stewart	2305



JÁTÉK

A NASCAR élményeit mi magunk is átélhetjük, annyit kell csak tennünk, hogy beszeressük az EA Sports legújabb játékát, a NASCAR 09-et. Ez az amerikai stock széria egyetlen hivatalos szoftvere. Hivatalos, vagyis a teljes licenstől köszönhetően a játékban megtaláljuk az összes jelenleg használt pályát, minden versenyzőt, és minden autót a megfelelő kinézettel. A vezetés csínját-bínját pedig magától az élő legendától, Jeff Gordon-tól leshetjük el, az ő virtuális mása kísér minket végig ugyanis karrierünkön. A játékban egyébként mindhárom amerikai bajnokság helyet kapott, vagyis próbára tehetjük magunkat a „Craftsman Truck”, a „Nationwide” és a „Sprint Cup” sorozatokban is. Különleges kihívásokban is részt vehetünk, amelyekben

legendás versenyzők ellen kell küzdeni, egy az egy elleni felállásban. A játékban ezen kívül természetesen

hogy magyar vonatkozása is van a játéknak. Makai György személyében ugyanis, ha minden jól megy, hamarosan az első

lehetett őt kihívni egy versenyre. Egy Xbox 360, egy Microsoft vezeték nélküli kormány és egy NASCAR 09 kombinációjával



van minden, aminek egy mai programban lennie kell, online játék, Xbox LIVE Achievement-ek, világranglisták. Aki tehát egy kis affinitást is érez a sportág iránt, az megtalálja a számítást a NASCAR 09-ben. Azt sem szabad elfelejteni,

magyar NASCAR versenyzőt köszönhetjük. Makai legutóbb épp az Aréna Pláza Cinemacity mozijában, a 3D-s Nascar film sajtópremierjén mutatta meg, mit tud, ahol is egy Xbox 360 „volánja mögé” ülve, mozivásznonra kivetített játékban

tehát bárki ott lehet a virtuális versenypályákon, és az eddigi legszebb és legösszetettebb ilyen típusú játékkal szórakozhat hosszú órákon (napokon, heteken?) át.

RAJTELSŐSÉGEK

Seat Leon Európa Kupa: A Zengő Motorsport volt a leggyorsabb

Wéber Gábor pau-i győzelme után Estorilban és Brands Hatch-ben folytatódott a Zengő Motorsport „nagyvállalkozásának” története. Még pedig nem is akárhogy.

Csiki Gábor, Seat

A francia diadal után egy második meglepetés-eredményt is elkönnyelhetek a magyar rajongók a Seat Európa Kupán, amikor a portugáliai időmérő edzés végén Michelisz Norbert neve szerepelt a 28 versenyzőt felölölő lista élén, míg Wéber hat tized lemaradással a hatodik helyről várta a szombati rajtot. A magyar bajnokság tavalyi ezüstöse szinte körörl-körre falta fel ellenfeleit, míg fiatal csapattársa egy bravúros előzéssel szerezte vissza a rajtnál elveszített vezető pozíciót a horvát Colaktól. A magyarok lélegzetelállító száguldásának egy Wéber lába alatt beeső fékpedál és Michelisz defektje vetett véget: az „európai kontingenshez” erre a hétvégére csatlakozó Kontra György védtelen balesetével együtt így végképp nullszaldóssá vált Zengőék első napja.



„Egyszerűen nem értem. Életem legszebb körei voltak, vezettem és nyerhettem volna” - tárta szét kezeit Michelisz, aki vasárnap társaival együtt a rajtrács végéről nézett szembe a lehetetlennel. Wéber pontvadász száguldása egészen a kilencedik helyig tartott, majd két vetélytárs utólagos büntetése miatt a hetedik

helyért járó két ponttal végül el is érte célját. Norbi is szorgalmasan lépkedett előre az eredményjelző táblán, ám a kilencedik hely megszerzését már nem úszta meg büntetlenül. A spanyol kupa-bajnok Nogues ugyanis orvul kiforgatta, így egy 14. helyes ismét „üres zsebbel” hozta haza autóját, négy pozícióval Kontra György előtt célba érkezve. Szinte hihetetlen, de mindez Angliában szinte lépésről-lépésre megismétlődött: Michelisz rajtelsőséget szerzett, Wéber a 9. kockából indult, de Norbit már az első kanyar előtt kiűzték, Gábor pedig hamar összeszedett egy defektet. Másnap a mezőny végéről indulva, az ellenfeleken átgázolva ugyan néhány kör erejéig csodálatosan autóztak a fiúk, de csak a soron következő defektkeg: Brands Hatch legfeljebb jövőre jelenthet majd szép emlékeket a Zengő Motorsportnak.

NASCAR

1. Marin Colak	37 pont
2. Diego Puyo	28 pont
3. Eoin Murray	27 pont
9. Weber Gábor	19 pont
17. Michelisz Norbert	2 pont

CSÖKKEN A HÁTRÁNY

Stoner lassan ledolgozza a lemaradását

A gyorsasági motoros világbajnokság utolsó három futamából kettőt Stoner nyert, ráadásul Rossi Hollandiában még bukott is: az olasznak így már csak 25 pont az előnye.

TOH

Getty Images

Izgalmasnak ígérkezik a MotoGP idei végjátéka, hiszen az év elején a riválisoktól elhúzó, és sokak által már-már leírt Valentino Rossi teljesítménye akadozni látszik. A tavalyi bajnok Stoner egy héttel a Brit Nagydíjon aratott győzelme után Assenben ismét

Jorge Lorenzo esett ki, majd a futam előtt a vb-pontversenyt vezető Dani Pedrosa is elszállt az egyik egyenes végén.) A futam vége előtt a Ducati-pilóta öt másodperccel ment a „Doktor” előtt, és ezen a yamahásnak nem sikerült változtatnia.

Eredmények:

800cm ³	
Valentino Rossi	212
Casey Stoner	187
Dani Pedrosa	171
Jorge Lorenzo	114
Andrea Dovizioso	103
Colin Edwards	100
Chris Vermeulen	89
Nicky Hayden	84
James Toseland	72
Shinya Nakano	70

250cm ³	
Marco Simoncelli	164
Mika Kallio	153
Alvaro Bautista	118
Alex Debon	114
Hector Barbera	113
Mattia Pasini	108
Hiroshi Aoyama	98
Thomas Luthi	86
Yuki Takahashi	85
Julian Simon	68

125cm ³	
Mike Di Meglio	166
Simone Corsi	136
Gábor Talmácsi	109
Stefan Bradl	101
Joan Olive	94
Nicolas Terol	91
Bradley Smith	79
Pol Espargaro	75
Sandro Cortese	68
Scott Redding	65



Pedrosa óriási német bukása nagy mínuszot jelentett a Hondának, de lemaradása azért még nem jelentős. Rossira azonban Stoner a legveszélyesebb

a dobogó legfelső fokán ünnepelhetett, miközben az olasz sztárnak a győzelmi esélyei nem sokkal a rajt után már a nullával vetekedtek, mert nézeteltérése támadt de Puniet-vel, és kicsúszott, de legalább folytatni tudta, és a 11. helyezésével pontokat is szerzett.

A német versenyen ismét az ausztrál volt a legjobb. A zuhogó esőben a pole-ból induló Stoner a rajtnál hátrébb csúszott, azonban az ellenfelek hibái miatt hamar újra az élen találta magát. (A 3. körben az összetettben negyedik

Az Egyesült Államokbeli Laguna Secában csak a királykategória képviseltette magát, de így is hozott egy egész sor izgalmat a futam, többek között Jorge Lorenzo hatalmas bukását. A „nyalókás fiú” idén már sokadszor töri össze magát, ezúttal a bokáját kell rendbe hoznia az orvosi stábnak.

A csapattárs esése azonban nem zavarta Valentino Rossi versenyét, aki megnyerte a tengerentúli kirándulást, második helyen Casey Stoner futott be, harmadikként Chris Vermeulen ért célba.



NAGY HAJRÁ

Talmácsi év végéig képes lehet behozni a hátrányát

Az egyes rajtszám birtokosa a nyolcadliteresek között jelenleg csak a harmadik helyen áll a bajnokságban. A pesszimisták szerint így már reménytelennek tűnik Talmácsi vb-címvédele, de hét futammal a vége előtt a többség még bizakodik.

Joó Gábor, Bánkúti Sándor



nyerni. Rossi felzárkózásakor mindössze egy futamon győzött az ötből, de minig dobogóra állt. Hayden akkor csak egyszer nem ért célba, de sosem lett negyediknél jobb.

Világbajnokunktól is pont ilyen sorozat kellene, és legalább egy elhasalás/technikai hiba Di Megliótól. Ha azt hozza, mint tavaly, és francia riválisa Haydenhez hasonlóan szenvedni fog, nem kizárt a bravúr; ugyanis egy éve Talmácsi



A magyar versenyző szezonja leginkább motorja miatt siklott félre, többször tönkrement alatta a gép. Nem kellett mindig kiállnia, de a gondok miatt alig-alig szerzett pontot, és egyszer ő is hibázott, amikor Le Mans-ban elesett a nedves pályán. A talpra állásban Talmácnak nagy segítséget jelenthet új szerelme, a modell Iszak Eszter lelki támasza

Ha Gábor olyan sorozatot tud összehozni, mint a sportág legjobbjai, Valentino Rossi 2006-ban, még minden megtörténhet. Nem is kell hét győzelem, csak majdnem ennyi dobogós hely, a rivális Mike Di Meglio megelőzése. És egy kis szerencse. A legjobbnak mondott Apriliával persze nem lesz könnyű a duplázás, hiszen a hátránya 57 pont. Több mint két futamgyőzelemnyi (50) egység ez, és még hét, vagyis ha a francia kétszer bukna, Talmácsi kétszer nyerne, akkor is megtartaná a vezetést az ellenfél. Egy éve ilyenkor 156 egységgel állt, 47-tel jobban, mint jelenleg, kettő pont nélküli versenyen helyett csak egy volt. A dobogók számában nincs különbség, tavaly 10 futamból ötször; idén négyszer állhatott föl,

akkor kétszer; idén egyszer a legfelső fokra. A hátrány most vitathatatlanul sok. Nem lehetetlen persze ledolgozni, volt már olyan, akinek sikerült. Valentino Rossi, a hétszeres világbajnok 2006-ban 51 egységnyi hátrányt fordított át 8 pontnyi előnybe mindössze öt nagydíj alatt, amikor ebben a rövid időszakban 59 ponttal szerzett többet az üldözött Nicky Haydennél.

Talmácsinak hét futam alatt kellene eltüntetnie az 57-es különbséget, de elég, ha eggyel győz, sőt, akár pontegyenlőséggel is lehet vb-t

remekül ment a bajnoki hajrában: az utolsó hét GP-n ötször dobogóra került – egyszer győzött –, egyszer negyedik lett, és csak egy gyenge verseny, az ausztráliai 8. pozíció csúszott be. Rossi két éve a zárófutamon, már 8 pontos előnyben tönkretette munkáját, elesett, így elveszítette a vb-t, Talmácsitól teljes kitartás



TALMATREND

avagy egy világbajnok a fürdőszobában

Schwarzkopf & Henkel

Gondolkodtál már azon, hogy Talmácsi Gábor mennyi időt tölt a fürdőszobában, hogy vajon milyen szájpolási szokásai vannak, hogy festi-e a haját, vagy mit használ tusoláshoz, és mit gondolsz a csajozós hajszeléről? Ha kíváncsi vagy ezekre, akkor most eláruljuk Neked, hogy mit használ Talma a fürdőszobában.

Testápolás

Mert nekem fontos, hogy tusfürdőm aktivizálja a testem és a lelkem, ugyanakkor megóvja bőröm a kiszáradástól. A Fa Speedster tusfürdő ilyen, a frissesség lendületét nyújtja számomra, ráadásul a kedvenc lime illattal és taurinnal. Lendületet ad egész napra!



„A Fa Speedstert nekem találták ki”

Egy-egy futam igencsak embertpróbáló és izzasztó, ezért nekem fontos, hogy deom bírja a terhelést. A verseny utáni interjúk és sajtótájékoztatók előtt nincs időm átöltözni, tusolni, ezért csak a deomban bízhatok. A Fa Speedsterben még nem csalódtam. Garantálom, hogy Te sem fogsz.



Szájpolás

„Erős fogak a titán erejével”

Nagyon fontos, hogy mosolyom tökéletes legyen, hiszen rengeteg nyilvános szereplésen veszek részt. Végre találtam egy olyan fogkrémet, mely a fogzománc szemmel nem látható sérüléseit is képes kijavítani. A Vademecum Titán Strong erős, mint a 125 köbcentis Apriliám.



Ha szeretnél még többet megtudni Talma kedvenc Schwarzkopf & Henkel termékeiről, újdonságainkról, áruházi nyereményjátékainkról vagy online játszanál és nyernél velünk, látogass el a www.talmatrend.hu weboldalra!

www.talmatrend.hu



JÖVŐRE ITTHON

Magyarországi helyszín MotoGP-ben

Hihetetlen, hogy miközben sok tízezernyi motorsport-rajongó a legközelebbi, brnói versenyre tervezgeti az útját, itthon egy váratlan sajtótájékoztatón bejelentik, hogy jövő év szeptember 20-án már nem kell külföldre utazni az élményért.

TDK



GM



Bajnai Gordon miniszter, Carmelo Ezpeleta, a MotoGP jogait birtokló Dorna vezérigazgatója, dr. Róna Iván, a Magyar Turizmus Zrt. vezérigazgatója, Vicente Cotino, a kivitelező Sedesa vállalatcsoporthoz vezető elnöke, Jorge Martínez Salvadores, az Aspar csapat kapitánya, a nemzetközi pályaüzemeltető és versenyszervező Worldwide Circuit Management elnöke, és Talmácsi Gábor rendkívüli sajtótájékoztatót jelentettek be egy, már a jövő évtől MotoGP futamok rendezésére alkalmas magyarországi pálya megépítésének szándékát.

A versenypálya a balatoni üdülőkörzet délnyugati részén – a Somogy megyei Sávolgy község közigazgatási területén – fekszik. A hely infrastrukturális szempontokból is megfelel, a nyugat-magyarországi térség az

M7-es autópálya és a sármelléki nemzetközi repülőtér közelsége miatt. A helyszín a szomszédos és mediterrán országok motorsport rajongói számára könnyen és gyorsan elérhető.

