F1 ▪ RALI ▪ MOTOGP ▪ SPORTAUTÓ

WWW.FORMULA.HU

Autósport és Formula

MAGYARORSZÁG AUTÓSPORT MAGAZINJA

IX/9-10. szám, 2008. szeptember-október

100 OLDALON MÉG JOBB ÁRON!

KÖZKÍVÁNATRA: MASSA POSZTERREL!



Kipróbáltuk: **Subaru Impreza Sti**

- Külföldiek a Magyar GP-n
- Valencia debütálása
- **Rali ob:** Ózdi legények
- **Rali vb:** Finn és német futam



AUTÓK ÉS LÁNYOK

REPÜLŐ FINN

Kovalainen a Hungaroringen aratta első győzelmét



Ott lesz a zárófutamon: FORMULA UNA

08010

9771785 948009

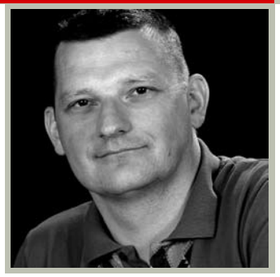
595 Ft





Sportura EZ A SEIKO SPORTURA. 10 BAR VÍZÁLLÓSÁG. 11 GYÉMÁNT A SZÁMLAPON. 12 ÓRÁS CHRONOGRAPH. GYÉMÁNTVÁGÁSOS RÁMA ÉS NYOMÓGOMBOK. TÜRÖZŐDÉSMENTES ZAFÍR ÜVEG. TELJESÍTMÉNY, AMI AZ ELEGANCIÁT ÉLETRE KELTI. EZ TE VAGY?

Bethlen Tamás



EGY ELMÉLET MEGCÁFOLVA

Újabb szerződés-hosszabbításról suttogtak

Még két évig marad Raikkönen és Massa a Ferrarinál

JA napokban érkezett a hír, hogy elhunyt Phil Hill, aki az F1 1961-es bajnokaként nagy köztiszteletnek örvendett a világ minden versenypályáján. Amerikai születésű versenyző létére - sok-sok honfitársával ellentétben - az európai ellenfelek is befogadták, sőt szerették. Legjobban persze Olaszországban voltak oda érte, ahol 1961-ben, a monzai versenyen a csúcsra segítették egymást a Ferrarival. (Nem lenne igazságos persze, ha itt és most nem mondanánk el, hogy az esztendőnek és versenynek a másik esélyese az a von Trips volt, aki ugyancsak a Scuderia színeiben indult, de tragikus balesetet szenvedett a Királyi Parkban, magával rántva a halálba még 13 nézőt, és megkönnyítve csapattársának a cím elnyerését.) Hill számára ez volt karrierje csúcsa, de milyen a „közönség": elég egyszer dicsőséget szerezni, aztán már a rosszabb évek sem tudják feledtetni a rajongókkal a győzelmeket. Volt szerencsém mindezt saját szememmel is látni, amikor 2004-ben Monzában a paddockban olyan tömeg állta körül az egykori sztárt, hogy alig lehetett közel férkőzni hozzá. Az újságírókon kívül a leglelkesebbeknek akkor a motorhome-ok közé bejutott olaszokat láttam: a tűzoltók, a rendőrök és a pályamunkások mind-mind akartak egy aláírást kapni, vagy csak egy mondatot hallani Enzo Ferrari egykori versenyzőjétől.

Phil Hill elment közülünk, de a maranellói versenyzők körüli hisztéria mit sem változott. Mi sem jelzi ezt jobban, minthogy világméretű hisztéria alakult ki a belgiumi Hamilton-Raikkönen csetepatéból, nomeg abból, hogy a finn ferraris bajnok újabb kiesésével ezúttal Massa került közelebb egy soron következő diadalhoz.

Megmondom őszintén, nem szurkolok különösebben egyik félnek sem, de a történtek után elégedetten dörzsöltem a tenyeremet, mert vagy fél évvel ezelőtt elhittem egy elméletet, és az egyre inkább megvalósulni látszott.

Az érvelés így hangzott: a Scuderia egész fennállása alatt arra törekedett, hogy nála versenyezzenek a mezőny legjobbjai. A lehetséges mai pilóták közül Hamilton a Mclarennel kötött „örök barátsága" miatt megkörnyékezhetetlen, Raikkönent már 2006 végén megszerezték, de a harmadik talán legnagyobb, Alonso a mindig kissé lesajnált Massa, és menedzsere Nicolas Todt miatt



nem indulhatott eséllyel a második Ferrari ülésért. Ahhoz tehát, hogy az ideális vörös kettős létrejöjjön, meg kellene szabadulni a brazil versenyzőtől. Mindezt a szerződések rövid időn belül azonban nem tennék lehetővé, legfeljebb úgy lehetne lekenyerezni Felipét, ha 2008-ban „megnyeretnék" vele a világbajnokságot, hiszen akkor a karrierje hátralévő esztendeivel már nem lenne gondja. Nem mellesleg azért is visszajárna a kölcsönkenyér Massának, mert tavaly éppen ő volt az, aki egy szó nélkül félreállt csapattársa útjából, és hagyta megnyerni neki a vb-t. Elismerem, merész következtetések sora alkotta ezt a forgatókönyvet, de hát sokat láttunk már az F1-ben, és bonyolítottak már ennél cifrább elintézési módokkal is zűrös ügyeket a száguldó cirkuszban. (Arról nem is beszélve, hogy máig sem derült ki, hogy a háttérben kinek a kezeiben is futottak össze a szálak.)

Az elképzelés a belga futamot követően gyönyörűen működni látszott, ám az Olasz GP előtt pár nappal egy csapásra összeomlott. Legalább is az a része, hogy a Scuderiánál a közeljövőben Raikkönen-Alonso páros versenyezzen. Egy szűkszavú közlemény ugyanis tudatta: „A Ferrari bejelenti, hogy meghosszabbítja a Kimi Räikkönennel kötött megállapodását 2010 végéig. Ennélfogva a Scuderia Ferrari pilótakettőse változatlan marad a következő két szezonban."

Massának persze volt kontraktusa 2009-ig, de manapság az F1-ben nem sokat adnak az ilyen papírokra. A mostani megerősítéssel viszont biztos, hogy marad. Én pedig a tenyérdörzsölgetés helyett szégyenlősen hátrateszem a kezem, és megkövetem az apró termetű pilótát. És kívánom neki, hogy egyszer - idén vagy máskor – az ilyen csavaros elméletek nélkül is világbajnokká válhasson az egykor szelességéről ismert, ám azóta érett versenyzővé váló brazil.

MANAPSÁG MINDENKI
ONLINE PÓKEREZIK!
bet-at-home.com
JÁTÉK AZ ÉLET!
Regisztráljon most az online pókeren: www.bet-at-home.com
SPORTFOGADÁSOK - KASZINÓ - PÓKER
gantnerundenz.at

TARTALOMJEGYZÉK

2008 június



MAGYAR NAGYDÍJ
Formula-1



EURÓPA NAGYDÍJ
Formula-1



BELGA NAGYDÍJ
Formula-1

Hírek 6
Érdekességek, információk a világból

Különvélemény 15
Dávid Sándor rovata

Dupla balszerencse 18
Magyar GP: Massa és Hamilton pontokat veszített

Élet a Toyotánál 26
Trullival beszélgettünk a Hungaroringen

Élmenők lettek 29
A BMW pilótái Budapesten nyilatkoztak

Igazságszolgáltatás 30
Európa GP: Massa visszakapta az elbukott győzelmet

Mérföldkő 36
A Bridgestone Valenciában futotta 200. nagydíját

Egy győztes-két vesztes 38
Belga GP: Massa nevető harmadikként örülhetett

A legformásabb Una 44
A nem mindennapi magyar győztes imádja a nyelveket

Mérnöki műalkotás 46
Az F1-es féknyereg

Olimpia és Forma-1 49
Frankl András jegyzete

Százados 52
Kovalainen lett az F1 100. nagydíjgyőztese

Ferrari Challege 56
Élménynapok a Hungaroringen

Motorsport hírek 58

Rossi elhúzott 64
MotoGP: Stoner esélyei elszálltak, Talmáéi visszatértek

Loeb ismét történelmet írt 68
Finn, német és új-zélandi csata

Vasszögcske-csata 72
Autókrossz Eb Nyirádon

Pokoli mesterhármas 74
Ózd Rali: Spiciék triplája

Az első három pont 82
IRC Barum Rali: Janika, végre

Egy autó és egy lány 85
Porsche 997 Supercup + Pataky Ági

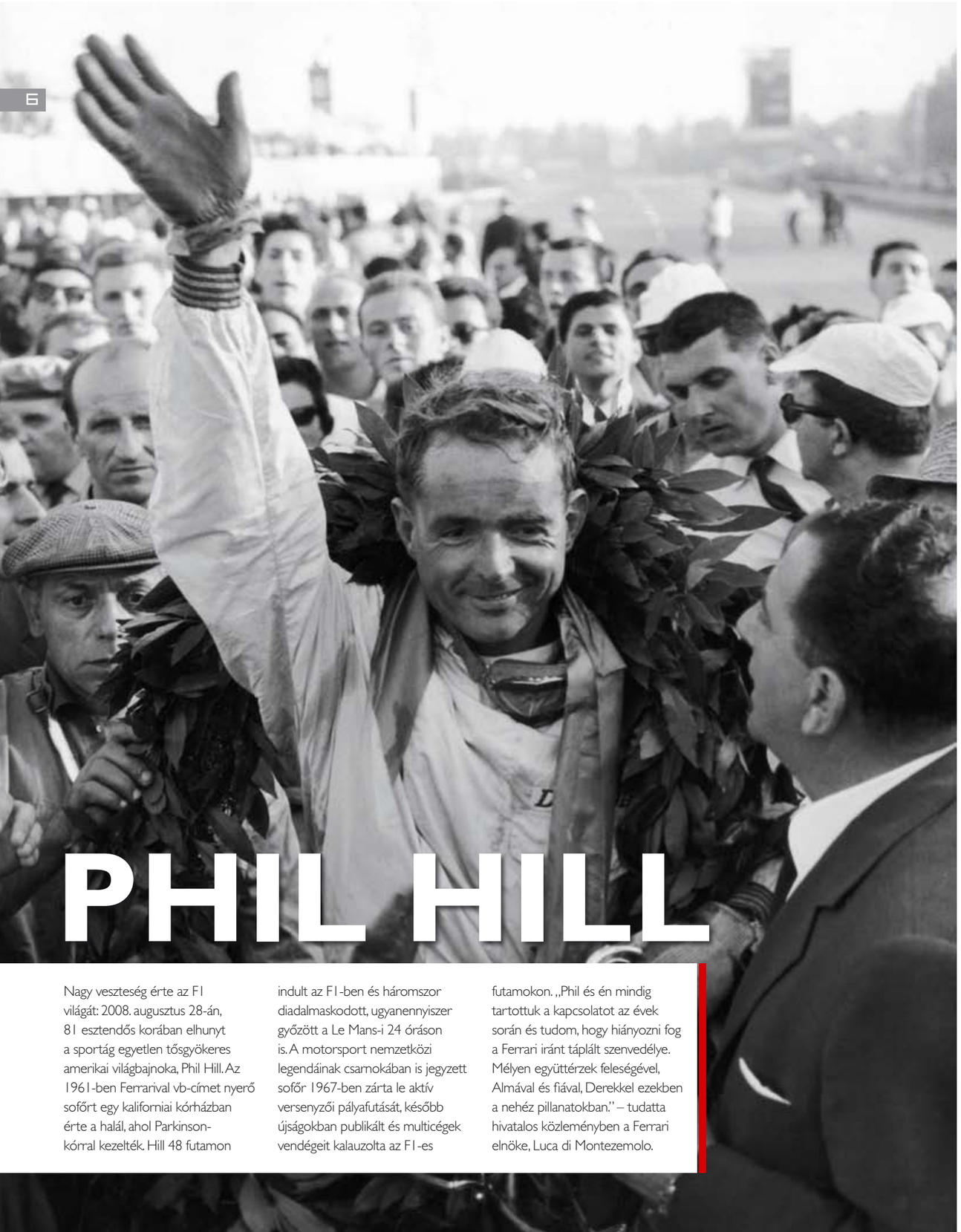
Népes mezőny 86
A ralikrosszosok Nyirádon küzdöttek

M, mint mesteri 88
Harmincadik évfordulóját ünnepli a BMW M

Ragadozó 90
Menetpróba: Subaru Impreza Sti

Formula Posta 97
Dávid Sándor rovata





PHIL HILL

Nagy veszteség érte az F1 világát: 2008. augusztus 28-án, 81 esztendős korában elhunyt a sportág egyetlen tősgyökeres amerikai világbajnoka, Phil Hill. Az 1961-ben Ferrarival vb-címet nyerő sofőrt egy kaliforniai kórházban érte a halál, ahol Parkinson-kórral kezelték. Hill 48 futamon indult az F1-ben és háromszor diadalmaskodott, ugyanennyiszer győzött a Le Mans-i 24 órás on is. A motorsport nemzetközi legendáinak csarnokában is jegyzett sofőr 1967-ben zárta le aktív versenyzői pályafutását, később újságokban publikált és multicégek vendégeit kalauzolta az F1-es futamokon. „Phil és én mindig tartottuk a kapcsolatot az évek során és tudom, hogy hiányozni fog a Ferrari iránt táplált szenvedélye. Mélyen együttérzek feleségével, Almával és fiával, Derekkel ezekben a nehéz pillanatokban.” – tudatta hivatalos közleményben a Ferrari elnöke, Luca di Montezemolo.



SEGÍTENI MASSÁT

Bár a Ferrari hivatalos állásfoglalása szerint Felipe Massa és Kimi Räikkönen azonos feltételek mellett versenyez, Stefano Domenicali csapatfőnök elárulta: ha kell, Räikkönen kész támogatni Massát a bajnoki címért vívott harcban. „Ha szükséges, Kimi segíteni fogja Felipét. Beszéltünk erről az év elején, előbb azonban várjuk ki, hogyan alakulnak a dolgok.” – mondta a szakvezető. Domenicali tájékoztatása szerint a mogyoródi és valenciai motorproblémák után a Ferrari fokozott figyelmet szentel a minőségellenőrzésnek: „Nem engedhetjük meg magunknak azt a luxust, hogy fontos eredményeket veszítünk el megbízhatósági problémák miatt. Úgy döntöttünk, hogy megerősítjük az ellenőrzést az autók alkatrészének gyártása során. A kohászati és a minőségellenőrzési részlegen immáron 40 munkatársunk dolgozik.” – mondta a csapatfőnök.

MEGNYERTE

Gazdára talált szerkesztőségünk, a Formula.hu weboldal és az Oris hazai hivatalos forgalmazója, a Poen Chronometrie játéka, melynek fődíja egy TT3 Day Date karóra volt.
A sok ezer pályázó közül Tóth Krisztián, budapesti olvasónknak kedvezett a szerencse, ő a fődíjat lapunk főszerkesztőjétől vehette át. Kilenc további játékosunk Oris baseballsapkát vagy polót kapott



ELŐNYBEN VAGYUNK

2016-ig biztosan lesz F1-es Magyar Nagydíj – jelentették be az F1 impresszáriója, Bernie Ecclestone és Gyenesei István, a sportot felügyelő önkormányzati miniszter a 23. mogyoródi összecsapás délelőttjén. „Két hónapos, meglehetősen kemény tárgyalásokat folytattam a magyar kormány nevében Bernie Ecclestone úrral, és örömmel újságolhatom, hogy lesz harmincadik születésnapja is a Magyar Nagydíjnak, hiszen a Forma-1-nek 2012 és 2016 között is lesz állomása Magyarországon” – nyilatkozta Gyenesei István. A miniszter szerint kulcsfontosságú az új szerződés, mert előreláthatólag



lefelezik az európai versenyek számát: „Négy vagy öt verseny marad Európában. A szükségesnél hamarabb tudtuk tető alá hozni a szerződést, vagyis időben tudtunk lépni, így megőrizhetjük azt a pozíciót, amit Magyarország kiharcolt magának az F1-ben” – mondta Gyenesei.

Csapatfelállások 2009-ben

Csapat	Versenyző	Versenyző	Tesztpilóta
Ferrari	Felipe Massa	Kimi Räikkönen	
McLaren	Lewis Hamilton	Heikki Kovalainen	
BMW	Nick Heidfeld	Robert Kubica	Bruno Senna, Nico Rosberg, Fernando Alonso
Toyota	Jarno Trulli	Timo Glock	
Renault	Fernando Alonso	Nelson Piquet	Romain Grosjean, Lucas di Grassi, Sebastien Bourdais
Red Bull	Mark Webber	Sebastian Vettel	
Williams	Nico Rosberg	Kazuki Nakajima,	Nico Hülkenberg
Honda	Jenson Button	Rubens Barrichello	Anthony Davidson, Fernando Alonso
Toro Rosso	Sebastien Bourdais	Sebastien Buemi	Bruno Senna
Force India	Giancarlo Fisichella	Adrian Sutil	

Bizarr helyzetbe került a Bridgestone egyik munkatársa, bizonyos Phil Gooding a Magyar Nagydíj hétvégéjén Budapesten. A japán márka tesztcsapatát erősítő, ám ezúttal a versenygárda kötelékében dolgozó szakember meztelenül volt kénytelen végigvonulni az egyik meg nem nevezett fővárosi szállodán, ugyanis alvajáró és az éjszaka közepén arra ébredt, hogy a háta mögött becsapódott a szobája ajtaja. Gooding a folyosón ragadva fedetlen testtel ment új kulcsért: másnap reggelre nemcsak a szálloda személyzete, hanem a Bridgestone-legénység is tudott a kis közjátékról, ráadásul előkerült a biztonsági kamerák felvétele is.

Bernie Ecclestone, a száguldó cirkusz impresszáriója is ellátogatott a 2008-as Olimpiai Játékokra, Pekingbe. Az F1 guruja elsősorban az úszásra volt kíváncsi: Michael Phelps, Cseh Laci és a többiek parádéját neje, Slavica társaságában élvezte a 77 esztendős üzletember.

Benoit Lamonerie, az idén debütált **Speedcar-bajnokság** ügyvezetője Michael Schumachert is szívesen látná a bajnokság mezőnyében. „Egész egyszerűen imádnám, ha Michael Schumachert viszontláthatnám az egyik versenyautónk volánja mögött.” – nyilatkozta a szakember. A Speedcar első idényében a mezőnyben olyan korábbi F1-esek is megfordultak, mint Jean Alesi, Jacques Villeneuve, Heinz-Harald Frentzen, Ukyo Katayama, JJ Lehto és Narain Karthikeyan, míg a bajnoki címet Johnny Herbert hódította el.

ELLENŐRZÉSEK

Megkezdte az F1-es istállók hajtóműveinek ellenőrzését az FIA: a szövetség azt tanulmányozza, hogy a gyártók betartják-e a motorfejlesztések befagyasztására vonatkozó előírást. Elsőként a Mercedes-Benz V8-asát, majd a Ferrariért rendelték be vizsgálatra, de az idény végéig az összes V8-ast szúrópróbaszerűen ellenőrzik. Az idei vizsgálatsorozat a megszokottnál később indult útjára, mert az FIA új tesztprocedúrákat vezetett be.

Az idény végéig az összes V8-ast szúrópróbaszerűen ellenőrzik



PILÓTÁKKAL ÉJSZAKÁZOTT

Különös sztorival állt elő egy magyar modell az egyik honi bulvárlap hasábjain, ahol azt állította, két versenyzővel is eltöltött egy-egy éjszakát a magyar futam hétvégéjén. A 26 esztendős hölgy arról számolt be, hogy az egyik budapesti klubban megismert Mark Webberrel, illetve a régi ismerősének számító Kimi Räikkönennel is ágyba bújt.



PATRESE

Riccardo Patrese, az olaszok F1-es legendája Jerezben kipróbálta a Honda tavalyi versenygépét. A veterán öt etapot futott a Bridgestone demonstrációs gumijaival szerelt autóval, legjobb időeredménye 1:30,210 volt. Az esemény apropóját az adta, hogy Patrese a Török Nagydíjig 256 versenyével az F1 nagydíj-indulási rekordere volt, a japánok sorait erősítő Rubens Barrichello azonban letaszította a trónról. Patrese részt vett Barrichello buliján, s ott megemlítette a Honda főnökeinek, hogy szívesen kipróbálná a csapat autóját.

A VILÁGBAJNOK RALIZNA

Ralis tesztlehetőséget ajánlott a Ford WRC-vezére, Malcolm Wilson a vb-címvédő ferraris Kimi Räikkönennek, aki nemrég elárulta: a későbbiekben szívesen kipróbálná magát a rali világában is. „Felajánlok neki egy tesztet. Ez óriási lehetőség lenne számunkra is." – nyilatkozta a szakember. Sebastien Loeb, a Citroen egyeduralkodója is örülne Räikkönennek: „Jót tesz a ralinak, ha nagy nevek jönnek hozzánk. Egyébként olyan tehetséggel, amivel rendelkezik, némi edzés után képes lenne alkalmazkodni és ráérezni a ralira." – mondta a gall extraklasszis. Azt egyelőre nem tudni, Räikkönen él-e a felkínált lehetőséggel.



Raikkönen másfél évvel ezelőtt már ralizott egyet a hóban, igaz akkor csak szériás Fiattal próbálhatta ki az élményt



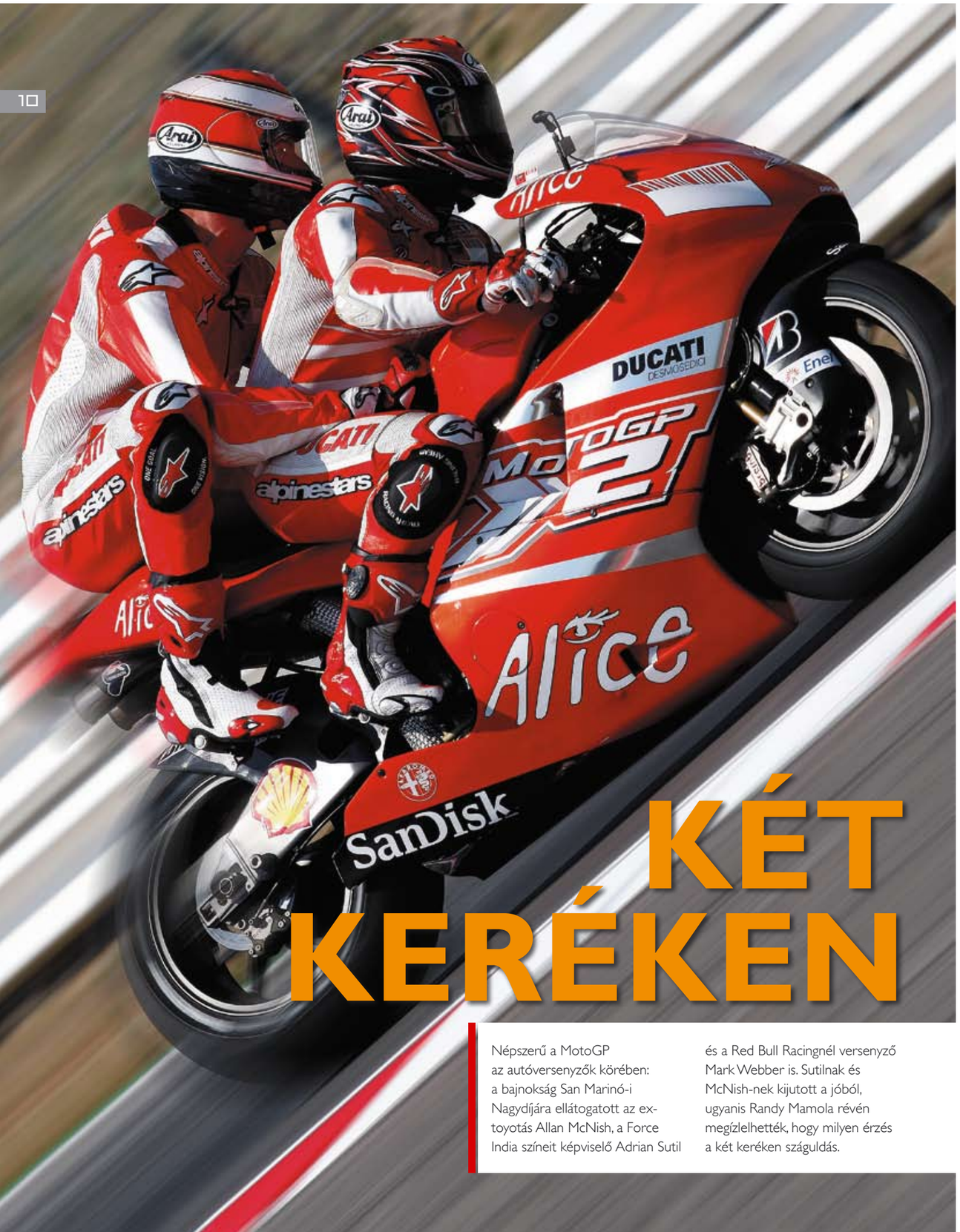
GUMIKÉRDÉS

A gumik dönthetik el a Ferrari és a McLaren bajnoki csatározását – vélekedett a Hungaroringen a Bridgestone gumifejlesztési igazgatója, Hirohide Hamashima. „A Ferrari kíméletesebb az abroncsokkal, míg a McLaren agresszívabb, így hűvösebb körülmények között utóbbi könnyebben melegíti fel azokat, de forróság esetén a túlmelegedés komoly problémákat okozhat számukra. Egyébként nincs nagy különbség a két csapat között, egyáltalán nincs" – mondta a szakember.

Újra a bíróságon találhatja magát a McLaren főnöke, Ron Dennis, akit ezúttal nem a riválisok vádolnak, hanem az egyik korábbi alkalmazottja. A csapatfőnök magánrepülőgépének korábbi stewardja azt állítja, diszkrimináció miatt rúgták ki, miután munkatársai – alaptalanul – elterjesztették róla, hogy meleg. Dennis jogi képviselői szerint a valódi ok a 27 esztendős fiatalember lustasága és gorombasága volt, azt viszont nem vitatják, hogy Dennis is hibázott: a menesztés előtt három hónappal írásban kellett volna értesítenie a munkavállalót, de erre nem került sor.
A szigetországi sajtó szerint az ügyet leghamarabb jövőre tárgyalják, az első meghallgatásokra várhatóan 2009 januárjában kerül sor.

Újra Formula 1-es volán mögé ülhetett az FIA Túraautó Világbajnokságának (WTCC) BMW-s sztárja, **Andy Priaulx**, aki a széria Brands Hatch-ben tartott fordulójakor bemutató köröket futott a bajor márka F1-esével.
A háromszoros világelső nem először tapasztalt hasonlót: 2005-ben már tesztelte az akkor BMW-erőforrásokat használó Williams járgányát is.

85 ezer fontot fizetett egy meg nem nevezett japán Takuma Sato 2006-os Super Aguri SA06-osáért, amelyet az SHM Smith Hodgkinson értékesített egy internetes aukció keretein belül. Az árveréssel megbízott cég képviselője szerint a kocsi a vártnál magasabb összegért kelt el. Az új tulajdonos nem próbálhatja ki a versenygépet, a motorokat ugyanis a Honda visszavette a Török Nagydíj előtt megszűnt egykori fiókcsapattól.



KÉT KERÉKEN

Népszerű a MotoGP az autóversenyzők körében: a bajnokság San Marinó-i Nagydíjára ellátogatott az ex-toyotás Allan McNish, a Force India színeit képviselő Adrian Sutil és a Red Bull Racingnél versenyző Mark Webber is. Sutilnak és McNish-nek kijutott a jóból, ugyanis Randy Mamola révén megízlelhették, hogy milyen érzés a két keréken száguldás.



ELEKTRONIKUS ZÁSZLÓJELEK

Szingapúrban vadonatúj városi aszfaltcsíkján minden készen áll a debütáló Formula-1-es versenyre, amely a sportág történetének első éjszakai összecsapása lesz. A szeptember 28-i futam helyszínén alaposan kitesztelték a világítórendszert és az „elektronikus zászlókat" is, így gyakorlatilag semmi akadálya annak, hogy az utcai pályán útjára indulhasson a történelmi jelentőségű nagydíj.

PUMA OLIMPIA

Az F1-ben is rendkívül aktív Puma már második éve támogatja a Central Saint Martins divatbemutatóját a londoni divathéten valamint továbbra is támogatja és bővíti saját ösztöndíját, amelyet a divattervező főiskolások nyerhetnek el. Tekintettel a közelgő Runway kampányra, az első és másodéves hallgatók azt a feladatot kapták, hogy tervezzenek luxus-kiegészítőket a márka új sprintcipőjéhez, az USAN-hoz. A győztes diákok sikeresen használták fel ezt az inspirációt és olyan, az olimpia szellemét tükröző kiegészítőket hoztak létre, amelyek 2008. augusztus 1-től világszerte kaphatóak a boltokban. A mellékelt képen a győztes George Omerod által tervezett „Éremtáska" látható, amely ezüst és bronz színben is elérhető. A termék Magyarországon a Fashion Streeten (V. kerület Deák Ferenc utca 19.) található Puma márkaboltban vásárolható meg.



A Puma az F1 mellett a többi sportra is kiemelten figyel, így az Olimpia a német gyártónak az év fő eseményének számított



CSALÁDI SIKER

Formula 1-es vonatkozású aranyérem is született a 2008-as pekingi Olimpiai Játékokon, mégpedig a női távolugrásban diadalmaskodó Maurren Maggi révén. A brazil hölgy a korábbi F1-es versenyző, Antonio Pizzonia felesége és sikerével a dél-amerikai ország első olyan női versenyzője lett, aki egyéni számban diadalmaskodott. A családfőnek bezzeg nem megy ennyire jól mostanában, hiszen valamelyik elitebb géposztály helyett a Stock Car Brasil sorozatban sínylődik.

Zsúfolt a programja a McLaren vb-aspiránsának, **Lewis Hamiltonnak**, akit kis híján szétszednek a csapat- és személyes szponzorai. A brit sofőr a Német és a Magyar Nagydíj között Indiába látogatott, ahol a Vodafone-t népszerűsítette: megjelenése óriási sikert aratott Mumbaiban, ahol sokezer drukker állt sorba a szigetországi versenyző autogramjáért.