A tájékoztatót megtudhattuk: a kormány elkötelezett a MotoGP magyarországi

futamának megrendezése mellett. Magyarország számára turisztikai és sport szempontból is óriási lehetőség egy nagy médiaérdeklődést vonzó világsorozat vendéglátójának lenni, hiszen a versenyeket 184 országban sugározzák élőben, és még ennél is több helyen felvételről.

HÁTTÉR

A Magyar Turizmus Zrt. egy 100%-os tulajdonában álló leányvállalatot alapított a magyarországi MotoGP futamok szervezése céljából. A pálya üzemeltetésére létrejött egy 30%-ban Magyar Turizmus Zrt. és 70%-ban a spanyol Worldwide Circuit Management S.L. (WCM) tulajdonában álló társaság, a Balatonring Zrt. A Balatonring mögött álló WCM évek óta világszerte sikeresen végzi hasonló motorversenypályák

üzemeltetését és MotoGP futamok rendezését. A Magyar Turizmus Zrt. leányvállalata, a Hun-Ring megszerezte a magyarországi MotoGP futamok rendezésére vonatkozó licenccsoporthoz vezető elnöke, Jorge Martínez Salvadores, az Aspar csapat kapitánya, a nemzetközi pályaüzemeltető és versenyszervező Worldwide Circuit Management elnöke, és Talmácsi Gábor rendkívüli sajtótájékoztatót jelentettek be egy, már a jövő évtől MotoGP futamok rendezésére alkalmas magyarországi pálya megépítésének szándékát.



TALMATREND

avagy egy világbajnok a fürdőszobában

Schwarzkopf
Professzionális hajápolás Önnek.

Gondolkodtál már azon, hogy Talmácsi Gábor mennyi időt tölt a fürdőszobában, hogy vajon milyen szájpolási szokásai vannak, hogy festi-e a haját, vagy mit használ tusoláshoz, és mit gondol a csajozós hajszeléről? Ha kíváncsi vagy ezekre, akkor most eláruljuk Neked, hogy mit használ Talma a fürdőszobában.

Hajformázás – styling
„Ha bulizom, akkor got2b!”

Itt az idő, hogy leszámolj uniformizált, szürke hétköznapjaid egyhangúságával, és átadd magad a got2b életérzésnek! A got2b extrém hajformázókat a legtrendibb amerikai nagyvárosi stílus ihelte, és profi stylistok alkották meg.



„A Taft Power még a sisaknak is ellenáll!”

Nem hittem volna, hogy van olyan zselé, mely még a bukósisak alatt is tökéletesen helytáll. A Taft Power víz- és izzadságálló, ami nekem különösen fontos a hétköznapokban.



Hajápolás
„A Schaumával könnyebb!”

Míg Te valószínűleg hetente párszor mosod meg a hajadat, én akár naponta többször is. Ezért egyáltalán nem mindegy, hogy milyen sampont használok. Legfontosabb, hogy hajam erős maradjon és ápolat legyen. A Schauma valóban bírja a strapát!



Hajszínezés
„A Palette XXL a bevállalós pasiknak!”

Ha totálisan besokallok magamtól, még attól sem riadok vissza, hogy a hajamat is beszínezzem egy buli kedvéért. Végre találtam egy trendi hajszínezőt, melyet még otthon is könnyen tudok használni.



Ha szeretnél még többet megtudni Talma kedvenc Schwarzkopf & Henkel termékeiről, újdonságainkról, áruházi nyereményjártékainkról vagy online játszanál és nyernél velünk, látogass el a www.talmatrend.hu weboldalra!

www.talmatrend.hu

NYARALÁS

Raliversenyzők, amikor éppen nem autóban ülnek

A világ legrangosabb ralisorozata, a WRC a finn futam előtt nyári szünetet tartott. Mivel kíváncsiak voltunk, hogyan töltik szünidejüket a sztárok, kikérdeztük a Suzuki World Rally Team tagjait.

SUZUKI



Toni Gardemeister (33)

Van kedvenc zugod a nyaralódban?

Amikor nyaranta itt vagyok, a legszívesebben a télikertben üldögélek. Meleg és barátságos. Olyan, mintha kint lennél, pedig valójában bent vagy a védett házban.

Mit érdemes tudni erről a környékről?

Valkeala 11 ezer lakosú kisváros Dél-Finnországban. Aki szereti a végeláthatatlan fenyveseket, az érintetlen, helyenként 75 méter mély, ivóvíz tisztaságú tavakat és a

naplementekor fenséges látványt nyújtó gránitsziklákat, az jöjjön el a közeli Repovesi Nemzeti Parkba. Az a versenypálya, ahol mostanában gyakorlok, egy hivatalos erdei rali útvonal. Számomra azért felülmúlhatatlan, mert itt indultam életemben először ralin. Mindez még 1993-ban történt, egy Opel Ascona B volánja mögött. Más is ideköt: 20 kilométerre innen születtem, és mivel ez volt a legközelebbi tópart, a szüleimmel gyakran kijöttünk ide kirándulni. Amikor már kezdtem felcseperedni, biciklivel egymagam is idemerészkedtem, később egy

robogó nyergében ízlelgettem a szabadságot. Emlékszem, rengeteget grilleztünk, ami hihetetlenül népszerű Finnországban.

Mi a kedvenc úticéled, ha mégis elutazol Valkealából?

Észak-Finnország, és ha lehet fokozni, akkor télen. Teljes a csend, minden apró neszt hallani lehet. Különösen akkor érezni az állatok közelségét, amikor a „semmi közepén” vagyok. Egyszerűen leírhatatlan.

Mi a legnagyobb különbség a raliversenyző és a magánember Toni Gardemeister között?

Amikor nem versenyzek, nem is gondolok a ralira. Ugyanazt csinálom, mint bárki más, egyszerűen élem az életemet.

Ezek szerint nem az autóversenyzés a hobbid?

A legszívesebben a kutyáimmal, Rollóval, Pummival és Ticóval sétálok. Érdekes, hogy Rollo utálja a többi kutyát, így őt mindig egyedül kell kivinnem. És hát nem tudom teljesen megtagadni magamat: vettem Olaszországban egy BMW M3-at. Hazavezettem, és azóta bütykölgetem. Néhány száz munkaórám már benne van, de még mindig hevernek alkatrészek szanaszét a garázs padlóján. Most ott tartok, hogy beletettem egy háromliteres motort, ami

295 lóerős, de a cél a 400 lovas teljesítmény. Eddig három versenyen álltam vele rajtához az F-kategóriában, és mindháromat megnyertem.

Per-Gunnar Andersson (28)

Szeretsz otthon lenni, a szüleidnél, ahol most is elértünk?

Igazából csak itt szeretek, ahol a víz és a természet vesz körbe, és ahol összefuthatok a barátaimmal. Nem szeretem a nyüzsgő nagyvárosokat. Hetente egyszer itt vagyok, nyáron pedig szinte mindig. Csak akkor hagyom el ezt a paradicsomot, amikor a nyugati parton rendezett júliusi Camaro körversenyre utazom el egy pár napra.

Mit érdemes tudni a környékről?

Anjäng egy háromezer fős kisváros középnyugat Svédországban, közel Norvégiahoz. 500 méterre innen van egy fantasztikus tó, ott szoktunk pecáználni. Minden héten kimegyünk, alkalmanként egy-két órára. Az is előfordul, hogy nem fogunk semmit. Ilyenkor gyorsan elunom magam és hazamegyünk. Telente vadászunk. A szezon november végén, december elején kezdődik és egészen február végéig tart. Általában szarvasra, nyúlra és rókára hajtunk, a rénszarvas nagyon ritka. A katalán és a korzikai verseny télen van, ilyenkor ki kell hagynom a portyákat, de ez egyébként sem a vadak lelövéséről szól. Az

esetek 70 százalékában nem is lövünk semmit, de tulajdonképpen nem is bánjuk: együtt vagyunk, üldögélünk és grillezünk. Idén vagy húsz alkalommal voltam kint és egy árva nyulat tudok felmutatni. Ha az állat már elesett, nem is olyan nagy élvezet az egész, ezért a vadak hajkurászását inkább a kutyámra bízom. Még egy mondat a jávorszarvasokról: azért sincs belőlük sok, mert az újra elszaporodó farkasok elejtik őket. A napokban az apám látott egy farkas elől menekülő példányt, amint a vízben próbált jó tempóval elúszni. Sok erre felé a borz is. Őket annyira nem kedveljük, mert tönkreteszik a kiskerteket.

Hova jársz, ha mégis kimozdulsz?

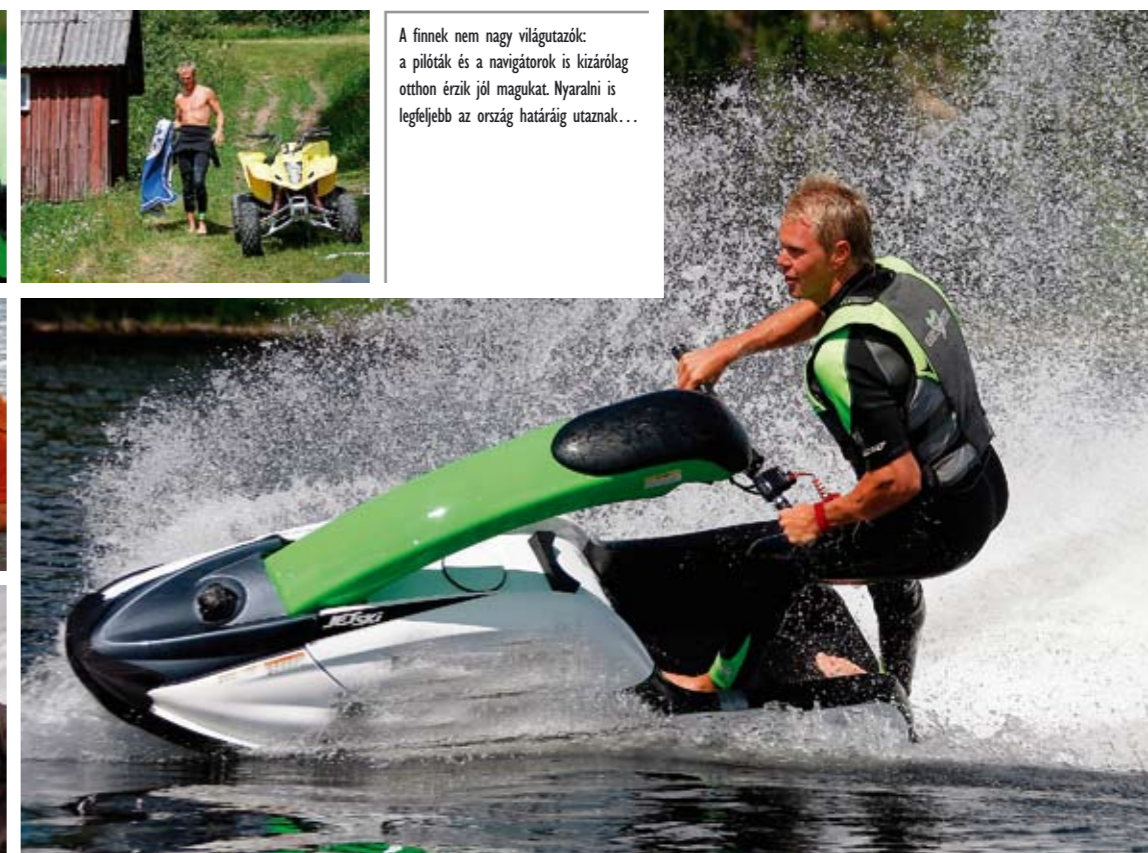
Ha lehet, akkor egy olyan tó mellé, mint ez itt. Süssön a nap, a víz pedig legyen meleg, mégis friss. Van egy jet-skim, ott parkol a quadom, és beugranak a barátaim. Mi kell még?

Mi a legnagyobb különbség a raliversenyző és a magánember Per-Gunnar Andersson között?

Otthon sokkal kiegyensúlyozottabb vagyok, de még a családom körében is azt szeretem, ha történnek a dolgok. Nem tudok csak úgy heverészni, akciót akarok, mégpedig azonnal! A ralik alatt csak a versenyre koncentrálok és semmi más nem érdekel. Talán egy kicsit arrogáns is vagyok.



A finnek nem nagy világotutazók: a pilóták és a navigátorok is kizárólag otthon érzik jól magukat. Nyaralni is legfeljebb az ország határáig utaznak...



KEMÉNY CSATA

BF Goodrich Rallye

Háromhetes, szusszanásnyi pihenőt követően Veszprém felé vette az utat az Országos Rali Bajnokság, hogy a BF Goodrich Rallye-n az idény legkeményebb murvás futamon tegyék próbára képességüket és versenytechnikájukat.

Tóth Csaba

Buczkó Andor, Jásaberényi Márk, Ember Ferenc, Bence András, Mediafoto.hu

A veszprémi, tradicionálisnak számító erőpróba talán nem szorul hosszabb bemutatásra, annyit azonban muszáj megemlíteni róla, hogy az idény harmadik futamának otthon adó szombathelyi pályához képest nem is lehetne kontrasztosabb szakaszokat találni, hiszen a Budapesthez közelebb eső ralihelyszín mélyebb, sodrós és technikás szakaszokat kínált a pilótáknak és gumiknak egyaránt. Az idei negyedik, „magyar Akropolisznak” becézett verseny természetesen hű volt rossz híréhez is olyan értelemben, hogy a Szombathelyen általában karmentes autók itt aztán kaptak hideget-meleget, nem véletlenül iktatnak be a naptárba kéthónapos pauzát Veszprém utánra, amely elsősorban a jelentősen elkélt technikai renovációk végrehajtásának enged teret.





Ami a konkrét történéseket illeti: a nevezési listán nem nagyon olvashattunk világmegváltó dolgokat, így előzetesen továbbra is a Spitzmüller Csaba, Benik Balázs és Turán Frigyes nevével fémjelzett hármas élmezőny csatáját várta a nagyerdemű a győzelemért. Közülük ezúttal is a szombathelyi tempódiktáló, Spici kezdett nagy erővel, többek közt főtámogatója legnagyobb öröme pokoli tempót autózott az első három, 37 versenykilométert felölelő gyorsaságin. A kissé kurta, de könnyűnek nehezen titulálható nyitónap felénél a miskolci pilóta kilenc másodperces előnnyel guríthatta Lancer WRC-jét a Mitsubishi Motorsport szerelőinek kezei közé. Második helyen a három dobogós idővel nyitó címvédő 2003-as Ford Focusa várhatta a folytatást, a harmadik



pozícióban pedig a húsz másodpercet zsákoló Turánék fordultak az első nap második körére. Persze az élet nem ilyen egyszerű, így mindhárom pilótának kijutott jó is, rossz is ezen a majdnem negyven kilométeren. Spiciék már rögtön az első szakaszon egy lassú defekttel jöttek végig, míg Benikék életét a technikai gondok miatt elmaradó hétközi próbák utózóngéi hátráltatták. A háromszorosan koronázott pilóta Fordja 2008-ban még nem élt át problémamentes



Herczigék idei legjobb eredményüket érték el Veszprémben, de Hideg Krisztiánnak megszakadt az A8-as győzelmi sorozata



tesztet, és ez a balszerencse-sorozat sajnos nem ért véget Veszprémben sem. Ezúttal a motorelektronika készíttette kései alkatrészrendelésre a Benik Motorsportot, aminek következtében nem maradt idő a futómű állítgatására, az pedig rendesen megbosszulta magát az első versenynap derekán. Turánék egy „egyszerű” megforgással még megúszták az első körben, a másodikban azonban utolérte őket a végzet egy defekt formájában, amit ráadásul az ötödik, húsz kilométeres szakasz legelején kaptak. Turán úgy ítélte meg, jobban jár, ha lábon kihordja autója problémáját, és az elszenvedett 2 perc 45 másodperces hátrányt elnézve ez jó döntésnek bizonyult, hiszen egy kerékcserével szinte biztos, hogy még nagyobb hátrányba került volna a Veszprémben magabiztos pontelőnnyel érkező páros. Na nem mintha a harminckilencedik „leggyorsabb” idővel beszédett hátrány ne lett volna elég ahhoz, hogy végleg elbúcsúzzanak bármiféle vérmes reményüktől... A tizedik pozícióba visszaeső miskolci győztes az első nap záróakkordjaként egy második hellyel kezdte meg a felkapaszkodást, így végül a nyolcadik



A háromszorosan koronázott pilóta Fordja 2008-ban még nem élt át problémamentes tesztet, és ez a balszerencse-sorozat sajnos nem ért véget Veszprémben sem.

helyről várhatta a vasárnapi folytatást. Az élen Spici két részsikerrel tovább növelte az előnyét, aminek nem tett rosszat, hogy Benik értékes másodpercet hagyott el Turán porában autózva. A nap végére félpercesre duzzadt a különbség kettejük közt, aminek következtében Spici dörzsölhette tenyerét, hátha megszerzi harmadik veszprémi győzelmét is. A tradicionálisan Mitsubishi beharcnak számító A8-as kategóriában némi meglepetésre Zambelly György fordulhatott az élen, 19 másodperccel Szíj Zsoltot és harmincnnyolccal Pethő Istvánt megelőzve.

Ennél valamivel kisebb meglepetést szolgáltatott, hogy az N4-ben Asi ezúttal is megadta a már jól megszokott egy percet a mezőnynek. A zirci volánművész abszolút második időt is tudott autózni a körgyorsaságin, feltehetően a szombathelyi eredményével együtt visszakapott pontok miatt. A sikeres fellebbezése miatt a fellegekben járó pilótát Balázs József és Vas Zoltán követték. Az első-kerékajtású S1600-as gépeknek értelem szerűen nem ízlott annyira a veszprémi murva, így talán érthető,

Benik közt állandósulni látszott a félperces különbség. A vasárnap délelőtti háromból kettő gyorsot nyerő Turán azonban megkezdte hegymászását mögöttük, és kilenc szakasz után már csak 17 másodperccel volt előtte a negyedik helyen kocsikázó Asi. A zirci pilóta a következő szakaszon mondhatni önként adta át pozícióját a pontokért sprintelő Turánnak, miután egy ugratóra túl gyorsan ment rá az ötszörös kategóriabajnok. Az N-es futómű nem bírta a kemény landolást, majd Asi megpróbálta megismételni

Az S1600-as szériában nyugodtan kiküldhető Kakusziék Renault-jának legyőzhetetlensége. Turán (lent) ezúttal csak abszolút 4. tudott lenni, de előnye még így is tart a bajnokságban



hogy jelentősen megtizedelődve érkezett az amúgy sem húsztagú mezőny a szervizparkba. Hogy tényszerűen legyünk, az élen álló Kakuszi testvéreket csak Ollé Sándor követte, egészen pontosan 4 perc 24 másodperc hátránnyal. Másnap újabb hatvankét versenykilométer várt a mezőny állva maradt hatvanhárom tagjára. Az első kör viszonylag eseménytelenül zajlott a szűk élmezőny számára, Spici és

miskolci bravúriját, amikor is defekttel autózott végig szinte egy teljes szakaszt. A veszprémi lőtéren azonban máshogy döntött, ennek legtisztábban látható jele a fűben pihenő, háromlábú Lancer lett. Érdekes, hogy az élen álló Spitzmüller majdnem hasonló helyzetbe került ugyanezen a szakaszon, miután az egyik ugratón még a szélvédő is elrepedt a landolásnál. Nem sokon múlt, hogy a versenyt végigvezető páros is egy csúnya

DEFEKT- MENTESEN

Herczig Norbert és Csökö Zoltán azon kevesek közé tartoztak, akik defektkészen teljesítették az idei Veszprém Ralit. Pedig a verseny előtt az SRTH párosa bevalottan tartott kicsit az új abroncsoktól. „A tesztet megelőzően nem tudhattuk, mit várhatunk az új fejlesztésű BFGoodrich gumiktól” – mondja Herczig Norbert. „Mivel nincs bennük oldalmerevítés, bennünk volt a félsz, hogy a köves, helyenként sziklás pályákon megütjük az abroncsot, és jelentős időhátrányba kerülünk a

futamon. Szerencsére felesleges volt az aggodalmunk, mert defekt nélkül teljesítettük az autógyilkos gyorsasági szakaszokat, miközben a riválisok többsége éppen ezzel küzdött. Az BFGoodrich gumik rendkívül jól vizsgáztak már a teszten is, a versenyen pedig abszolút hozták az elvárást. Mindkét napon a puhább keverékű gumival kezdtük az első kört, ami utólag nem bizonyult a legjobb választásnak, de végül meg tudtuk védeni abszolút 3. helyünket a minket üldözőkkel szemben.”

defekt áldozata lett.

De nem lett, így a tizenöt másodpercre csappant előnyét beosztva Spitzmüller Csaba és Kazár Miklós megnyerte a ralit, egészen pontosan 12,3 másodperccel megelőzve Benik Balázst. Az igazi tűzijáték azonban a harmadik-negyedik helyért zajlott, hiszen Turán a hajrában tizennyolcóról tízre csökkentette hátrányát az ezúttal kissé szürkén versenyző Herczig Norberttel

szemben. Az utolsó, nyolc kilométeres gyorsaságin minden esélye megvolt a tabellavezőnek, hogy a subarus egységétől átvéve a harmadik helyet újabb két pontot zsebeljen be. A sors azonban másként akarta, és az általában roppant balszerencsés futamokat záró Herczig, Csökö kettős ezúttal a mosolygósabb oldalán állt a történetnek, hiszen előnyükből majdnem két teljes másodperc megmaradt a leintésre.



Ez azt jelenti, hogy négy futam után hallatlanul, és ezúttal átláthatóan izgalmasan alakul az idei pontvadászat, aminek végén idén a mínuszolás matematikai borzalmaival sem kell megküzdenünk. Az élen ugyan a nyári szünetben is Turán trónol majd, de a két üldöző murván jelentősen ledolgozta Miskolcon beszédett hátrányát, és lényegében utolérték a tabellavezért. Spici négy, Benik kilenc pontos hátránnyal vághat majd neki a döntő három fordulónak. Várhatóan Ózd, Nyírád és Pécs is kiemelkedő izgalmakat tartogat majd!

Gond nélküli versenyt futott Veszprémben az Opel Diesel Rally Team párosa. Besseney Zoltán és Papp György szigorúan csak kategóriájukra koncentrálván a dízel Astra első murvás győzelmét is begyűjtötték

Legalább annyit, mint az A8-as géposztály második versenynapja, amely a szombati meglepetés-első Zambelly, Fejes duó korai kiesését hozta. A győzelemért Szíj és Pethő vívott remek csatát, amelyet utóbbi nyert

meg, kilenc másodperces előnnyel célba érve. Pethő első győzelmét aratta idén, Szíj idei legjobbjal zárta, a harmadik helyen végző Hideg Krisztián pedig megtartotta hatalmas előnyét a pontversenyben.



Kategóriagyőztesek

WRC	Spitzmüller Csaba - Kazár Miklós
A8	Pethő István - Rubóczy Attila
A7	Janzer György - Kerekes Dani
A6	Baksai László - Nagy Béla
A5	Mészáros László - Mészáros Péter
S1600	Kakuszi Zsolt - Kakuszi Csaba
N4	Balogh János - Németh László
N3	Besseney Zoltán - Papp György
N2	Zagyva Lajos - Tisch Gábor
H10	Willi Polesznig - Peter Stark

Abszolút

1.	Spitzmüller - Kazár	Mitsubishi Lancer WRC
2.	Benik - Lukács	Ford Focus WRC
3.	Herczig - Csökö	Subaru Impreza WRC
4.	Turán - Benics	Peugeot 307 WRC
5.	Vizin - Zsíros	Subaru Impreza WRC
6.	Balogh - Német	Mitsubishi Lancer EVO IX
7.	Vas - Csontos	Mitsubishi Lancer EVO IX
8.	Balázs - Kottán	Mitsubishi Lancer EVO IX
9.	Pethő - Rubóczy	Mitsubishi Carisma EVO VI
10.	Szj - Bakos	Mitsubishi Lancer EVO VI

A bajnokság állása

1.	Turán - Benics	74 pont
2.	Spitzmüller - Kazár	70 pont
3.	Benik - Lukács	65 pont
4.	Vizin - Zsíros	52 pont
5.	Herczig - Csökö	45 pont
6.	Asi - Plikó	43 pont
7.	Hideg - Kerék	33 pont
8.	Turi - Tóth	20 pont
9.	Matics - Vinoccai	20 pont
10.	Borsi - Baranyai	19 pont

Valódi gyümölcsből!

Keresse a **TESCO, CORA, PROFI, MATCH** üzletekben!

Valamint az **INTERWEST 2000 Kft.** nagykereskedéseiben.

Szilva Körte Rum Bitter Meggy



VESZPRÉM JOBBRÓL

Racing Factory: Így látta a navigátor

A ralisportban a volán mögött ülő sztárok nyilatkozatait általában mindenki elolvassa, de a navigátor véleményére csak kevesen kíváncsiak. Pedig a „jobb egyről” is tudnak érdekeset mondani a sportolók, példa erre Zsíros Gábor, a Racing Factory versenyzője.

Zsíros Gábor, Mediafoto

A veszprémi az év legnagyobb kihívásának számít. Nem csak a rossz minőségű köves pályák miatt, a forró nyári időjárás is nehezíti a versenyzők dolgát. Az idei esztendőben nagyrészt ugyanazokon a pályákon versenyeztünk, mint 2007-ben, a két nap folyamán tizenkét gyorsasági szakaszt kellett teljesítenünk. Laci bácsival úgy próbáltuk felépíteni a pályabejárást, hogy a legelső, Körös hegy-Bánta gyorsot hagytuk utoljára, mert bízunk abban, hogy így ez marad meg bennünk legjobban a versenyre. Nem akartuk megint az első szakasz után a húszadik helyről felzárkózni az élmezőnyhöz... Az elején úgy nézett ki, hogy jól is számítottunk. A negyedik kilométerig. Ekkor egy elég tempós, 170-180 km/h részhez érkeztünk, ahol a sok dobogó miatt nagyon fontos volt, hogy időben érkezzenek az információk Laci bácsi fülére. De nem érkeztek, mert az átbeszélő meghibásodott.

A belső felvételt visszanezve ez 30 másodpercünkbe került, csak ennyi idő alatt tudtunk átkapcsolni etap-átbeszélőre. Sajnos így az első gyorson ismét elég rossz eredményt autózva, csak a 18. helyre voltunk elegendőek! Megint a felkapaszkodás következett. Az első kör végére már az abszolút 10. helyen álltunk. A szervizparkban megbeszéltük, hogy nem adjuk fel, és továbbra is a kitűzött 5. helyért fogunk harcolni! Minden következő szakaszon sikerült gyorsulnunk, kaland- és defektmentesen tudtunk versenyezni. Így a nap végére elértük a kitűzött célt. Az igazsághoz hozzá tartozik, hogy mindez úgy sikerült, hogy Turán Frici az ötödik szakaszon kapott egy defektet, emiatt visszaesett a tizedik helyre. Tudtuk, hogy a vasárnapi versenynapon öt nem fogjuk tudni tartani, így azért nem volt felhőtlen az örömünk. Vasárnap ismét hat gyorsasági szakasz várt ránk és a mezőnyre. Mögöttünk 14 másodpercre Balázs Öcsiék következtek

a Mitsival, előttünk 51-re, elég távol Asiék álltak. Nem adtuk fel a küzdelmet, megbeszéltük, hogy az utolsó kilométerig nyomni fogjuk. Turán természetesen gyorsan „magához tért”, a második gyors után már élénk került, de erre fel voltunk készülve. Az utolsó körre új gumikat tettünk fel a Subaru-ra, mert a másodosztály versenyzői már rendszeresen kijárták a pályát, és a nyomban lévő éles kövek könnyebben kivághatnak egy használt, elfáradt gumit, mint az új abroncsot. A tizedik gyorsasági felénél jártunk, amikor az út közepén gumifoszlányokra lettünk figyelmesek. Pár kanyarral arrébb, Asiék álltak a fűvön, mert a defektes kerék mindent levert a Mitsubishiről, és eltört a kormányösszekötőjük. Kiestek a versenyből. Így kerültünk mi az abszolút értékelés ötödik helyére. A bajnokságban négy verseny után az abszolút negyedik helyen állunk, amely egy ilyen erős mezőnyben számunkra tökéletes. Az eredményért külön hálaival tartozunk a Budai Team-nek, mert a Subaru Impreza S8 WRC ezúttal is hibátlanul vette a megmérettetést!