FOTA (Formula One Teams Association) néven új testületet hoztak létre a száguldó cirkusz istállói a mogyoródi futamot megelőző, Maranellóban tartott tanácskozásukon. A Bernie Ecclestone és az F1-et birtokló CVC által is támogatott szerveződés létrejötte boxutcai vélemények szerint nagy lépést jelent az új Concorde Egyezmény létrejötte felé vezető rögös úton. „A FOTA az FIA-val és a FOM-mal együttműködve dolgozza ki azokat a szabályokat és üzleti kondíciókat, amelyek egy erős és dinamikus sport keretét képezik majd." – fogalmazott a Ferrari egyik hivatalos kommünikéje.

Immáron negyedszer rendezték meg a hollandiai Rotterdamban a **Bavaria City Racing** elnevezésű utcai autósport-demonstrációt, ahol idén a Toyota, a Renault, a Force India istállók is képviseltették magukat. A japánok Jarno Trullit, míg a Force India mindkét versenyzőt, Adrian Sutilt és Giancarlo Fisichellát is bevetette. A Renault a két demonstrációs sofőrt, Sakon Yamamotót és az erre az alkalomra szerződtetett Robert Doornbost ültette volán mögé: a város szülötteként utóbbi kapta a legnagyobb ovációt.



NEM ADJA FEL

Bár az évad második félidejének előrehaladtával megtörni látszik a BMW lendülete, a lengyel közönségkedvenc Robert Kubica saját bajnoki esélyeiről semmiképp sem szeretne lemondani. „Amíg matematikai esélyem van, addig mindent meg fogok próbálni, a maximumot fogom nyújtani. Ausztrália után nulla pontom volt, a hetedik verseny után pedig már vezettem a bajnokságot. A dolgok gyorsan megváltozhatnak, nem szabad feladni" – nyilatkozta Kubica az AFM-nek a Hungaroringen.

ÖSSZEFOGÁST SÜRGET

Luca di Montezemolo, a Ferrari elnöke egységre szólította fel együttesét a Silverstone-Hockenheim-Hungaroring kisiklás-hármas után. „Nagyobb alázattal, elszántsággal és erősebb akarattal kell dolgoznunk, hogy ezt a kevésbé sikeres időszakot elfelejtsük, és a kitűzött céljainkat elérjük az év végéig. Azt akarom, hogy ne hibázzunk többet és az autó megbízhatóságával kapcsolatos problémáknak is elejét vegyük" – mondta a La Republicának a nagyfőnök, aki továbbra is hisz a Scuderia végső sikerében.



GUMIMELEGÍTÉS ÉRINTÉSRE

Beújított a Williams istálló is: míg a Ferrari a közelmúltban a nyalókát modernizálta, addig a brit csapat a gumimelegítő paplanok vezérlésére állt elő egy innovatív, érintőképernyős megoldással. A fejlesztés valószínűleg megéri a befektetett energiát és pénzt, hiszen az FIA az előzetes tervekkel ellentétben 2009-ben nem száműzi az abroncsok előmelegítésére szolgáló eszközt.



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 Magazint:

☐ egy évre - 4 490 Ft ☐ fél évre - 2 990 Ft

Név:
Lakcím:
Tel.:
E-mail:

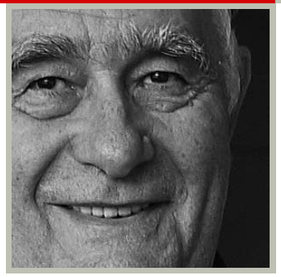
A megrendelőszelvényt (vagy annak másolatát) a következő címre kérjük beküldeni:

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

Jól látja?
Nem?
Mi segíthetünk!
Velünk nem marad le!
LCD-, plazma és projektoros tv-k Full HD-ban is, házimozi,
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

DÁVID SÁNDOR

KÜLÖNVÉLEMÉNY



JÖVŐ

A Hungaroring 2016-ig szóló szerződéséről

Gyulai Balázs az egyik múltkori tévébeszélgetésben nekem szegezte a kérdést: „És mégis kinek a jövője lesz ez?!...”

Arról beszélgettünk ugyanis, hogy milyen szerencsések is vagyunk, újabb öt évre biztosítva van a versenyünk, egy olyan nemzetközi helyzetben, amikor „pedigrés” helyszínek esnek ki a világbajnokság műsorából. És lám, a Hungaroring marad, egészen 2016-ig, - nyilvánvalóan az eddigi 23 év során végzett kifogástalan munkájáért. Én éppen arról szövegeltem, milyen jó, hogy Gyenesei István miniszterünk megérezte és megértette, hogy a Magyar Nagydíj még emelkedő költségek mellett is milyen jó befektetés, és milyen jó, hogy Bernie Ecclestone-nak is ugyanez a véleménye. Valahol itt tartottam, amikor Balázs odalökte a fent idézett kérdést, majd amikor látta meghökkenésemet hozzá tette: „Szerinted hány éves lesz akkor Bernie?” „Hát úgy nyolcvanhat” – mondtam. „És egyáltalán lesz még?” – mondta Balázs, aki a végére szokott járni a dolgoknak.
Meglehetősen morbid (vagy mondjam azt pofátlan?) kérdés volt, de jogos. Amire csak azt tudtam mondani, hogy szerintem biztos, hogy Bernie megéri majd ezt a dátumot, és ugyanott fog ülni a tárgyaló buszában, ahol most ült. Mert nem biztos ugyan, hogy jól emlékszem, de volt egyszer egy anekdota-szerű dumája arról, hogy évekig versenyben volt Jean-Marie Balestrével (az FIA idén, 86 éves korában elhunyt örökös elnökével) a bypass szívműtéteik számában. Ez akkor volt, amikor az egész világ (én is), aggódott Ecclestone-ért, éppen a harmadik (?) ilyen műtétje után. Nos akkor maga az érdekelt valahogy így adta elő a mondandóját: „Ez csak a harmadik műtétem volt, Balestrének pedig már öt, mire utolérem, addig bőven van idő.” És azt is mondtam Balázsnak, hogy bár én lennék biztos abban, hogy az én „jövőm” is kitart addig. Legalább. De tényleg: milyen is lesz ez a jövő? Nyolc év az nagy idő, és mi lesz, ha Ecclestone mégis úgy dönt, hogy nem a versenypályán várja meg a nagy Kaszást, hanem hamarabb vonul vissza, hogy békében éljen?...
Tudom mi a válasz: abba halna bele igazán. De nem csak róla van szó, hanem rólunk is. Mindannyiunkról. Valamennyien nyolc évvel leszünk öregebbek 2016-ban. Gondolták volna? Én alighanem, mert a minap meg azt találtam mondani Gyula barátomnak: „Neked hiába a szíved csücske Raikkönen, a valóságban már ő is a múlt! Ettől még akár nyerhet is, de már erősen kifelé tart…” Meghökkent, én meg elgondolkoztam ezen a múlt/jövő dolgon.



Reménykedjünk! Abban, hogy a Forma-1 örök. És önjáró.

Nekem az első „múlt” Emo Fittipaldi volt. Az éppen aktuális világbajnok, aki szinte észrevétlenül szállt ki a Forma-1-ből, és nem maradt más utána, mint a fekete-arany John Player Special autója. De, hogy milyen volt, hogyan ment, és hogyan mosolygott?...
A második Jackie Stewart. Akit majmolva az egész világ férfilakossága hosszú pajeszt eresztett, és valamiféle hamburgi kikötői munkás sapkát hordott… Jody Schekter az állandóan borzas hajkoronájával…de helyette inkább Walter Wolf, a menedzsere. Az osztrák-kanadai olajmilliárdos, aki olyan jól megcsinálta Jody jövőjét, hogy végül világbajnokságot nyert a Ferrarinak. Persze még magának Enzo Ferrarinak. Tizenkilenc évre előre!... Hiszen ha tudták volna előre azt a jövőt!...
Csak csapongok, ötletszerűen válogatok múltban és „jövendőben”. Mert gondolta volna a zseniális Colin Chapman, amikor repülő szegeccsel összerakta a maga verhetetlen Lotusait, hogy nem is nagyon sokára jön majd egy tejfeles képű John Barnard, és szénszálas műanyagból épít még verhetetlenebb autókat?! Csak úgy maszatolva, kenegetve a gyantát?...
És mit gondoltam én, a hetvenes évek elején, amikor Zeltwegben egyetlen nagy sátorban elfért sajtó, televízió, üzletek és „mindenek”, hogy milyen is lesz nyolc, tíz év múlva ez az akkor még dübörgő és zsúfolt Forma-1? (28 autó indult). Nem igen gondoltam semmit. Csak néztem és bámultam. Bernie Ecclestone viszont akkoriban kezdte meg áldásos működését, és tíz év alatt felforgatta a világot.
Nem hiszem, hogy rajta kívül bárki is képes lett volna előre látni mindazt, ami bekövetkezett. De neki kapiskálnia kellett valamit, hiszen megcsinálta! Meg a következő évtizedeket is! Innen a belé vetett bizalom. Egykor jövő volt Michael Schumacher is. De még akkor sem látott bele senki hét világbajnoki címet, amikor Agnelli doktor megvette a Ferrarinak. És benne volt! Szerintem ma Vettel a jövő, meg Hamilton, meg Kubica, talán Glock. De egyelőre ott lohol még előttük a múlt: Kimi, Alonso, meg sokan mások, akik soha nem látszottak talán jövőnek, mindig múltnak tűnnek, mint Nakajima. Az egykori jövőkből így lesz mindig múlt. Méghozzá úgy, hogy észre sem vesszük. És ez jó. Mert magunkról sem tudjuk meg soha, hogy már múlt vagyunk-e, vagy még a jövő. Mert jelen az nincs!
Reménykedjünk! Abban, hogy a Forma-1 örök. És önjáró. Ahogy pedig a Lúdas Matyi egykori mottója mondja: „Nincsenek régi viccek, csak öreg emberek vannak. Egy újszülöttnek minden vicc új.” Ezért aztán érdekes is. Mármint a Forma-1. De azt, hogy „kinek a jövője lesz” a következő nyolc év – azt nem tudom. Pedig jó lenne megtudni. Nem?



Official Partner of **BMW Sauber F1 Team**



DS Royal
ütésálló,
karcálló zafír óraüveg,
100 méterig vízálló,
nemes acél óratok,
fogyasztói ár: 155.500 Ft

CERTINA
swiss time maker 1888

Hivatalos magyarországi képviselet:
Arizona Kft.
Tel: 06-1/381-0956,

ARIZONA
ALAPÍTVA: 1902

Kiskereskedő partnereink:
www.arizona.hu

Kiemelt márkaüzlet:
Babós
óra-ékszer szalon
arena plaza E-084. üzlet
1087 Budapest, Kerepesi út 9.
Tel: 1/455-0610

6720 Szeged, Kígyó u.1.
Tel/Fax: 62/424-291

A HUNGARORING TRÓFEÁI

Már harmadik éve jutalmazzák Herendivel a győzteseket

Exkluzív, különleges Hungaricumot emelhettek magasba az idei Formula 1 Magyar Nagydíj nyertesei. A győztesek ugyanis ismét, immár harmadik éve Herendi Porcelán győzelmi trófeát kaptak. Herend nevének hallatán a hozzáértők a világ majd minden pontján a tökéletes minőségű és káprázatos szépségű porcelánokra asszociálnak. Nem csoda tehát, hogy otthonuk berendezése, asztalaik ékítése kapcsán uralkodók, államfők, filmcsillagok, vezető üzlet- és sportemberek valamint a szépségre, értékre rezonálók választják ezt a márkát. Döntésükkel ezt ismerték el az F1 Magyar Nagydíj szervezői is, akik idén harmadik alkalommal adtak megbízást a Herendi Porcelánmanufaktúrának, hogy tervezze meg és készítse el a verseny győzelmi trófeáit.

A díjak formáján nem változtatva, harmadik éve ugyanazt a neoklasszicista stílusú, az ókori vázák alakját követő típust használják. Azonban díszítésük minden évben más. A trófeán Budapest legismertebb látképei – 2006-ban a Budai vár, 2007-ben a Parlament, 2008-ban pedig a Halászbástya - kaptak helyet. Ezek kivitelezéséhez mesterfestők kivételes szakértelmére volt szükség, hiszen a váza felületére úgy kellett felvinni a képet, hogy szemből nézve a görbületek ne torzítsák a látványt. A konstruktőri dísztál esetében ez a művesség tovább nemesedik a korongos kollégák szakmai tudásának köszönhetően, hisz a tál szélén látható áttört szegély tőlük is tudásuk legjavát követeli. Az idei évben a Magyar Nagydíj emlékezetes, különleges versenyt hozott. A legek sportjának, a technikai sportok királyának győztesei örömmel és dicsőséggel emelhették magasba a Herendi Trófeákat.
(x)





A győztesek a dicsőségen kívül a Herendi Győzelmi Trófeáknak is örülhetnek. 2008-ban Heikki Kovalainen (McLaren-Mercedes), Timo Glock (Toyota) és Kimi Raikkönen (Ferrari), illetve a konstruktőri verseny nyertese, a McLaren-Mercedes vihetett haza ilyen elismerést



DUPLA BALSZERENCSE

Massa és Hamilton is értékes pontokat veszített

Heikki Kovalainen a 23. ING Magyar Nagydíjon megszerezte pályafutása első győzelmét, azonban a futamra majdani nyugdíjas éveiben nemcsak a McLaren finnje, hanem a ferraris Felipe Massa is sokszor fog emlékezni…

Mészáros Sándor, Bethlen Tamás, Vajta Balázs

Getty Images, Hoch2wei, FOP, ATP, Kraeling

Miután Silverstone-t követően a McLaren Hockenheimben is győzni tudott a Ferrari ellen, a csapatok Jerezbe költöztek, ahol nem csak a hungaroringi, hanem a 2009-es felkészülés is középpontba került. Ki slick, ki nem slick gumikon tesztelt, az viszont nyilvánvalóvá vált, hogy Mogyoródon is ez a két alakulat meccsel majd egymással a diadalért.

Mogyoród
Hungaroring

A pálya hossza:	4,381 km
Versenytáv:	70 kör – 306,458 km
Időjárás:	Száraz
Levegő hőmérséklete:	29-32 fok
Aszfalt hőmérséklete:	43-49 fok
Elindult:	20 autó
Célba ért:	17 autó
Kiesett:	3 autó
Leggyorsabb kör:	
Kimi Räikkönen	**1:21,195**



1. Heikki Kovalainen „Idén volt néhány verseny, amikor győzhettem volna, de mindig közbejött valami. Most viszont végre sikerült. A futam második felében kezdtek jól alakulni a dolgaim. Nyomást gyakoroltam Massára, aminek meglett az eredménye. Sajnálom, ami vele történt, s remélem, hogy ez csak az első sikerem volt a sok közül."

2. Timo Glock „Ez csodálatos! Már az időmérő után sejtettem, hogy jók leszünk a versenyen. Amikor Massa kiesett és a második helyre kerültem, alig akartam elhinni. Räikkönen a hajrában egyre közelebb került hozzám, de tudtam, hogy ha nem hibázom, nem tud megelőzni. Nagyon boldog vagyok."

3. Kimi Räikkönen „Sajnálom Felipét, borzalmas dolog így elbukni egy biztosnak tűnő győzelmet. Nekem unalmas versenyem volt, mert beragadtam, s amikor végre beletaposhattam a gázba, már nem tudtam javítani. A végén lassítottam, ugyanis a kocsi hátuljával problémák adódtak. A kvalifikációs teljesítményünkön javítani kell."

4. Fernando Alonso „Keményen dolgoztunk és nagyszerű tempót mentünk egy olyan kocsival, ami elég jól működött. Ez biztató az idény hátralevő részére nézve. Talán felállhattam volna a dobogóra, de a pontoknak is nagyon örülök. Folytatjuk a munkát, s legalább tudjuk, hogy jó irányba haladunk a fejlesztésekkel."



Kovalainen egy kis szerencsével, de megszerezte élete első futamgyőzelmét, amellyel ő lett az F1 100. nagydíjnyertese

5. Lewis Hamilton „A rajtnál Felipe elment, de könnyedén mögötte tudtam maradni. Az utolsó tankolás előtt tovább tudtam volna pályán maradni és megelőzhettem volna, de a defekt megakadályozott ebben. Fogalmam sincs, hogy pontosan mi okozta a defektet, de szereztem néhány pontot és megőriztem a vezetést a bajnokságban. Ez nem rossz."

6. Nelsinho Piquet „Sikerült zsákmányolnom néhány pontot, így összességében elégedett vagyok a hétvégémmel. A rajtnál hibát javítottam, egy hiba miatt elveszítettem a nyert pozíciókat. Ez rávilágított, hogy ezen szinte apró hibát sem lehet véteni. Tanulok és a soron következő versenyen, Valenciában még tovább szeretnék fejlődni."

7. Jarno Trulli „Csak egy tiszta körön volt egész délután, így talán jobban is alakulhattak volna a dolgaim. Ennek ellenére elégedett vagyok, mert a csapat jó eredményt ért el. Timónak gratulálok, örülök a sikeres szereplésének. Nagyon megérdemelte már ezt az eredményt. Bízom benne, hogy sikerül megtartani a jó formánkat."

8. Robert Kubica „Borzasztóan nehéz versenyem volt. Az autó tapadása miatt nagyon sokat szenvedtem, rendkívül lassúak voltunk. A kocsi túlkormányzott is volt, így képtelen voltam keményebben nyomni a gázt. A futam valójában arról szólt számomra, hogy megpróbáltam pályán tartani a kocsit. Egy pont azért jobb, mint a semmi."

9. Mark Webber „Az időmérőn nem voltunk elég jók és ennek ma láttuk kárát. Nem voltam elég gyors, így nagyon nehéz volt küzdeni bajnoki riválisainkkal, a Toyotákkal és a Renault-kal. Nagyon bízom benne, hogy ez csak a Hungaroring sajátosságainak volt betudható és a következő futamon, Valenciában már jobbak leszünk."

10. Nick Heidfeld „A rajt nem volt tökéletes, de az első körben végül sikerült megelőzni három kocsit. Később nehezebb dolgom volt, alig tudtam kordában tartani a kocsit. Az egykiállásos stratégia miatt az autóm nagyon nehéz volt, így kímélnem kellett a gumikat. Nem tudtam utólérni az előttem haladókat. Nem tudni, mi volt a gond a tempónkkal."

11. David Coulthard „Sajnos az utolsó kiállásom előtt beragadtam a forgalomba, így Nick Heidfeld megelőzött, de ma egyébként is képtelen lettem volna többre. Az autó alulkormányzott volt, a hátulja folyamatosan csúszkált. Már a következő futamra, Valenciára összpontosítunk. Bízom benne, hogy ott jobbak leszünk."

12. Jenson Button „A rajtot elszúrtam és a folytatás sem sikerült túlságosan jól. Rubens megelőzése után Heidfeld mögé értem, akit hiába üldöztem, nem tudtam megelőzni. A tempónk elfogadható volt. A futam nem sikerült jól, de a hétvége egészét nézve elégedettek lehetünk. Sokat fejlődtünk, ami jó alapot jelent a későbbiekhez."

13. Kazuki Nakajima „Nehéz versenyen vagyok túl. A stratégiát menet közben egy kiállásosra változtattuk, ami jó döntésnek bizonyult. Ezután nehezebb volt jó tempót menni, ráadásul hozzáértem Fisichellához és veszítettem egy pozíciót. Ma nem tehettünk többet. Ahhoz, hogy javulhassunk, előtt át kell néznünk, hogy mi történt."

14. Nico Rosberg „Az első körön nem sikerült túl jól, rossz helyen voltam és több pozíciót veszítettem. Az első tankolásomnál gond volt a töltőberendezéssel, emiatt további helyeket veszítettem és Fisichella mögé tértem vissza a pályára. Ez át is húzta a számításokat. Nem volt jó verseny, de volt már rosszabb is idén."

15. Giancarlo Fisichella „Küzdelmes verseny volt, sokat csatáztunk. Az elején nehéz autóval mentem, de a tempó szerencsére nem volt rossz, így előttem autózók nyomában tudtam maradni. Az utolsó néhány körben is sikerült elfogadható időket futnom. Kihoztuk a maximumot magunkból, ami azt jelenti, hogy tovább kell fejlődnünk."

16. Rubens Barrichello „Jól sikerült a rajt, de balszerencsés versenyem volt. Használt gumikon indultam, így nem volt jó a balansz, majd a tankolásnál lángra lobbant a kocsi és nem sikerült elég üzemanyagot vételeznem. Ezzel vége is volt a futamnak számomra, a továbbiakban már csak arra figyeltem, hogy kíméljem a kocsit a következő versenyre."

17. Felipe Massa „Biztosnak tűnt a győzelem, de aztán jött a motorhiba, aminek semmiféle előjele nem volt. Kegyetlen dolog az autóversenyzés, de nem adjuk fel! A hátralevő futamokon 70 pontot lehet szerezni, így van lehetőségünk a korrigálásra. Legfőbb riválisaink nagyon erősek, de igazoltuk, hogy velük azonos szintet képviselünk."

18. Sebastien Bourdais „Jól indult a verseny, de aztán pokolivá vált a dolog, mert az első tankolásnál lángok csapta fel, amit a srácok eloltottak ugyan, de a habból bőségesen jutott a sisakrostélyomra is. A második kiállásnál ugyanez történt, de akkor már belülre is került a habból. Extra kiállást kellett beiktatnom, mert alig láttam valamit."

- **Adrian Sutil** „A rajtnál buktam egy helyet, majd a harmadik körtől kezdve a fékjeim kezdtek túlmelegedni, főként a hátsók, így az eloszlást előre helyeztem. Ettől kezdve blokkoltak az első kerekek, nehéz volt kordában tartani a kocsit. Az utolsó etapban defektet kaptam és a fékek is felmondták a szolgálatot, így feladtam a futamot."
- **Sebastian Vettel** „A boxkiállásnál túlmelegedett a motor, ez tönkretett benne néhány komponenst, így ha tetszett, ha nem, fel kellett adnom a versenyt. Szomorú vagyok, mert az autó tempója nagyon jónak tűnt. Csapnivaló volt számomra ez a hétvége a kezdetektől fogva, hiszen már pénteken is megbízhatósági problémáim voltak."



A rajtnál Felipe elment, de könnyedén mögötte tudtam maradni. (Hamilton)

A nyitónapon szokás szerint csúszós magyar pályán a teória be is igazolódott: délelőtt Massa – Kimi Räikkönen sorrendben a cápauszony-motorborítást végül bevető Ferrarik végeztek az élen, míg délután McLarenjével Lewis Hamilton diktálta a tempót. A mesterhármasra törő brit olyannyira belelendült, hogy szombat délelőtt is a legjobbnak bizonyult, s formáját a kvalifikációra is átmentette. Az utolsó etapban 1:20,899-es idővel élen záró vb-éllovas pályafutása 10. rajtelsőségét szerezte, ráadásul a McLarennél teljes volt az öröm: a 2. pozícióban a 0,241 másodperccel lassabb Kovalainen zárt. A második soron Massa és a lelátókat megtöltő lengyel drukkerek kedvence, a BMW-s Robert Kubica osztozkodott, míg a vb-re pályázók leggyengébbjeként Räikkönen csak a 6. pozícióban végzett: a címvédő finnt a tréning meglepetésembere, Timo Glock is maga mögé utasította.

Ki állítja meg a McLarent? – szombat éjjel és vasárnap délelőtt ez a kérdés foglalkoztatta leginkább a nyüzsgő mogyoródi paddockot. Egy valaki volt csak, aki elébe ment a dolgoknak, mégpedig Hirohide Hamashima, a Bridgestone kedélyes sportigazgatója, aki már a hétvége kezdetén azt mondta: ha vasárnap is hőség lesz, az a Ferrarinak kedvezhet, mert a gumikkal agresszív MP4-23-as McLarenen az abroncsok túlmelegedhetnek, aminek erőteljes szemcsésedés lehet a következménye.











Az egész hétvégén domináns Hamilton mellett úgy ment el az első kanyarban a Ferrari brazil sztárja, hogy manőverét még a McLaren szurkolói is elismerően megtapsolták

A tréningek wokingi fölényét látva kevesen hittek a japán szakembernek, pedig közel járt az igazsághoz. A rajnál Massa faképnél hagyta a McLaren-duót és Hamiltonnal a nyomában magabiztosan vezetett. A brazil a 41. körben már kímélő üzemmódba kapcsolhatott, mert az üldöző britet utolérte a balszerencse: egy elfékezés után bal első gumija eldurrant, így a boxba kényszerült és visszacsúszott a mezőnyben. Egészen a 67. körig biztosnak tűnt, hogy Massa révén hetedszer is brazil győzelem születik a magyar futamon, akkor azonban a Ferrari hajtóműve a célegyenesben – a csapat tájékoztatása szerint minden előjel nélkül - felmondta a szolgálatot. A dráma után Kovalainen került az élre, aki gond nélkül teljesítette a hátralevő néhány kört és a célban karrierje első győzelmének örülhetett. Nagy volt az öröm a finn mögött is: a 2. pozícióban Glock ért célba Toyotájával, aki a rajtnál megelőzte Kubicát és mindvégig szépen tartotta magát az élmezőnyben. Az első dobogós helyét szerző németet Räikkönen követte a célban, aki sokáig bíbelődött a jól rajtoló renault-s Fernando Alonsóval: miután a boxkiállások második körében letudta a spanyolt, a finn hajszolta a toyotást, de képtelen volt megelőzni. A hispán végül 4. lett, csapattársával, Nelsinho Piquet-vel Renault-szendvicsbe fogva a peche ellenére 4 egységet megmentő Hamiltont. A pontszerzők közé befért a toyotás Jarno Trulli és a futamon harmatgyengén teljesítő BMW-vel Robert Kubica is.

Nagyobb baleset nem történt a 70 kör során, a tankolások során azonban több kocsi is lángra kapott. Kazuki Nakajima Williamse, Rubens Barrichello Hondája és Sebastien Bourdais Toro Rossója is kigyulladt a boxutcában, utóbbi ráadásul kétszer is. Az esetek pontos okára nem derült fény, abban azonban minden érintett csapat egyetértett, hogy nem az Intertechnique nevű cég által gyártott tankoló berendezés volt a hibás.



A szokásoktól eltérően ezúttal nem Budapest utcáin, hanem a Balaton partján tartották a Magyar Nagydíjat felvezető utcai parádét. Tihanyban és Siófokon sokezren figyelték, amint Palik László, Gerhard Berger és Sebastien Buemi a Red Bull Racing és a Toro Rosso versenyautóival száguldozik. „Így jut figyelem a magyar turisztika zászlóshajójának, a Balatonnak is." – mondta az eseménnyel kapcsolatban Gyenesei István sportért felelős önkormányzati miniszter.

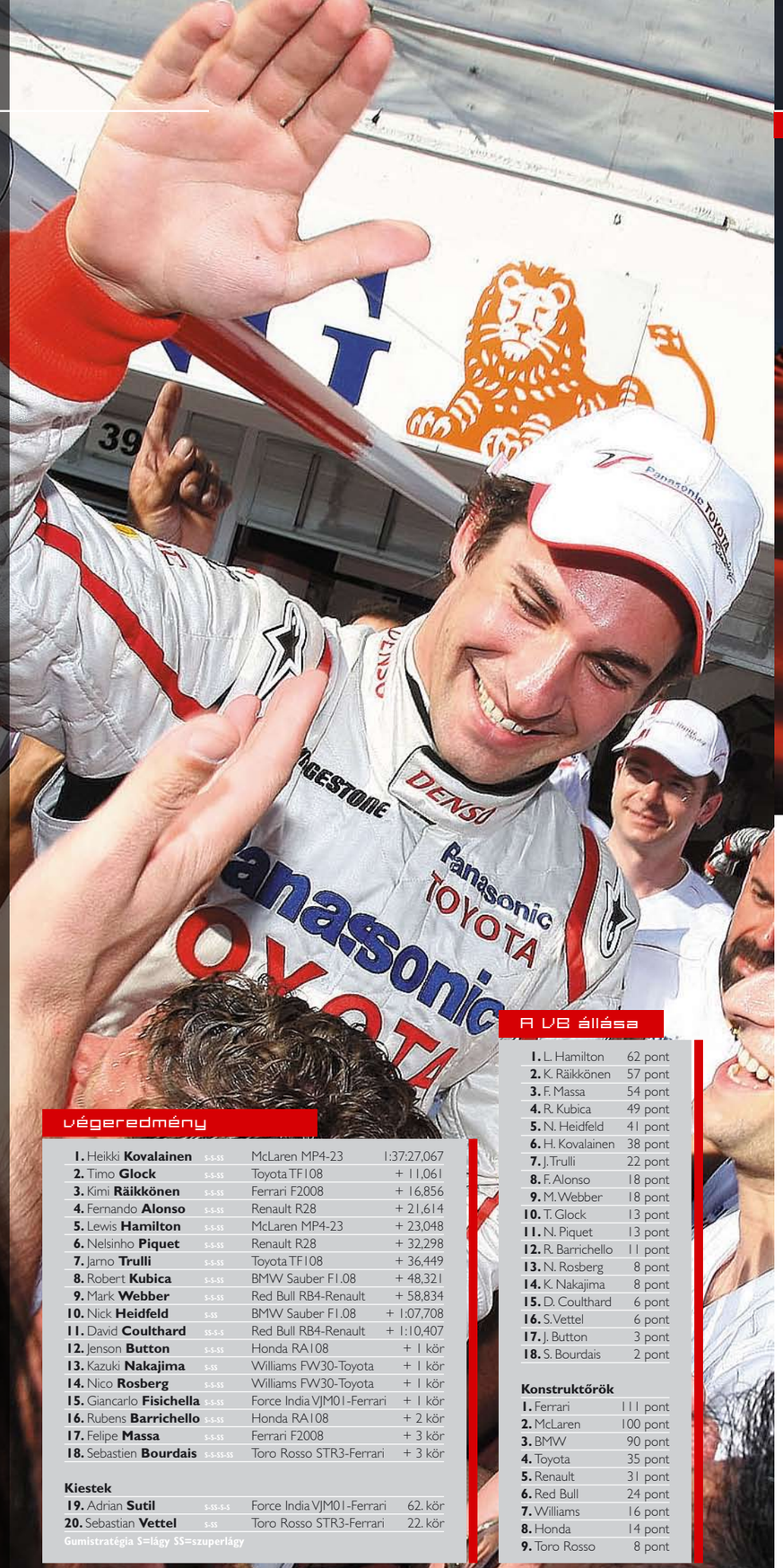
Michael Schumacher csapatkapitányként, Placido Domingo szövetségi kapitányként erősítette az idén harmadízben megrendezett MAI CASCO Futball Grand Prix keretein belül a Hungarian All Stars gárdájával 6:6-os döntetlent játszó Nazionale Piloti csapatát. A hétszeres világbajnok a meccs után távozott hazánkból, míg a tenor-legenda maradt és a Hungaroringre is kilátogatott, ahol honfitársa, Fernando Alonso egy sisakkal ajándékozta meg.