Köszönet a támogatóinknak: Axiál Kft., Valkon Kft., Sygnus Kft., Magtár Kft., Dc Gépszer Kft., Kamarás-Duna Kft., CPH Kft., Stromboly Event Management Kft., Rutin Kft., Hód-Mezőgazda Zrt., Hochbau Invest Magyarország Zrt., IKR Zrt., H-ITB Kft., GD Gép és Daru Kft., PDA Futár Kft., IS International Ltd., Agro-Transit 2000 Kft., Exclusive Best Change Kft.



HA VÍZ, AKKOR SPICI

A Mitsubishi WRC motorcsónakként is levizsgázott

Fennállásának legnagyobb sikerét érte el a Hell Racing Team a BF Goodrich–Veszprém Ralin, ahol az abszolút győzelmet és az N csoport első helyét is megszerezték.

HRT, Mediafoto.hu



A kaland most sem hiányzott a Hell Racing Team háza tájáról. „A második gyorsasági közepén volt egy hatalmas, több tíz méter hosszú saras pocsoya” – mesélte a navigátor, Kazár Miklós. „Spici megkérdezte előtte, hogy mi legyen? Mondtam neki, hogy nyomd át. Az angolok azt mondták, hogy kétféleképpen lehet ezzel az autóval átmenni a vízen, vagy

nagyon lassan, vagy nagyon gyorsan. Mi a gyorsat választottuk. Az első körben nagyon meglepődtek a nézők, a másodikban már vártak minket, mert gyakorlatilag átúsztuk a tócsát, úgyhogy a Mitsubishi WRC levizsgázott motorcsónakként is.” A vizes kaland után nagyon szoros küzdelemben szerezte meg Spitzmüller Csaba és Kazár Miklós az abszolút első helyet, ami pályafutásuk harmadik



Veszprém Rali győzelme volt. A bezsebelt 25 ponttal pedig mindössze négy egységre közelítették a bajnokságot vezető Turán. Nagy meglepetést okozott Balogh János és Németh László a Hell Racing Team legfrissebb tagjai, akiknek a veszprémi futam volt mindössze idei második versenye, mégis mindjárt szakasz



„Kétféleképpen lehet ezzel az autóval átmenni a vízen, vagy nagyon lassan vagy nagyon gyorsan. Mi a gyorsat választottuk.”

győzelemmel kezdtek az N csoportban. Spiciekhez hasonlóan nagyon szoros versenyben, az utolsó körben vették át a vezetést és szereztek meg pályafutásuk első N-es győzelmét. Czél Péterre és Szőke Tamásra alaposan rájárt a rúd Veszprémben. Volt defektjük, a navigátor is hibázott, de nem adták fel és vasárnap néhány új dolgot kipróbálva az N csoportban harmadik, negyedik időket autóztak.



MESTERITORNA

DUEN

75

Sokan és sokszor elgondolták már, hogy életre hívnak Magyarországon egy olyan kezdeményezést, amelyet a Kanári-szigeteken, Párizsban és Londonban is „zabált” a közönség: a Mesterek Tornáját. Megvalósítania azonban ezeddig csupán

egy embernek, Szabó Gergőnek, és barátainak, illetve támogatóinak sikerült. Varázslatos hangulatú versenyt rendeztek Szentkirályszabadján, ahol a pilótáknak és a nézőknek tulajdonképpen nem is a győzelem volt a fontos, sokkal inkább

a felhőtlen szórakozás. A krónikák persze majd feljegyzik, hogy az egyenlő eséllyel vívott küzdelmet Turán Frici nyerte, de akik a helyszínen élvezhették végig az összecsapásokat, sokkal többre emlékeznek majd...



NINCS NYÁRI SZÜNET

Markó Tibor a PDA Futár-Racing Factory Baranya Kupáról

Veszprém után és Ózd előtt sem maradnak komoly verseny nélkül a hazai ralirajongók: augusztus második hétvégéjén Komló környékén komoly küzdelemre készülhetnek a szurkolók.

Duen.hu

Jásasberényi Márk



A legfontosabb, ami talán a versenyzőket érdekli, hogy milyen pályák lesznek - már, ha publikusak?

Persze, hogy publikusak, annál is inkább, mert remélem, hogy elvárják már a versenyzők tőlünk, hogy jó pályákat kapjanak. Bízom benne, hogy nem fogunk csalódást okozni idén sem. Az RTE mezőnyét olyan programmal kényeztetjük, amit talán eddig még soha nem kaptak, ugyanis három gyorsasági szakasszal állunk rendelkezésre. Ha jól tudom, több versenyzőben is felmerült már ez az igény, hogy szeretnék picit szebbet, jobbat, többet. Sajnos a rendezési feltételek egyre nehezebbek, de mégis úgy döntöttünk: belevágunk. Természetesen nem csak túrárosok mennek majd ezeken a pályákon, hanem a Rallye2 mezőnye is, és a nemzetközi Historic-osok is. Na, és hogy a kérdésre is válaszoljak: a három helyszínből kettőn már autózhattak a tavalyi Baranya Kupán.

Prológ lesz?

Igen, hogy ne legyen olyan egyszerű a versenyzők dolga, a három pálya mellett a prológgal koronázzuk meg az idei programot. Nem a megszokott helyen lesz, hanem szó szerint a központban - várhatóan ismét sok ezer ember előtt.

Mennyire kezdődik korán a vasárnap - tehát tud-e majd mindenki mulatni egy kicsit szombat este?

Vizonylag korán, hiszen három mezőny vonatkozik majd a pályákon, és időben kell kezdenünk ahhoz, hogy ez a vonat időben célba

érjen aztán, hogy a versenyzők emberi időben jussanak haza. Sajnos az elmúlt évek tendenciája arra enged következtetni, hogy földrajzilag a legkedvezőtlenebb helyzetben vagyunk, ugyanis mi vagyunk a legmesszebb. Évek óta - ha a túra mezőnyét nézzük - itt indulnak a legkevesebben. Most a Marco Racing Team a húsz és félre húzott lapot, és megpróbáltunk olyat kitalálni, ami egyedülállóvá, jobbá és kívánatosabbá teszi a versenyünket. Remélem, ez sikerült, és a pályák, a minőségük és a hosszuk elnyeri majd a versenyzők tetszését.

De a PDA Futár - Racing Factory Baranya Kupa nem csak a Rallye2-nek, az RTE-nek és a Historic-nak lehet érdekes...

Valóban, ezt jól kifigyeltem, ugyanis a pár héttel ezelőtt véget ért Veszprém Rallye búcsúztatja egy időre az ORB számára a murvás versenyeket, és legközelebb az Ózd Rally lesz az étlapon - náluk egészen addig szünet van. A PDA Futár - Racing Factory Baranya Kupa éppen ezért talán nekik is kitérő tesztelő lehetőséget kínál, hiszen egyrészt a következő versenyük előtt tesztelhetnek 90 kilométert, zárt pályán, hivatalosan, másrészt a PDA Futár - Racing Factory Baranya Kupa pályáiból kettő vár rájuk majd a Mecsek Rallye idején is. Ebből kiindulva az ORB-s pilótáknak megfontolandó, hogy elinduljanak ezen a

versenyen, a nézők számára pedig még vonzóbbá válhat a velük kiegészült, még színesebb mezőny.

Egy pillanatra térjünk még vissza ehhez a Historic-os dologhoz... Mi lesz ez?

Természetesen nem kell arra gondolni, hogy hatvan darab historic-os autó áll majd itt rajthoz, egész egyszerűen arra gondoltunk tavaly év végén a hazai mezőny képviselőivel, Wirtmann Ferencsel, Bara Györggyel, Sándor Istvánnal, hogy megpróbálunk elindítani valamit, amiből évek múlva esetleg hagyomány, és egy komoly Historic verseny lehet. Ennek az alapjait tesszük le idén, természetesen komoly előkészületekkel. Hogy mást ne említek, a legutóbbi, belga EB futamra is jutattunk ki szóróanyagot, valamint a környező országok Historic-osainak is, és úgy tűnik, kedvezően a visszajelzések. Remélem, minél több gyönyörű Historic autó vonul majd fel a PDA Futár - Racing Factory Baranya Kupán. Nem titkolt célom, hogy legyen egy olyan verseny, ahol régi Gruppe B-s autók is elindulhatnak - épp most alakítottuk át a versenykiírást úgy, hogy ők is rajthoz állhassanak. Külön nagy álmom, hogy egy méltán híres-neves autó, egy Lancia Stratos is itt legyen - ezen is dolgozunk. Hogy mi lesz ebből a hagyományból, azt majd meglátjuk, mindenesetre nekem nagy bizodalom van benne.

EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY



AZ AUTÓ

Név: Mitsubishi Lancer EVO IX
Kategória: N4
Gyártási év: 2008
Fejlesztő: Gätmo Motorsport (Franciaország)
Teljesítmény: kb. 300 LE

A LÁNY

Név: Galamb Edina
Kor: 24
Lakhely: Miskolc
Foglalkozás: tanuló





A LEGJOBB MAGYAR EREDMÉNY

B-döntőbe jutott Bánkuti

Ausztriában nem csak a labdarúgó Eb-től volt hangos júniusban, hanem a ralikrossz legmagasabb szintű versenysorozatának 2008-as negyedik fordulójától is.

FMS



Hollár



A greinbachi viadal volt a Magyar Nemzeti Ralikrossz Válogatott első külföldi szereplése, de az eredmények tekintetében vegyesen zárt a csapat. A legjobb Bánkuti Gábor volt, aki a hazai ralikrossz történetében először megnyerte kategóriája utolsó előfutamat. Ennek nem csak az volt a jelentősége, hogy a

B döntő harmadik rajtkockájából indulhatott: sokkal fontosabb üzenetértékkel is bírt. Az esőáztatta pályán Bánkuti az övénel sokkal erősebb és könnyebb autókkal induló vetélytársait tudta maga mögé utasítani, amivel nemcsak beírta magát a ralikrossz történelemkönyvébe, hanem jelezte



A ralikrossz Európa-bajnokság résztvevői közvetlenül a nyírádi hétvége után költöztek át a magyar határtól mindössze 40 km-re található pályára



ellenfeleinek, igenis számolniuk kell vele. A Divízió 1a-ban végül a 7., 10 Eb pontot érő helyen ért célba.

A válogatott másik három tagja számára, akik a Divízió I-ben indulnak, kevesebb sikert hozott az osztrák futam. Révész Bálint autója még a szombati, első kvalifikáció során szenvedett sérüléseket, amikor a helyi versenyző, Höller kilökte a pályáról. Az eset után a szervizcsapat – a válogatott több tagjának segítségével – ugyan rendbe hozta a Mitsubishit, de Révész már nem tudott olyan időt futni, amivel a döntőbe kerülhetett volna. Hasonlóan járt Kotán Péter is. Őt a második kvalifikációs futamban tessékelték a pálya mellé, majd a harmadikban defektet kapott, így ő sem jutott be a döntőbe. Harsányi Zoltán kedvetlenül ugyan, de a C döntőig jutott. Az osztrák szervezők a magyar csapatok számára a pályától nagyon távoli depóhelyeket jelöltek ki, így hozzájuk az információk sem jutottak el. Ezért Harsányi például lekészte a vasárnapi bemelegítő edzést, ugyanis nem hallotta meg, hogy a rajthelyre szólítják. Mindezek ellenére hősiiesen küzdött, a C döntőben végül a harmadik helyen ért célba, ami az Eb értékelésben a 13. helyet és 4 pontot ért.

A bajnokság állása

Div. I.:

1. Kiss László (Mitsubishi Lancer)	89 pont
2. Harsányi Zoltán (Mitsubishi Lancer)	66 pont
3. Kotán Péter (Ford Focus)	65 pont

Div. I/a.:

1. Gorács Béla (Opel Corsa B)	41,5 pont
2. Csegezi Ákos (Honda Civic)	33 pont
3. Ujházi Béla (Opel Astra)	30,5 pont

Div. 4.:

1. Tóth Mihály (Mitsubishi Lancer)	43,5 pont
2. Hajdú András (Mazda 323)	35 pont
3. Balázs András (Mazda 323)	32 pont

Div. 5.:

1. Végh Szabolcs (Volvo S40)	80 pont
2. Kulcsár István (Renault Mégane)	60 pont
3. Bánkuti Gábor (Peugeot 206)	49 pont

Div. 9.:

1. Végh Zoltán (Opel Astra)	80 pont
2. Majerszky Gábor (Citroen AX)	74 pont
3. Szegfű István (Opel Kadett)	57 pont

REKORD REKORD HÁTÁN

Soha ennyi (egészen pontosan 98!) nevezője nem volt még egyetlen magyarországi ralikrossz futamnak sem, mint a július 20-i nyírádi viadalnak. A nagy számú versenyző azért látogatott a patinás pályára, mert nem csak a magyar, hanem osztrák, a cseh és a lengyel bajnokságba, valamint a kelet-európai zóna értékelésbe is beleszámított a hétvége eredménye. Div. 9-ben - amely magyar nemzeti kategória - Végh Zoltán ismét nem talált legyőzőre. Az A döntő rajtjánál ugyan egy kicsit lemaradt, de az első kör felénél már ő vezetett, és a célig ki sem engedte kezéből az első pozíciót. Div. 5-ben végül Végh Szabolcs diadalmaskodott, pedig helyzete koránt sem volt egyszerű, a Volvója meg is sérült a kvalifikációk alatt, de a döntőben végül nem talált legyőzőre. Mögötte Bánkuti Gábor lett a második, aki erre a versenyre elővette szériaközei Peugeot 306-osát. Mögötte a magyar értékelésben Pető Tóth Gábor végzett. Div.4-ben elsőször Tóth Mihály jelentős anyagi kárral járó balesete borzolta a kedélyeket. A Mitsubishi bal eleje gyakorlatilag eltűnt. Kiesésével az osztrák Jürgen Weiss igazán komoly ellenfél nélkül maradt, így könnyedén nyerte meg divízióját. A hazai értékelésben Hajdú András volt a legjobb, a Mazda 323-assal ő zsebelhette be az első helyért járó pontokat. Div. 1/a-ban a három hazai versenyzőnek külföldiek egész seregével kellett felvennie a küzdelmet. A mieink közül Ujházi Béla volt a leggyorsabb, mögötte Gorács Béla és Csegezi Ákos volt a sorrend. Az osztrák és cseh versenyzők erőfőnlényük révén megszerezték az A-döntő dobogós helyeit. Mint mindig, most is a leginkább várt döntő futam a Div. I. A-döntője volt. Ifj. Kiss László, Harsányi Zoltán és Fodor György révén három magyar résztvevője is volt a „királykategória” záró futamának. A rajtnál ifj. Kiss kicsit beragadt, így Ramlerral egymás kilincsén fordultak. Sajnos Harsányi Mitsubishije sem bírta a megpróbáltatásokat, de azért becsülettel végigment. A döntőt végül ifj. Kiss nyerte, ezzel megerősítve vezető pozícióját a bajnokságban is. Mögötte a második legjobb magyar Fodor György volt, akit Harsányi Zoltán követett.

BÁTRAK IGAZSÁGA

32. Mátrai Hegyiverseny

„Mefogyva bár, de törve nem” – hangozhatott volna a teljes márkakupás mezőny távolmaradása után a 32. Mátrai Hegyiverseny jelmondata, de a szervezők szerencsére máshogy gondolták.

Táth Csaba

Ember Ferenc



A Gyorsasági Országos Bajnokság hetedik és nyolcadik futamának otthont adó paradí hegyi pályát talán keveseknek kell bemutatni, legkevésbé a nevezési lapot leadó autóversenyzőknek, akiknek többsége időtlen idők óta koptatja a híres-neves szerpentint. Az eseményre ismét szép számban kilátogató publikum ezúttal talán a szokásosnál is emelkedettebb hangulatú összecsapásokat láthatott, a szünetekben pedig – a ladás és BMW-s betétfutamok jóvoltából - valódi örömautózásban gyönyörködhettek a rajongók.

Persze nem mindenkinek jelentett szórakozást Parád. A Kistúra mezőnyének krémje - Dancsó Adrienn és Zentai Sándor – például kemény csatákat vívtak, hegymenetben. Szombaton Zentai és a



„karbon-stift” becenévre is hallgató Suzuki Swift Prototípus verhetetlen volt, ironikus módon a pilóta balszerencséjére. Hiszen jelen pillanatban egyáltalán nem biztos, hogy Zentai a felét, vagy akár egyetlen egységet is lát versenyben megszerzett pontjaiból.



A formaautós mezőnye ugyan nem volt túl népes, a küzdelem azonban így is izgalmasra sikeredett: előbb a Patkó Motorsport autójában Pödör Balázs, majd a Dallarában Eszenyi László diadalmaskodott. Utóbbi már a bajnoki címet is a zsebében érezheti



A rengeteg baleset miatt feltorlódt az időcsúszás miatt a versenyzők nem tudták teljesíteni a második felfutást, egy alapján pedig elvileg nem lehet hivatalos, végeredményt hirdetni.

Történt ugyanis, hogy a rengeteg baleset miatt feltorlódt az időcsúszás miatt a versenyzők egyszerűen nem tudták teljesíteni a második versenyfelfutást, egy alapján pedig elvileg nem lehet hivatalos, a bajnokságba számító végeredményt hirdetni. A Gyorsasági Bizottság külön ülésen vizsgálja majd a történeteket, és az MNASZ-szel közösen döntenek el a zöld asztalnál, jár-e pont, és ha igen, mennyi a szombati versenynapért. Mindezt Zentain kívül Németh „16V” Péter alias Szelep is bánhatja, hiszen a veterán ex-skodás

pilóta remekül versenyzett ezen a napon, és a S1600-os Suzukival a második legjobb időt repesztette felfelé. Harmadik leggyorsabb egy menetnyi hegymenet alapján Dancsó Adrienn volt. Másnap, immáron kétszeri próbálkozás alapján még mindig Zentai került ki győztesen a küzdelemből, Dancsót és Némethet megelőzve. Az ideiglenes tabellára nézve ez annyit jelent, hogy Zentai 34 pontra csökkentette hátrányát a bajnokságban, ami még mindig lőtávon kívülinek számít. A kategória legnagyobb esését Dinka Róbert mutatta be, aki alól Timo Glock hockenheimi balesetéhez hasonló módon kiszakadt egy kerék, a piros Honda pedig meg sem állt a szalagkorlátig. Hasonló mutatványból amúgy sem volt hiány a hétvégén, Szabolcs Róbert háttal szállt be a fák közé a mérgezsák Renault Clio V6-tal, Hodula Mihály Mitsubishijében hirtelen belobbant az üzemanyag, és a „robbanás” ereje még a szélvédőt is kimozdította helyéről.



A Nagytúra kategóriában - mint ahogy idén eddig mindig -, ezúttal Rácz István és Walter Csaba küzdött a legfontosabb másodpercekért. Szombaton Rácz és a Silver Sting 1,6 másodpercet csípett Walteron, akinek be kellett érnie a második hellyel, a rali világból átránduló Hideg Krisztiánt megelőzve. Vasárnap aztán már bonyolódott a helyzet, hiszen egy délutáni baleset mentése elhúzódt, ami károsan hatott a Silver Stingre, amelynek motorja egyszerűen nem indult be a második felfutás előtt. A nem túl szerencsés hétvégét záró BOVI Motorsport csapata így tétlenül kellett végignézz, ahogy Walter könnyedén nyeri meg a versenyt, ezzel hatalmas lépést téve az év végi aranykorona felé. A magyar értékelés második helyén Hideg Krisztián érkezett célba, Bódis Kálmánt legyűrve. A pontversenyben ezzel Walter 23 pontos előnyt épített fel, melynek lebontásához alighanem némi szerencsére is szüksége lesz Rácznak a hátralévő két versenyhétvége folyamán. A Formaautók világában hasonlóan eseménydúsra sikerült a hétvége, hiszen két

nagy név is hibázott a hétvégén. Szombaton a pontversenyben vezető Eszenyi László mérte el a felső síkánt és esett ki, Pödör Balázs pedig vasárnap rontott. A korábbi bajnok ugyan célba ért, az ideje viszont már csak keveset. Szombaton azonban jobban ment a Formula Renault-t terelgető pilótának, olyannyira, hogy Eszenyi kiszálta után nem is talált ellenfelet magának a Mátrában. Második helyen, 7 másodperc hátrányban Fekete Krisztián végzett, megelőzve a roppant fiatal Lovas Tamást. Vasárnap csak az élen változott a helyzet, az ezúttal szerencsés Eszenyi jókor aratott győzelmet a kissé szegényes kategóriában, az idei legjobb hétvégéjét záró Feketét és az ACS Motorsport színeiben versenyző Lovast megelőzve. Két fordulóval a vége előtt Eszenyi előnye ezzel 48 pontra duzzadt, ami minden bizonnyal azt jelenti, hogy a Pannónia-Ringen megkoronázzák majd. A dimbes-dombos, Brands Hatch-szerű aszfaltcsíkra egyébként szeptember első hétvégéjén látogat el a Gyorsasági Országos Bajnokság, amely akkor már a márkakupákkal megerősödött, teljes fényében tündököl majd.

SzuCsaMoTa

A Suzuki Swift pilótái nem tétlenkedtek a kupások nyári szünete alatt, hiszen az egyik leglátványosabb hazai széria a Suzuki Családi Autós Motoros Találkozó keretében belül megrendezte idei hetedik fordulóját. Az apróbb csatákért egy hatalmas esés kárpótolta a nézőket. Az előbbiekkért Assenbrenner, Farkas László és Bittmann Attila voltak felelősek, míg utóbbit Babják László mutatta be. A futamot Bittmann kezdte az élen, ám előbb Asi, majd Farkas is megelőzte. Az összetettben ennek köszönhetően Asi előnye 62 pontra nőtt Farkas előtt.



A legnagyobb adok-kapok Parádon is a Silver Stinget terelgető Rácz István, és a Porsche-menő Walter Csaba között zajlott

Gyöngyösön készül bele a motor: Ha majd lehetséges lesz, persze továbblépnék, nagyon csábító egy WTCC-re fejlesztett BMW, de az más háttérrel igényel!”

Gyuri az egyik legtapasztaltabb ma is aktív versenyzőként pontosan tudja, miféle kihívást rejt egy csapatnak a parádi felfutás. „Amíg az épített pályákon falkaként rohan a mezőny a cél felé, és a test-test elleni

Lászlótól „örökölt” Suzuki prototípusával tavaly megnyerte a kategóriáját – pedig az volt élete első szezonja. Parád a bajnoki értékelés szempontjából mégis fontos állomásnak ígérkezett. A fiatalember a hegyen mindent meg is tett, hogy maximális pontszámmal zárjon – pedig ez nem volt könnyű feladat az egyre komolyabb autótól felvonultató kistúrások között.

mindenki számol. Tavaly esős aszfalton odacsaptam a kocsi, megpördültem, de másnap nyertem. Idén is jól ment, motivációt adott Szelep gyári, szuper 1,6-os Suzuki Ignisének legyőzése” – mondta, majd hozzátette: „Persze nem csak emiatt szeretném megrázni Bertalan Zsolt kezét, egyszerűen hálás vagyok, hogy megteremtette ezt a lehetőséget a mezőnynek. Hibátlan volt minden, fantasztikus volt a



BUTYKA



ZENTAI



IFJ. FICZA

MÁTRAMENŐK

Gyorsasági pilóták a hegyi versenyzésről

A parádi futam indulói között egyaránt akad tapasztalt és kezdő, bajnok és aspiráns, profi és hobbipilóta. Az AFM közülük ötöt is megkért arra, hogy értékelje az évad egyetlen hegyi rendezvényét, annak utánozhatatlan hangulatát.

TDH

Ember Ferenc



Az általában mosolygós, életvidám **Butyka György** szombaton egy kissé fáradtan üldögélt sárga BMW-je mellett, hiszen ő és csapata egész éjjel szerelte versenyautóját, hogy reggel rajthoz tudjon állni a háziversenyének számító viadalon. „Gyöngyösön lakom, és amióta az eszemet tudom, járok a parádi pályára. Előbb gyerekként nézelődtem, aztán egyetemista koromban magam is belekóstoltam a

versenyzésbe. Egy Styer-Puch-kal kezdtem, mindössze 16 lóerővel, de 1978-ban csak ennyire telt. Meghívásos szlalom- és túraversenyen indultam, később egy Trabanttal feljutottam a III. osztályba. Ott ismét jól ment, így következett a rali 2, majd az első osztály. Utóbb egy épített, N-es Lada Nova 2105-össel. Amikor a hegyi pályákra kezdtem jární, maradt a márka, de már egy A-s, kerekklámpás verzióval” – idézte fel a

kezdeteiket a pilóta. „A nagy váltás 1994-ben jött el, ekkor jutottam hozzá egy BMW Linder pályautóhoz, ezzel már a legnagyobb nevekkel együtt indulhattam. Onnantól kezdve már csak a gyorsasági szakág érdekelt, és a bajor márkától sem tárgytottam. 2001-ben ülhettem bele mai autómba, amely egy 320 STW - gyári versenyjárgány, soha nem volt utcai kocsí, imádom. Mi magunk szereljük,

küzdelem dominál, nincs mindig lehetőség a leggyorsabban menni. A felfutások más taktikai megoldást igényelnek, itt magadra vagy bízva, elvileg kihozhatod a legjobbat a kocsidból. De a technikát is alaposan át kell alakítani: ide könnyű, erős, széles autó kell, puhább futóművel. Bár én magam részéről nagyon szeretek a nézők között, az erdőben, emelkedőnek felfelé vezetni, mégis az a véleményem, hogy csak úgy teljes egy bajnokság, ha van benne pálya és hegyiverseny is.”

Persze egy dolog a pár perces adrenalinlököt, amelyet vezetés közben éri a szerencsés pilótákat, egy másik pedig az a hangulat, amelyet minden résztvevő tapasztalhat a parádi kereszteződésben kialakított rendhagyó „paddockban”. „Az az igazság, hogy a hungaroringi boxokban elszeparáltan dolgoznak a csapatok, ott nehezebben érzi meg a kívülálló, hogy ez a mezőny tulajdonképpen egy nagy család. A mátrai versenyen közelebb kerülnek egymáshoz az emberek, és még azok barátságosan beszélgetnek az esti és délutáni programokon, aki előtte kőkemény csatákat vívtak a pályán” – vélte Butyka György.

Zentai Sándor a legújabb pilóta-generáció tagja, akire feltehetően elsősorban onnan emlékezhetnek a nézők, hogy a Keskeny



Re az igazság, hogy a hungaroringi boxokban elszeparáltan dolgoznak a csapatok, ott nehezebben érzi meg a kívülálló, hogy ez a mezőny tulajdonképpen egy nagy család

„Rengeteg technikai probléma hátráltatott eddig az idén, ráadásul Dancsó Adrienn nagyon profin ment eddig, és elhúzott az év elején. Most nyertem mindkét napon, de az igazat megvallva így is csak akkor van esélyem az év végi elsősége, ha a legnagyobb ellenfelem hibázik” – kezdte az értékelést a különleges, Hayabusha motorral hajtott autó vezetője, aki idén „felsúlyozva”, és vadonatúj karosszériával próbálja megvédeni címét. A konstrukció egyelőre sikeresnek látszik, a hegyi pályán tavalyhoz képest 5 másodpercet tudott javulni a kistarcsai pilóta. Amikor arra kértem, hogy válasszon a pálya- és hegyi versenyzés között, csak rázta a fejét. „Én a Mátrában és a Hungaroringen is jól érzem magam, teljesen mindegy, hol indulok. Magát a versenyzést imádom – úgy érzem, hogy 100 évesen is nyomni fogom a gázt. A bukóterek hiánya miatt Parád persze mindenképpen veszélyesebb az épített pályáknál, de ezzel

hangulat, kár, hogy ebben az évben nincsen több ilyen verseny a naptárban.”