A világbajnok Kimi Räikkönen forgalmi dugóba keveredett az egyik svájci reptéren, így többórás késéssel érkezett meg Budapestre. A csúszás miatt a világbajnok késett az FIA csütörtöki, hivatalos sajtótájékoztatójáról is, ahová csak utolsó tíz percre esett be. Mivel ez az esemény a „beidézetteknek" kötelező, a finn pénzbírságot is kaphatott volna, a bírák azonban elfogadták az indoklást és megkegyelmeztek a versenyzőnek.



Két magyar médiamunkásról is cikkezett hungaroringi kiadásaiban a közkedvelt paddock-pletykalap, a Red Bulletin. A „majdnem független" újság Szujó Zoltánt, az RTL Klub riporterét kedvenc/nem kedvenc témában faggatta, míg Frankl András új könyve, az Autósport és Formula Magazintól is megrendelhető „Száguldás a Forma 1-ben és azon túl" című kiadvány kapcsán találták meg.

Szombat reggel a Hungaroringre tartva balesetet szenvedett a GP2-es DPR istálló egyik „csapatszállító" járműve az M3-as autópályán, ami jókora dugóhoz vezetett. A kocsioszlopban ott ragadt néhány F1-es versenyző is: Lewis Hamiltont és Robert Kubicát például egy segítőkész magyar motoros vitte ki a pályára, nehogy lekéssék a délelőtti szabadedzést.



végeredmény

1.	Heikki **Kovalainen**	S-S-SS	McLaren MP4-23	1:37:27,067
2.	Timo **Glock**	S-S-SS	Toyota TF108	+ 11,061
3.	Kimi **Räikkönen**	S-S-SS	Ferrari F2008	+ 16,856
4.	Fernando **Alonso**	S-S-SS	Renault R28	+ 21,614
5.	Lewis **Hamilton**	S-S-SS	McLaren MP4-23	+ 23,048
6.	Nelsinho **Piquet**	S-S-SS	Renault R28	+ 32,298
7.	Jarno **Trulli**	S-S-SS	Toyota TF108	+ 36,449
8.	Robert **Kubica**	S-S-SS	BMW Sauber F1.08	+ 48,321
9.	Mark **Webber**	S-S-SS	Red Bull RB4-Renault	+ 58,834
10.	Nick **Heidfeld**	S-SS	BMW Sauber F1.08	+ 1:07,708
11.	David **Coulthard**	SS-S-S	Red Bull RB4-Renault	+ 1:10,407
12.	Jenson **Button**	S-S-SS	Honda RA108	+ 1 kör
13.	Kazuki **Nakajima**	S-SS	Williams FW30-Toyota	+ 1 kör
14.	Nico **Rosberg**	S-S-SS	Williams FW30-Toyota	+ 1 kör
15.	Giancarlo **Fisichella**	S-S-SS	Force India VJM01-Ferrari	+ 1 kör
16.	Rubens **Barrichello**	S-S-SS	Honda RA108	+ 2 kör
17.	Felipe **Massa**	S-S-SS	Ferrari F2008	+ 3 kör
18.	Sebastien **Bourdais**	S-S-SS-SS	Toro Rosso STR3-Ferrari	+ 3 kör

Kiestek

19.	Adrian **Sutil**	S-SS-S-S	Force India VJM01-Ferrari	62. kör
20.	Sebastian **Vettel**	S-SS	Toro Rosso STR3-Ferrari	22. kör

Gumistratégia S=lágy SS=szuperlágy

A VB állása

1.	L. Hamilton	62 pont
2.	K. Räikkönen	57 pont
3.	F. Massa	54 pont
4.	R. Kubica	49 pont
5.	N. Heidfeld	41 pont
6.	H. Kovalainen	38 pont
7.	J. Trulli	22 pont
8.	F. Alonso	18 pont
9.	M. Webber	18 pont
10.	T. Glock	13 pont
11.	N. Piquet	13 pont
12.	R. Barrichello	11 pont
13.	N. Rosberg	8 pont
14.	K. Nakajima	8 pont
15.	D. Coulthard	6 pont
16.	S. Vettel	6 pont
17.	J. Button	3 pont
18.	S. Bourdais	2 pont

Konstruktőrök

1.	Ferrari	111 pont
2.	McLaren	100 pont
3.	BMW	90 pont
4.	Toyota	35 pont
5.	Renault	31 pont
6.	Red Bull	24 pont
7.	Williams	16 pont
8.	Honda	14 pont
9.	Toro Rosso	8 pont



LENGYEL NAGYDÍJ

Szurkolók Kubica hazájából

Robert Kubica sikeres F1–es karrierje rengeteg lengyelt lázba hozott. Olyannyira, hogy sokan belevágtak a hosszú utazásokba, mert élőben is látni akarták hősüket. Például a hazájukhoz legközelebb eső Hungaroringen…

Vajta Balázs, Bucsky Andor

A Magyar Nagydíjat idén talán Lengyel Nagydíjnak is nyilváníthatták volna, olyan nagy érdeklődés tapasztalhattak a szervezők a Robert Kubica hazájából érkezett drukkerek részéről. Bár lapunk tudósítói több tengerentúli helyszínen is láttak piros-fehér zászlókat lobogni, egyértelmű, hogy Magyarország van a legközelebb a lengyeleknek, és ez megkönnyíti a Hungaroringre látogatásukat. Ennek ellenére megdöbbentő élmény volt saját szemmel látni, hogy a nézőtereken mennyi „polák" foglalt helyet. Ugyanez volt igaz a kempingekre is: a tulajdonosok beszámolói szerint a lengyelek szinte kiszorították a németeket, pedig ez - a múlt tapasztalatai alapján - elég érdekes fejlemény.

A közel húszezernyi látogató közül az egyik, a rendkívül jókedvű Michal Mateusiak Sopotból érkezett, és a ring mellett verte fel a sátrát. Egy tucatnyi barátjával együtt döntöttek az F1-es program mellett, és ha már ennyit utaztak, alaposan ki akartak tenni magukért a helyszínen: tetőtől talpig ki piros-fehér színekre pingálták magukat. Ráadásul még egy-egy hatalmas lengyel zászlót is magukra csavartak, és azt ruhaként, viselték.
Michal az idén már a második versenyre utazott el, előtte a szintén nem távoli Hockenheimben járt, de az messze nem volt olyan jó, mint a hungaroringi rendezvény. Hogy miért?

„A németek nem olyan lazák, mint a magyarok. Arrogánsak és sokszor eléggé diszkriminálnak. Itt ez nem érzékelhető. Igaz, hogy a verseny Magyarországon nem mindig érdekes, de a hangulat előtte fantasztikus, a kempingekben óriási bulik alakulnak ki, és természetesen Budapest, mint város, leköröhetetlen. Emellett, nem szabad elfelejteni, hogy a magyar lányok rendkívül csinosak. Bár ebben Lengyelországban sincs hiány" – mutatott körbe a társasághoz tartozó barátnőkön, majd így folytatta. „Az autósport Lengyelországban korábban csak a ralit jelentette, de Kubica érkezése óta nagyot nőtt az F1 népszerűsége. Rengeteg hölgynek is megtetszett a száguldó cirkusz. Azon kívül, ha lengyel esélyesről van szó, mindegy, hogy milyen sportágról beszélünk, a nők ugyanúgy jönnek és drukkolnak, mint a férfiak."
Nos, a BMW Sauber kelet-európai ásza ezúttal nem szerepelt túl fényesen Mogyoródon, mindössze a 8. helyen ért célba. Michalt és csapatát ez azonban biztosan nem zavarta. ő már szombaton elhatározta, hogy 2009-ben még nagyobb társasággal érkezik a Hungaroringre.

HUNGARORING

A magyar F1-es futam ismét méltó volt az „autósport ünnepe” jelzőre. Az átalakított, moder Hungaroringen a szurkolók és a csapatok egyaránt kiválóan érezték magukat, az izgalmas kísérőrendezvényeken és betétprogramokon kívül volt bőven látnivaló magán a nagydíjon is. A jó hír, hogy még legalább nyolc évig láthatjuk a cirkuszt, már csak ráadás volt…































ÉLET A TOYOTÁNÁL

Jarno Trullival beszélgettünk a Hungaroringen

A srác a kérdés után az ég felé pillant, nagyot sóhajt és tekintetében hirtelen a tehetetlen düh tüze kap lángra. Az egész a másodperc tört része alatt történik, mégis sok minden benne foglaltatik.

Mészáros Sándor
Bucekó Andor

Az alany Jarno Trulli, a Toyota istálló versenyzője, a kérdés pedig az 1997-es Osztrák Nagydíjat taglalta, amelyet egy Prost Mugen-Honda volánja mögött talán meg is nyerhetett volna, ha egy motorhiba miatt néhány körrel a leintés előtt nem kényszerül a verseny feladására.
„Hát igen!" – mondta Trulli egyik szemével sírva, a másikkal nevetve a Toyota Motor Hungary által a csapat motorhome-jában tartott sajtóvacsorán. – „Ha akkor és ott nem adja meg magát a motor, talán másképp is alakulhatott volna a pályafutásom."

A tavalyi gyengélkedés után a japán csapat idén jól áll, az ádáz középmezőny legjobbjaként a három élgárda mögött portyáznak. A fehér-pirosak jó szereplésében a rutinos rókának is fontos szerepe van, de soha nem felejti el megemlíteni azt, hogy az egy éve leigazolt új szaktanácsadónak, Frank Dernie-nek is sokat köszönhet a Kölnben székelő együttes.
A múltban a Lotus, Ligier, a Benetton, az Arrows és a Williams istállókál is megfordult Dernie három évtizednyi tapasztalatot vitt magával a japánokhoz:

Jarno Trulli

Csapata:	Toyota
Rajtszám:	11
Nemzetisége:	olasz
Születési helye és ideje:	Pescara, 1974. 07. 13.
Családi állapota:	nős, két gyermek édesapja
Magassága:	173 cm
Súlya:	60 kg
Első nagydíj:	Melbourne 1997
Győzelmek száma:	1 (Monaco GP, 2004)
Legjobb összetettbeli eredménye:	6. (2004)





Az olasz versenyző nagy utat járt be említett kudarc óta: versenyzett a Jordan-nél és a Renault-nál is, utóbbiaknál a 2004-es Monacói Nagydíjon visszakapta az elveszített első - és mindmáig egyetlen futamgyőzelmet. A 34 esztendős sofőr negyedik éve erősíti a Toyota kötelékét és büszke arra, hogy része lehet a világ legnagyobb autógyárának F1-es projektjében.
„Jól érzem magam a csapatnál és most, hogy Timo Glock a társam, a harmónia is megvan az istállón belül. Mindannyian tudjuk, hogy még nagyon sokat kell fejlesztenünk a csomagunkon, de törekszünk arra, hogy minél hamarabb a dobogó legfelső fokára juttassuk a Toyotát" – adott rögtönzött helyzetjelentést a pescarai sofőr.

> Mindannyian tudjuk, hogy még nagyon sokat kell fejlesatenünk a csomagunkon, de töreksaünk arra, hogy minél hamarabb a dobogó legfelső fokára juttassuk a Toyotát"

„Éppen az az, amire a legnagyobb szükségünk van, mert a mienk egy viszonylag fiatal csapat, ami régi, sokkal tapasztaltabb istállókkal próbálja felvenni a versenyt. Frank érkezése felbecsülhetetlen számunkra." – mondta Trulli.

TRULLI REJTVÉNY

Nyerje meg
a három palack Trulli-
bor egyikét!



Jarno Trulli hírneves olasz borai közül most három olvasónk hazavihet egy-egy palackkal, ha október 10-ig megválaszolja az alábbi kérdést:

A 2008-as évben melyik volt Trulli legjobb eredménye?

A válaszokat a rejtveny@formula.hu e-mail-re, vagy a 3529 Miskolc Pf: 90. postacímre várjuk.

A nyereményeket az alábbi helyen vehetik át a győztesek:
La Bottega
1034 Budapest, Bécsi út 60.



NEM JÓSOL

„Fogalmam sincs, hogy ki lesz a világbajnok. Jobban foglalkoztat a Toyota helyzete” – mondta Trulli, amikor az AFM a bajnoki esélyekről kérdezte. Az olasz rövid és szabatos választ adott arra a kérdésre is, hogy kit látna legszívesebben az F1 trónján: „Magamat!” – mondta harsány nevetés közepette.

A sokszor rejtélyes talján a Hungaroringen meglepően nyugodtnak és felszabadultnak bizonyult, amiben minden bizonnyal közrejátszik a Toyota javuló formája és az is, hogy nem kell aggódnia a 2009-es idény miatt: a sportelnök John Howett megerősítette, hogy kitartanak a jelenlegi duó mellett.

„Az évad hátralevő részében a negyedik hely megőrzése a célunk, de jövőre is a Toyotánál maradok. Azt még nem tudom, hogy mi lesz azután.” – mondta Trulli.

A borászattal is foglalkozó versenyző a honi tollforgatóknak elárulta: pincészetének termékei egyre jobban fogynak szerte a világon, s a magyar borok közül a Tokaji a kedvence, amelyből otthonában is tart néhány palacknyit.



Az 1997-es Osztrák Nagydíj akár győzelmet is hozhatott volna Trullinak, de egy műszaki hiba megakadályozta a Prost győzelmét

ÉLMENŐK LETTEK

Budapesten nyilatkoztak a BMW Sauber pilótái

A BMW Sauber F1 Team az idei szezonban az élmezőny állandó tagja lett, sőt Kanadában megszerezték első győzelmüket. Az AFM a csapat két pilótáját, Robert Kubicát és Nick Heidfelddel faggatta a siker titkáról.

BMW

Kubica

Megváltoztatott az első győzelmed?
Nem, egyáltalán nem. Engem nem érdekel a hírnév. Nem azért lettem Forma-1-es pilóta, mert híres akartam lenni, hanem azért, mert szeretek versenyezni.

Az azóta eltelt versenyeken nem szerepeltél valami fényesen. Mi volt ennek az oka?
Addig jól mentek a dolgok, talán több szerencsém is volt, mint a többieknek. Aztán ez megszakadt. Silverstone-ban nagyon rossz időjárási feltételek között versenyeztünk. Az autóm az egyik egyenesben egyszerűen felúszott a vízen és kiperdültem. Hockenheim a mezőny elején autóztam és jól tartottam a lépést Kovalainennel és Räikkönennel, de aztán a biztonsági autó teljesen megkavarta a sorrendet. Ezek a dolgok sajnos vele járnak a versenyzéssel.

Hogyan tudod magad túltenni a holtpontokon?
A karrierem során volt sok jó pillanatom is, de még több rossz. Ezekből megpróbálom levonni a tanulságot. Bízok magamban, az adottságaimban, és pontosan tudom, mire vagyok képes.

Heidfeld

Már a kilencedik szezonodat töltöd a Forma-1-ben, de még sohasem győztél. Nem jelent ez lelki terhet számodra?
Több okból sem zavar. Egyrészt biztos vagyok benne, hogy a jövőben ez elkövetkezik, másrészt eddig nem is volt olyan autóm, amivel eséllyel pályáztam volna a győzelemre.

Az idén számodra sokszor okozott problémát a biztonsági autó pályára küldése. Mi a véleményed a szabályokról?
Nem szeretem ezeket az előírásokat. A futamok szerencsejátékká váltak, mivel egyesek pozíciókat nyernek, másoknak viszont odalesz az egész versenyük. Nem tetszenek a jövőre tervezett változások sem. Egyrészt azok szerint is mindenkinek fel kellene sorakozni a biztonsági autó mögé, másrészt állandóan a kijelzőt kellene figyelni, hogy milyen gyorsan haladhatok. Ez nagyon veszélyes is lehet! Sajnos eddig nem találtunk ideális megoldást. Persze hozzá kell tennem, hogy minden jobb lenne, mint a mostani szabályok…

Manapság a Forma-1-ben nagyon nehéz előzési pozícióba keveredni, de vajon mindenkit ugyanolyan nehéz megelőzni?
Nem, léteznek olyan autók, melyekre könnyebben lehet tapadni, így ezeket könnyebb megelőzni is. A versenyzők között is vannak olyanok, akik hibáznak nyomás alatt, így őket egyszerűbb lehagyni. De azt nem árulom el, kikről van szó!



IGAZSÁG-SZOLGÁLTATÁS

Massa visszakapta az elbukott győzelmet

Felipe Massának három hetet kellett várnia, hogy a sors visszaadja neki azt, amitől a Hungaroringen megfosztotta. A Ferrari brazilja megnyerte az Európa Nagydíjat, ezzel Valencia új utcai pályájának első győztesévé avanzsált.

Mészáros Sándor, Vajta Balázs

Getty Images, Hoch2wei, FOP, ATP, Kraeling

Nyári álomba szenderült a száguldó cirkusz a mogyoródi viadal után, amelyből az Európa Nagydíj rázta fel a mezőnyt. A futam már nálunk is központi téma volt a paddock-lakók körében, hiszen a korábban a Nürburgringhez kötődő összecsapást ezúttal Valencia kikötőjében, egy takaros „utcai" aszfaltcsíkon rendezték meg. A versenyzők közül többen szimulátorral készültek az ismeretlen pályára, míg mások beérték néhány személyautóból készült videofelvétellel is. A csütörtöki pályabejárás méginkább meghozta a sofőrök kedvét Herman Tilke mester legújabb alkotásához, a pénteki gyakorlások után pedig egytől egyig mindenki dicshimnuszokat zenget az utcákon kanyargó, de mégis gyors, ráadásul tágas bukóterekkel rendelkező pályáról.

A ring apró zegzugainak és trükkjeinek feltérképezéséről, az aszfalt felgumizásáról szóló nyitónapon Kimi Räikkönen futotta a legjobb időt, míg az ismeretlen helyszínen néhányan meglepően jó eredményekkel rukkoltak elő: a renault-s helyi kedvenc Fernando Alonso a 2., a gyengélkedő Hondával Jenson Button a 3. legjobb időeredményt produkálta, míg a Toro Rossós Sebastian Vettel az első edzésen az első hely megszerzésével vétette észre magát.

A szokványosan fura szombat délelőtti eredménylistán a BMW-s Robert Kubica neve díszelgett az élen, a kvalifikáción azonban Massa már utolérhetetlennek bizonyult.

Valencia

A pálya hossza:	5,440 km
Versenytáv:	57 kör – 310,080 km
Időjárás:	Száraz
Levegő hőmérséklete:	29-31 fok
Aszfalt hőmérséklete:	44-46 fok
Elindult:	20 autó
Célba ért:	17 autó
Kiesett:	3 autó
Leggyorsabb kör:	
Felipe Massa	**1:38,708**



1. Felipe Massa „Nagyon boldog vagyok, hogy a számomra borzalmas magyarországi verseny után itt az élről rajtolhattam és a leggyorsabb kört is megfutva győztem. Jó döntést hoztunk a gumikkal kapcsolatban, az egész csapat remek munkát végzett. Kimi kiesése viszont rávilágított, hogy a megbízhatóság még mindig nem tökéletes."

2. Lewis Hamilton „Lázas voltam és a nyakam is begörcsölt, így azt fontolgattam, hogy nem indulok. Végül belevágtam, és nem panaszkodom az eredmény miatt. A pályán roppant nehéz lett volna előzni, de tartottam magam Massa mögött és a köridők azt mutatják, hogy a tempónk jó volt. Ez mindenképpen kielégítő."

3. Robert Kubica „Harmadik lettem, ami szerintem a jól sikerült időmérő edzésnek volt köszönhető. A futam során adódott némi gondom is, mert egy fehér műanyagszatyor szállt át a pályán, ami a kocsim alá került és rontott a vezethetőségen. Két kanyarban alig tudtam fordulni, de szerencsére a szatyor hamarosan továbbrepült."

4. Heikki Kovalainen „Nem vagyok megelégedve a verseny alakulásával, mert az első két szakaszban a keményebb gumikon problémáim voltak a tapadással és ez csak az utolsó etapban, a lágyabb gumikon változott meg. Közel kerültem Robert Kubicához, de az előzésre nem volt esélyem. Öt pontot szereztem, de a dobogó sokkal jobb lett volna."

5. Jarno Trulli „Ez az eredmény megmutatta, hogy mennyire jók vagyunk. A Toyota csodálatos munkát végez idén és minden egyes pályán jó a versenyképességünk. A csapat továbbra is keményen dolgozik a fejlesztéseken, így biztos vagyok benne, hogy formánkat a következő versenyekre is átmentjük és még több pontot szerzünk majd."

6. Sebastian Vettel „A rajtnál majd megelőztem Kimi Räikkönent, míg Jarno Trullit maga mögött tartottam és csak a boxkiállásoknál került elém. Nagyon elégedettnek kell lennünk ezzel az eredménnyel. Egész hétvégén hibátlanul dolgoztunk és sikerült maximalizálnunk az eredményt. A pálya is tetszik, nagyon kellemes ez a helyszín."

7. Timo Glock „Az utóbbi két napban megfázással bajlódtam, így az állapotomat és a kvalifikáción elért rajtpozíciómat figyelembe véve nagyon elégedett vagyok. Az autó végig csodálatos volt, csapatunk remek eredményt ért el. Mindketten értékes pontokat szereztünk a konstruktőri bajnokságban. Reménhetőleg a formánk tovább javul majd."

8. Nico Rosberg „A versenyem elég jól alakult és picit olyan volt, mintha az időmérő edzésen lettünk volna. Az eredménynek nagyon örülök, hiszen pontot szerezni nagyszerű érzés. Elég régen történt ilyen utoljára. Ez a hétvége azt is megmutatta, hogy csapatunk kezdi visszanyerni korábbi formáját. Kalapot emelek Valencia előtt, remek versenyt szerveztek."

9. Nick Heidfeld „Életem egyik legrosszabb versenyem volt. Katasztrófa kilencediknek lenni egy olyan autóval, ami a harmadik helyre is jó. Biztam benne, hogy erősek leszünk, de a verseny első két etapjában súlyos gondjaim voltak a kemény gumikkal és csak az utolsó etapban lett jobb a helyzet, amikor már a puhább gumikon mentem."

10. Sebastien Bourdais „Jó verseny volt, ha nem veszem figyelembe azt, hogy ütköztem Heidfelddel, eltört az első szárnyam és így kellett végigszenvednem tizenhét kört. Az eredménnyel elégedett vagyok, a tempóm sem volt rossz. Ausztrália óta nem mentem ilyen jól és a továbbiakban is törekedni fogok arra, hogy pontokat szerezzek."

11. Nelson Piquet „Az első kör borzalmasra sikeredett, mert a középmezőnyben mentem és sok helyet elveszítettem. Később igyekeztem visszaszerezni ezeket, de megsérült az első szárny és nem tudtam előzni. Sajnálom, hogy nem sikerült bekerülni az első tíz közé, de bízom benne, hogy Spában jobb versenyünk lesz."

12. Mark Webber „Egész egyszerűen nem voltunk eléggé gyorsak. Abban reménykedtünk, hogy lesz néhány biztonsági autós fázis, ezért egy kiállásos stratégiával vágtunk neki a versenynek, de a számításunk nem jött be. Összességében véve a gyenge tempó miatt nagyon nehéz versenyünk volt, így van min dolgoznunk."

13. Jenson Button „A rajtnál nyertem három pozíciót, mást azonban nem sikerült felmutatnom ezen a versenyen. Arra számítottunk, hogy jók leszünk, de elszúrtuk az időmérőt és ezzel együtt a futamot is. Az egy kiállásos stratégia eredményes is lehetett volna, ha nem ragadok be Heidfeld mögé. A lágy gumi se jött be, mert a hátsók túl hamar elkoptak."

14. Giancarlo Fisichella „Nehéz verseny volt óriási forróság közepette, ennek ellenére szerintem elég jó teljesítményt nyújtottunk. A stratégia nem lett volna rossz, de mivel a betétfutamokon látottak alapján biztonsági autós szituációra számítottunk, végül nem jött be. Az új váltóval sikerült előrelépnünk és a tempónk sem volt rossz."



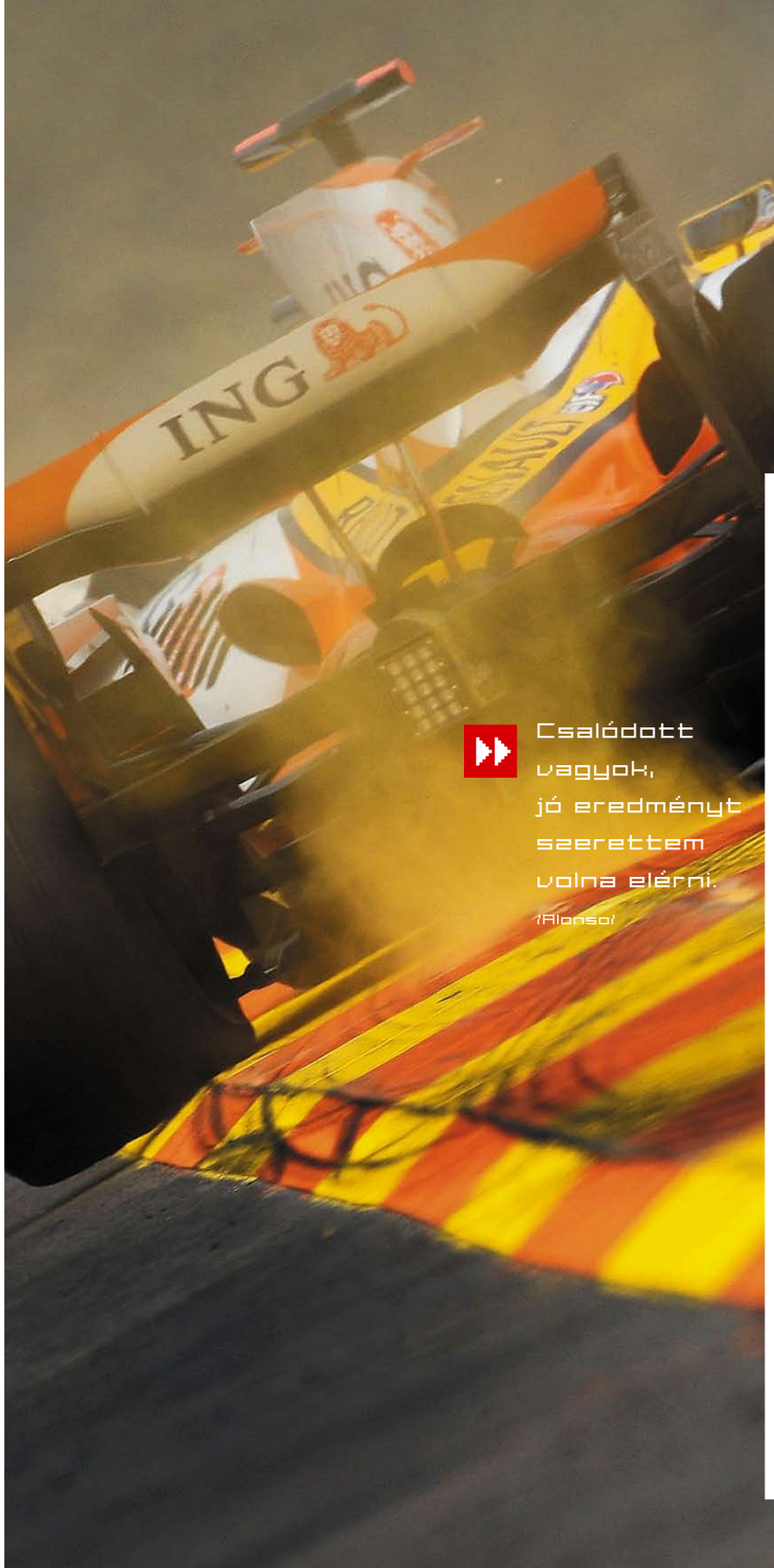
Ez nem Raikkönen napja volt. A finn ferrarist feltartották, később a boxban elsodorta a tankolóemberét, majd nem sokkal a vége előtt motorprobléma miatt fel kellett adnia a versenyt…

15. Kazuki Nakajima „A rajt nem sikerült jól, aztán a 4-es és 5-ös kanyarnál kisebb csata zajlott le előttem, emiatt nem tudtam elkerülni Fernando Alonsót és hátulró neküitköztem. Ezután arra törekedtem, hogy kiegyensúlyozott teljesítményt nyújtsak. Barrichellót sikerült megelőznöm, javult a sebességem is, de többre ma nem futotta."

16. Rubens Barrichello „A rosszul sikerült időmérő után a boxból rajtoltam, hogy még tovább dolgozhassunk a hibákon. Kicseréltük a fékeket, emiatt megváltozott az autó vezethetősége, de szerencsére a helyzet javult valamicskét a verseny során. Ki kell derítenünk, hogy miért voltak egész hétvégén gondjaink a fékrendszerrel."

17. David Coulthard „A rajt után valaki hátulról meglökött. Később megelőztem néhány kocsit, azonban amikor az egyik Force India mellett akartam elmenni, félbeszakítottam a manővert és neküitköztem, amiért ezúton is elnézést kérek. Az autó oldala megsérült, emiatt a futam hátralevő részében a balansz és a leszorítóerő is gyenge volt."

- **Kimi Räikkönen** „Nincs túl sok mondanivalóm, pocsék napon vagyok túl. A rajtnál buktam egy pozíciót, aztán pedig feltartottak. A második boxkiállásnál hibáztam, és a tankolócsővel együtt elrántottam munkatársunkat, Pietro Timpinit is. Sajnálom a történteket. Bár a helyzetem most sokkal nehezebb, nem adom fel a harcot a bajnoki címért."
- **Adrian Sutil** „Az első etapban közel kerültem a mezőny többi tagjához, majd előztem is néhányat. Sajnálom, hogy Giancarlót nem tudtam korábban megelőzni, mert így nem tudtam kihasználni a két kiállás előnyeit. Később egy fékezés közben elveszítettem az uralmat a kocsim felett és mivel a gumifal túl közel volt, nekimentem."
- **Fernando Alonso** „Az időmérő után tudtam, hogy nehéz lesz számomra ez a verseny. A rajtnál Nakajima nekem jött és elveszítettem a hátsó szárnyamat. A szerelőim mindent megpróbáltak, hogy folytathassam a versenyt, de a futam ezzel be is fejeződött számomra. Mérhetetlenül csalódott vagyok, mert jó eredményt szerettem volna elérni."



Csalódott vagyok, jó eredményt szerettem volna elérni.
(Alonso)

A záróetapban 1:38,989-es kört repesztő brazilhoz a McLaren menője, Lewis Hamilton került a legközelebb, azonban a brit hátránya így is 0,210 másodpercnyire rúgott. A második soron Kubica és Räikkönen osztozkodott: a világbajnoki cím védője a pénteki bíztató szereplés után jó időmérőt ígért híveinek, de ezúttal sem sikerült az élre küzdenie magát. A hungaroringi győztes Heikki Kovalainen Kovalainennel szemben, a 43. körben letudott második szervizekor magával sodorta a Ferrari tankolóemberét, míg megpróbáltatásai három körrel később, Massa mogyoródi drámájához hasonlóan egy motorhibával fejeződtek be. A pontszerző zóna a remek hétvégi formáját egy 6. helyezéssel megkoronázó Vettellel, valamint egy Toyotával és egy Williams-szel egészült ki.





az 5. időt sajtolta ki McLarenjéből, míg Vettel – aki a második etapból az egész hétvége legjobb körével jutott tovább – a tréning üdítő színfoltjaként a 6. pozícióban zárt.
A verseny nem tartogatott túl sok izgalmat és beigazolódtak azok a balsejtelmek is, amelyek szerint az új ringen képtelenség előzni. Massa a rajtnál kilőtt és többé vissza sem nézett, magabiztos vezetéssel bezsebelve a tíz pontot. A brazil mögött a kvalifikáció sorrendjéhez hasonlóan Hamilton és Kubica futott be: a britnek nem volt esélye a győzelemre, de így is növelni tudta összetettbeli előnyét, míg a lengyel montreali győzelme óta először pezsgőzhetett a dobogón.
Az éltrió mögött Kovalainen futott be, akit Jarno Trulli követett a célban. A Toyota versenyzője Räikkönen kálváriájából profitálva lépett előre: a finn a rajtnál alulmaradt Timo Glock újabb két egységgel gyarapította saját maga és csapata pontjait, míg Nico Rosberg egy hat futam óta tartó ínséges időszaknak vetett véget.
Kisebb és nagyobb incidensekben nem volt hiány az 57 körös viadalon. Az első ütközéses manővernek a hispán drukkerek legnagyobb bánatára Alonso volt a szenvedő alanya, akit az első körben hátulról felöklelt Kazuki Nakajima. A Williams versenyzője továbbment, a renault-s azonban a letört hátsó szárny és más sérülések miatt feladta a futamot. A Red Bullos David Coulthard a Force Indiás Giancarlo Fisichellával koccant, akinek csapattársa, Adrian Sutil is belekeveredett, amibe csak tudott. A német a boxutcában kis híján összeütközött a szerelői által túl korán útjára engedett Massával, míg végül a 42. körben kicsúszott, a falnak csapódva fejezte be a viadalt.



Felipe Massa 100. F1-es futamán csipetnyi történelmet is írva csiszolta tovább pedigréjét, a brazil a vadonatúj valenciai városi ring első pozíciósa és első győztese lett. A spanyolországi helyszínen a dél-amerikai sofőr idei 4., pályafutása 13. rajtelsőségét szerezte, míg a futamon idénybeli 4., karrierje 9. győzelmét aratta.

Az Európa Nagydíj végeredménye csak néhány órával a leintés után vált hivatalossá: a versenybíróság már a futam közben vizsgálatot indított a boxutcai Massa-Sutil tolakodás miatt, s a meghallgatásokra a leintés után került sor. Bár benne volt a pakliban egy súlyosabb szankció is, a döntés végül nem befolyásolta a végeredményt: „nem biztonságos boxutca elhagyás" miatt Massát figyelmeztetésben részesítették, míg a Ferrarira 10 ezer eurós pénzbírságot szabtak ki.

A versenyhétvégét beárnyékolta az a repülőgép-szerencsétlenség, amelynek következtében a Spanair légitársaság gépének 153 utasa lelte halálát a madridi Barajas-reptéren. Péntek délben Fernando Alonso kezdeményezésére a paddock-ban három perces néma csenddel emlékeztek az áldozatokra, míg a versenyzők a vasárnap felragasztották sisakjukra azt a spanyol zászlót ábrázoló matricát, amelyet a patrióta hispán osztott szét.

Fernando Alonso lelkesen készült idei második hazai versenyére, de Barcelonához hasonlóan Valenciában sem tudta megörvendeztetni híveit: Kazuki Nakajima már az első körben kibombázta a versenyből. A japán elnézést kért a spanyol szurkolóktól: „Igazán sajnálom, ami történt, de remélem, nem kell testőröket fogadnom, ha legközelebb Spanyolországba jövök!" – mondta a japán.

Bár csak az idényzáró Brazil Nagydíj után zárja le versenyzői pályafutását, David Coulthard már Valenciában megkezdte a búcsúzkodást. A Red Bulletin című paddock-pletykalap szerint a skót versenyző a futamot megelőző szerdán az Energy Station teljes személyzetét vacsorázni vitte az egyik valenciai étterembe, ahol helyi specialitásokat fogyasztottak.

Nick Heidfeldet a kvalifikáción feltartotta honfitársa, a toyotás Timo Glock, így a BMW-s éppen csak továbbjutott az első etapból. A bajor csapat sofőrje panaszt tett a versenybíróságnál, de az eset következmények nélkül maradt. „Alig hittem el, hogy ismét Timo az, aki feltart." – mondta Heidfeld – „Egyből Budapest jutott az eszembe, ahol pontosan ugyanez történt."

végeredmény

1.	Felipe **Massa**	S-S-SS	Ferrari F2008	1:35:32,339
2.	Lewis **Hamilton**	S-S-SS	McLaren MP4-23	+ 5,611
3.	Robert **Kubica**	S-S-SS	BMW Sauber F1.08	+ 37,353
4.	Heikki **Kovalainen**	S-S-SS	McLaren MP4-23	+ 39,703
5.	Jarno **Trulli**	S-S-SS	Toyota TF108	+ 50,684
6.	Sebastian **Vettel**	S-S-SS	Toro Rosso STR3-Ferrari	+ 52,625
7.	Timo **Glock**	S-SS	Toyota TF108	+ 1:07,990
8.	Nico **Rosberg**	SS-S-S	Williams FW30-Toyota	+ 1:11,457
9.	Nick **Heidfeld**	S-S-SS	BMW Sauber F1.08	+ 1:22,177
10.	Sebastien **Bourdais**	S-S-SS	Toro Rosso STR3-Ferrari	+ 1:29,794
11.	Nelsinho **Piquet**	S-SS	Renault R28	+ 1:32,717
12.	Mark **Webber**	S-SS	Red Bull RB4-Renault	+ 1 kör
13.	Jenson **Button**	S-SS	Honda RA108	+ 1 kör
14.	Giancarlo **Fisichella**	S-SS	Force India VJM01-Ferrari	+ 1 kör
15.	Kazuki **Nakajima**	S-SS-SS	Williams FW30-Toyota	+ 1 kör
16.	Rubens **Barrichello**	S-SS	Honda RA108	+ 1 kör
17.	David **Coulthard**	S-S-SS	Red Bull RB4-Renault	+ 1 kör

Kiestek

• Kimi **Räikkönen**	S-S-SS	Ferrari F2008	45. kör
• Adrian **Sutil**	S-SS-SS	Force India VJM01-Ferrari	42. kör
• Fernando **Alonso**	S	Renault R28	1. kör

Gumistratégia S=lágy SS=szuperlágy

A VB állása

1.	L. Hamilton	70 pont
2.	F. Massa	64 pont
3.	K. Räikkönen	57 pont
4.	R. Kubica	55 pont
5.	H. Kovalainen	43 pont
6.	N. Heidfeld	41 pont
7.	J. Trulli	26 pont
8.	F. Alonso	18 pont
9.	M. Webber	18 pont
10.	T. Glock	15 pont
11.	N. Piquet	13 pont
12.	R. Barrichello	11 pont
13.	N. Rosberg	9 pont
14.	S. Vettel	9 pont
15.	K. Nakajima	8 pont
16.	D. Coulthard	6 pont
17.	J. Button	3 pont
18.	S. Bourdais	2 pont

Konstruktőrök

1.	Ferrari	121 pont
2.	McLaren	113 pont
3.	BMW	96 pont
4.	Toyota	41 pont
5.	Renault	31 pont
6.	Red Bull	24 pont
7.	Williams	17 pont
8.	Honda	14 pont
9.	Toro Rosso	11 pont

VALENCIA

Nem mintha bárkinek is kétségei lettek volna abban a tekintetben, hogy az Európa Nagydíj új helyszíne hibátlanul mutatkozik be, mégis ki kell jelenteni: elsőre is kiváló versenyt szerveztek Valenciában. A régi amerikai városi pályákat idéző aszfaltcsík a tévés közvetítésen keresztül ugyan egy kissé unalmas volt, ám mindez nem zavarta a csapatokat és a nézőket.





















A VERSENYPÁLYÁTÓL A KÖZÚTIG

A Bridgestone azzal a céllal lépett be a Formula-1-be, hogy növelje a márkanév ismertségét és bemutassa fejlett abroncsgyártói technológiáját. Döntése tökéletesen megfelelt a cég prémium termékekre koncentráló európai stratégiájának, amely a versenypályán szerzett tapasztalatokat a nagy teljesítményű személyautó-abroncs tervezés és gyártás területén kamatoztassa. Az F1-es csapatokkal való szoros együttműködés nagyban hozzássegítette a Bridgestone-t az autógyártók közötti pozíciója megszilárdításához a gyári szerelésű abroncsok beszállítójaként.

A Bridgestone bátran várja az újabb kihívásokat, az új eredményeket és az izgalmas versenyeket a motorsport élvonalában: jelenlegi Formula 1-es szerződése 2010-ig van érvényben.



MÉRFÖLDKŐ

A Bridgestone Valenciában futotta 200. nagydíját

A Valencia csodálatos, új városi pályáján rendezett Európa Nagydíj a Bridgestone kétszázadik F1-es versenyét is jelentette.

Bethlen Tamás

Bridgestone

Augusztus 24-én először versenyeztek a spanyol nagyváros utcáin Formula-1-es versenyautók. Az izgalmas, 5,44 kilométeres, városi utakon, dokkok és kikötők között, hidakon át vezető pálya éppen annyira új lehetőségeket nyitott meg a gyorsasági világbajnokság előtt, ahogyan a Bridgestone is új útra lépett, amikor 1997-ben öt csapat abroncsbeszállítójaként debütált a száguldó cirkuszban. Az akkori Melbourne-i bemutatkozás óta a japán márka sokféle nagyteljesítményű F1-es Potenza abroncs kifejlesztésében jeleskedett, melyek mindig megfeleltek a világ legigényesebb motorsportja növekvő igényeinek. 1997-től napjainkig a Bridgestone csapatai nyolc alkalommal nyerték meg a pilóták és a konstruktőrök bajnokságát – 133 győzelmet, 125 pole pozíciót és 127 leggyorsabb köridőt is szereztek –, s több konkurens abroncsgyártóval is sikeresen felvették a versenyt.

A Bridgestone már az első versenyén pontot szerzett, azóta pedig 133 futamgyőzelmet aratott

A gyár az ünnepi alkalomból egy különleges, aranyszínű abroncsot állított ki a pályán, az aszfaltcsík mellett pedig két speciális «Bridgestone 200» reklámtáblát helyezett el. A helyszínen a jubileum apropóján éjszakai videóvetítéseket rendeztek, a szurkolóknak különleges dísztárgyakat árultak, médiaeseményeket és fogadásokat rendeztek, sőt ebből az alkalomból felkerült egy autóverseny játék is a vállalat weboldalaira. (Magyarországról ezt a címet érdemes keresni : www.bridgestone.hu)

Futamgyőzelmek*

GoodYear:	368
Bridgestone:	133
Michelin:	102
Dunlop:	83
Firestone:	49
Pirelli:	42
Continental:	10
Englebert:	10

*az idei Európa Nagydíjig

Belgium
Spa-Francorchamps

A pálya hossza:	7,004 km
Versenytáv:	44 kör – 308,176 km
Időjárás:	száraz
Levegő hőmérséklete:	14-18 fok
Aszfalt hőmérséklete:	15-16 fok
Elindult:	20 autó
Célba ért:	17 autó
Kiesett:	3 autó
Leggyorsabb kör:	
Kimi Räikkönen	**1:47,930**



EGY GYŐZTES KÉT VESZTES

Massa nevető harmadikként örülhetett Spában

Felipe Massa személyében egy győztese, Lewis Hamilton és Kimi Räikkönen révén pedig két nagy vesztese is volt a Belga Nagydíjnak, amelyet egy óriási felháborodást kiváltó bírói ítélet döntött el.

Mészáros Sándor, Vajta Balázs

Getty Images, Hoch2wei, FOP, ATP, Kraeling

Valencia első versenye után az F1-es mezőny Monzába költözött, ahol három napon át gyakoroltak, elsősorban az ugyanott tartandó Olasz Nagydíjra.

A sajtóban terítékre került a ferrarisok házon belüli helyzete is: a nyolc futam óta nyeretlen, azonban Spa-Francorchamps legutóbbi három futamát megnyerő finn ígéretet tett a sikertelen sorozat lezárására, cserébe a Scuderiánál jelezték, még várnak, egyelőre nem nevezik ki Massát elsőszámú versenyzővé. Az Ardennekben esős idő fogadta a csapatokat: a nyitónapon egyszer száraz, egyszer esős időben körözhettek a versenyzők. A nap legjobb idejét Massa futotta, míg a délutáni edzésen Fernando Alonso az elsőség megszerzésével, Räikkönen és a Force Indiás Giancarlo Fisichella pedig autóik összetörésével irányították magukra a figyelmet.

A szombat délelőtti edzésen a BMW-s Nick Heidfeld repesztette a legjobb időt a reggeli eső miatt még mindig nedves pályán, s bár a vallon meteorológusok ígérték az égi áldást a kvalifikációra is, az időjárás végül megkegyelmezett a mezőnynek. A rajtsorrendről döntő edzés Hamilton sikerét hozta: a brit a záróetapban 1:47,338-as körrel végzett az élen és annak ellenére is több mint három tizedet vert Massára, hogy minden próbálkozásánál rontott valamit. A mögöttes sorban a csapattársak végeztek: Heikki Kovalainen a 2. etapból az egész hétvége legjobb idejével jutott a zárófázisba, de ott csak a 3. rajtkockát tudta megcsípni, míg Räikkönen jó kvalifikációban bízott, de ezúttal sem jutott előrébb a 4. helynél.

A versenynap délelőttjén esett a ring környékén, így az előkészületek során, a nedves rajtrácson mindenki az eget kémlelte.



Webber az edzéseken kicsúszott, de a futamon egy kis szerencsével pontot tudott szerezni

1. Felipe Massa „Nagyon furcsa verseny volt ez, a rajtnál és a befutónál is nehéz dolgom volt. Az indulásnál a vizes Eau Rouge miatt óvatos voltam, így Kimi megelőzött. Bár hasonló köridőket futottam, nem volt esélyem az élen haladók megelőzésére, ezért csak a célba érésre figyeltem. Az autó balansza nem volt tökéletes."

2. Nick Heidfeld „Nagyon boldog vagyok, fantasztikus hétvégénk volt! A rajtnál ütköztem Kovalainennel, de a kocsim szerencsére nem sérült meg. Sok pozíciót veszítettem, de csak néhányat tudtam visszaszerezni. Úgy döntöttem, hogy az utolsó körre felrakatom az esős gumikat. Magam sem hittem benne, de ez a húzás bejött."

3. Lewis Hamilton „Pályafutásom eddigi legizgalmasabb versenye volt. Amikor megnyílt az ég, megközelítettem Kimit. A sikánnál kis híján összeütköztünk Balra kellett rántanom a kormányt, hogy elkerüljem őt. Amikor elértünk a rajt/cél vonalat, magam elé engedtem és a La Source-kanyarnál a belső ívre húzódva elmentem mellette."

4. Fernando Alonso „Negyedik lettem egy incidensekkel tarkított, roppant nehéz versenyen. Ez szép eredmény és a világbajnoki tabellán elfoglalt helyezésünk fényében hasznos is, hiszen az volt a célunk, hogy pontokat szerezzünk. A dobogóról lemaradtam ugyan, de igazoltuk, hogy akár a harmadik legjobb csapat is tudunk lenni."



Egy kanyarlevágás, amiről még sokat fognak beszélni, és amely miatt Hamilton elvesztette belga futamgyőzelmét

5. Sebastian Vettel „Az utolsó néhány métert extázisban vezettem le, de Heidfeld és Alonso az esőgumikon végül úgy mentek el mellettem, mint a villám. Összességében véve fantasztikus versenyen vagyunk túl. Az autó remek és ismét sikerült előrelépnünk. Azt hiszem, Sebastiennek és nekem van okunk arra, hogy mosolyogjunk."

6. Robert Kubica „Nem vagyok elégedett az eredménnyel, mert akár dobogón is végezhettem volna. A második boxkiállás problémás volt, emiatt két vagy három helyet veszítettem. Nick mögött mentem, de én nem rakattam fel az esőgumikat, mert akkor egyszerre mentünk volna a boxba. Gondjaim voltak a rádióval is. Ilyen az autóversenyzés."

7. Sebastien Bourdais „Az utolsó kör igazi lutri volt, a kocsi minden kormánymozdulatra nyugtalanul reagált. A verseny végén közel álltam a dobogós helyezéshez, de nem akartam mindent kockára tenni. Bosszant, hogy így alakult számomra a futam vége, de elégedett is vagyok ugyanakkor, mert remek eredményeket hoztunk össze."

8. Mark Webber „A futam eleje nagyon nehéz volt a pálya pocsék állapota miatt. Beragadtam a lassabb Bourdais mögé, majd sok időt veszítettem akkor is, amikor Kovalainen nekem jött. Ez keresztbe húzta a meglehetősen agresszív stratégiánkat. Az autóm az utolsó etapban, kemény gumikon volt a legjobb."

9. Timo Glock „A rajt állati jól sikerült, nekem is és Jarnónak is, ezért köszönet jár a csapatnak. Az első kanyarnál Bourdais hátulról nekiment Jarnónak, emiatt én sem tudtam annyit javítani, mint szerettem volna. Az első néhány körben nem sikerült felmelegíteni a gumikat, emiatt csak küszködtem és sok pozíciót veszítettem."

10. Heikki Kovalainen „A rajtot elszúrtam, sok helyet veszítettem. Próbáltam előrelépni és épp Webbert előztem, aki szerintem nem vett észre, ezért összeütköztünk. Bár ez egy sima versenybaleset volt, boxon áthajtós büntetéssel sújtottak.
Próbáltam javítani a mezőny végéről, de az utolsó körben a váltóm felmondta a szolgálatot."

11. David Coulthard „A rajtnál beragadtam a Hondák mögé, ahonnan roppant nehéz volt előrébb lépni. Az autómmal is meggyűlt a bajom, alig tudtam kordában tartani. A verseny vége a változékony időjárás miatt izgalmas volt. Ha egy körrel hamarabb rakatom fel az esőgumikat, jobb is lehetett volna az eredményem."

12. Nico Rosberg „A rajtpozíciómhoz és a kocsi képességeihez mérten mindent megtettem, így a 12. helynél jobbra talán nem is gondolhattunk. A verseny végén felrakattam az esőgumikat. Sokra ugyan nem mentem ezzel, mégis úgy érzem, hogy nem volt rossz döntés. Most Monza következik, a tesztelés alapján ott jobbak lehetünk."

13. Adrian Sutil „Szerintem jó teljesítményt nyújtottunk ezen az esős versenyen. Sok csatában volt részem, jónéhány előzést is bemutattunk a futam során. Épp Button mögött voltam, amikor eleredt az eső. Száraz gumikon maradtam kint és így is sikerült elmennem mellette, és néhány másik srác mellett is. Elégedett vagyok."

14. Kazuki Nakajima „Az első kanyarban volt egy kisebb ütközésem, ami miatt veszítettem némi időt. Ettől fogva arra törekedtem, hogy egyenletes tempót fussak, mert egy kiállásos stratégián voltam. A tempóm nem volt annyira rossz, pár előzést is sikerült végrehajtanom. A végén én is felrakattam az esőgumi, de nem tudtam előrelépni."

15. Jenson Button „Kemény hétvégén vagyunk túl, a kocsi teljesítménye messze elmaradt a várakozásainktól. A rajtnál nem sikerült javítanom és beragadtam a váltóproblémákkal bajlódó Rubens mögé. A boxkiállásnál elvégeztünk pár változtatást, de ettől elöl túl nagy lett a leszorítóerő. Alig tudtam vezetni a kocsit."

16. Jarno Trulli „A rajtnál a 11. helyről felugrottam a legjobb hat közé, de hátulról valaki nekemjött és ettől vezethetetlenné vált a kocsi. Az incidens miatt megsérült a váltó is, így csak a célbalérkezést tűzhettem ki célul magam elé. Pontokra és jó szereplésre törekedtem, de úgy tűnik, hogy itt, Spában túl gyakran vagyok balszerencsés."

17. Giancarlo Fisichella „Sajnálatos módon a megpördülő Nakajima letörte az első szárnyamat. Defektet is kaptam és a boxkiállás miatt rengeteg időt veszítettem. Az élen haladók elé tértem vissza a pályára és sorba kaptam a kék zászlókat. Sajnos az eső csak a végén eredt el, így hiába rakattam fel az esőgumikat, már nem sikerült javítani."

- **Kimi Räikkönen** „Felkészültem rá, hogy vagy győzök, vagy veszítek. Sajnos kiestem. Csak a győzelem érdekel. A gyors balosban kisodródtam és próbáltam visszatérni a pályára, de megpördültem és a falban landoltam. Ma csodálatosan ment a kocsim, de sajnos üres kézzel zártam a versenyt. Meglátjuk, mihez kezdhetek mostantól."
- **Rubens Barrichello** „Elég jól kezdődött a versenyem, de sajnos Trulli megelőzése után a váltóból elszállt a hatodik sebességi fokozat. A váltóhiba miatt sérülhetett volna a motor, s mivel ez volt az első versenyem ezzel az egységgel, a csapat jobbnak látta, ha kiállok. Összességében véve nagyon rossz hétvégén vagyok túl."
- **Nelsinho Piquet** „Egy kiállásos stratégiával vágtam neki a versenynek, ezért a kocsim roppant nehéz volt.
A rajtnál legalább öt helyet javítottam, de megcsúsztam az egyik vízfolton és ennek meg kellett innom a levét. Nagy kár, mert szerintem jó eredményt érhettem volna el. Hozzáállásom továbbra is pozitív, Monzában javítani szeretnék."

Az esőt a futam utolsó köreire jósolták, meg is érkezett, addig azonban történt egy, s más a pályán.
Hamilton jól kapta el a rajtot, megtartotta vezető pozícióját, mögé Räikkönen sorolt be. A nagy tempóban haladó brit a 2. körben megcsúszott és megpördült, így visszaesett a ferraris címvédő mögé. A páros egészen a hajráig ebben a sorrendben haladt, akkor azonban a keményebb gumikon gyorsabb McLarennel Hamilton szemlátomást faragta a hátrányát és közel került a világbajnokhoz. Amikor röviddel a vége előtt az eső is eleredt, a szigetországi ász offenzívát indított riválisa ellen. A Buszmegállónál a külső íven próbálta meg átvenni a vezetést, de a finn védte pozícióját, így a vb-éllovas kénytelen volt levágni a sikánt. Hamilton maga elé engedte Räikkönent, majd az első kanyarban végül megelőzte és az élre állt. Fél körrel később Hamilton kisodródott a pályáról, de Räikkönen hiába vette vissza a vezető helyet, elveszítette uralmát a kocsija felett és falnak csapódott. Hamilton és a 2. helyre előlépő Massa komótos tempóban teljesítette az utolsó kört, míg mögöttük az utolsó pillanatban esőgumira váltó és ezzel egyetlen körön belül





A verseny két kulcsmomentuma: a rajt után Raikkönen hihetetlen elánnal kezdett előzgetni, illetve Heidfeld abroncsait tökéletes időzítéssel cserélte le a BMW

több pozíciót javító BMW-s Nick Heidfeld futott be. Mire leszállt az est, a végeredmény is megváltozott: Hamiltont 25 másodperces időbüntetéssel sújtották, mert a versenybíróság szerint Räikkönen megelőzésekor a sikán levágásával lendületet nyert, ezzel előnyhöz jutott.
A brit a 3. helyre csúszott vissza, míg a 4. pozícióban Alonso futott be, maga mögé utasítva a Sebastian Vettel, Robert Kubica és Sebastien Bourdais által alkotott Toro Rosso-BMW szendvicset. A 8. pozícióban a toyotás Timo Glockot intették le, akit a futam után szintén 25 másodperces időbüntetéssel sújtottak: a német sárga zászló hatálya alatt fosztotta meg az egy ponttól Mark Webbert, aki az ítéletnek köszönhetően visszakapta a helyezését.
Räikkönen mellett említésre méltó balesetet csak a renault-s Nelsinho Piquet szenvedett, aki a 15. körben a Fagnes-kanyarnál a falnak csapódott. Koccant egymással Kovalainen és Webber is, de az incidenst versenybalesetnek minősítették.

MAGYAR SZEMMEL

Hamilton büntetéséről Herczeg Lajos véleményét is megkérdeztük. A Magyar Nagydíj három fős felügyelő testületének tapasztalt tagja ugyan csak televízión látta a futamot, de így is egyetért a belga versenyen az ominózus döntést meghozó stewardokkal. „A McLaren hiába védekezik azzal, hogy az ominózus helyzetben csak a kanyar levágásával tudta elkerülni a balesetet Hamilton, ez nem igaz. Ha lelassít, ugyanúgy ütközés nélkül tudnak befordulni a riválisok a következő kanyarba, ám a brit elhelyett a pályaelhagyást választotta. Ez pedig egyértelműen szabálytalan. Csak ezzel a manőverrel maradhatott aztán olyan pozícióban, amelyből ismét előzni tudott. Az áthajtásos büntetéssel egyenértékű másodperclevonás tehát jogos." Herczeg Lajost arra a kérdésünkre, hogy tapasztalta-e valaha is a napokban sokat emlegetett túlzott Ferrari-befolyást a magyar felügyelő testületen vagy az FIA-n belül, így válaszolt: „Hülyeség. 2006-ban a Magyar Nagydíjon én magam is részese voltam, amikor kiélezett világbajnoki pontversenyben Michael Schumachert sárga zászló alatti előzésért komolyan megbüntettük."



Az utolsó kör igazi lutri volt, a kocsi minden kormánymozdulatra nyugtalanul reagált (Bourdais)

Lewis Hamilton idénybeli 5., pályafutása 11. pole pozícióját szerezte a Belga Nagydíjon. A futamon aratott győzelem a brit sofőr karrierjének 9. diadala lehetett volna, a versenybíróság döntése után azonban Felipe Massa javította mutatóit: a Ferrari brazilja idei 5., pályafutása 10.győzelmének örülhetett – de még nem a pódiumon!

Fennállása első futamgyőzelmének 40. évfordulóját ünnepelte Spa-Francorchampsban a McLaren csapata. Az 1968-ban ugyanott tartott belga futamon a névadó-alapító-versenyző, Bruce McLaren vezetette először sikerre az együttest. A sors furcsa fintora, hogy a versenybíróság döntése miatt nem győzelemmel ünnepelhették a nevezetes évfordulót.

A McLaren az előírások releváns passzusaival összehangban jelezte, megfellebbezi a versenybíróság döntését, amely elmarasztalta Lewis Hamiltont. „Lewis a pályán, lenyűgöző versenyben megszerezte a győzelmet, amit egy bírói ítélet miatt veszített el. Véleményünk szerint Lewis a versenyt nem illegális előnyszerzéssel nyerte meg." – nyilatkozta Norbert Haug, a Mercedes-Benz sportügyeiért felelős igazgató.



A futam leintése után elterjedt, hogy a Ferrari megóvta az eredményt, Stefano Domenicali csapatfőnök azonban tisztázta a helyzetet: „A verseny leintését követően a versenybíróság bennünket is beidézett, ki kellett fejtenünk az álláspontunkat. Ahogyan az megszokott, a stewardok döntését a Ferrari ezúttal sem kommentálja."

Az ominózus versenybírósági döntés nagy port vert fel: az olasz sajtó természetesen jogosnak titulálta az ítéletet, míg más országok lapjai elgondolkodtatónak és furcsának tartottál a döntést. Niki Lauda, a korábbi háromszoros világbajnok nyíltan kiállt Hamilton mellett, mint ahogyan a DTM-ben versenyző ex-F1-es Ralf Schumacher is. A német szerint „ismét bebizonyosodott, hogy a Ferrari mindig prioritást élvez az F1-ben".

Spa-Francorchamps üzemeltetői átnevezték a pálya 15-ös, korábban Stavelot néven emlegetett kanyarját. Az ominózus forduló az idei futam nyitónapjától fogva Paul Frere-kanyar, ugyanis a belgák ezzel tisztelegnek korábbi F1-es versenyzőjük emléke előtt. Frere 1952 és 1956 között 11 Formula 1-es összecsapáson állt rajthoz HWM, Gordini és Ferrari versenygépekkel: legjobb eredményét az 1956-os Belga Nagydíjon érte el, amikor a 2. helyen intette le a kockás zászló.