Ha azt állítjuk, hogy a Suzuki prototípus gazdája kevés tapasztalattal érkezett az eseményre, akkor **ifjabb Ficza Ferencet** nevezhetjük abszolút kezdőnek is. A különleges engedéllyel egy Honda Civic volánja mögé ülő 12 esztendőes fiú ugyanis csak nemrég ünnepelhette első felnőtt hétvégéjét, nem sokkal később pedig már a teljesen ismeretlen vonalvezetésű hegyi versenyen kellett bizonyítania. „Mivel a koromnál fogva még nincs jogosítványom, a pályabejárással gondban voltam. Szerencsére édesapám párszor felvitt a kijelölt szakaszon, így próbáltam memorizálni a kanyarokat” – nyilatkozta a srác. Úgy tűnik, ebben sem tehetségtelen az ifjú versenyző, hiszen utólag fejből könnyedén vissza tudta mondani, melyik fordulót mi követi.

NAGY

De ami talán ennél is fontosabb, a hétvége alatt folyamatosan javult, végül kategóriájában második lett. Ugyan mindez abban a mezőnyben történt, amely egy kissé foghíjas volt, az eredmény elismerésre méltó. „Ahhoz képest, hogy több fiatal versenyzőt nem engedett indulni az édesapja, mert félt a baleset lehetőségétől, engem bátorított és sokat segített apa, hiszen neki rengeteg helyi tapasztalata van. Mondta, hogy meg fogok lepődni, pattogok és csúszkállok majd a közúton – mert sokat kellett puhítani a felfüggesztésen -, meg hogy nagyon gyorsan jönnek majd a kanyarok. Erre felkészülve egyáltalán nem félttem. Gyorsan mentem, de nem kockáztattam, hiszen itt egy hiba az egész hétvégét tönkre tudja tenni. Olyan nyugodtan tudtam versenyezni, hogy még az is beugrott a szabályok közül, hogy új felfutást kérjek a versenybíróktól, mert sárga zászló alatt futottam az első mért időmet.” – mesélte a szekszárdi pilótanövendék.

Nagy Norbert személyében volt a hétvége egyik másik „szemtelenui” fiatal versenyzője is, aki Feri csapattársaként szintén minimális rutinnal vágott neki Parádnak. Kétségtelen előnye volt viszont társával szemben, hogy a szomszéd faluból, Recskről érkezett a futamra, így már fejben volt neki a pálya. „Házi versenyem a hegyi felfutás, de így is volt mire figyelnem. Egyrészt nekem jobban bejön a gokartos, lökdösődős küzdelem, mint a magányos, óra elleni harc, másfelől tisztában voltam vele, hogy a Ford Fiestára nagyon kell

A Proex Motorsport legénysége Parádon különleges meglepetést kapott a szponzorától: az Igal a Mátra felett egy siklóernyővel mindenkit megreptetett



SZABOLCS

vigyáznom. Pár hét múlva ugyanis ezzel az autóval indulnak majd a csapatom rutinosabb tagjai egy 24 órás versenyen, és egyszerűen nem volt szabad összetörnem. Óvatosan mentem tehát, mindenhol legalább fél méter távolságot tartottam a szalagkorlától.” – nyilatkozta a folyamatosan javuló, végül 4. helyet szerező fiatalember.

A Proex Motorsport vezetőjének, **Szabolcs Róbertnek** is más volt ez a parádi hétvége, mint a korábbiak. A 2001-től Astrával, Clióval, újabban pedig V6-os Renault-val próbálkozó versenyző ezidáig minden esetben azzal töltötte az idejét a mátrai felfutások alatt, hogy az istállója színeiben induló kollégákat segítse, irányítsa, saját magára csak kevés energiája maradt. Ezúttal viszont a kupás kocsik hiányása miatt mindössze Horváth Zsolt Seatját kellett pluszban szervizelnie a narancs-kékeknek. Volt idő tehát a kikapcsolódásra is. „Fő támogatóknak, az Igalnak a szomszédos

Recskén van a központja, és megleptek bennünket azzal, hogy az egész éves együttműködésért cserébe ezúttal ők láttak vendégül bennünket. Főztek ránk, sőt még azt is megszervezték, hogy szombaton délután motoros siklóernyővel a komplett csapatot megreptessék. Fantasztikus élmény volt a Mátra felett szállni, és a szerelőinknek is sokat jelentett, hogy egyszer a hétvégék során végre pihenésre is jutott idő” – újságolta Robi. „Ami engem illet: a korábbiakhoz hasonlóan most is nagyon élveztem a felfutásokat. Igaz, a határon kell autóznom, hogy egyáltalán közel tudjak kerülni kategóriatársaimhoz, a Porschékhoz. De semmi sem lehetetlen: előfordul, hogy a gyengébb autóval is sikerül megelőzni őket. A másik véglet az, amikor besokallok a Renault-val, sajnos most ez is megtörtént velem a hétvégén, farral beestem az erdőbe, mert túl gyorsan mentem bele egy kanyarba. De semmit nem bánok, legközelebb jobban sikerül majd. Nekem ez az életem, imádom az autóversenyzést!”

Jól látja?

Nem?

Mi segíthetünk!

Velünk nem marad le!

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

mp3 lejátszó, kiegészítők és

szinte minden ami szórakoztató elektronika

Telefon: 06 (1) 422-1607

Mobil: 06 (70) 5-666-555

1147 Budapest, Telepes utca 2.

www.avplanet.hu

KIROBBANÓ

Bemutató: Lamborghini Reventón

Frankfurtban a Lamborghini stand felé haladva furcsa zajok töltötték be a morajló teret. Puffanások, kapirgálások. Az újságírók Szaturnusz-gyűrűt formáltak valami körül, és ezt a valamit nem lehetett csak úgy megpillantani.

Sailvásy Bence

Lamborghini



Fejjel átfúrva a kollégák tömör falát, feltűnt egy nemes veretű, matt fényben díszelő fegyver. Hja, mikor az ember megbuult arccal úgy marad... A hangok pedig a kollektíve leeső állak és az azokat felkapami próbáló kétségbeesett mozdulatok voltak. Tekintetünk úgy üvegesedett és mattult versenyt a kocsí felületeivel, hogy Sztrógoff Mihály sem csinálta volna jobban. Reventón. Újjászületett a bika, amely 1943-ban megölte Felix Guzman matadort. A történelem legritkább és legdrágább Lamborghinije. 20 darab, példányonként egymillió euróért – ami azonnal meredeken elkezdett felfelé kúszni, hiszen a Reventónok legtöbbje csendben elbújik majd valami luxusfészer mélyére, klimatizált, mechanikus Csipterózsika-álomra szenderülve.

A kocsí itt áll előttünk. Illetve alattunk. Karosszériájának technoid részletei, cikcakkos rései és fazettázott felületei szinte ordítják, hogy tökéletesen sikerült a lopakodó vadászgép illúziója. A Reventón egyszerre műszer és ékszer. Ide a példakép YF-22-es Pratt & Whitney hajtóműve kellene leginkább. Persze a 6.5 literes V12 650 lóereje is elég bikás (oops), hangterjedelmétől pedig így is olyan libabőrösök leszünk, hogy pár gázfröccs után elégedett oszlopaktuszra hasonlítunk. Ugyanúgy a földre kell kucorodni, ugyanolyan szűkös, mint testvérei. A műszerfalon a légierő tömény csapásmérő technológiája fogad. Ami a kifutópálya és műhorizont elegyének látszik, az egy fordulatszám-mérő, benne a fokozatkijelzővel, de találunk abszolút pontos G-műszert is, ami



A reventón szó (ejtsd: rebentón) - kontextustól függően - egyszerre jelent robbanást, kitérést, repedést, sőt akár gumidefektet is. Bikánknál talán úgy fordítható, hogy „aki kitér, s szinte felrobbantja a dolgokat”



jelzi a hosszirányú- és keresztgyorsulást, valamint a Reventón relatív helyzetét az aszfaltcsík tér-idő dimenziójában. Ha valakit megrémisztene a tényleges elszállás gondolata, egyetlen gombnyomással válthat egy konvencionálisabb, autó-érzetűbb műszerfal képére. Körbenézve minden anyag, minden forma ismeretlen-ismerős; hasonló, de mégis idegen. Nem véletlen, hiszen technikailag a Reventón pusztán mélyreható faceliftje a Murciélago LP640-nek. Ha hunyorítunk, azonnal ismerős a sziluett. A technika tulajdonképp ugyanaz, mint ahogy a teljesítmény is. A tényszerű 10 lóerő többlet el is morzsolódik a Reventón kuszaszögletein, így a gyorsulás és a végsebesség teljesen megegyezik az LP640-nel. Mégis miért kerül majdnem annak ötszörösébe? Hogy ezt



Az F1-ben 1989 és 93 között nem sok babér termett a Lamborghini-nak, de az új utcai modellek most mindenért kárpótolják a rajongókat

hogy adta be a Lambo a vásárlóközönségnek; no ez már cuppogós ingovány a javából. Maradjon meg tehát az abszolút szembenemjövési faktor, ami a legfőbb vásárlási érv. (Bár egyes források szerint a végleges darabszám felkúszik 100-ra.) Ezt mi sem bizonyítja ékebben, hogy gyakorlatilag az autó bemutatása előtt elkelt az összes; ergo mikor Frankfurtban a kocsiban kuporogtam,

azt vagy egy misztikus tulajtól bitoroltam, vagy a Lamborghini saját múzeumi darabját koptattam. Az olaszok megint megpaprikázták az autós világot. Az Erős Pistát is joggal hívhatjuk ezután Stefano Fortének. Úgy látszik, a bikavér jól keveredik fémmalkatrésszel, de nem ajánlom, hogy a garázsba szaladva elkezdjük borral locsolgatni kocsinkat. Úgysem lesz ilyen...

HATVANÉVES KÖNNYŰFÉM

A Porsche közúton és versenypályán egyaránt sikerre ítéltetett

Meghatározó, hogy mely korszakba születik valaki: a két világháborút átélte Ferdinand Porsche többnyire katonai járműveket, fia, Ferry gyors sportkocsikat tervezhetett.

Boros Jenő

Porsche



Harcincöt lóerőre ma már csak legyintenek, mert ennél a legolcsóbb autó is többet tud, pedig ekkora volt az első Porsche sportkocsi teljesítménye, igaz, hatvan éve, amikor utcára került. A születésnap modell, a 2008-as évjáratú 911-es Carrera S már 355 ... Azt azért hozzá kell tenni, hogy a 356-ost még a Bogár Volkswagenből átláptált 1131 köbcentiméteres hajtotta, a legújabbat 3,8 literes, hathengeres, de mindegyik bokszer és léghűtéses. 1948. június 8-án mutatták be az első rendszám, vagyis közúton is használható



készülő farmotoros Renault 4CV modellt, mely már az államosított francia üzemben készült. A bogárszerű kocsi sikeres lett a piacon, talán ennek és talán az egymillió frank óvadéknak köszönhető, hogy 1947-ben visszatérhetett Németországba, ám az autópárnak végleg hátat fordított, 1951. január 30-án halt meg Stuttgartban.

Nagy álmát már fia valósította meg: Ferrynek nem kellett a nulláról indulnia, hiszen a tudás mellett egy prototípust is örökölt apjától, a 64-es jelzésű modell alapján megépülhetett



Porschét, a 356-ost, mely Ferry Porsche műve. Volt kitől tanulnia, hiszen apja, Ferdinand Porsche 1900-ban megtervezte a világ első akkumulátoros négykerék-meghajtású autóját. Csak emlékeztetőül: hasonló konstrukciós elvek alapján épült a NASA holdjárója. A múlt század elején még azt sem lehetett megjósolni, hogy gőz, benzin vagy villamosság hajtja majd az autókat. A háborús készülődés miatt osztrák megrendelésre katonai járműveket kellett alkotnia, ebben is volt zseniális Porsche, hiszen a Landwehr dízel-elektromos vontatóként működött. Békeidőben több bajnokságon győztes Mercedes versenyautót rajzolt, aztán 1934-ben megbízták a Volkswagen tervezésével, de egy újabb háborús készülődés miatt a népaútokat katonai terepjárókra módosították. Porsche irodájában katonai járművek születtek, az első Porsche-emblémák Tigris tankokon jelentek meg. A háború alatt Porsche Stuttgartból Ausztriába, Zell am See közelébe települt. 1945-ben a franciák letartóztatták, és Párizsba vitték, ahol az autógyáros Louis Renault villájában kényeszerű kósz és kvártély fejében fel kellett javítania a

az álmogép. Az első Porsche sportkocsi teljesítménye nem volt nagy, ám könnyű csőváz szerkezetének és áramvonalas alumínium karosszériájának köszönhetően vetélytársainál jobban gyorsult a mindössze 585 kilogrammos modell. Az ausztriai üzemben ötven autó készült kézimunkával, a nyitott kétüléseseket a helységnevé után Gmüld Roadsterként forgalmazták. 1950-ben átköltöztették a gyárat a németországi Zuffenhausenbe, ekkorra készült el az 550 Spyder. Sportsikereinek köszönhetően világszerte ismert és elismert lett a márka, 1951-ben megkezdődött a 356-os nagyüzemi gyártása. Az első változattól 1955-ig 7600, a következőkből tíz év alatt összesen 76 ezer készült. A típus pályafutásának végén a legolcsóbb változatba 1,6 literes, 75 lóerős, a csúcsmoделlbe kétliteres, 130 lóerős teljesítményű motort építettek. Némi kitérével traktorokat és terepjárókat is gyártottak: a Typ 597 Jagdwagenből összesen hetvenegy darabot rendelt a Bundeswehr. A négykerék-meghajtású tapasztalatokat később is felhasználták a sportkocsiknál és a Cayennénél.

SUTIL IS RAJONGÓ

A versenyzők közmiserten kedvelik a sportos autókat. Adrian Sutil Formula-1 pilóta pedig különös elragadtatással nyilatkozott a Porsche 911 Turbóról. A kéthetes teszt során a 25 esztendősi profi versenyző, aki a Formula-1-ben a Force India versenystálla színeiben áll rajthoz, mindenképp az 480 lóerős zuffenhauseni sportautó menetdinamikai kvalitásait tette alaposan próbára.