Végeredmény

1.	Felipe **Massa**	M-M-H	Ferrari F2008	+1:22:59,394
2.	Nick **Heidfeld**	M-M-H-W	BMW Sauber F1.08	+ 23,844
3.	Lewis **Hamilton**	M-M-H	McLaren MP4-23	+ 25,000
4.	Fernando **Alonso**	M-M-H-W	Renault R28	+ 28,939
5.	Sebastian **Vettel**	M-M-H	Toro Rosso STR3-Ferrari	+ 29,037
6.	Robert **Kubica**	M-M-H	BMW Sauber F1.08	+ 29,498
7.	Sebastien **Bourdais**	M-M-H	Toro Rosso STR3-Ferrari	+ 31,196
8.	Mark **Webber**	M-M-H	Red Bull RB4-Renault	+ 57,237
9.	Timo **Glock**	M-H-W	Toyota TF108	+ 1:21,506
10.	Heikki **Kovalainen**	M-M-M-H	McLaren MP4-23	+ 1 kör
11.	David **Coulthard**	M-H-W	Red Bull RB4-Renault	+ 1 kör
12.	Nico **Rosberg**	M-H-EW	Williams FW30-Toyota	+ 1 kör
13.	Adrian **Sutil**	M-M-H	Force India VJM01-Ferrari	+ 1 kör
14.	Kazuki **Nakajima**	M-H-EW	Williams FW30-Toyota	+ 1 kör
15.	Jenson **Button**	M-H-W	Honda RA108	+ 1 kör
16.	Jarno **Trulli**	M-H-H	Toyota TF108	+ 1 kör
17.	Giancarlo **Fisichella**	H-M-H-W	Force India VJM01-Ferrari	+ 1 kör
18.	Kimi **Räikkönen**	M-M-H	Ferrari F2008	+ 2 kör
Kiestek				
19.	Rubens **Barrichello**	H	Honda RA108	21. kör
20.	Nelsinho **Piquet**	H	Renault R28	14. kör

Gumistratégia H=kemény M=középkemény W=esőgumi EW=extrém esőgumi

A VB állása

1.	L. Hamilton	76 pont
2.	F. Massa	74 pont
3.	R. Kubica	58 pont
4.	K. Räikkönen	57 pont
5.	N. Heidfeld	49 pont
6.	H. Kovalainen	43 pont
7.	J. Trulli	26 pont
8.	F. Alonso	23 pont
9.	M. Webber	19 pont
10.	T. Glock	15 pont
11.	N. Piquet	13 pont
12.	S. Vettel	13 pont
13.	R. Barrichello	11 pont
14.	N. Rosberg	9 pont
15.	K. Nakajima	8 pont
16.	D. Coulthard	6 pont
17.	S. Bourdais	4 pont
18.	J. Button	3 pont

Konstruktőrök

1.	Ferrari	131 pont
2.	McLaren	119 pont
3.	BMW	107 pont
4.	Toyota	41 pont
5.	Renault	36 pont
6.	Red Bull	25 pont
7.	Williams	17 pont
8.	Toro Rosso	17 pont
9.	Honda	14 pont

BELGIUM

Spa-Francorchamps soha nem tud csalódást okozni az F1 szerelmeseinek. A legendás pályára szinte menetrendszerűen érkezik meg a csapadék, különösen izgalmas pillanatokat okozva ezzel a versenyzőknek. Az eső okozta kavarodásnak idén alighanem a Toro Rosso örült a legjobban, különösen Bourdais 3 pontja jött jól az istállónak.



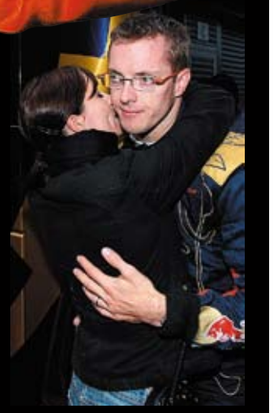












A LEGFORMÁSABB UNA

A nem mindennapi győztes imádja a nyelveket



Idén Rétfalvi Flórát választották a magyar verseny Formula Unájának. Az egyetemista lánynak korábban nem sok köze volt az F1-hez, 2008 végére azonban már azt is elmondhatja magáról, hogy megjárta a Brazil Nagydíj helyszínét…

Bethlen Tamás

Buckó Andor, RB

A már harmadik alkalommal megrendezett magyar Formula Una (Funa) választás győztesét Spanyolországban, azon belül is Granadában sikerült utolérnünk, ahol a délelőtti iskolai programok után éppen a „kötelező" szieszta készülődött. A mórok egykori európai központjába azért utazott, hogy angol, német és olasz nyelvtudása mellé a rövidesen a spanyolt is felsorolhassa. És ha valaki azt gondolná, hogy egy 21 éves lánynál ez már a maximum, közöljük: a latin és az arab rejtelmei sem idegenek a kisasszony számára.





Van oka az örömre Flórának: a magyar lány nemcsak belekóstolhatott az F1-be, de a brazil végkifejletnek is részese lehet

„Egyszerűen beleszeretek a nyelvekbe, amint meghallom őket, ismerni akarom őket. Élvezem, ha beszélgetés közben váltani kell, és bevallom, hallgatózni is szeretek, amikor nem tudják körülöttem állók, hogy értem őket" – mesél Flóra a szenvedélyéről. „Persze az illem úgy kívánja, hogy előbb-utóbb áruljam el magam, ilyenkor általában nem haragszanak az emberek, inkább kifejezik az elismerésüket, hogy valaki megtanulta a nyelvüket."

Az életvidám lány civilben a Corvinus Egyetemen Közgazdaságtudományi Karán nemzetközi kapcsolatokat hallgat, és korábban mindössze egy szál kötötte a Forma-1-hez: Kelemen Kitti, iskolatársa és barátnője. Igen, az a lány, aki az első ilyen vetélkedőt előbb itthon, aztán világszinten is megnyerte, ő győzte meg Flórát, hogy mindenképpen nevezzen az idei Funa választásra.

„Az az igazság, hogy világ életemben kishitű voltam, így meglepődtem, hogy beválogattak a legjobb tíz közé. Aztán gyorsan jött a szerda este, amikor ott álltam egy bőrönddel a szállodánk előtt, és vártam életem egyik legnagyobb élményét" - kezd a konkrétumokba. „Aznap este egy pizsama partival indítottunk, meg csokievéssel, hogy egy kicsit megismerjük egymást, de másnap már jött a keményebb program. Reggel sminkesek, fodrászok, stylistok vettek kezelésbe bennünket, hogy mindenkinek más-más arculatot adva, de mégis egységes stílusba öltöztessenek bennünket. Természetesen bizonyos határok között beleszólhattunk, mi tetszik nekünk és mi nem, sőt még csereberélhettük is a ruhákat és a cipőket, de ez a program – mi csak úgy hívtuk: pucc – még így is minden nap elvett egy-két órát a délelőttünkből."

A lányokat az első napokban – természetesen itt még smink nélkül! – bevállalósságból tesztelte az ismeretlen zsűri. Előbb roncsderbizni vitték őket, ahol „összetákolt, fék és minden kényelem nélküli Trabantokkal" kellett bizonyítaniuk egy Mad Max-szerű futamban, hogy nem félnek. Már itt alaposan kitett magáért Flóra, hiszen előbb nekiment valakinek, majd elhagyta az autó fél hátulját az egyik kerékkel együtt… A másik adrenalin-növelő program a wakeboardozás volt, itt megint bizonyított a későbbi nyertes, hiszen az egyike volt azoknak, akiknek sikerült a „vízreszállás". Természetesen nem maradhatott ki a siófoki utcai parádé sem a programból, a lányok tulajdonképpen itt hallhattak először élőben F1-es hangokat. A napközbeni programokat este budapesti szórakozóhelyek felderítése követte, unalomra tehát semmiképpen sem panaszkodhattak a lányok.

„Nekem rettenetesen tetszett, hogy minden programra egy olyan busszal utaztunk, amelyikre mind a tíz lánynak felragasztották az arcképét. Még soha nem láttam a portrémat ekkorában" – lelkendezett a magyar Funa.

A Hungaroringre először csütörtök este, az Energy Station-ben zajló bemelegítő buli erejéig utaztak ki a lányok, aztán legközelebb szombat reggel várta őket a paddock minden izgalma. „Az elején elmondták: nem kell foglalkoznunk azzal, hogy ez egy verseny. Az az egyetlen feladatunk, hogy érezzük nagyon jól magunkat. Szerintem ezt a tanácsot mind a tízen megfogadtuk, nem is voltak olyan rosszindulatú áskálódások, amit egy kívülálló feltételezne. Ezzel a felfogással aztán az sem zavart bennünket, hogy a hét szinte valamennyi programja meglepetés volt, mindent csak az utolsó pillanatban tudtunk meg. Például az is, hogy a kezünkbe nyomnak egy-egy fényképezőt, amikkel vicces vagy megkapó képtörténeteket kell készítenünk. Vagy hogy interjúra kell fognunk Mark Webbert. Aki meglehetősen zavarban volt a tíz lánnyal szemben, végig tördelte a kezét" – mondta Flóra.

GPshop
Eredeti
Forma 1, WRC és MotoGP
rajongói termékek
széles választéka
www.gpshop.hu
2092 Budakeszi, Fő u. 126.
06 70 254 7906
info@gpshop.hu



www.GPSHOP.hu
Motodrome Kft.
Jó szurkolást kívánunk!

MÉRNÖKI MŰALKOTÁS

Az F1-es féknyereg



A Formula-1-es versenyautók néhány másodperc alatt képesek nagy sebességre felgyorsulni, de a közel 800 lóerős erőforrással rendelkező gépek lefékezéséhez, illetve megállításához még ennél is kevesebb időre van szükség.

Papp István

Racing Line

Egy 320 km/h-val száguldó F1-es versenyautó 80 km/h-ra történő lelassításához elegendő mindössze 3 másodperc, miközben akár 5 g-nek megfelelő terhelés hat a pilótára. Ez az időtartam nagyságrendileg egyharmada, a lassulás során keletkező igénybevétel pedig nagyjából háromszorosa egy csúcskategóriás személyautó vészfékezése esetén tapasztalható értékeknek.

Az F1-es versenyautók lassításában a hatalmas igénybevételek közepette is a fékbetéteknek a féktárcsához történő nyomásában jut igen fontos szerep a féknyeregnek. A fékerő biztosításához hat darab hidraulikus dugattyút alkalmaznak, ezek méretét és helyét úgy kell meghatározni, hogy a lehető legoptimálisabb kopási jellemzők alakuljanak ki a fékbetéteken hossz-, és sugárirányban egyaránt.
„A féknyereg tervezése és gyártása során két alapvető területre igyekszünk összpontosítani, hiszen a megfelelő keménységet és hűtési jellemzőket úgy próbáljuk biztosítani, hogy eközben minél kisebb súlyban készüljenek el az egyes elemek." – magyarázta Hiro Niibori, a Vodafone McLaren Mercedes csapat hivatalos beszállító partnerének, az Akebono Advanced Engineering főmérnöke.



Hogy a fékezések során keletkező terhelésekkel szemben megnöveljék a féknyereg ellenálló-képességét, a gyártásnál felhasznált alumínium ötvözetet lítiummal erősítik meg

A fékpedálok működtetésével mozgásba hozott fékbetétek a féknyeregben speciális, „hajtogató" igénybevételt váltanak ki, melynek hatására a betétek sugárirányú kopása figyelhető meg. Éppen ezért, hogy a fékezések során keletkező terhelésekkel szemben megnöveljék a féknyereg ellenálló-képességét, a gyártásnál felhasznált alumínium ötvözetet lítiummal erősítik meg.
A szénszálas kompozit anyaggal megerősített féknyereghez hasonlóan a karbon-karbon fékek üzemi hőmérséklete is

Az elmúlt évek folyamán az egyre növekvő és változó igénybevételeknek való megfelelés érdekében az Akebono cég egy teljesen új dizájn szerint elkészített féknyereggel rukkolt elő. „Jó néhány prototípust készítettünk, melyeket egyenként különböző tesztelésekkel, terhelés-analizátorokkal vetettünk próba alá a végleges használatukat megelőzően." – nyilatkozta Niibori. „Úgy gondoljuk, hogy a legutolsó fejlesztésünk eredményeképpen megszületett féknyereg jelentős mértékben könnyebb lett, mint az azt megelőző konstrukció, és ezt úgy



is. A légbeömlő nyílások hatékonyságának és a fékbetétek funkcionalitásának vizsgálatai mellett a féknyeregre is igyeknek megfelelő hangsúlyt fektetni úgy, hogy a szimulációs tesztek alkalmával valós pályaadatokat használnak fel. „Az egyes elemeket ért terhelésekről és a kopások mértékéről már pontos képet kaphatunk anélkül, hogy egyetlen métert tettünk volna meg a pályán." – nyilatkozta Mark Williams, a McLaren Racing járműfejlesztési részlegének vezető mérnöke. „Mi javaslatot teszünk a versenymérnököknek, hogy mely féktárcsák és milyen méretű légbeömlők használatával lesznek képesek kihozni a fékekből az optimumot." – tette hozzá Williams.
A technológiai fejlődés mellett azonban nem szabad megfeledkezni a biztonsági követelményekről sem. Minden egyes féknyeregnél egy-egy termoelemet építenek be, amely folyamatosan méri a pályán a fékrendszernél kialakult hőmérsékleti értékeket. További szenzorok segítségével a versenyautó telemetriai adatain keresztül monitorozzák a fékek kopásának mértékét is, ami szintén nem elhanyagolandó paraméter egy biztonsági felszerelés esetében. „Annak ellenére, hogy a féknyereg kialakítása az autó egyes alkotóelemeihez viszonyítva sokkal egyszerűbbnek tűnhet, a tőle elvárt feladat azonban annál nagyobb." – magyarázta Mark Williams. „Egy kívülálló személy, aki először lát egy

képes tizedmásodpercek alatt 100 °C-kal megemelkedni a fékezés megkezdését követő fél másodpercben. Az olyan versenypályák esetében, mint például a montreali aszfaltcsík, ahol jó néhány alkalommal kell a pilótának a maximális sebességről drasztikus mértékben lelassítani, a fékek hőmérséklete elérheti akár a 800 °C-os értéket is. Az ilyen helyzetekben már-már vörös színre felizzó féktárcsák hőmérséklete igen könnyen felmelegíti a fékbetéteken keresztül a féknyerget is.
Az extrém magas hőmérsékleti viszonyokkal szembeni ellenállóság fokozása érdekében az évek folyamán elvégzett fejlesztéseknek köszönhetően mindig igyekeznek tökéletesíteni a féknyereg kialakítását: a kisebb-nagyobb zsebekhez hasonlítható mélyedésekkel és kivágásokkal próbálják elősegíteni, hogy a száguldás közben a fékrendszeren keresztül átáramló menetszél, mint hűtőlevegő minél nagyobb felületen érintkezzen a kritikus területekkel, hogy ezáltal minél hatékonyabb hőelvonás valósulhasson meg. Ehhez a McLaren-Mercedes versenyautói esetében - hasonlóan más csapatok megoldásaihoz – a féknyereg mindkét oldalán egy-egy légbeömlő nyílást is kialakítanak.

A Formula-1-es versenyautók fékrendszerének pontosan igazodni kell az FIA által kiadott Technikai Szabályzathoz.

sikerült elérnünk, hogy az ne érintse negatívan a keménységi jellemzőket. Ennek ellenére azonban a kutatásokkal és a fejlesztésekkel sohasem lehet megállni." – magyarázta az Akebono Advanced Engineering főmérnöke.
A Formula-1-es versenyautók fékrendszerének pontosan igazodni kell az FIA által kiadott Technikai Szabályzathoz, és a meghatározott irányelvek, valamint határértékek figyelembe vételével kell eljárni már a tervezési fázisok során is.
A féknyereg gyártásához felhasználható anyagok tekintetében például a megengedett maximális keménység értéket 80 GPa-ban határozták meg.
Az innovatív megoldások a Vodafone McLaren Mercedes alakulatnál nemcsak a fékrendszer egyes összetevőinek fejlesztésénél és gyártásánál kerülnek felhasználásra, hanem már a szimulációs tesztek és a pályán elvégzett tesztelések során

ilyen féknyereget, azonnal felteheti a következő kérdést: Mi ebben az olyan különleges? Az Akebono mérnökei azonban hosszú hónapokon keresztül tökéletesítik a féknyerget, még mielőtt azt pályára vinnék. Abban az esetben viszont, ha minden egyes részletében megfelelőnek ítélik, szinte egyértelmű, hogy az a fékteljesítmény jelentős javulását fogja eredményezni." – tette hozzá elismerően a McLaren Racing szakembere.

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

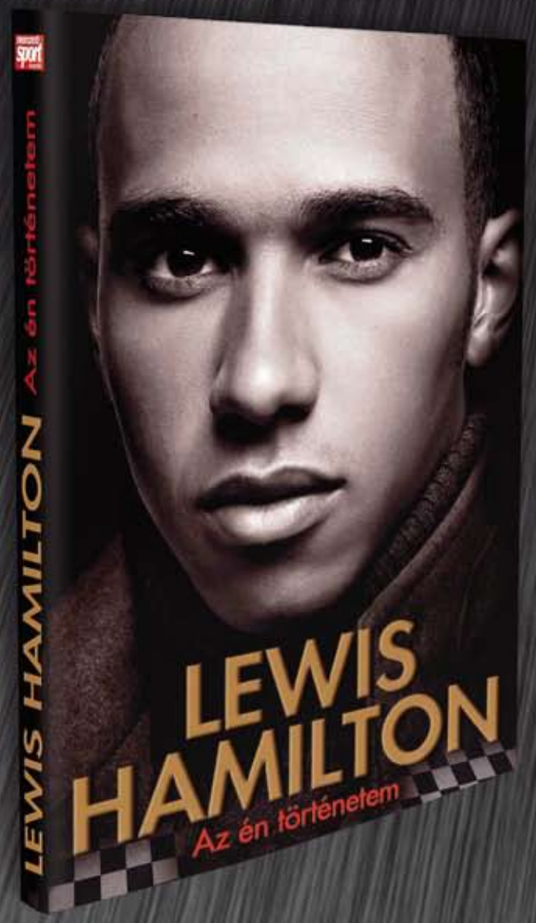
TECHNIKAI ADATOK

Anyag:	Alumínium/lítium ötvözet
Hossz:	240 mm
Szélesség:	160 mm
Magasság:	65 mm
Súly:	1600 g

A
nemzeti sport
www.nemzetisport.hu
bemutatja:

Lewis Hamilton:
Az én történetem

• Őszinte vallomás a Formula–1-ben töltött első évről
• Pályafutásának érdekességeiről
• A száguldó cirkusz ragyogó világáról
• 196 oldalon



Rendelje meg most, és nyerjen kétfős belépőt a 2009-es Magyar Nagydíjra!

A könyv bolti ára: 2990 Ft
Kedvezményes kiadói ár:
2000 Ft + 350 Ft csomagolási és postaköltség

Információ és megrendelés: 06 40/200-548

nemzeti sport könyvek



OLIMPIA ÉS FORMA-1

Autósport a világ legnagyobb sportjátékán?

Ha rajtam múlna, a négy esztendő elteltével rendezendő londoni olimpián már nemzeti színekre fényezett versenyautók is futnának.

A silverstone-i sajtótájékoztató alatt feltettem egy kérdést az olimpiával kapcsolatban. Megkérdeztem Heikkit és Kimit, hogy szeretnének-e részt venni a pekingi játékokon? Döbbent csend után ők és a Forma-1-es és újságíró kollégák is úgy néztek rám, mint aki nem normális. „Elképzelhetetlen" - mondta Kimi.



Nemzeti színekre festett versenyautóknak már rendeznek futamokat, de egyelőre nem az F1 és az Olimpia, hanem az A1GP keretein belül

Nagy kár. Ha Peking elég jó Rafael Nadalnak, a világsztár teniszezőnek, és Kobe Bryantnak, Amerika idoljának – akikre ugye mindent lehet mondani, csak azt nem, hogy ismeretlen sportemberek -, akkor szerintem nagyon sok versenyző szívesen ott lett volna a gigantikus seregszemlén. Hogy például Mark Weber vagy Fernando Alonso velem értene egyet a kérdésben, az holtbiztos. Utóbbi például el is ismerte, hogy nagyon szeretett volna felvonulni teniszkirály honfitársával és a spanyol focistákkal.
De hogy miért kérdem én mindezt? Négy év múlva Londonban lesz az Olimpia. Brands Hatch közel van. Húsz ugyanolyan autót nagyon sok gyár elő tudna állítani, és ha ez megvan, akkor már mehetne is a küzdelem nemzeti színekben. Milyen szép is lenne egyszer az életben nemzeti érdekeket tenni az anyagiak elé…
De ne szaladjunk ennyire előre, térjünk csak vissza a hazai futamra. Komolyan mondom, hogy csak gratulálni tudok a magyar verseny szervezőinek. A lebonyolítás precizitását legszívesebben egy svájci órához hasonlítanám. Csak egy ötlet a sok óriási közül: a népes Kubica-rajongótáborra való tekintettel elintézték, hogy legyenek lengyel rendőrök a helyszínen. Bármi zűr támad, vagy túl sok a sör, sokkal könnyebb az anyanyelvükön rendet tenni a szurkolók között. Arról nem is beszélve, hogy egy vagyont spórolt mindenki, az adminisztrációról és a tolmácsokról nem is beszélve. Bár az angolok tennék ezt a futballhuligánokkal…
Ami a versenyt illeti, komikus volt a helyszínre akkreditált brit média reakciója. Egy kis túlzással azt is mondhatom, hogy egy angol sem volt ott a futamot követő sajtótájékoztatón, inkább mindegyik rohant megtudni, hogy mi történt Hamiltonnal. Az ok: Lewis növeli az eladási példányszámokat. Én speciel Massát inkább sajnáltam, jobbat érdemelt, de mindenesetre az a kis előzés az első kanyarban nem volt semmi, szerintem Lewis sem hitt a szemének.
De hogy a győztesről se feledkezzünk el: minél jobban megismerem Kovalainent, annál jobban szeretem. Kedves, udvarias, előzékeny, és most, hogy megjött az önbizalma, egyre jobban is vezet. Jó csapattárs, teljes a McLarennel a harmónia.
A magyar pályával kapcsolatos legnagyobb hír azonban nekünk nem ez, hanem a szerződéshosszabbítás. Gratulálok azoknak, akik ezt elérték, mert tudom, hogy voltak sokkal magasabb árajánlatok a világ négy sarkából, de ahogy Bernie mondta nekem egy interjúban: „We like it here", azaz „Szeretünk itt lenni". Nem semmi ilyet hallani egy ilyen kőkemény üzletembertől…

AUTÓSPORT ÉS Formula

FELIPE MASSA

SZÁZADOS

Kovalainen lett az F1 100. nagydíjgyőztese

A Magyar Nagydíj több mint húsz éves múltja során már több alkalommal is történelmet írt, nem volt ez alól kivétel az idei futam sem. Ezúttal Heikki Kovalainen szelte át elsőként a célvonalat és lépett be a világbajnoki futamgyőztesek exkluzív klubjába, mely a finn pilóta sikerének köszönhetően éppen száz tagot számlál.

Surányi Géza

Archív

Amikor 1950. május 13-án elindult a Forma-1 világbajnokság, Dr. Giuseppe Farina nyerte az első versenyt, így ő vált a száguldó cirkusz első győztesévé. Alig tíz évvel később a Forma-1 már a huszonötödik futamgyőztesét ünnepelhette – Rathmann személyében. Hogy miért kellett ehhez ilyen kevés időnek eltelnie? Nos, talán azért, mert egy-egy évad során jó párszor új arcok tűntek fel a dobogó legfelső fokán, 1959-ben például négy olyan versenyző is tudott világbajnoki futamgyőzelmet aratni, akik korábban még sohasem. (Jack Brabham, Rodger Ward, Joakim Bonnier és Bruce McLaren voltak azok.) Visszatérve Rathmannra, érdemes megjegyezni, hogy ő ezt az ominózus győzelmet az Indianapolisi 500 mérföldes versenyen aratta, mely annak ellenére, hogy teljesen más technikai és sportszabályok voltak rá érvényesek, 1950 és '60 között a Forma-1 világbajnokság része volt!





Peterson 1973-ban az emlékezetes, fekete-aranyra színezett JPS Lotussal lett az 50. nyertes

1973. július 1-jén Ronnie Peterson vált a sportág történetének ötvenedik futamgyőztesévé, ő először Franciaországban diadalmaskodott.

A VÁLTOZATOSSÁG GYÖNYÖRKÖDTET

Damon Hill, Fernando Alonso és Jenson Button után Heikki Kovalainen a negyedik olyan F1-es versenyző, aki a Hungaroringen aratta pályafutása első győzelmét. Bár sokak szerint a mogyoródi aszfaltcsík ismét igazolta, hogy bár sokan nem tartják túl izgalmasnak, nagy kihívást jelent: az utóbbi hét évben hét különböző versenyző állhatott a dobogó legfelső fokára.

VISSZATEKINTŐ

Csőke Péter

35 éve, 1973. szeptember 9-én nyerte meg harmadik világbajnoki címét Jackie Stewart (Tyrrell-Ford). A skót legenda ugyan csak a negyedik helyen ért célba az Olasz Nagydíjon, azonban az évad korábbi versenyein olyan előnyre tett szert, amelyet nagy riválisa, Emerson Fittipaldi (Lotus-Ford) a szezon utolsó két versenyén már nem hozhatott be. A monzai megmérettetésen Ronnie Peterson (Lotus-Ford) győzött.

1978. szeptember 11-én halt meg Ronnie Peterson. Svéd gokart bajnokként először a F3, illetve F2-es versenyeken vett részt, majd az ott szerzett tapasztalatokkal 1970-ben mutatkozott be a Formula-1 világában. Legnagyobb sikereit a Lotus csapat tagjaként aratta; 123 versenyéből tízet megnyert és további 16 alkalommal állhatott fel a dobogóra. Látványos és élvezetes vezetési stílusa miatt sokan kedvelték, de '78-as monzai versenyen elszenvedett halálos balesete miatt világbajnokként sohasem ünnepelhették.

Szeptember 12-én ünnepli 60. születésnapját Jean-Louis Schlesser. A Párizs-Dakar Rali többszörös győztese a Formula-1-ben is szerencsét próbált, amikor az éppen bárányhimlős Nigel Mansellt helyettesítette a Williams csapatnál. Az 1988-as Olasz Nagydíjat a francia versenyző a 11. helyen fejezte be.

5 éve, 2003. szeptember 14-én futották a Formula-1 történetének leggyorsabb versenyét. Az Olasz Nagydíjat a tökéletes győzelmet arató Michael Schumacher (Ferrari) 247,585 km/h-s átlaggal tette meg. A monzai pályán futott leggyorsabb pole pozíciós kört Rubens Barrichello (Ferrari) 2004-ben teljesítette 260,395 km/h-s átlagsebességgel.

Szeptember 19-én ünnepli 35. születésnapját Cristiano da Matta. A 2002-es brazil ChampCar bajnok 2003-ban és az azt követő szezonban volt a Toyota F1-es csapatának tagja. Korábbi sikereit a Formula-1-ben nem tudta megismételni, 28 versenyen összesen 13 pontot gyűjtött. Később visszatért a tengerentúlra, 2008-ban a Rolex Sports Car Series versenyein vesz részt.

Szeptember 28-án lesz 40 éves Mika Häkkinen. A kétszeres finn bajnok 1991-ben a Lotus csapattal indult először Formula 1-es futamon, majd 1993-tól a McLaren csapat hűséges versenyzője lett. 2001-es visszavonulásáig 20 győzelmet aratott, amelyeket később a DTM-ben szerzett elsőségekkel is kiegészített.



Berger az 1986-os Mexikói Nagydíjon diadalmaskodott először. Az osztrák versenyző első négy győzelmét négy különböző kontinensen aratta.

A svéd versenyzőre már igencsak ráfért a diadal, hiszen ez volt a nyolcadik(!) olyan verseny, melyet vezetett. A következő években szépen gyarapodott a nyertesek száma, 1975-ben és 1982 négyen-négyen is meg tudták szerezni első győzelmüket. Az utóbbi szezonban egyébként ez nem is számított csodának, hiszen nem kevesebb, mint tizenegy pilóta tudott futamot nyerni! A rekordév után jóval csendesebb időszak következett, egészen 1985 tavaszáig (vagyis több mint két és fél évig!) nem avattak új győztest, akkor azonban Ayrton Senna megnyerte a „térdig érő vízben" megtartott Portugál Nagydíjat.
A futamgyőztesek exkluzív klubjának 75. tagja éppen Senna egyik legjobb barátja, Gerhard Berger lett, aki manapság a Toro Rosso istálló főnökeként próbál sikereket elérni a száguldó cirkuszban. Berger az 1986-os Mexikói Nagydíjon diadalmaskodott először. Érdekesség, hogy az osztrák versenyző első négy győzelmét négy különböző kontinensen aratta, Amerikában, Ázsiában, Ausztráliában majd Európában!
Hogy jó ómen-e Kovalainen számára, hogy hazánkban diadalmaskodott először? Nos, erre nehéz választ adni, mivel a Hungaroring első „újonc" győztese, Damon Hill a következő két versenyét is megnyerte, míg a másik debütáló, Jenson Button azóta nem állhatott fel újra a dobogó legfelső fokára. A szezon hátralévő futamain mindenre választ kapunk!

CERTINA
DS PODIUM VALGRANGES AUTOMATIC

Egy sportos kiválóság impozáns debütálása



A kiváló Certina órakészítés az alábbi kifejezésteljes szavakkal jellemezhető: stílus, megbízhatóság és precizitás. A svájci óragyár legújabb kronográfja, a DS Podium Valgranges képviseli ezeket a rendkívül értékes alapelveket és kiemelkedő megjelenésével bátran pozícionálja az új modellt az átlag fölé. A szédületes 44 mm átmérőjű óratok a legkorszerűbb automata ETA Valgranges kronográfot tartalmazza. A szerkezet elsősorban a méretes tokokhoz lett kialakítva és célja, hogy egyesítse a legmagasabb technológiai minőséget, beleértve a tartósságot és a megingathatatlan precizitást. Az új DS Podium Valgranges élenjáró sport-klasszikus értékeket fejez ki, páratlanul esztétikus formában. A mattírozott, rozsdamentes acél tokon a kontrasztos lünetta polírozott, amelyen tisztán olvasható tachymeter beosztás látható. A sportos fekete számlap figyelemfelkeltő hatását a biztonságért felelős zafír kristály üveg adja meg, melynek mindkét oldala tükröződésmentes felülettel került bevonásra.
A megszokottól eltérő, páratlanul ízléses megjelenést a 3-as és 6-os pozíciónál nyomatékosan kihangsúlyozott két segédszámlap, valamint ezek piros mutatói garantálják az óra viselője számára. Az átlátszó óratok láttatni engedi a nagyszerű fortélyt és kivételes művészi tökéletességet, a Valgranges szerkezetet. A DS Podium Chrono Automata több változatban kapható. Készül fekete és világos számlappal, bőrszíjjal, vagy akár rozsdamentes acél csatos változatban is. A vadonatúj Certina DS Podium Valgranges Automatic már megvásárolható a magyarországi, kiemelt hivatalos viszonteladóknál. További információk az interneten a www.arizona.hu weboldalon, vagy a 06-1381-0956-es telefonszámon.



FERRARI CHALLANGE

Élménynapok a Hungaroringen

TDK, Buckó Andor

Az idei esztendőben nem panaszkodhatnak a magyar motorsport-rajongók: a Közép-Európa Rali, a Renault Világszéria és a Forma-1 után augusztus utolsó hétvégéjén Európa egyik legexkluzívabb versenysorozata, a Ferrari Challenge vendégeskedett a Hungaroringen. A kupasorozat tizenöt éves történelme során először látogatott hozzánk, és elsősorban azzal a közel 100 darab F430-assal jelentett látványosságot, amelyek Európai és az Olasz Bajnokság köreiben küzdöttek egymással.

A modern versenyautók futamait három rendkívül érdekes betétfutam is színesítette: a Shell Historic Challenge, az F1 Clienti és az utcai autók felvonulása. Előbbi versenysorozat résztvevői azok a csodálatos modellek voltak, amelyek 1982-ig hagyták el a maranellói gyár kapuját, de jó néhány testvérmodell, az 1999-ig gyártott Maseratik is tiszteletüket tették a mezőnyben. Az F1 Clienti demonstrációs futamai az esemény gyöngyszemeinek számítottak, hiszen ennek keretében azok az autók vonulnak fel, amelyek versenypályafutása már véget ért, de a Ferrari Racing Days keretein belül újra meg újra látni akarják őket a nézők. Ezúttal több Schumacher, Barrichello, Berger, Alesi, Prost, Johansson, és Alboreto által használt kocsi is pályára gurult, és ámulatba ejtette a népes nézősereget. Különlegességnek számított, hogy paddock-belépővel akár a garázsokban is körülnézhettek az érdeklődők, és az sem számított ritkaságnak, hogy valaki megérintsen egy-egy olyan történelmi autócsodát, amelyiknek az értéke magyar pénzben közel 2,5 milliárd forintra rúg.

HAZAI

A Ferrari Challenge-ben magyar csapat is versenyzett, a hivatalos hazai Ferrari márkakereskedés színeiben. A tavalyi sikerek után a Warm Up Racing idén már 4 autót és négy pilótát indított, közülük hárman az Európai Bajnokságban versenyeztek, egy pedig az Olasz Bajnokság futamain vett részt. A hétvége szép sikert hozott az alakulatnak: az olasz Andrea Gilardi megszerezte a csapat eddigi legjobb helyezését, egy második helyet.















F-BMW EUROPE

A spanyol Juncadella megtartotta a korábbi mogyoródi teszteken mutatott jó formáját, és a Magyar Nagydíj mindkét napján rajt-cél győzelmet aratott. A korábban sorozatban nyerő Gutierrez szombaton Adrien Tambay-jel ütközött, ám másnapra lehiggadva már hazahozta a második helyet. Ugyanezzel kellett megelégedjen



az Európa Nagydíj szombati napján is, ahol a mexikói nem talált fogást az élről rajtoló brazil Tiago Geronimi-n, ám másnap már ő volt a valenciai kikötő leg-gyorsabbja, Wittmann és Breysse előtt.

F-BMW Europe

E. Gutierrez	305
M. Wittmann	238
A. Tambay	216
D. Juncadella	216
P. Bianchini	119
M. Christensen	110
D. Mengesdorf	104
K. Breysse	102
M. Marinescu	94
T. Geronimi	81

F3 MASTERS

Az Euroszéria versenyzői játszották a főbb szerepeket a kontinens legrangosabb F3-rendezvényén, amelynek első



ízben szolgált színhelyéül a belgiumi Zolder esős pályája. A lassan felszáradó aszfalton futott, sárga zászlós szakaszokkal tarkított versenyen végül Jules Bianchi mutatta be a legfürgébb rajtot, és a legkitartóbb versenyzést, Nico Hülkenberget és Jon Lancestert maga mögé utasítva. Az újonc francia első F3-as győzelme egyben csapatának, az ART Grand Prixnek ötödik, megszakítás nélküli Masters-diadalát jelentette.



A1GP

A volt F1-es versenyző, Patrick Friesacher súlyos balesetet szenvedett az új A1GP-autó franciaországi tesztelésén. Az Estoril kanyarból 180 km/h-val kisodródó, majd a kavicságyból felpattanva két méteres szaltót bemutató Ferrariban az osztrák három bordája repedt el, így ugyanennyi hónapra nem csak A1GP-s, hanem ALMS-beli GT2-es Ferrarijának volánját is elfelejtheti. A baleset okaként megállapított törött jobb hátsó felfüggesztés miatt a megújult A1GP első, mugellói versenyét törölték, így a sorozat negyedik évadja október 4-én, Zandvoortban indulhat útjára. Öröm az ürömben, hogy az új monocoqe mindeközben sikerrel állta a sarat az FIA szigorú törés-tesztjén.

GP2

Andy Zuber a hungaroring első kanyarjáig élvezhette az első helyet, majd a hátralévő 42 körben ő és Bruno Senna már csak di Grassi hátsó szárnyát bámulhatták. Az első sorból rajtoló Grosjean és Pantano rajtbalesetének is köszönhetően a



sorozatba évad közben visszatérő brazil a harmadik helyre lépett fel a tabellán. Másnap a sokáig vezető spanyol Soucek mindössze egyszer hibázott, de a szemfüles Sebastian Buemi-nek ez is elég volt a győzelem megkaparintásához.
A harmadik helyével ismét fontos

GP2

G. Pantano	71
B. Senna	60
R. Grosjean	54
L. di Grassi	53
P. Maldonado	48
S. Buemi	44
V. Petrov	38
A. Parente	34
A. Zuber	32
K. Chandhok	31

pontokat szerző Senna a valenciai hétvége szombatján ugyanazért vesztette el a másnapi pole-t jelentő nyolcadik helyét, mint a mindvégig vezető Giorgipo Pantano a győzelmet: a cél előtt pár méterrel elfogyott az üzemanyag, így az ölébe hulló aranyserleget Maldonado és Grosjean társaságában emelte magasba az orosz Vitaly Petrov. Másnap a Grosjean és Filippi ütközését kihasználó di Grassinak húzták a himnuszt, így négy futammal a bajnokság vége előtt a brazil hét pontra közelítette meg Valenciából üres kézzel távozó honfitársát. Belgiumban az eső nem könnyítette meg a versenyzők dolgát: a fordulatokkal teli első futam végül Romain Grosjean elsőségével ért véget, akit Alvaro Parente és Andreas Zuber követett a dobogóra. A másnapi sprintverseny kockás zászlóját Pastor Maldonado látta meg legelőször, második helyre Jerome d'Ambrosio, a harmadikra pedig Vitaly Petrov érkezett meg.

TOYOTA SCION

Ezzel a címmel rendezték meg azt a jótékonysági autóversenyt, amelyen javarészt a F1 volt kiválóságai álltak rajthoz, 215 lóerős Toyota Scion túraautókkal. A Patrick Tambay, Johnny Herbert, Alan Jones, Eddie Cheever, J.-P. Jarier és John Watson nevével fémjelzett társaság nyolc kör megtétele után mégis Timo Glock-nak gratulálhatott, aki pár nappal hungaroringi második helye után állhatott a laguna seca-i dobogó legtetejére. „Az utolsó körökben már senkinek nem volt meg a visszapillantó-tükre" - ecsetelte a verseny hőfokát a győztes, aki 25 000 dolláros pénzdíját a frankfurti gyermekkórháznak ajánlotta fel.





SUPERLEAGUE FORMULA

Különösebb csinnadratta nélkül, de rendben zajlanak a foci és az autóversenyzés legnemesebb hagyományait, valamint leghíresebb csapatait egyesítő Superleague Formula előkészületei. A július közepén megrendezett barcelonai teszten még csak néhány autó, ám egy hétre rá Vallelungában már nyolc csapat körözött a 750 lóerős, V12-es Elan-motorral hajtott Panozokban. Róma közelében a tavaly még a Champ-Car-ban bajnoki esélyes Robert Doornbos nyújtotta a legmeggyőzőbb teljesítményt (AC Milan), hiszen csak az utolsó, harmadik napon talált legyőzőre a Galataseray, a Borussia Dortmund és a Róma versenyzőiben (A. Pierguidi, D. Rigon és E. Toccacelo). A jelenleg 19 világhírű futball-klub alkotta mezőny először augusztus 30-án küzd meg az egymillió dolláros pénzdíjért, Donington Parkban.

Superleague

PSV Eindhoven	Yelmer Buurman
Liverpool	Adrian Valles
AC Milan	Robert Doornbos
Anderlecht	Kasper Andersen?
	Nico Verdonck?
	Giacomo Ricci?
Beijing Guoan FC	Davide Rigon
Galataseray	Alessandro Pierguidi
	Jason Tahinci?
FC Basel	Max Wissell
Olimpiacos	Daniel la Rosa?
Sevilla FC	Borja Garcia
FC Porto	Tristan Gommendy
Tottenham Hotspur	Dan Clarke?
	Jimmy Auby?
Al-Ain FC	Andy Zuber
AS Roma	Enrico Toccacelo
Corinthians	?
Borussia Dortmund	Christian Danner
Flamengo	Tuka Rocha?
Rangers Glasgow	Ryan Dalziel



WTCC

Farfus nyerte a túraautó-világbajnokság első eseménydús futamát az oschersleberi pályán, miután a bajnoki tabella első három helyezettje hibázott. A BMW pilótája már az első kanyar után vezetést szerzett, ahol Tarquini és a pole pozíciós Huff összeütköztek. A Chevrolet-sztár végül másodikként fejezte be a futamot, harmadik csapattársa, Menu lett.

A második futam rajtja megint nem volt problémamentes: az első szűk kanyarban szinte roncsteleppé vált a helyszín. Mert többen is kicsúsztak vagy a gumifalba csapódtak. Az első három kör után aztán már Porteiro állt az élen, s ezt a pozíciót 14 körön át tartotta, győzelemhez juttatva csapatát, a BMW-t. Második helyen Coronel végzett a benzines Seattal, harmadiknak Huffot intették le.

WTCC

Yvan Muller	66
Gabriele Tarquini	64
Andy Priaulx	53
Rickard Rydell	51
Robert Huff	50
Felix Porteiro	50
Augusto Farfus	43
Jordi Gene	43
Jordi Gene Jörg Müller	43
Alain Menu	40

Porsche SC

J. Bleekemolen	176
D. Faulkner	116
C. Mamerow	98
P. Huisman	98
J. van Lagen	93
J. Seyffarth	93
s. Edwards	86
D. Watts	85
R. Rast	84
S. Rosina	75

LMS

A Le Mans-ban elszenvedett vereségre stílusos választ adott a Peugeot gyári csapata, hiszen az első sorból induló két autójuk már a második körben lekörözte az üldöző Audi R10-et. A hátralévő hat órában a két gyári alakulat házon belüli versengését szemlélhette a 22 000 néző, és végül annak örülhettek, hogy a fölényes francia győzelem ellenére az LMP1 bajnoki címének sorsa az utolsó, silverstone-i verseny előtt is nyitott maradt. Egy elrontott boxkiállás, és egy figyelmetlen lekörözött miatt a tabella-éllovas Gené/Minassian-féle alakulat csak második helyen ért célba, a lövészárok túloldalán azonban három körrel a vége előtt a boxba rendelték az esélytelen McNish/Capello párost. Alexandre Premat és Mike Rockenfeller így nem csak harmadik helyet, hanem bajnoki reményeket is örökölt: ez utóbbi egyébként Peter van Meerkstein csapata számára már maga a valóság, hiszen a Porsche RS Spyder újabb győzelmével idejekorán besöpörték az LMP2 bajnoki címét.



LMS

M. Gené	32
N. Minassian	32
M. Rockenfeller	30
A. Prémat	30
P. Lamy	21
S. Sarrazin	21
A. McNish	17
R. Capello	17
H. Primat	11
J. Charouz	11



PORSCHE SUPERCUP

Damien Faulkner autójának csak a hátsó lámpáit láthatták vetélytársai a Hungaroringen, őt magát pedig 14 kör után a dobogó legfelső fokán. Az ír fél másodperc előnnyel utasított mindenkit maga mögé a rajtrácson, a versenyen pedig csak a Jeroen Bleekemolen tartotta vele a tempót. Míg Budapesten a harmadikként beérkező veterán Huismann, addig három hét múlva Jörg Hardt köszönhette kiváló rajtjának idei első dobogóját. A sorozatba visszatérő német a valenciai verseny utolsó harmadában még a budapesti győztest is megelőzte. Belgiumban az esős futamon a brit Sean Edwards bizonyult a leggyorsabbnak, majdnem két másodpercet verve a holland Jaap van Lagenre. A nevető harmadik azonban a tabella éllovasa, a futam után már a bajnoki címet is a zsebében tudó Bleekemolen lett.

DTM

A lassan a végéhez közeledő német túraautó bajnokság mezőnye legutóbb Brands Hatch-ben lépett pályára. A rövid aszfaltcsíkon a bajnoki éllovas audis Timo Scheider előbb megnyerte a szombati időmérő edzést, majd vasárnap magabiztos rajt-cél győzelmet aratott.

Az eseménynek F1-es vonatkozásai is voltak, hiszen az egyik edzésén a McLaren tesztpilóta Gary Paffet csúnyán a gumifalba fúródott, míg és a világbajnokság éllovasa, Lewis Hamilton is kilátogatott a helyszínre. A fiatal sztár egyrészt bemutatóköröket futott McLarenjével, másrészt szurkolt a britek jó szerepléséért. Utóbbinak abban nyilvánulhatott meg az eredménye, hogy a honfi- és márkatárs Paul di Resta és Mercedese lett a futam második helyezettje, de mögötte megint egy Audi végzett Mattias Ekströmmel a volánja mögött.

DTM

Timo Scheider	54
Jamie Green	45
Paul di Resta	45
Mattias Ekström	44
Bruno Spengler	31
Martin Tomczyk	26
Tom Kristensen	22
Bernd Schneider	21
Gary Paffett	8
Markus Winkelhock	6



ALMS

Mindössze hat körrel az elkhardt lake-i verseny leintése előtt vette át a vezetést Marco Werner, az addig vezető két Acura-Hondát megelőzve. Csapattársának,



a gyári pilótaként először bemutatkozó svájci Fässlernek ez négy kör múlva sikerült, így az ingolstadtiak idei negyedik kettős győzelmét már nem lehetett megakadályozni.
Ez a szám Kanadában még egyel nőtt, hiszen a Luhr/Werner és az ismét összeállt Capello/Pirro párosok között csak az az utóbbi szerencsétlenebb boxtaktikája döntötte el a csatát - valamint a gyártók bajnoki címét a négykarikás márka javára.
Az LMP2-es kategóriában azonban még semmi sem dőlt el: a tabella-éllovas Dumas/Bernhard Porschéja és a de Ferran-féle Acura-Honda egyaránt üzemenyag-hiány miatt maradt állva a Mosport-i pályán. A japán márka élcsapatának számító Brabham/Sharp kettős azonban Road Amerika után újra győzni tudott, így a kategória tabelláján mindössze tíz ponttal szorul a második helyre.

ALMS

L. Luhr	171
M. Werner	171
E. Pirro	105
C. Field	83
J. Field	83
R. Berry	73
R. Capello	72
F. Biela	42
C. McMurry	41
A. McNish	30

BMW M1 PROCAR

Az 1979-1980-as évek leggyorsabb márkakupájának, a BMW M1 Procar sorozatnak állított emléket az a tíz autó, amely az F1-es Német Nagydíj betétfutamaként gördült pályára. A homologizációs okokból összesen 400 példányban gyártott középmotoros, 3,5 literes sportkocsik volánja mögé akkoriban 15 utánpótlás-versenyző, valamint a F1-es pénteki edzések legjobb öt pilótája ülhetett, így nem



csoda, hogy a sorozat bajnokai végül Niki Lauda és Nelson Piquet lettek. Az osztrák bajnok lendülete mit sem kopott az elmúlt harminc évben: korábbi F1-es kollegái ellenében megnyerte a hockenheimi múltidéző versenyt!

24H HUNGARORING

A januári dubai 24 órás versenyhez hasonló látványosságot ígér a holland szervezésű TOYO TIRES 24H Series második, magyarországi futama. A 12 órás megbízhatósági versenyen tíz ország csaknem harminc csapata vesz részt, ínyenceknek való GT- és túraautós kínálatot terítve a Hungaroring aszfaltjára. A rajthoz álló hét magyar egység között a rutinos hosszú távú alakulatok (BOVI, Zengő, E.C.H.) mellett egy, a versenyen debütáló újonc csapat (Absolute Motorsport) is fellelhető lesz. A szeptember 26-ai tesztnappal kezdődő hétvégén a nézők a pálya főtribünjéről ingyen, a paddock területéről pedig két napra szóló 5500 Ft-ért tekinthetik meg a szombat délelőtt elrajtoló félnapos küzdelmet, illetve a historikus autók betétfutamait.

FIA-GT

FIA-GT

Minden bizonnyal másképpen alakult volna a 24 órás spa-i viadal végeredménye, ha a fergeteges pole-pozíciót kiharcoló Pedro Lamy Saleen-jét nem töri rommá a warm up-on csapattársa, Steve Zacchia. Az éllovas egység nélkül elrajtoló egynapos viadal első óráiban hiába diktáltak elképesztő sprint-köröket a Phoenix Racing



Corvette-jei, és a Jetallience Aston Martinja, a üzemanyag-felhasználás és a boxban töltött idők tekintetében a a Vitaphone csapat két Maseratija bizonyult hatékonyabbnak. Versenyzőik sem hibáztak, nem úgy, mint a Corvette volánjánál a volt DTM-es Margaritis, aki este tíz előtt csúszott ki a pályáról, ezzel pedig tálcán kínálta fel a vezetést - illetve a hat és tizenkét órás időhatár átlépésekor kiosztandó pontokat - a Bertolini/Bartels/Sarrazin/van de Poele négyesnek. A négy év alatt harmadik spa-i győzelmét learató német alakulat ezzel a maximálisan elhozható húsz ponttal, és a bajnokság vezető helyével költözött át a bukaresti Parlamentet övező városi pályára. Ezúttal azonban a második és harmadik hellyel kellett kibéküljenek, hiszen a kétszer egy órás verseny-forma a Fässler/Deletraz párosnak kedvezett, akik a szombati kvalifikációs futam után a versenyen sem találtak legyőzőre. A GT2-ben továbbra is várat magára az újabb Porsche-siker, hiszen Spa (BMS Scuderia) és Bukarest (CR Scuderia) után immár négy futamosra bővült a Ferrari-csapatok veretlenségi sorozata.

FIA GT

Vitaphone Racing Team	87.5
Phoenix Carsport Racing	57
Jetalliance Racing	35
Gigawave Motorsport	30
Selleslagh Racing Team	25.5
IPB Spartak Racing	9.5
JMB Racing	9.5
PekaRacing	8.5
Larbre Competition	6
ACA Argentina	1



INDYCAR

A bajnokság legnagyobb esélyesének tűnő Scott Dixon a kentucky-i verseny véghajrájában előzte meg az utolsó csepp bio-etanolt is felhasználó riválisát, Helio Castronevest. Az új-zélandi a verseny háromnegyedéig vezette a mezőnyt, majd a Milka Duno balesete után lebbenő sárga zászló hatására mindenki üzemanyagért fordult a pitbe.





A Penske istálló az elhúzódó pálya-takarítás alatt „húszra lapot kért": még egyszer behívta a brazilt, azt remélve, hogy immár plafonig tankolt Dallarája megállás nélkül kibírja majd a hátralévő ötven kört. A pár méter híján meghiúsuló terv, és a második hely azonban nem szegte Castroneves harci kedvét, aki 30 verseny óta tartó nyeretlenségi sorozatának Sears Point pályáján vetett véget. A csapattársával, Ryan Briscoe-val kettős Penske-győzelmet arató brazilt az Andretti-csapathoz öt évre ismét aláíró Tony Kanaan követte, Scott Dixon pedig két futammal a vége előtt egy elpuskázott hétvége emlékével (12. hely) őrzi tovább a bajnokság vezető pozícióját.

Indycar

S. Dixon	576
H. Castroneves	533
D. Wheldon	452
T. Kanaan	446
R. Briscoe	390
D. Patrick	345
M. Andretti	328
O. Servia	314
H. Mutoh	313
R. Hunter-Reay	310



NASCAR

Indianapolisban leszerepelt az állandó gumiszállító Goodyear, hiszen a 43 fős mezőnyből legtöbben csak félgőzön autózva tudták csak elkerülni a kicsúszást, mindez a tavalyi bajnok Johnsonnak és az őt mindhiába üldöző Carl Edwardsnak sikerült a leggyorsabban. Utóbbi a soron következő, eső miatt két részben megrendezett Pocono 500 legügyesebb üzemanyag-stratégájaként győzött, majd Watkins Glen aszfaltján a tabellát vezető Bush mutatta be, hogy nem csak oválpályán képes a győzelemre. Michigan-ben Edwards növelte ötre idei győzelmeinek számát, ezzel három hét alatt a tabella ötödik helyéről a másodikra katapultálta magát! A bristoli viadal káprázatos utolsó harminc körében ismét Edwards ünnepelhetett szokásos öröm-szaltójával, így az ezúttal második Kyle Bush legnagyobb kihívójaként szállhat csatába a Sprint Kupa címéért a két verseny múlva elkezdődő bajnoki hajrában.

NASCAR

Ky. Busch	3609
C. Edwards	3397
D. Earnhardt	3193
J. Johnson	3191
J. Burton	3117
T. Stewart	3013
G. Biffle	2984
K. Harvick	2972
J. Gordon	2951
M. Kenseth	2921

SAKER

Bár a saját házunk tájáról érkezett hírekkel soha nem szoktunk dicsekedni, most kivételt teszünk. A szerkesztőségi stábot F1-es helyszíni tudósításaival erősítő Vajta Balázs pár évvel ezelőtt már sikereket aratott a Benelux Formula ford bajnokságban, 2008-ban azonban egy egészen más szériában, a International Saker GT Challenge-ben indul. Ez a GT sorozat aránylag újnak számít, az egyforma autók rendkivul gyorsak. Kollégánk az augusztus elején, a hazai F1-es futam helyszínéről Hollandiába sietve megnyerte a bajnoksag negyedik futamát, bizonyítva ezzel, hogy a tehetségek egyszerre akár több szakmában is helyt tudnak állni az életben.



PETIT LE MANS

1992-es F1-világbajnok Nigel Mansell nemrég a Formula BMW-n, és a brit F3-on keresztül egyengette két fia útját Amerika autósportja felé. A Formula Atlantic-sorozatban jelenleg 15. és 20. helyen tanyázó Greg és Leo Mansell talán már októberben újabb kihívással találhatja magát szemben, az ALMS-sorozat utolsó előtti, 10 órás versenyén. Édesapjuk ugyanis egy családi alakulattal szeretne Road Atlanta pályájára lépni, ám a Chamberlain/Synergy-csapat Lola-AER LMP1-es prototípusának bérléséhez még jó adag szponzorpénz hiányzik. Az autót mindenesetre már kipróbálhatták Estorilban, bár Greg Mansell egy korábbi agyrázkódása miatt csak nézőként volt jelen.



PURE (XBOX 360)

A Pure egy árkád stílusú quados játék, ahol a játékosok hihetetlen sebességel száguldhatnak, az óriási ugrások közben pedig nyaktörő mutatványokat hajthatnak végre. A játékban rengeteg dolog személyre szabható, a quadunkat akár teljesen az alapoktól megépíthetjük és igényeink szerint tuningolhatjuk is. Ezzel a módszerrel több, mint 60000 eltérő járművet hozhatunk létre. Hét különféle helyszínen kerül megrendezésre a Pure 50 versenye. Ahogy sorban haladunk előre a megmérettetéseken, folyamatosan válnak elérhetővé az újabb versenyek és tuningolási lehetőségek. 72 trükköt tartalmaz a játék, amiket egy sajátos rendszer segitségével érhetnek el a játékosok. Minél magasabb a versenyző „juice" szintje, annál bonyolultabb trükkök válnak elérhetővé számára, a végrehajtott trükkök pedig folyamatosan növelik ezt a mutatót. A program támogatja a többjátékos módot, hiszen egyszerre akár 16-an is játszhat helyi hálózaton vagy az interneten keresztül.

ROSSI ELHÚZOTT

Stonernek már csak matematikai esélyei vannak

Bár Brno előtt úgy tűnt, hogy az olasz Yamaha-reménység kezd veszíteni lendületéből, Rossi megrázta magát, és két győzelmet is szerzett. Mindezt ráadásul úgy, hogy közben a címvédő ducatis Stoner egyszer sem ért célba.

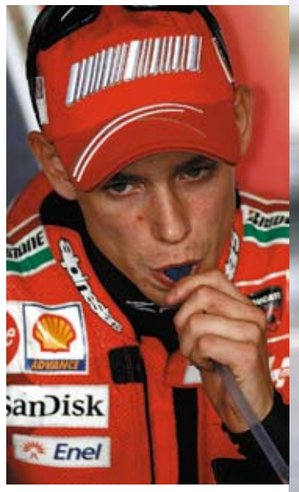
TDK

Getty Images



Bár a motorsportban vannak csodák, Casey Stoner alighanem búcsút inthet a 2008-as világbajnoki címnek, hiszen hátránya öt fordulóval a vége előtt már 75 pont a Doctorral, azaz Valentino Rossival szemben. Pedig néhány futammal ezelőtt már 20 pontra is megközelítette az ausztrál a nagy ellenfelet, de aztán jött a Cseh és a San Marino GP… Brnóban az olasz sztár fölényes győzelmet aratott, miután nem sokkal a kezdést követően Stoner hibázott, és feladni kényszerült a küzdelmet. Pedig a fiatal versenyzőnek hihetetlen jól alakult minden edzése és időmérője, sőt vasárnap kiváló rajtot is vett, ám a hetedik körben elvesztette motorja felett az uralmát, megcsúszott és a kavicságyban landolt. Rossi ezt követően egy pillanatra sem torpant meg, fantasztikus versenyzést bemutatva, fölényes győzelmet aratott. A második a privát Ducati pilótája, Toni Elias lett, akit a suzukis Loris Capirossi követett – a Yamaha számára azonban ennél is fontosabb volt az a tény, hogy a bajnokság éllovasának egyik riválisa sem tudott pontokat szerezni.





Fent a MotoGP kötelező látványosságának számító rajtrácslányok Yamaha-felszerelésben, jobbra a címvédésre lassan minden reményét elvesztő Stoner



Misanóban aztán a magát hazai pályán érző legenda ott folytatta, ahol a cseheknél befejezte, ráadásul közben sporttörténelmet is írt. Pedig a rajtot megint a pole pozícióból induló tavalyi világbajnok, Casey Stoner kezdte jobban, sőt a másik rivális, Dani Pedrosa is elhúzott. Az olasz zseni eközben szokása szerint kicsit beragadt az indulásnál. Mi több, kevéssel a rajt után az egyik kanyarból való kigyorsításkor kis híján ledobta őt magáról a Yamaha. Ám bravúrosan a nyeregben maradt, és beérve a spanyolt hondást már csak a Ducati haladt előtte. Stonert viszont nem kellett megelőznie, mert a világbajnok ismét bukott, és a kavicságyban, ideje korán befejezte a versenyt. Végül Rossi bő három másodperc előnnyel nyert csapattársával, Lorenzóval szemben, aki további bő 5 másodperccel előzte meg Eliast. A leintést követően óriási ünneplésben tört ki a helyszínre kilátogató több millió olasz szurkoló, hiszen kedvencük mostani elsősége az olasz nemzet 700. gyorsasági motoros világbajnoki futamgyőzelmét jelentette. Ráadásul, Rossinak ez volt nagykategóriás pályafutása 68. diadala, és ezzel beállította legendás elődje, Giacomo Agostini rekordját.



Fent a 250-es Eugene Laverty piruettje, balra Stefan Bradl, a 125-ös osztály ifjú tehetsége, aki az utolsó versenyeken még törhet borsot Talma orra alá

Eredmények

800cm³	
Valentino Rossi	212
Casy 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
250cm³	
Marco Simoncelli	164
Mika Kalio	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
125cm³	
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



MAGYAR CSAPAT

A Cseh Nagydíjon Jorge „Aspar” Martinez, Talmácsi csapatfőnöke hivatalosan is bejelentette, hogy a magyar világbajnokra építve magyar csapatot alapít. Az istállóhoz sikerre éhes hazai befektetőket várnak, a szakmai háttérről ő maga, mint csapatfőnök, és Gino Borsoi, mint technikai igazgató gondoskodnak. A csapat sportigazgatói posztjának betöltésére Stefano Favarót kérte fel. „Remekül menedzselte eddig Talmácsi Gábort. Ha valakinek, neki biztosan nem okoz problémát egy teljes csapat kommunikációjának, marketingjének megszervezése. Ismeri a magyar üzleti életet, nagyszerű kapcsolatai vannak, és pontosan tudja, hogy mennek a dolgok a GP világában” – mondta a spanyol sportvezető. Az istálló irányítójának tervei között szerepel az is, hogy a majdani csapat tagjait magyar szakemberek alkossák, éppen ezért, ha elkészül a magyar pálya, szeretne hazai szerelőket, szakembereket felkészíteni arra, hogy a későbbiekben csatlakozzanak az alakulathoz.

ISMÉT ESÉLYES

Brnóban továbbra sincs szerencséje Talmácsi Gábornak. A szombati esős napon ugyan nem is voltak szerencsések a körülmények, ám ennek ellenére rajtelsőséget érő időt futott a magyar világbajnok. A másnapi futamon aztán több ezer magyar szurkolónak szerzett szép pillanatokat Talma, de hamar világossá vált, hogy a győzelem ezen a napon sem elérhető számára. Végül még a dobogóról is lemaradt egy hajszállal, a futamot Stefan Bradl nyerte, a második Di Meglio és a harmadik Olive előtt.
„Az első 10 körig minden rendben volt, bár a féktávokon nem működött túl jól a motorom. Olive és Terol eléggé kellemetlen ellenfélnek bizonyult, és ugyan mindent megtettem, hogy előbbre jussak, de a végére a gép is vesztett az erejéből. A magyar szurkolók ettől függetlenül fantasztikusak, élmény ilyen publikum előtt versenyezni. Szerettem volna a dobogóra állni, mert megérdemelte volna ez a több ezer lelkes rajongó, aki eljött ide, de nem sikerült. Mindenesetre köszönöm nekik, és üzenem: Ilyen szurkolói senkinek nincsenek!”
Ami nem sikerült a szomszédban, az összejött a másik közeli pályán, Misanóban, ráadásul a körülmények nagyon hasonlítottak a 2007-es futamához, amikor a Gábor 20 pontot gyűjtött úgy, hogy nagy riválisa, Faubel bukott. Most azonban nemcsak az történt, hogy a legnagyobb ellenfél elesett, és pont nélkül hagyta el a San Marino GP helyszínét, hanem nyert is Talma! Ezzel 25 ponttal csökkentette hátrányát a világbajnoki pontversenyben az éllovashoz képest, és ismét lehetségesnek látszik a végső elsőség megszerzése.