PÁLYA

A márka manapság több versenyszériában is képviselteti magát, de mind közül talán a Porsche Szuperkupa a legismertebb. Létezik ezen túl több országban is Carrera Kupa, de a vállalat az ALMS-ben, és természetesen Le Mansban is rajthoz állítja autóit. A GT világbajnokságon is gyakori vendég a Porsche, 2008-tól pedig a magyar gyorsasági bajnokságban is rendszeresen rajthoz áll 5-6 zuffenhauseni jármű. Mi azonban nem a legújabb, hanem a legidősebb kocsit faggattuk, miért is döntött a márka mellett.



A legendás versenyző, Kövesdán András 31 esztendősi Porschéjét tavalyelőtt vásárolta egy barátjától - „könyörületből”. A 240 lóerős 911 SC-vel 2007-ben aztán úgy összebarátkozott, hogy több abszolút 2. helyet is szerzett vele a hazai Historic Kupán. Idén már az Európa-bajnoki futamokon indul (a csehországi Klatovy-ban is begyűjtött egy abszolút 2. helyet), mi azonban Parádsasváron értük utol. „Megmondom őszintén, amikor először beleültem, nem sok jót vártam tőle, azt hittem, egy kényes autót vettem. De végül óriási csalódtam benne – pozitív értelemben.

A valaha gyártott Porschek hatvan százaléka ma is működőképes



MÁRKAKRÓNIKA

- 1948** júniusában az ausztriai Gmündben elkészül az első utcai közlekedésre alkalmas sportkocsi.
- 1950**-ben Stuttgartba költöznek.
- 1951**-ben kész az ötszázadik autó.
- 1956**-ban traktorok után Jagdwagen terepjárókat gyártanak a Bundeswehrnek.
- 1978**-ban az Év autójává választják a 928-as modellt.
- 1984**-ben bemutatják a weissachi Fejlesztési Központban tervezett és készített Lada Szamarát.
- 1991**-ben elsőként alkalmaz a cég környezetbarát vizalapú festést.
- 1996** július 10-én Zuffenhausenben elkészül a milliódodik autó.
- 1997**-ben a finnországi Uusikaupunki-Nystand városkában, a Valmet cégnél gyártják a Boxstert.
- 2007**-ben bemutatják a hibrid Cayenne terepjárót.
- 2008** június 8-ig 1 783 913 Porsche készült.

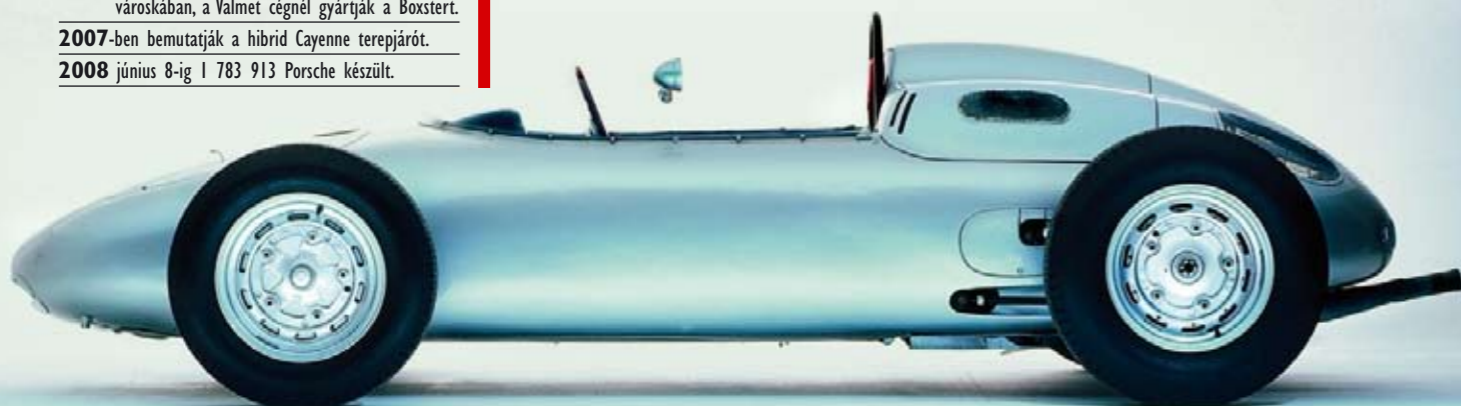
Aztán újabb modellel kellett előállni, az 1963-ban bemutatott és már csak hathengeres motorokkal gyártott 911-es sorozat elődjénél is népszerűbb lett, és ma is igazi ikonautó. Pedig először még a családtagok sem fogadták lelkesen Ferdinand Alexander „Butzi” Porsche formatervét, de a karosszéria ma is friss, ráadásul kevés autónak adatott meg, hogy bekerüljön a New York-i

már a világ leghatékonyabb autógyártója az egy autóra eső nyereség tekintetében. Igazgatója sem véletlenül a legjobban kereső autóiipari menedzser, bár a tulajdonosi közgyűlésen Wendelin Wiedekingnek eddig sikerült megakadályoznia, hogy nyilvánosságra kerüljön minden adat, az Automobilwoche szaklap információja szerint évente hatvanmillió euró javadalmazásban részesül. Wiedeking 1992-ben termelési igazgatóként kezdett a cégnél, aztán szóvivő, majd egy évvel később az igazgatótanács elnöke lett. A 1993-ban még 249 millió márkás veszteségű cég 1994-ben már nullszaldós lett, és az új főnök stratégiájának köszönhetően tavaly évi nyolcmilliárd dolláros nyereséget könyvelhetett el. Az Év menedzserének többször megválasztott Wiedeking kinevezése óta hétszeresére nőtt a termelés, ami tavaly már 103 ezer autót jelentett. A bővülő modellválaszték, a finnországi Uusikaupunki-Nystandban gyártott Boxster, valamint a Carrera és a Cayman mellett jelentős üzleti sikert hozott a Cayenne terepjáró, melynek karosszériája Pozsonyban készül, és Lipcsében végszerelik.

A paletta ma is felfelé bővül: a gyönyörű formájú, és gigateljesítményű (5,5 literes, 558 lóerős, kilométerenként 358 gramm szén-dioxid-kibocsátás) motorú Carrera GT után jövőre bemutatják a Panamerát, mely az első sorozatgyártású, négyüléses Porsche sportkocsi lesz, ráadásul készül majd hibrid változatban is.

Az új termékhez persze új gyár és több ember kell. 2009-ben kezdik meg a négyszemélyes, négyajtós Grand Turismo Porsche Panamera sorozatgyártást, ehhez további ezer embert vesznek fel, ebből hatszáz Lipcsében, négyszáz Zuffenhausenben, illetve Weissachban fog dolgozni. Hatvan éve még 222-en, napjainkban már tizenkétezen dolgoznak a Porschénél, mely tavaly háromszáz fejlesztő mérnöki állást hirdetett meg honlapján.

Modern Művészetek Múzeumába. Voltak kevésbé sikeres próbálkozások is: 1969-ben mutatták be a Volkswagen- és Audi-alkatrészekből épített VolksPorsche 914-est, feleannyiért lehetett megvenni, mint a 911-est. Aztán jött az inkább amerikai piacra szánt 928-as, melyet nyolchengeres, 4,5 literes, 250 lóerős teljesítményű motor hajtott, és sokak meglepetésére elnyerte az 1998-as európai Év autója díjat, melyet nem kifejezetten ilyen modellekre alapítottak.... A Forma-1-es McLarennek 25 futamgyőzelmet szereztek TAG Porsche-motorral, ám a sok sportsiker, rali és hosszú távú versenygyőzelem ellenére a Porsche többször is a csőd szélére került, napjainkban viszont



TOYO TIRES 12H HUNGARORING SZEPTEMBER 26-27 2008

2008, szeptember 26.-án pénteken és 27.-én szombaton látványos 12órás nemzetközi túra és GT autóverseny lesz a Hungaroringen.

Számos autómárka képviselteti magát ezen a versenyen, például : Porsche GT3, BMW M3, BMW Z4, Audi R8, Renault Megane Trophy, Seat Leon Supercopa, Honda Civic és Solution F sziluett autó. A nemzetközi mezőny többek közt belga, holland, cseh, litván, dán, magyar, német, lengyel, szlovák, svéd csúcs csapatokból és pilótákból áll össze.

Ez a verseny része a 2008-as nemzetközi TOYO TIRES 24H versenysorozatnak, melynek a másik két helyszíne Dubai és Valencia. A 12órás magyarországi verseny a sorozat második állomása. A sorozat januárban kezdődött a TOYO TIRES 24H Dubai versennyel, ahol a startvonalról 90 autó indult, 37 ország csapataival.

A 12H HUNGARY 2008, szeptember 26.-án pénteken indul klasszikus autó bemutatóval és 2 pálya tesztel ugyanezen autók számára. A 12órás versenyre való felkészülés péntek délután egy szabad edzéssel kezdődik, amit az időmérő és az éjszakai szabad edzés követ. A szombati program bemelegítéssel, majd pálya felvonulással indul és délelőtt 10 órakor startol el a 12órás verseny mezőnye. A verseny 22 órakor ér véget és a napot a díjkiosztó gála zárja.

Ingyenes belépés

Várunk minden érdeklődőt, a belépés ingyenes. A paddock (bokszt utca) belépő 3500 HUF egy napra vagy 5500 HUF a két napra (péntek és szombat). A bokszt utca kötetlen atmoszférájában, a nézőknek lehetőségük nyílik, hogy közelebből is megismerjék a csapatokat. A bokszt utcában számos más program is várja az érdeklődőket: autó bemutatók, emléktárgy vásárlási lehetőség, ugráló vár a kicsiknek, zene és tűzijáték. További információkért nézzék meg weboldalunkat: www.24hseries.com



1000 forint kedvezmény a paddock belépő árából

KUPON

26-27 SZEPTEMBER 12H HUNGARY 2008

Ezen kupon átnyújtásával 1000 forint kedvezmény jár a paddock belépő árából A kupon készpénzre nem beváltható.
(Normál ár: napi jegy 3500 HUF, hétvégi jegy 5500 HUF)Érvényes: 2008, szeptember 26-27.-én

TOYO TIRES
24H SERIES

LOTUS EAGLE

A Lotus rajongói már 10 éve nem láthattak új modellt az angol gyártótól, az idei Brit Motor Show-n azonban mindenki megcsodálhatja a Lotus Egle-t.

A kocsi az előző modelleknél megszokott 1.8 literes VVTL motor mellett egy 272 lóerős, 3,5 literes V6-ost is lehet majd rendelni, az erőforrások a

Toyota fejlesztései. A Lotus középmotoros, 2+2 üléses, alumínium keretes sportkupéja körülbelül 1000 kilósra sikerült.



HETES

Közvetlenül piaci bevezetése előtt áll az új 7-es BMW. A prémium autók világszerte legsikeresebb gyártójának luxuslimuzinja immáron ötödik generációjával

jelentkezik. Az elvárt egyedülálló színvonalat a kivételes futómű-technika és a teljes egészében megújult motorválaszték képviseli, de első ízben kombinálták az aktív kormányzás rendszerét az integrált hátsókerék-kormányzással, amely

a fordulékony új régióba vezet, és a legdinamikusabb menethelyzetek során is páratlan stabilitást ad. Az új 7-es BMW szériafelszereltségében kínálja az új dinamikus csillapítás-szabályzást, és a menetdinamikai szabályzást.

CORVETTE ZR1

A General Motors kitárkolt, legalábbis a Corvette-tel kapcsolatban, ugyanis az eddigi közzétett végsebesség és teljesítmény mellett megtudhattuk a gyorsulási illetve a fogyasztási adatait is a ZR1-nek. A 6,2 literes kompresszoros V8-as erőforrás akár 330 km/órás sebességre is képes, és a GM hivatalos adatai szerint 0-96 km/óra 3,4 másodperc alatt gyorsulhatunk fel, negyed mérföldet

pedig mindössze 11,3 másodperc alatt tudunk megtenni. A Corvette ZR1 638 lóerős, 819 NM nyomatékot leadó LS9-es motorja a kategóriájában



elnyerheti a legtakarékosabb címet is, ha igazak a gyári adatok miszerint városban egy kicsivel 17 liter alatt, országúton pedig 11,7 litert fogyaszt el. Az ára a versenytársak mellett jutányosnak mondható, ugyanis 103 ezer dollárt, azaz 16,2 millió forintot kérnek érte, de ez a hazai piacra érkezve jóval magasabbra várható.

NÜVI 5000

Az új fejlesztésű Garmin GPS egy a megszokottól jóval nagyobb, 13,2 cm képátlójú kijelzővel kapható. A Nüvi 5000-es használatát elsősorban teherautókban, kamionokban vagy nagyobb személyautókban javasolja a gyártó. A hatalmas kijelző bővebb információt nyújt a környezetről és fényesebben színezebben

láthatjuk a részletes térképet. A készüléket City Navigator® NT utcatérképpel töltötték fel, amely rengeteg érdekes pontot tartalmaz. A kiválasztott célhoz akár 3D-s térképpel is eljuthatunk ennek köszönhetően a domborzati változásokat is figyelhetjük. A készülék videó bemenettel rendelkezik, amely lehetővé teszi, hogy tolatóradarként is használjuk a Nüvi 5000-et.



A NÜVI 5000-es megérdemli a kijelzőkirály melléknevet, mérete miatt elsősorban nagyobb autókba ajánlja a gyártó

FORD FOCUS RS

Minden idők legerősebb Focusát kezdi el gyártani jövőre a Ford. Az ST-ből már ismert 2,5 literes erőforrás megmarad, ám a nagyobb turbónak és az új dugattyúknak köszönhetően 300 lóerősre nő az RS teljesítménye. Ugyan összerakéghajtást nem, de komplett Revoknuckle

futóművet, valamint Quaife differenciálművet kapott az autó. A 19 colos kerekekhez elől 336, hátul pedig 300 mm-es féktárcsákat szerelnek. A brutális külsőt többek között a hatalmas szárnyak a kiszélesített kerékjáratok valamint a sportosított lökhárítók biztosítják majd.