LOEB ISMÉT TÖRTÉNELMET ÍRT

Finn, német és új-zélandi futam

Hosszú nyári kihagyás után feltöltődött versenyzők várták a rali világbajnokság második felének küzdelmeit, előbb Finnországban, majd a német pályákon.

Répa Kata

Gyártók

Jyvaskyla, ahogyan mindig, nagy kihívást jelentett a megérdemelt szabadságáról visszatérő rali-mezőny számára. Sebastien Loeb saját bevallása szerint alaposan megküzdött a reggeli koránkeléssel, de ez az időeredményein cseppet sem látszott meg. A bajnokesélyes a csütörtöki „szuper speciális" szakaszon elsőként végzett, és a pénteki tíz gyorsaságin tovább folytatta nagyszerű menetelését. Finnországban nincs idő a lazításra, ahhoz, hogy valaki versenyben maradhasson a győzelemért, folyamatosan a határon kell autózni. Márpedig a francia ezt tette. Nem akart másnap a második helyről



indulni, így 14,4 másodperces előnnyel be is biztosította elsőségét Hirvonen előtt, a harmadik helyre Hening Solberg futott be a pénteki célba.

MÁR NEM HÁZIVERSENY

A finn ralit a versenynaptár egyik legspeciálisabb versenyeként tartják számon elképesztő tempója és hatalmas ugratói miatt. A terep olyannyira speciális, hogy 1973 óta csupán Carlos Sainz és Didier Auriol volt képes leiskolázni a helyi pilótákat. Mostantól azonban új tagja van az exkluzív klubnak: Sebastien Loeb és Daniel Elena alkotják azt a harmadik párost a versenyek történetében, akik le tudták pipálni a hazai menőket.

Szombaton a hajnali kelés után újabb 10 szakaszon folytatódott a kiélezett harc. Este aztán nagy volt a jókedv a Citroen sátorban, hiszen Loeb a kezdetektől kitartóan őrizte nyerő pozícióját, és magabiztosan lépkedett első finnországi győzelme felé. A pénteken hozott döntés: nem szabad taktikázni, hanem tartani kell a vezető helyet, jó ötletnek bizonyult. Az előző napi előnyt 18,2 másodpercre növelték a még mindig második Hirvonenhez képest. A legesélyesebb finn a macska-egér harcban végül mindössze kilenc másodperccel maradt el a győzelemtől, míg a dobogó harmadik fokára Atkinson állhatott fel. A pódiumról szintén álmodozó Jari-Matti Latvala csúnya pénteki balesetének következtében csak a 39. helyre hozta be a Fordot.

A világbajnokság 10. állomásán, Németországban aztán ismét a Citroenhez pártolt a szerencse. A moseli borvidéken kijelölt első napi hat szakasz mindegyikén Loeb futott legjobb időt, 20 másodpercnyi előnyt szerezve Hirvonentől. A francia fenomén elsősége nem lepett meg senkit, hiszen az utóbbi hat évben mindig ő jeleskedett ezen a vidéken. De nem okozott meglepetést az sem, hogy az aszfalton szintén ügyes Dani Sordo harmadikként zárta a napot. A fának ütközött Gigi Galli balesete miatt az utolsó előtti szakaszt törölték, a lábtörést szenvedett olaszt kórházba repítették - a záró szakaszt a rendezők biztonsági okokból vették ki a programból. Szombaton Saarland és Baumholder katonai területe várta a mezőnyt. A Loeb-öt szorongatni készülő Hirvonen terve meghiúsult egy defekt miatt, és a negyedik helyre csúszott az itt debütáló 2008-as specifikációjú Ford Focus WRC-vel. Ezzel az élmezőny átrendeződött, a második helyre Sordo jött fel, Duval pedig felfért a dobogó harmadik fokára. Vasárnap aztán ismét a moseli szőlővidékre tértek vissza az autók, de csak négy szakasz erejéig, majd az utolsó pár kilométert már a Trier központjában rendezett super speciális szakaszon tették meg a párosok. De Loebtől már senki sem vehette el a megérdemelt elsőséget.
A Citroen ezzel idei hetedik győzelmét aratta, míg Loeb pályafutása eddigi 43. első helyét söpörte be, visszaszerezve vezető helyét az 2008-as bajnokságban Hirvonentől. Sordo, akinek nem kedvence a német futam, a finn páros lemaradása után már könnyen birkózott meg a második hely megtartásával. A Porta Nigra falainál felállított dobogón Latvala és Hirvonen állt a verseny élén, igaz közvetlenül mögöttük tanyázott Loeb és Sordo is, méghozzá olyan közel, hogy az első és a negyedik helyezett között mindössze 15 másodperc volt a különbség. A vasárnapra maradt öt szakasz közül már az elsőn felhördülhetett a közönség, ugyanis a világbajnok megpördült, és csak többszöri tolatgatás után sikerült visszaállnia a 4. helyre. Eközben Latvalának is gondjai támadtak az elsőséggel járó „söprögetés" miatt, és 10 másodpercet vesztve visszaesett csapattársa mögé. A nap harmadik szakaszát ugyan Francois Duval gurulhatott át harmadikként. Hirvonen ugyan foggal-körömmel harcolt a dobogós befejezésért, de nem sikerült befognia a belgát...

A két európai versenyt követően azoknak sem kellett csalódniuk, akik figyelemmel kísérték az Új-Zéland Rali történéseit. A szombati nap végén még a Ford két finnje, megnyerte a Citroen francia zsenije, de a hátránya csak alig csökkent a fordosokhoz képest, sőt nyilatkozataiból az derült ki, hogy alig lát esélyt az ellenfelek befogására.
A sors azonban a segítségére sietett: a 17. szakaszon előbb Latvala talált telibe egy útszéli sziklát (és búcsúzott a további küzdelmektől), majd a csapattárs, Hirvonen szedett össze egy defektet, amely miatt összesen 50 másodpercet veszített. A fordulat után így már Loeb állt az élen, előnye megnyugtató, 16 másodperc volt saját csapattársával, Sordóval, és 41 másodperc a 3. helyen álló Hirvonennel szemben. Az utolsó szakaszon Henning Solberg, Petter Solberg, Hirvonen, Loeb és Sordo volt a sorrend, de változás az első nyolc helyezett tekintetében mindez nem hozott, így Sebastien Loeb pályafutása 44. világbajnoki futamgyőzelmét aratta.

















A Ford Új-Zélandon biztos pontokat dobott el, így kevés esélyük marad arra, hogy befogják az utolsó három futamot nyerő Loeb-öt és a Citroent



A két európai versenyt követően azoknak sem kellett csalódniuk, akik figyelemmel kísérték az Új-Zéland Rali történéseit.

Eredmények

Finnország		
1. Sebastien Loeb	Citroen	:54:05.5
2. Mikko Hirvonen	Ford 07	+00:09.0
3. Chris Atkinson	Subaru 08	+03:17.0
4. Daniel Sordo	Citroen	+03:30.9
5. Henning Solberg	Ford 07	+03:57.7
6. Petter Solberg	Subaru	+04:04.1
7. Matti Rantanen	Focus 06	+06:11.1
8. Toni Gardemeister	Suzuki	+08:18.7

Németország		
1. Sebastien Loeb	Citroen	3:26:19.7
2. Daniel Sordo	Citroen	+47.7
3. Francois Duval	Ford	+1:20.0
4. Mikko Hirvonen	Ford	+1:30.1
5. Petter Solberg	Subaru	+2:35.3
6. Chris Atkinson	Subaru	+4:45.9
7. Henning Solberg	Ford	+5:36.2
8. Urmo Aava	Citroen	+5:37.8

Új-Zéland		
1. Sebastien Loeb	Citroen	3:59:18.9
2. Daniel Sordo	Citroen	+00:17.5
3. Mikko Hirvonen	Ford 08	+00:41.5
4. Petter Solberg	Subaru	+02:48.9
5. Urmo Aava	Citroen	+03:30.7
6. P-G Andersson	Suzuki	+07:37.4
7. Toni Gardemeister	Suzuki	+07:54.9
8. Federico Villagra	Ford 07	+08:35.0

RALI VB

Versenyzők:	
1. S. Loeb	86 pont
2. M. Hirvonen	78 pont
3. D. Sordo	51 pont
4. C. Atkinson	40 pont
5. J-M. Latvala	34 pont
6. P. Solberg	32 pont
7. H. Solberg	22 pont
8. G. Galli	17pont

Csapatok:	
1. Citroen Total	141 pont
2. BP Ford Abu Dhabi	121 pont
3. Subaru	74 pont
4. Stobart VK M-Sport	51 pont
5. Munchi's Ford	22 pont
6. Suzuki	20 pont

VASSZÖCSKE CSATA

Autokrossz Eb Nyirádon

TDH, Ember Ferenc

Idén már harmadik alkalommal adott otthont a ralisportot és a ralikrosszt is gyakorta befogadó Autókrossz Európa-bajnokságnak a Nyiradi Motorsport Centrum. A Veszprém melletti pályára közel száz versenyző érkezett 14 országból, aki 4 különböző kategóriában álltak rajthoz. A hazai színeket 12 versenyző képviselte, akiket szép számú nézőközönség bíztatott a versenykatlanban. A sportág esszenciáját adó EB mezőny szerencsére most sem hazudtolta meg önmagát, parádés, kemény csatákat hozó döntőkkel szórakoztatták a helyszínre látogatókat.

Az első döntőt a DIV3JB kategóriájában a szinte száz százalékos teljesítményt nyújtó Tomás Pospisilik nyerte, Szabó Krisztián a nyolcadik helyet szerezte meg. A DIV3A A fináléjában Ondrej Musil diadalmaskodott, Ábrahám Károly az ötödik helyen zárt. A DIV1 végső futamán a nagy esélyes Kárai Tamásnak minden reménye megvolt a tavalyi futamgyőzelem megismétlésére, sőt a rajtnál mindenkit le is mosott a pályáról, ám néhány kanyar után valamiért elnémult a Mitsubishi motorja. A magyar dráma után Kvashnin, Naujokaitis, Fejfar sorrend alakult ki. A legvadabb vasszöcskék között a DIV3-ban sajnos nem szurkolhattunk magyar indulónak. Itt a német Bernd Stubbe kapta el legjobban, és nagyszerű autózással magabiztosan nyerte az idei magyar EB futam legnagyobb kategóriájának döntőjét.









POKOLI MESTERHÁRMAS

Spiciék triplája

Az elmúlt hónapok egyértelműen Spitzmüller Csabáról és Kazár Miklósról szólnak az első osztályú ralibajnokságban. Az egység ugyan nem kezdett jól, hiszen Egerben másodikként zártak, majd Miskolcon kiestek, utána viszont szárnyakat kapott a Mitsubishi Lancer WRC.

Marosréti Ervin

Bucakó Andor, Jásaberényi Márk, Bencze András, Fekete Antal, Ember Ferenc, Mediafoto.hu

A nagyobb nyári szünet után a népszerű miskolci kettős úgy érkezett meg a III. Hell Energy Drink Ózd Rally helyszínére, hogy szeretnék folytatni a murván megkezdett sorozatot. Úgy tűnik, ebben az időszakban mindegy, hogy laza talajon vagy aszfalton mennek, mert a riválisok egyszerűen nem bírnak a pokolian gyors pirosakkal. De ne szaladjunk ennyire előre, hiszen amíg a céldobogóra felállhattak a legjobbak, addig rengeteg esemény történt augusztus utolsó három napjában. Egyrészt debütált Ózd. Minden szempontból. Az észak-borsodi város a korábbi esztendőkben RTE futamok kedvelt helyszíne volt, tavaly pedig a másodosztály is megkóstolta a kiváló pályákat. A második vonalban az éves díjkiosztón az Év versenyének választották a tavalyi futamot, ezzel együtt pedig Adamovits Márk főszervező lehetőséget is kapott. Méghozzá arra, hogy nyár végén a teljes mezőnyt vendégül láthassa a városban.



Pénteken egy rendkívül hangulatos, miskolci mintára megrendezett prológon pöröghetett a közel 160 benevezett versenyautó. A 20 ezer néző befogadására alkalmas stadionban jó körülmények fogadták a közönséget és a párosokat is. A szervizparkban kényelmesen elfért mindenki, a négyszáz méteres salakoval, és a többezres publikum pedig nagyszerű hangulatot biztosított már a másod osztály futása alatt is.











Az ismét jól teljesítő Herczigéknek jól megy: az összetettben lassan a tavalyi bajnokot is utolérik. A sárga és a narancssárga szín viszont sokaknak nem hozott szerencsét Ózdon: Pálinkásék egy kicsúszás miatt búcsúztak, Vizinéket és Öllét a technika ördöge tréfálta meg

A Kazár Miklós által vezetett kvados csapat is csapatott néhány kört, és egy rövid salakmotoros bemutatónak is részesei lehettek a kilátogató érdeklődők.
A legnagyobb figyelem a nagyobb kategóriájú autókat, és természetesen a WRC-ket övezte. Borsi, ifj. Érdi, Vizin, Turi, Herczig, Benik, Spitzmüller és Turán már szürkületben, inkább sötétben kezdte meg a három körös száguldását, a közönség hatalmas ovációja mellett. A hangulatot csak fokozták azok a helyi tűzbotosok, akik igazán méltó körítést biztosítottak a hazai ralisport legjobbjainak. Aztán a nagy közönség-kedvenc leautózta a többieket a salakon. Turi Tamás 01:00,52-es időeredménnyel volt a leggyorsabb, megelőzve Spicit, valamint az N csoportban toronymagasan élen álló Asit. A hangulatos és rendkívül látványos prológ azonban még nem számított bele az értékelésbe, az éles futam csak másnap kezdődött, méghozzá nagy várakozás mellett.
Különös figyelmet kapott két új gyorsasági szakasz: Zagyvaróna és Cered ugyan között már nem egyszer jártak ralisok, de a főszervező által megtalált pályát most avatta föl az ORB és a Historic mezőny. Zabar és Domaháza valamint Domaháza és Hangony között pokoli tempót diktált az eleje, elsősorban Benik Balázs. Hat gyorsasági











szakaszig egyszerűen nem lehetett a lépést tartani a bajnoki címvédővel, ötször ő bizonyult a leggyorsabbnak, csupán a második szervizpark előtt tudta megfogni a tűzpiros Lancert kormányzó Spitzüller Csaba. Úgy tűnt tehát, hogy BB rendkívül magabiztos, de a technika ördöge közbeszólt. A hetedik mért szakaszon elment a hajtása, így vezető helyről kénytelen volt föladni a bajnokság ötödik futamát. Azt nem állíthatjuk, hogy a vezető pozíció Spici ölébe hullott volna, de tény: lehetőséget kapott, és mint később kiderült: ezzel élni is tudott a bajnoki címre aspiráló versenyző. A szombati nap végére 17 másodperces előnyt szorgoskodott össze a nap folyamán többnyire harmadik időt autózó Turán Fricivel szemben. Aztán a Peugeot-pilóta is letette a névjegyét egy szakaszgyőzelemmel, de a nap végén mégis Spitzmüller térhetett legnyugodtabban pihenőre.

Turi Tamás „történelmi" Toyotája a negyedik helyen futott be, érdekes lenne látni, mit tudna egy modern versenygéppel a pilóta



ÖRÖMSZAVAK

Spitzmüller Csaba - Kazár Miklós „Ha egy ponttal is, de átvettük a vezetést összetettben, zsinórban háromszor tudtunk egymás után nyerni, ami nagyon nagy érték ebben a magyar bajnokságban. A miskolci flaskót feledteti ez a hármas győzelem. Ráadásul vezetjük a murva bajnokságot is. Összeállt az angliai és a magyar csapatrész, egyre jobban együtt tudunk dolgozni. Összeszokunk az autóval is, jobbak a beállításaink, tapasztaltabbak vagyunk, most minden szép."

Turán Frigyes - Benics Kálmán „Hibamentes, komoly és koncentrált versenyt futottunk. A szombati botlásunkat sajnálom, mert akkor elgumiztuk magunkat és 17 másodpercet veszítettünk, de így is nagy harc alakult ki Spicivel. Egy pont a hátrányunk a bajnokságban, de a következő versenyre ez jó is lehet nekünk, mert aki 1-es rajtszámmal megy előttünk, az takarítja az utat. Az autónk hibátlan, de azért egy pici csalódottság van bennem, mert mindenki nyerni jön, de ilyen mezőnyben egy második hely is nagyon jó eredmény."

Herczig Norbert - Csökő Zoltán „Nem volt hová sietni. Reálisan néztük a helyzetünket és ebből az adódott, hogy tudtuk a harmadik helyet tartani. Jó előérzetem volt az Ózd Ralival kapcsolatban, és ez be is jött. Csak a kuplunggal volt egy kisebb problémánk, de ezen kívül minden hibátlan volt. Örülünk a harmadik helynek. Reméljük, hogy jövőre lesz egy olyan autónk, amivel fel tudunk nőni az élmezőnyhöz."

Turi Tamás - Tóth Imre „Az utolsó körben szinte minden rendben volt. Egy kis fékproblémánk akadt, de igazán ez nem hátráltatott minket. Sokan szurkoltak nekünk a pályák szélén, ezért szerettünk volna célba érni, hogy ők is velünk örülhessenek. Ez a technika ennyit bír."

Ifj Érdi Tibor - Penderik László „Nagyon jó volt az utolsó kör. Amit szerettünk volna, azt teljesítettük. A körgyorson utolértem Bérest – az nagyon izgalmas volt, de sportemberi mivoltát bizonyította és lehúzódott, hogy el tudjak menni mellette. Egész nap problémánk volt a váltóval, ám ezt az utolsó gyorson sikerült orvosolnunk – egyszerűen letörtem a helyéről. Sérülésmentesen értünk célba, aminek külön örülök."

Asi - Pikó Zsuzsa „Az első nap talán kicsit könnyebb volt a pálya jellegéből adódóan tisztábbak voltak, most több felhordással kellett megbirkózni, és ez némi veszélyt is tartogatott magában. Az utolsó szakaszon kellett a leggyorsabban mennem, mert Gergő két másodpercre megközelített. Szerencsére megmaradt a hatodik helyem. Az utolsó gyorson nem vettem el a gázt, de nem volt eszetlen a száguldás."

Borsi Gergely - Baranyai László „Négy másodperccel maradtunk le a hatodik helyről, úgyhogy a verseny végeztével ez csalódás. Differenciálmű problémákkal végig tudtuk küzdeni a napot. Királdon kaptunk vérszemet, amikor tizenkét másodpercet tudtunk hozni Asin, de az utolsó gyors, már nem volt elég arra, hogy lefaragjuk a maradék hátrányt. Nagyon jó verseny volt, jó pályák voltak, jókat autóztunk rajta, nem hibáztunk. Nagyon klassz volt."

Hideg Krisztián - Kerék István „Kicsit elfáradtunk a végére, mert úgy nyomtam a gázt, ahogyan csak bírtam, hiszen egy perc 20 másodperces hátrányt kellett ledolgoznunk tegnap és ma. Sikerült, így nemcsak a futamgyőzelmet szereztük meg, hanem az A8-as és A csoportos bajnoki címet is. Rég volt ilyen kemény versenyünk. A technikás és gyors pályák egyaránt hordoztak kockázatot, sokan el is estek."

Kakuszi Zsolt - Kakuszi Csaba „Nyomtuk végig az utolsó hármon, mert abszolútban szoros volt. Balázs Öcsi bejött elénk, de az összetett értékelés 12. helyével elégedettek vagyunk. Kihoztuk magunkból a maximumot erre a hétvégére.













A harmadik helyen Herczig Norbert terelte be a Subarut, mögötte pedig Turi, ifj. Érdi, Asi, Borsi volt az első hét sorrendje. Mögöttük ifj. Béres József hozta be a Grande Puntót, de a szlovák kiválóság ideje természetesen nem számított bele az abszolút értékelésbe. Az N csoportban folytatódott a mindent elsöprő Asi hegemónia, mögötte azonban nagy volt a tülekedés Ózdon, hiszen a dobogó további két fokára Osváth Péter, Balázs Öcsi, Balogh János és Matics Mihály is szeretett volna felférni. A S1600-as kategóriában hamar megfogyatkozott a mezőny. Pálinkásék és Ollé Sasáék kiestek, így vasárnap a Kakuszi testvérpárnak Gyarmati Ariellel és az órával maradt elintéznivaló dolga. Az A/8-as géposztályban féltávnál a Pethő-Rubóczky egység állt a legjobban, őket a Szíjj-Magyar, a Hideg-Kerék és a Tobak-Szabó páros követte. A fárasztó szombati nap után a várt izgalmak elmaradtak. A mezőny döntő többsége Kelemérnél, a királdi körgyorson és Sátánál is rendkívül gyorsan és látványosan autózott, de egy-két kivételtől eltekintve a csoportok élén nem történt változás. Ugyanakkor az ORB mezőnyének itt azt is be kellett kalkulálni, hogy a Historic mellett már a másodosztály is követi őket, hiszen nekik vasárnap kezdődött el a verseny. Az élen Spitzmüllerék gyorsan nyomatékosították, hogy a legnagyobb serlegért jöttek Miskolcról Ózdra, hiszen a nap első felében megduplázták a vezetésüket. Azt nem mondhatjuk, hogy ekkor Turán Frici beletörődött a második helyezésbe, de ha az összetett bajnokságot nézzük, akkor még mindig többet ér egy biztos ezüsttel, mintha kockáztat, túlvállalja magát, és esetleg kiesik valamelyik gyorsasági szakaszon. A futam utolsó harmadában már a biztos célba érést tartotta mindenki szem előtt, a biztonság azonban nem ment a látvány rovására. A gyorsasági szakaszokra kilátogató több tízezer szurkoló éppen ezért nagy tempót és szemre is tetszetős kanyarvételeket kapott a versenyben maradt autóktól. A mezőny egyébként alaposan megfogyatkozott, hiszen a záró napnak az ORB-ben már csak 68 autó vágott neki.

Turán eddig kiesés nélkül versenyezte végig a bajnokságot, de a háromszor is győzelemre képes Spitzmüller egy kiesése ellenére is elé tudott kerülni az összetettben. Lent az ismét magabiztos Asi és a Subaru Impreza WRC-vel kiváló Érdi



Ez már két legyőzhetetlen narancssárga páros:
a Kakuszi testvérek hibátlan S1600-as Renault-ja
és az A8 idei királya, Hideg Krisztián, illetve Mitsubishije

Aztán mint később kiderült, ezzel még nincs vége a kieséseknek, a legnagyobb vesztesnek talán Pethéket lehet tekinteni. Élről látogattak meg egy szederbokrot, a kocsi pedig nagyon összetörve jött ki a „málnásból". A szervizparkba még legurultak, ki is mentek belőle, de folytatni már nem tudták a verseny. Az A8-as kategóriában így Hideg Krisztián örülhetett a célban, hiszen a hátralévő időben már nem tudták a riválisok megfogni.
Mint ahogyan Spitzmüller Csabát sem abszolútban. A népszerű pilóta zsinórban a harmadik győzelmét aratta, az összetett pontversenyben pedig – ha csak egyetlen ponttal is – de átvette a vezetést Turán Frigyestől. A nyár utolsó hétvégéjén egyébként a Subarukban is jól dübörögtek a boxer motorok. Ezt bizonyítja, hogy Herczig a harmadik, ifj. Érdi az ötödik, Borsi Gergő pedig a hetedik helyen zárt Ózdon. Közéjük



Turi Tamás és Asi tudott beékelődni. Asi egyébként értelemszerűen az N csoportot is megnyerte, Kakusziék pedig egyedül maradva hozták el a S1600 győztesének járó kupákat. Az A7-ben Tárnokék, A6-ban Krózser Menyhért és Fodor Géza, A5-ben pedig Kovács Antal nyert. N3-ban az Ábrahám, Tóth kettős gördülhetett föl elsőként a céldobogóra, N2-ben Kurtosék voltak a legjobbak.

Abszolút

1. Spitzmüller -Kazár	Mitsubishi Lancer WRC
2. Turán -Benics	Peugeot 307 WRC
3. Herczig - Csökő	Subaru Impreza WRC
4. Turi - Tóth	Toyota Corolla WRC
5. Ifj. Érdi - Penderik	Subaru Impreza WRC
6. Asi - Pikó	Mitsubishi Lancer Evo IX
7. Borsi - Baranyai	Subaru Impreza S9 WRC
8. Béreš - jr. Müller	Fiat Grande Punto
9. Hideg - Kerék	Mitsubishi Lancer Evo VI
10. Szíjj - Magyar	Mitsubishi Lancer Evo VI
11. Balázs - Szajky	Mitsubishi Lancer Evo IX
12. Kakuszi - Kakuszi	Renault Clio S1600
13. Osváth - Gács	Mitsubishi Lancer Evo IX
14. Matics - Vinoczai	Mitsubishi Lancer Evo IX
15. Balogh - Németh	Mitsubishi Lancer Evo IX
16. Trencsényi - Trencsényi	Mitsubishi Lancer Evo
17. Czél - Szőke	Mitsubishi Lancer Evo IX
18. Hankó - Tóth	Mitsubishi Lancer Evo IX
19. Tobak - Szabó	Mitsubishi Lancer Evo VI
20. Pintér - Tóth	Mitsubishi Lancer Evo VI

Kategóriagyőztesek

A8:	Hideg Krisztián - Kerék István
A7:	Tárnok Tamás - Herr Mátyás
A6:	Krózser Menyhért - Fodor Géza
A5:	Kovács Antal - Istovics Gergely
S1600:	Kakuszi Zsolt - Kakuszi Csaba
N4:	Asi - Pikó Zsuzsa
N3:	Ábrahám Zoltán - Tóth Gábor
N2:	Kurtos Róbert - László István
H10.	Keszler Mátyás - Hágen Zoltán

A bajnokság állása

1. Spitzmüller Csaba - Kazár Miklós	95 pont
2. Turán Frigyes - Benics Kálmán	94 pont
3. Benik Balázs - Lukács József	65 pont
4. Herczig Norbert - Csökő Zoltán	62 pont
5. ASI - Pikó Zsuzsa	54 pont
6. Vizin - Zsiros	52 pont
7. Hideg Krisztián - Kerék István	41 pont
8. Turi Tamás - Tóth Imre	35 pont
9. Borsi Gergely - Baranyai László	28 pont
10. Ifj. Érdi - Penderik László	26 pont





ÓZD 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 Zsiros Gábor, a Racing Factory versenyzője.

Zsíros Gábor, MediaFoto

Nagyon jól indult a nyarunk, hiszen a csapatunk két győzelmet is szerzett: az elsőt a Sygnus-Real Works Kupán, a ralisprint bajnokságban, a másikat a PDA Futár-Racing Factory Baranya Kupán. Utóbbi a másodosztály egyik legszínvonalasabb idei versenye volt, több nagynevű indulóval, így komoly fegyverténynek tartom, hogy két és fél perces előnyt tudtuk kiharcolni az ellenfelekkel szemben. De hát ez szinte kötelező győzelem is volt, hiszen a futam az egyik szponzorunk és az egyesületünk nevét viselte. Emellett azonban nekem személy szerint is meg kellett mutatnom, mire vagyok képes, mert az A-s Subaru pilótaülésében ezúttal nem Laci bácsi, hanem én ültem… Természetesen ő is ott volt mind a két versenyén, és próbált segíteni, de utólag azt mondta, hogy felesleges volt aggódnia, mert „a kormány mögött is ügyes voltam".
Az ózdi versenyt amiatt is nagyon jó hangulatban vártuk, mert a futam Laci bácsi egyik kedvenc pályájával, a Zagyvaróna–Cereddel kezdődött, ráadásul ugyanabban az irányban mehettünk rajta, ahogyan ő szereti. Azt gondoltuk, hogy ezzel az idei versenyek első szakaszain tapasztalt balszerencse-sorozatunknak vége. De sajnos csak részben lett igazunk…
Szombat reggel úgy vágtunk neki a pályáknak, hogy tudtuk, az elejétől kezdve nagyon gyorsnak kell lennünk, ha szeretnénk elérni az év elején kitűzött célunkat, és az első öt között akarunk végezni. A megerősödött mezőnyben egy kis magabiztosságot adott nekünk, hogy tudtuk, az autónk teljes felújításon esett át. A motor új blokkot, új turbót, új dugattyúkat kapott, a Budai Team a komputerchipet is kicserélte, és ennek meg is lett az eredménye: már a teszt alatt is éreztük, hogy jóval erősebb a Subarunk. Örültünk annak is, hogy a pályák között viszonylag kevés etapot kell teljesíteni, ez egyaránt nagyon kedvezően hatott az autóra, a gumikra és a versenyzőkre.
Hat gyorsaságit kiválóan teljesítettünk, de amikor harmadszor fel akartunk hajtani a „kedvenc" Zagyvaróna–Ceredre, elment a kormányváltónk. Innentől kezdve kuplungolni kellett és a manuális váltót voltunk kénytelenek használni. De utólag azt mondom, még ezzel is örömmel kiegyeztünk volna, ha az ötödik kilométer után nem áll meg a motor. De sajnos megállt (később kiderült, hogy a főtengely tört el!), és lehet, hogy itt úszott el az abszolút 5. helyünk, hiszen a kiesésünkkel visszacsúsztunk a bajnoki tabella 6. pozíciójába.
Nyirádig szerencsére még van időnk rendbe hozni a kocsit, ott újra támadhatunk. Szervizcsapatunktól ígéretet kaptunk egy új motorra, és mi is megpróbálunk 100%-osan felkészülni. Innentől azonban a szerencsére is szükségünk lesz…



AZ ELSŐ HÁROM PONT

Ifj. Tóth végre méltó helyén

Ifjabb Tóth János és Tagai Róbert, ha a rajt előtt felajánlják, alighanem szó nélkül elfogadta volna a három IRC-pontot érő hatodik helyet a sorozat cseh viadalán.