CC

A Peugeot ősszel mutatja be legújabb kupé-kabrióját, a 308 CC-t. A négyüléses, elektromos tetővel ellátott kocsit az alapváltozatnál jóval karakteresebb formát kapott, például teljesen új lámpákkal és diffúzor-szerű betéttel ellátott lökhárítóval dobták fel a hátsó részt. A kocsit első körben egy 150 lóerős, 1,6 literes, turbós benzines erőforrással, valamint egy 140 lóerős, kétliteres dízelmotorral érkezik, mindkét erőforráshoz hatfokozatú manuális váltót társítottak a Peugeot mérnökei, de rendelni lehet majd automatával is a típust.

HONDA ACCORD

Az év elején Genfben már megcsodálhattuk a Honda új Accordját, ami mostanra a hazai szalonokban is megérkezett. Egyelőre csak a négyajtós, lépcsős hátú változat kapható. Ami a motorválasztékot illeti, a 2 és 2,4 literes (156 illetve 201 lóerős)



benzines mellett a 2,2 literes (150 lóerős) turbódieselel is választhatunk. Az alapfelszereltségben kapunk hat légszákot, kipörgés és kisodródás-gátlót, esőszenzort, elektromos



ablakokat, tempomatot, automata légkondit és távirányítós központi zárat. Az Accord alapára majdnem 6,5 millió forint.

TOYOTA AYGO CRAZY

A Toyota eddigi legelképeztebb átalakítását végezték el brit mémők az Aygón. A Crazy névre keresztelt kisautóban ugyanis egy MR2-es erőforrás dübörög, amely egy 1,8 literes, 197 lóerős



turbómotort jelent. A kevesebb, mint 1000 kg-os sportkocsi így 6 másodperc alatt gyorsul 96 km/óra, végsebessége pedig 204 km/óra. Ami valljuk be, nem rossz egy hátsókerekes Aygótól, amiből a sportosság érdekében még a teljes elektronikát is kiserelték, így nem került bele se szervó, se ABS. Kívülről is igencsak feltűnő a sportos könnyűfém felhíkkal és óriási légtelőkkel felszerelt Toyota. A szépséghibája csupán abban rejlik, hogy ezen átalakítások több mint 30 millió forintba kerültek, így nem csoda, hogy csak egyetlen darabot készítettek belőle.

FORMULA POSTA

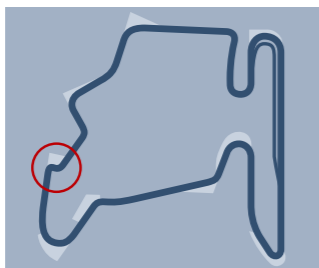
Rovatvezető: Dávid Sándor

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

SIKÁN

A Forma-1-es versenyek közvetítései alatt, meg a szaklapokban rengetegszer esik szó a sikanokról, de azt senki nem magyarázza el a nézőknek-olvasóknak, tulajdonképpen mit is jelent ez a kifejezés. Azt persze sejtem, hogy ez egy speciális kanyar, de mégis milyen?

Kovács Péter



Van nekünk egy készülő F1-es lexikonunk, amelyet rövidesen közzé is adunk majd az újságban. Ebben szerencsére szerepel egy korrekt leírás arról, mik is a sikanok: szűk kanyarok, melyet a verseny szervezői a hosszú, egyenesen elnyúló pályaszakasz biztonsági okokból történő megtörésére használnak. A sikanok sebességük csökkentésére kényszerítik a pilótákat. A magyar pályán is található egy ilyen lassító, a 6-os és a 7-es kanyarban alaposan vissza kell vennie a tempót a versenyzőknek...

VAN MIÉRT

1931. június 24. - 1988. június 24. Ez a dátum nekem nemcsak a születésnapom, hanem emlékezőm Kesjár Csabára, az elmúlt 20-50 évre. Elolvasni egy régi újságot, vagy elbeszélgetni a F1 Sztorikban a közelmúltban, vagy elmúlt időkben szereplő versenyzőkkel, és olyan emberekkel, akiknek tevékenységük révén, éljünk bár itt, mégis egy Más Világban érezhetjük magunkat. Nekem van miért várnai a hétvégét. Térképen elmegyek a futamokra, aztán a TV képernyőjén követem az eseményeket. Jó egészséget kívánva, meg azt, hogy még sokáig találkozzunk. Egy szürke szemű öregasszony, Magdi néni

Az újságíró nem tudja elégszer hallani, hogy munkájával örömet okoz egy olvasóknak. Bár a számítógép előtt, egy-egy cikk megírásakor mindez a legtrikábban jut az ember eszébe, utólag nagyon jól esnek az elismerő szavak, melyeket kollégáim nevében is köszönök. A másik, ami az Ön levelének olvasása közben melengeti egy Forma-1-es szakíró szívét, hogy közben ismét megbizonyosodik róla: szeretett sportága ennyiféle rajongót, hölgyeket és férfiakat, időseket és fiatalokat, vidékieket és városiakat képes egységbe kovácsolni, a versenyek alatt együtt lélegeztetni, örülni vagy szomorkodni. És ha a sors úgy hozza, emlékezni. Mint például mostanában sokakat Kesjár Csabára, aki már 20 esztendeje nincs közöttünk. A róla szóló 1988-as cikk másolatát köszönjük, ígérjük, hogy a már készülő visszaemlékezésünk mellett ezt az archív anyagot is közzé tesszük.

A MÁSIK FINN

Ami engem illet, annak idején alaposan meglepett Kovalainen McLarenhez szerződését. Amit a fiú mutatott első Forma-1-es évében, azzal szerintem egyáltalán nem szolgált rá egy ilyen nagy csapat versenyülésére. Idén nem is tündökölt annyira, mint csapatársa, vajon meddig tűr meg Ron Dennis egy gyenge pilótát Wokingban?
Keresztúri Krisztina



Ez persze nem baj, de nem feltétlenül értünk egyet a kérdésben. Én úgy látom, hogy Hamilton, Rosberg, Kubica és Kovalainen, a fiatal generáció négy kiemelkedő versenyzője nagyjából egyforma tehetségek. Hogy eddig kinek milyen lehetősége, autója volt a talentum

bizonyítására, az más lapra tartozik. Azt is elfelejtette a kedves levélíró, hogy ugyan Ron Dennis mindig is azt hangsúlyozta, hogy a McLarennél soha nem kezeltek senkét első vagy másodpilótaként, de tavaly nagyon csúnyán megejtette magát az egyenlő esélyek és tehetségek elvével. Tulajdonképpen azért bukták el az ezüstnyílak a vb-címet, mert Alonso és Hamilton nem fért meg egy csárdában... Lewis idén lehetőséget kapott, hogy bizonyítson, úgy, hogy nem tapos állandóan a sarkára a csapatársa, mindeközben a fiatal finnek adnak időt tanulni. Abban is biztos vagyok, hogy hosszú távú terve van a McLarennel Kovalainennel, és a fiú marad még pár esztendőt az angoloknál, sőt jövőre szabadabb kezet kap majd csapatárával szemben.

TARTALOM ÉS ÁR

645 forint nem kis pénz manapság, ha a jelenlegi gazdasági helyzetet nézzük, bizony meggondolja az ember, beruházzon-e ennyit egy színes újságba, még ha az autóversenyzésről szól is. Rendben van, hogy újabban a feldobja az AFM-et a poszter, nyereményjátékokat is bőven talál benne az ember, és a motorsportok szinte minden ágát fellelhetjük benne, de nem lehetne alaposan, mondjuk a felére lecsökkenteni az árát?
Kelemen Gábor, Celldömök

Mint újságolvasó ember, a saját bőrömmön (pénztárcámon) természetesen és is érzékelem, hogy nehezebb az élet. Az újságárusoknál látom, hogy sokan visszavisszatesznek egy-egy színvonalasabb, drágább magazint, ha a átlapozták. De a vastag, tartalmas, színes, tetszetős kiadványok szerkesztőségeinek nincs lehetősége mérlegelni: a jelenlegi helyzetben tudomásul kell venni, hogy sem a nyomdai költségek, sem a papírárak nem csökkennek. Ha valamelyik kiadó mégis az árcsökkentés mellett dönt (persze közel sem akkorában, mint amit Ön említett), csak abban bízhat, hogy attól vonzóbb lesz az újság, és a következő hónapoktól többen megvásárolják. Tudomásom szerint az Autósport és Formula Magazin értékesítési tanácsadói is valami ilyesmiben törnek a fejüket, talán már éppen ebben a hónapban olcsóbbá válik az AFM.

 Üzemanyag fogyasztás (városi/városon kívüli/vegyes): 7,9/5,1/6,1 Co₂ kibocsátás (vegyes) 145 g/km.

KÖVETNI IS ÖRÖM... ...MERT MINDIG AZ ÉLEN JÁR



MEGÚJULT GRANDE PUNTO ESP-VEL ÉS 4 ÉV GARANCIÁVAL 2.390.000 FT-TÓL.

- Legújabb generációs ESP
- 4 év vagy 200.000 km gyári garancia
- Széleskörű personalizálási lehetőségek
- 5*-os biztonság

www.fiat.hu


Az akció 2008. július 1-jétől július 31-ig, vagy a készlet erejéig tart.

TWIN '93 Kft.

 3533 Miskolc, Lorántffy Zs. u. 36.
Telefon: 46/531-105, 46/531-107, 70/3339-609
e-mail: twin93@t-online.hu www.twin93.hu

A HONDA CR-V A NYÁRRRA KÉSZÜL



Az évszakok változhatnak. A Honda CR-V kényelme, biztonsága és dinamizmusa nem. A négykerék-hajtás a tökéletes úttartásról és a kanyarstabilitásról, a funkcionális extrák pedig az utazás kényelméről gondoskodnak. Legyen szó hétköznapi használatról, vagy akár nyaralásról.

CR-V KEDVEZMÉNYES CSOMAG

Készüljön Ön is a nyárra! Most minden új Honda CR-V vásárlónak egy rendkívül kedvezményes csomagajánlattal kedveskedünk! Az eredeti Honda hordozható navigációs rendszert, a tetőcsomagtartót, az alumínium dekorációs elemeket és a hűtőtáskát most 488 488 Ft-os kedvezménnyel, mindössze 99 999 Ft-ért* vásárolhatja meg.

HONDA NAVIGÁCIÓS
RENDSZER



HONDA
TETŐCSOMAGTARTÓ



HONDA KÜLTÉRI ALUMÍNÍUM
DEKORÁCIÓS ELEMEK



HONDA
HŰTŐTÁSKA



www.honda.hu

Az ajánlat 2008. május 19-től 2008. szeptember 30-ig, a készlet erejéig vagy visszavonásig érvényes. A képen látható autó és a kiegészítők illusztrációk. *Az ár az áfát tartalmazza. Részletekről érdeklődjön márkakereskedéseinkben. Fogyasztás: 6,5-8,2 l/100 km. CO₂-kibocsátás: 173-195 g/km.

Honda Access Europe
GENUINE ACCESSORIES

MOTORSPORT- ESEMÉNYTÁR

Nemzetközi versenyek

Július 31 - augusztus 3:	Rali vb - Finn Rali
Augusztus 1-3:	F1 - Magyar Nagydíj
Augusztus 15-17:	MotoGP - Cseh Nagydíj
Augusztus 15-17:	Rali vb - Német Rali
Augusztus 21-24:	Tereprali - Hungarian Baja
Augusztus 22-24:	F1 - Európa Nagydíj
Augusztus 28-31:	Rali vb - Új-Zéland Rali
Augusztus 29-31:	MotoGP - San Marino Nagydíj
Augusztus 29-31:	Ferrari Challenge - Hungaroring
Szeptember 5-7:	F1 - Belga Nagydíj

Hazai versenyek

Augusztus 9-10:	Rali2 - Baranya Kupa
Augusztus 23-24:	Ralikrossz ob - Sedlcany (CZ)
Augusztus 29-31:	Rali ob - Ózd Rali
Szeptember 5-7:	Gyorsasági ob - Pannónia-Ring Kupa

Következő számunk megjelenése: szeptember eleje

Tassi ita

nagykereskedés
kiskereskedés

www.tassi.hu

A Tassi és Társa Kft. elsődleges profilja szeszesitalok forgalmazása. Termékeink között megtalálhatók a szénsavas üdítők, kávék, valamint az energjaitalokon túl a különféle vodkák, ízesített likőrök, minőségi és műanyag palackozású borok, és nem utolsósorban eredeti francia brandyok. Társaságunk az elmúlt években dinamikus fejlődött, napjainkra több telephellyel, több ezer négyzetméteren, színvonalas kiszolgálással várjuk kedves vásárlóinkat. Folyamatos akcióinkkal, szolid árakkal, bővülő áruválasztékkal és kedvező fizetési feltételekkel állunk leendő és meglévő ügyfeleink rendelkezésére.



Akció!
Unicum
1 l | **3649 Ft**
0,5 l | **1890 Ft**
0,2 l | **819 Ft**

Akció!

Szentkirályi borok

0,7 l | **607 Ft**

Cabernet Sauvignon,
Cserszegi Fűszeres,
Kékfrankos Rosé



Tokaji Aszú
3 puttonyos
(Chateau Dietzl)
0,5 l | **880 Ft**



BRUTTÓ ÁRAK!

Telephelyeink:

XVII. Kőrösti útca 10. (OPEL mögött)
Tel.: 253-60-19, Fax: 253-60-20

IX. Soroksári út 58.
Tel.: 476-06-11, Fax: 476-06-12

XV. Szerencs útca 143.
Tel.: 410-54-96

SEIKO SEIKO SEIKO



seiko.hu

SEIKO



Sportura.

EZ A SEIKO SPORTURA. NAGY TELJESÍTMÉNYŰ CHRONOGRAPH, A HONDA RACING TEAM RÉSZÉRE TERVEZVE. SZÉNSZÁLÁS SZÁMLAP. NEMESACÉL ÉS ALUMINIUM TOK. 10 BAR VÍZÁLLÓSÁG. TÜKRÖZÖDÉSMENTES ZAFÍR ÜVEG. ASSZIMETRIKUS GOMBOK A PRECÍZ IDŐMÉRÉSÉRT. A VERSENY ITT KEZDŐDIK. EZ TE VAGY?