Peugeot

Nem ajánlották fel, viszont a Peugeot-páros megszerezte – okos, taktikus, profi versenyzéssel. A vasárnapi versenynapra kétszer három gyorsasági szakasz szerepelt a programban, s bár este az eső ráijesztett a mezőnyre, végül száraz pályákon fejeződött be a futam. És ami még fontosabb: magyar sikerrel. A hétszeres abszolút bajnok pilóta tavaly mutatkozott be a „kis világbajnokságnak" is nevezett sorozatban, s bár az akkori versenyen már közel járt egy jó eredményhez, végül most sikerült megszerezni az első pontokat. Remek születésnapi ajándék volt ez a 40. életévét éppen a futam alatt betöltő pilótának, aki a szurkolóitól gyönyörű ajándékot kapott: egy fotókból összeállított plakátot, amelyet aláírattak a mezőny összes élversenyzőjével. „Ha a verseny előtt felajánlják a hatodik helyet, azonnal elfogadtam volna, nem is





A sokadik próbálkozás végre meghozta az eredményét: Janika az erős IRC-mezőnyben 6. helyet szerzett

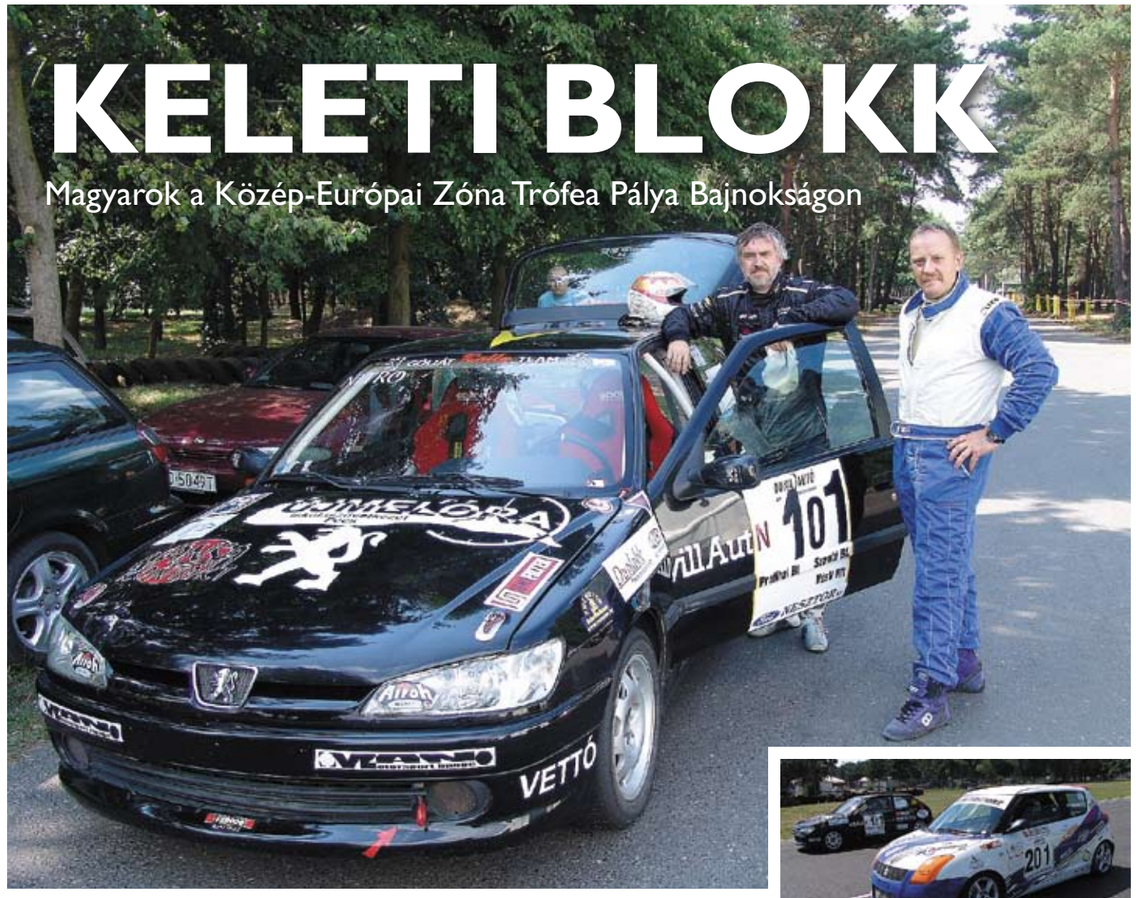
kérdeztem volna semmit" – mondta a Peugeot 207 S2000-essel száguldó ifjabb Tóth. – „Nagyon sok jó autó és nagyon sok jó versenyző volt a mezőnyben, minimum tíz olyan, akire a rajt előtt azt mondtam volna, hogy esélyes a győzelemre is. Ehhez képest közülük jó néhányat megelőztünk. És ami még jobb, szereztünk három IRC-pontot. Hát nem nagyszerű?! Megszenvedtünk ezért az eredményért – az elmúlt időszakban voltak technikai gondjaink és balesetünk –, most azonban végre minden összejött!"

Végeredmény

1. Loix Freddy/Buysmans Robin	Peugeot 207
2. Vouilloz Nicolas/Klinger Nicolas	Peugeot 207
3. Bouffier Bryan/Panseri Xavier	Peugeot 207
4. Valoušek Pavel/Hruza Zdenek	Peugeot 207
5. Travaglia Renato/Granai Lorenzo	Fiat Grande Punto
6. Tóth János/Tagai Róbert	Peugeot 207

KELETI BLOKK

Magyarok a Közép-Európai Zóna Trófea Pálya Bajnokságon



Nyitray Béla és Szigeti Attila évek óta készült arra, hogy végre külföldi versenysorozatban, külhonban is rajthoz állhasson. Az idő mostanra érett meg az indulásra.

TDH

A hazai gyorsasági bajnokságban vitézkedő pilóták az elmúlt években folyamatosan figyelemmel kísérték a külföldi versenyeken induló ellenfelek tevékenységét. Az ezen a fronton úttörő sporttársak közül kiemelkedik a Hegyi Európa-bajnokságon rajthoz álló Szász László, és a Zónabajnokságban szépen teljesítő Hernádi László személye. (Utóbbi tavalyról már bajnoki címmel is rendelkezik, idén is részt vesz a szériában, sőt jelenleg vezeti is a tabellát!).
A hazai pilótákat elérő információkat mostanra lehetett úgy összerendezni, hogy Nyitray Béla és Szigeti Attila belevághassanak egy hasonló kalandba, pontosabban mindjárt kettőbe.
A legutóbbi szlovákiai versenyhétvége után az Endurance Club Hungary versenyzője, Nyitray Béla (Hernádit követve) az N csoport második helyén, az Orion Motorsportos Szigeti Attila az A-2000 kategória élén találta magát. A két zóna újoncot arról kérdeztük, hogy melyek a legmeghatározóbb élményeik a külföldi versenyzéssel kapcsolatban.
„A Poznanban és a Pöstyénben rendezett verseny is azt mutatja, hogy a legnagyobb küzdelmet nem a pályán, hanem az adminisztrációs irodán kell vívnunk. A közös, cseh-szlovák-lengyel bajnokság szervezői nem, vagy csak nehezen ismerik el az A és N csoport létezését, mivel ezek a kategóriák az ő bajnokságukban nem léteznek" – panaszkodott Szigeti.
„Megdöbbentő volt, hogy egy nemzetközi versenyen nincs angol vagy német információ, és a kategória győzteseket arra sem méltatják, hogy egy kupával ismerjék el a teljesítményüket"



Tavaly a Pálya Zónabajnokságban Nyitray Béla úgy ért el N csoportos 3. helyezést, hogy elég volt ehhez az egyetlen hazai zónabajnoki hétvégén, a Hungaroringen rendezett Materiál Kupán jól szerepelnie. Az idei szabálymódosítás azonban már legalább 1 külföldi versenyen való szereplést is feltételez az értékelhetőség érdekében

A poznani verseny egyben Interszéria futam is volt, amelyen részt vett Rátkai Ferenc és Nissan Colonija is

–folytatta Nyitray. „Ettől függetlenül rengeteg hasznos tapasztalatot és kiváló új barátokat is szereztünk, és elhatároztuk, hogy a nehézségek ellenére mindketten rendületlenül folytatjuk a küzdelmet az év végi zóna bajnoki cím megszerzéséért, ezzel is öregbítve a magyar autósport külföldi elismertségét."

TOYO TIRES 24H SERIES

TOURING, GT-CARS & 24H SPECIALS

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 teszttel 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 (boksz utca) belépő 3500 HUF egy napra vagy 5500 HUF a két napra (péntek és szombat). A boksz utca kötetlen atmoszférájában, a nézőknek lehetőségük nyílik, hogy közelebbről is megismerjék a csapatokat. A boksz 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



KUPON

1000 forint kedvezmény a paddock belépő árából

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

EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY



AZ AUTÓ
Név: Porsche 997 Supercup
Gyártási év: 2007
Teljesítmény: kb. 400 LE
Csapat: Főnix Motorsport
Pilóták: Walter Csaba – Perényi Zoltán

A LÁNY
Név: Pataky Ági
Kor: 20
Lakhely: Székesfehérvár
Foglalkozás: tanuló

Fotó: Vámosi-Nagy Gergely (SAjt foto)

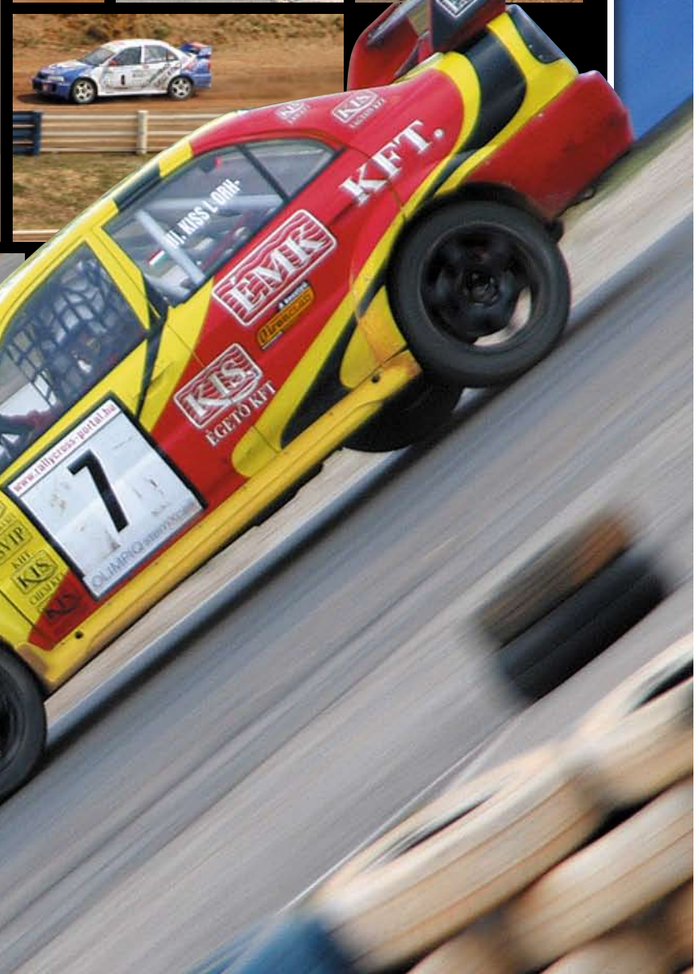
NÉPES MEZŐNY

Előző számunkban már olvashattak a hazai ralikrossz bajnokság egyik legfontosabb eseményének történéseiről, ezúttal a nyirádi pályán lebonyolított, a kelet-európai zóna értékelésbe is beleszámító futam képei közül válogattunk.













AZ ÉREM MÁSIK OLDALA

Hungarian Baja: Szalayék négy hónapos kihagyás után indultak

Szalay Balázs négy hónap kihagyás után először az augusztus 22-24. között megrendezett Hungarian Baján ült be az Opel Antara RR versenyautóba. Eleinte furcsa volt neki, de gyorsan összeszokott a géppel és nagyon jó időket produkált a versenyen. Az eredmény azonban sajnos elmaradt…

Nyúl Eszter, Vincze Lászlo

A Közép-Európa Rali utolsó, veszprémi szakasza után négy hónap kihagyással megint a híres lőtér pályáin versenyzett a Szalay Dakar Team pilótája. A Hungarian Baja szervezői külön értékelték a Baja Kupa résztvevőit és külön a Magyar OB mezőnyét, Szalay Balázs pedig úgy döntött, hogy csak az utóbbi csoportba nevez társával, Bunkoczi Lászlóval. A küzdelem péntek délután egy 8,79 km-es szuperspeciállal kezdődött, amelyen a csapat kettőse 20 mp-es hátránnyal a harmadik helyen végzett, ám a késő esti versenybizottsági ülésen úgy ítélték meg, hogy Szalay a prológ etap részén gyorsan hajtott, ezért 40 mp-es büntetést kapott - ezzel máris visszaesett a 13. helyre. Az ismert dakaros azonban nem adta könnyen a helyét, mert szombaton már az első két szakaszt követően visszatornázta magát a dobogóra. A



A jutaspusztai száguldás Szalay Balázs egyik legkedveltebb futama, a tavalyi balul sikerült verseny után azonban az ötödik HB sem a várt végeredményt hozta

napi harmadik szelektíven aztán beragadt az Opel hátsó féke, sőt ki is kigyulladt, és az oltás miatt négy percet veszített a csapat, majd motorfékkel mentek tovább, Szalay kifejezetten élvezte az új stílust.
Az ötödik és hatodik szakasz után a Szalay-Bunkoczi kettős ismét a biztos harmadik helyen találta magát, remélve, hogy innen már csak feljebb vezethet az út. Fortuna azonban másként döntött. Vasárnapra virradó éjszaka folyamatosan ömlött az eső, így reggelre legalább a por eltűnt a pályákról. Aznapra egy szakaszt írtak elő a magyar OB résztvevőinek, és hármat a Baja-nevezőknek. Szalay Balázs apait-anyait beleadva indult a rajtnál, ám néhány kilométert megtéve egy óriási kattanással elment az autó első hajtása. Hogy ne okozzanak nagyobb kárt az autóban, lejöttek a pályáról, hogy megnézzék mi a baj. Ám mivel csak egy szakasz volt aznap és emiatt nem lehetett élni a forfait lehetőségével, Szalayékat pályaelhagyás miatt kizárták a versenyből.
A Szalay Dakar Team már a két hét múlva megrendezésre kerülő portugáliai PAX Rallyra készül, ahol mindkét Opellel részt vesz. A versenyre, akárcsak a Közép-Európa Ralira, benevezett az

Végeredmény

Baja Kupa végeredmény:	
1. Al-Attiyah	05:55:46,
2. Novitskiy	06:00:20,
3. Zapletal	06:14:46

Magyar OB végeredmény:	
1. Zapletal	04:54:05,
2. Palik	04:55:29,
3. Birnbauer	05:09:54





M, MINT MESTERI

Harmincadik évfordulóját ünnepli a BMW M GmbH

300 000 jármű és a BMW M3 Coupe: immáron ezek a legjelentősebb ismertetőjegyei a BMW M GmbH-nak, amely nemrég ünnepelte megszületésének harmincadik évfordulóját.

TDK

BMW

Már három évtizede, hogy elkészült az első sorozatgyártásba kerülő M modell: a BMW leányvállalat ebből az alkalomból ünnepélyes keretek között adta át 300000. autóját. A fehér BMW M3 Coupe-t Regensburgban vette át tulajdonosa, ugyanabban a városban, ahol a nagyteljesítményű sportkocsit gyártják. Az „M" jelzés világszerte a nagyteljesítményű és egyéni autók építésének jelképe és bár évről-évre többet adnak el ezekből az autókból, egy M modellt vezetni továbbra is exkluzív élmény marad: a BMW csoport leányvállalataként működő BMW M GmbH 2007-ben a bajor konszern összes forgalmának körülbelül 1%-át könyvelhette el. A cég sikertörténete egy limitált darabszámú autó gyártásával kezdődött 1978-ban. A hat évvel korábban BMW Motorsport GmbH



néven alakult vállalat egy olyan középmotoros versenyautót készített az újonnan indult „ProCar" versenysorozatba, amelyben soros hathengeres erőforrást használt fel. A rendkívül népszerű autót utcai verzióban is gyártották, 277 lóerős teljesítménnyel, egészen 1981-ig. Bemutatkozásakor a leggyorsabb német sorozatgyártású sportautó volt a kétüléses BMW M1, amelyből összesen 445 darabot dobtak piacra. A legendás modell egyik darabját a BMW Art Car programjának részeként Andy Warhol is megfestette, és a harmincéves M1 tiszteletére a nemrégiben tartott Concorso d'Eleganza régiautó szépségversenyen a BMW egy, a legendát idéző koncepciót is bemutatott.
1984-től egyre nagyobb darabszámban gyártottak hasonló modelleket és ekkor jött létre a BMW M GmbH vállalati filozófiája is: a cél olyan nagyteljesítményű személyautók gyártása, amelyek alkalmasak a mindennapi közlekedésre, viszont magukban – ugyanakkor a karosszérián csak diszkréten – hordozzák a modern versenytechnológia megoldásait, különösen a hajtás és a felfüggesztés terén.
Ezt az elgondolást alkalmazták például az első BMW M5-ösre is, amelynek soros, hathengeres motorja 286 lóerőt teljesített, és rendkívül népszerű lett az utazó üzletemberek körében.
Két évvel később már egy következő M modell írta be magát az autós történelembe egy új kategória első képviselőjeként: 1986-ban bemutatkozott a BMW M3-as. A jelenlegi, negyedik generációt képviselő BMW M3-as „őse" az utakon és a versenypályákon is izgalmat keltett: az M3 a legeredményesebb túraautó lett az autósport történetében, és kereskedelmi szempontból is óriási sikernek bizonyult. Az eredetileg mindössze ötezer darabosra tervezett sorozatból rövid idő alatt tizenhétezer modellt értékesítettek, és a mai napig a legnagyobb arányban eladott BMW M modellnek számít. A legújabb M3-asból háromfajta kivitel is kapható, az eredeti M3 Coupe, a négyajtós M3 Limousine és a nyitott M3 Cabrio.
Az első tíz évben a cég körülbelül 35 000 darabot adott át, míg 1994 óta évente ötszámjegyű és folyamatosan növekvő eladásokat produkál. A legújabb M3-asból például 2008 első négy hónapjában több mint négyezer darabot értékesítettek. Az M modellek legnagyobb piaca az Amerikai Egyesült Államok, de igen nagy az érdeklődés e nagyteljesítményű autókra az Egyesült Királyságban, Németországban és Olaszországban is.
A cég aktuális kínálata kilenc modellből áll, mindegyikük egyedi karakterisztikájú, nagyteljesítményű motorokkal. A BMW Z4 M Roadster és a BMW Z4 M Coupe hathengeres erőforrással, 343 lóerővel hajtott, a BMW M5 és BMW M5 Touring, BMW M6 Coupe és BMW M6 Cabrio modelleket pedig ugyanazzal az 507 lóerős V10-es erőforrással szerelik. Mindkét motor többszörös győztes a Nemzetközi Év Motorja Díjon. Szintén kategóriája legjobbjaként díjazták a BMW M3-as modell legújabb verzióját hajtó négyliteres, V8-as erőforrást, amelyet az M5-ösben és M6-osban is használt V10-es alapján építettek a bajor mérnökök.
A nyolchengeres motor 420 lóerőt teljesít, maximális forgatónyomatéka pedig 400 Nm.

EGYEDI

A BMW M GmbH a BMW csoport leányvállalata, és három különböző területen tevékenykedik.
A BMW modellek sportosabb, „M" jelzővel illetett változatain túl az egyénre szabható ún. Individual modellek építésével, valamint a BMW hivatalos vezetéstechnikai oktatásaival, a Driver Trainingek szervezésével és lebonyolításával foglalkozik. A cégnek kb. 500 munkatársa van.

AKÁR KOMBIBAN IS

E modellt szintén az 507 lóerős V10-es motor hajtja, így ennél az autónál is több mint 100 lóerő jut a motor minden egyes literjére. Főleg a légellenállási mutatók különbsége miatt az M5 egy tized másodperccel „lassabban" van 100-on (4,7 s), az óránkénti 200 km-es sebességet pedig 15 másodperc alatt éri el.



A bajor márka kedvelőinek 2007 májusától már nem kell választaniuk a sportos M és a hosszabb utazásokra is alkalmas, Európa nyugati felén nagyon kedvelt Touring modellek között: ekkortól elérhető ugyanis a BMW M5 Touring.
A rengeteg, jól hasznosítható teret kínáló, új modell erőforrása a többszörös díjnyertes V10-es motor, amely 4999 köbcentis, 507 lóerős és 520 Nm nyomatékra képes.

SZUPERLATÍVUSZ

A gyönyörű és bivalyerős M6 507 lóerővel és 2+2 üléssel rendelkezik, így egyszerre nyújtja egy vérbeli sportkupé gyorsaságát és egy luxuslimuzin kényelmét. Tízhengeres motor, hétsebességes SMG váltó, karbon tetővel könnyített karosszéria és a luxuskategóriára jellemző belső kialakítás és felszereltség jellemzi ezt az autót, amely állásból 4,6 másodperc alatt gyorsul fel 100 km/h-ás sebességre, a 200-ra gyorsuláshoz pedig mindössze 14(!) másodpercre van szüksége.



A sebességet jelző skála 330-ig van megrajzolva, de az elektronika 250 km/h-nál letiltja a motor további erőleadását.

BMW M3

A legendás modell legújabb verzióját egy 4 literes, V8-as erőforrás hajtja, amelyet az M5-ösben és az M6-osban használt V10-es alapján építettek a bajor mérnökök. Az M3-as nyolchengeres motorja 420 lóerőt teljesít, méghozzá 8300-as fordulatszámon, maximális forgatónyomatéka pedig 400 Nm. A nyomaték 85%-a - tehát 340 Nm - már 2000-es fordulatszámtól a sofőr rendelkezésére áll. Ez a kitűnő, szinte teljesen lapos nyomatékgörbe a BMW kettős Vanos váltózó szelepvezérlés technikájának köszönhető, miként az is, hogy az erőforrás egyszerre pörgős, mint egy igazi versenymotor, de emellett az alsó fordulatszám-tartományokban is jól autózható.
Az erőforrás egyébként az alumínium és kompozit anyagok széleskörű alkalmazásának köszönhetően mindössze 202 kilogramm (összehasonlításképpen: az előző M3-as hathengeres motorja 15 kg-mal nehezebb volt). Az erőforrás állandó és megbízható olajellátása is komoly feladat volt, mivel a kanyarokban és fékezésnél akár 1,4 g gyorsulással is számolniuk kellett a mérnököknek.
A lóerőkkel egy fékenergia-visszatáplálási rendszer is gazdálkodik, ami tölti az akkumulátorokat fékezéskor, így a motornak ezt nem mindig kell megtennie.



RAGADOZÓ

Menetpróba: Subaru Impreza Sti

Freud óta tudjuk, hogy az emberi agyban bizonyos körülmények hatására kialakulhat egy rejtélyes állapot, és egy testben több személyiség kerül a felszinre. Azt azonban soha nem gondoltam volna, hogy egy autó is lehet skizofrén.

BARCZA ZSOLT

Éppen a pesti dugóban araszolgatok, az Sti-t nemrég hoztam el az importőrtől. Körülöttem mindenhol csak autó, autó. Az Impreza motorelektonikája „I", azaz intelligens módban, nyugodtan, feltűnésmentesen evickél előre, együtt az Opelekkel, Suzukikkal. Néhányan átpillantanak a Subarura, a szakértők rögtön tudják, mivel van dolguk, az átlag autósok azonban csak egy formás, 5 ajtós kocsit látnak. Az Impreza jelenleg leselkedő üzemmódban várja a lehetőséget, a gyanútlan áldozatok nem sejtik, mire készül. Végre megindul a forgalom a 6-os úton , egy mozdulattal átkapcsolom az elektronikát Sport Sharp állásba, és keményen rálépek a gázra. A hatás döbbenetes, alig néhány másodperc, és már harmadikban, 120-ról kell fékeznem a következő piros lámpánál. Mikor a többiek is odaérnek a piroshoz, már egészen más pillantásokat kapok el. A legtöbb arcon a hitetlenkedés látszik, egyszerűen nem értik, hogy mehet így egy közútra tervezett autó.

Ezzel az érzéssel nincsenek egyedül, engem is lenyűgözött a Subaru menetteljesítménye. Mielőtt próbaútra indultam volna, a youtube-on utána néztem egy kicsit, hogy mire számítsak, hiszen mégiscsak egy 300 lóerős utcai rali autóról van szó. Találtam is egy remek videót, ahol a rali világbajnok Solberg vezeti a széria Sti-t. (Petter Solberg driving the new Impreza Sti – ajánlom mindenki figyelmébe!) Az rögtön látszott a felvételen, hogy az új Imprezát az alulkormányzottság felé vitték el, és megbocsátóbb a hibákkal szemben, mint a korábbi verzió. Miután „virtuálisan" kiképeztem magam, úgy éreztem, készen állok a találkozásra az új Sti-vel. Az elődhöz képest kívülről a legfeltűnőbb különbség természetesen az autó alakja. Szakítva a limuzin hagyománnyal, a Subaru is behódólt a raliban divatos csepp formának, valljuk meg, ennek már épp itt volt az ideje. A formáról lehet vitatkozni, de kétségtelen, hogy életben sokkal szebb az új Impreza, mint fényképen.





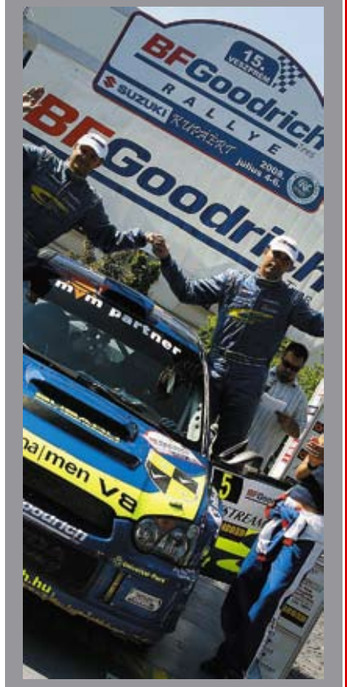
Eltart egy kis ideig, amíg az ember megbarátkozik a Subaru Impreza új formájával, de a belsőn és a technikán nem találni fogást



SZAKÉRTŐ SZEMMEL

Gondoltuk nem árt, ha egy rali versenyző is megosztja Önökkel véleményét az új Sti-ről. Ezért felkértük Herczig Norbit, aki évek óta a magyarországi Subaru importőr támogatottja, és egy WRC-vel indul a magyar bajnokságban.

„Először is beszéljünk egy kicsit a külsőről. Fényképen nem olyan meggyőző, de életben teljesen másképp fest, én rögtön megkedveltem. A hátulja kifejezetten szépre sikerült, finoman jelzi a benne rejlő képességeket. Miután helyet foglaltam a volán mögött, az volt az érzésem, hogy a WRC-ben ülök. Tökéletes üléspozíció (hála a Recaro üléseknek), a kormány ott van, ahol lennie kell, egyszóval nagyon versenyautós az érzés. A menetteljesítmények is hasonlóak, érezni a plusz 20 lóerőt az elődhöz képest. Városi körülmények között hasznos az „Intelligens“ mód - a motorprogram ugyanis variálható 3 fokozatban -, kisebb a fogyasztás és játszi könnyedséggel tartható a forgalom tempója. Ralis stílusban vezetve egy kicsit puhának éreztem a hátsó futőművet, de nagyon tetszett a hajtás variálhatósága, jól érezni a különbséget az egyes beállítások között. Az autó kifejezetten jóindulatú, kissé alulkormányzott, nem annyira hajlamos a farolásra, mint elődje. A fékek harapnak, bármilyen körülmények között megállják helyüket. Most már csak arra lennék kíváncsi, milyen az új Sti WRC változata…









A pilóta vezethet hétköznapi sofőrként, de ha megunta az átlagos tempót, egy gombnyomásra versenybeállításra kapcsolhat

Egy benzinkutas például megjegyezte, hogy a márka minden modellje gyönyörű, de ez az újdonság nem tetszik neki.
Az új dizájn egyébként praktikusság szempontjából is előnyös, a kocsi jobban pakolható, bár nem biztos, hogy ez elsődleges szempont egy ilyen autó vásárlásakor.
Az mindenesetre tény, hogy az Sti egy négytagú családnak kicsit ralis stílusú apukával a volánnál tökéletes választás.
Ennyit a külsőről, a szépség úgyis belülről fakad, és ez különösen igaz az Imprezára. Összkerékhajtás, 2,5 literes turbómotor, 300 lóerő. Ezek az adatok sok mindent elárulnak, de a lényeg igazából nem ez. Az élmény, amit ezek a paraméterek lehetővé tesznek, csak az számít. Mikor az ember a kanyarból kigyorsít, és a mellette ülők már nem hiszik el, hogy ez lehetséges, a Subaruban még mindig van tartalék.
A motorelektronikáról már beszéltünk, ez egy forgatható, 3 állású kapcsoló, Sport, Intelligens és Sport Sharp beállítással.A Sport állás elsősorban esőben hasznos (bekapcsolt menetstabilizátorral) az átlagos vezetőknek. Intelligens módban az autó tulajdonképpen egyenértékű egy 2 literes turbó dízellel, a feleségnek is nyugodt szívvel oda lehet adni. A Sport Sharp állást (kikapcsolt menetstabilizátorral) verseny helyzetekre ajánlja a gyár, én nagyrészt így használtam az autót.

Ilyenkor kifejezetten izgalmas, szépen lehet vele keresztben menni. Nemcsak a motort, de a hajtást is nagymértékben befolyásolhatjuk. Stílusunknak megfelelően állíthatjuk a nyomatékot az első és a hátsó tengely között. Ez a kapcsoló a motorelektronika forgó gomja alatt található, c. diff felirattal. Alapvetően két állású: auto és manuál, és mindkét helyzetben a + és – gombokkal pakolhatjuk előre vagy hátra a hajtást.
A Subaru fejlesztő mérnökeit dicséri, hogy még a legextrémebb beállításban (Sport Sharp, menetstabilizátor ki, nyomaték hátul) is jó indulatú marad az autó, először az orrát tolja és csak durvább esetekben rakja el a hátulját, olyankor is jól kontrollálhatóan. A „ kemény mag“ ezért talán túlságosan is jóindulatúnak találhatja az új Sti-t, de az talán meggyőzi őket, hogy a gömbölyű Impreza jobb idővel teljesíti a hivatalos szlalom tesztet.
Ejtsünk néhány szót a piszkos anyagiakról is. Az Sti ára nagyjából 11 és fél millió forint, de ezért a pénzért gyakorlatilag két autót kapunk. Az egyikkel mindennapos dolgainkat intézhetjük, mehetünk bevásárolni, elvihetjük nyaralni a családot, stb. Ha azonban felszínre tör bennünk a versenyszellem, a Subaru pillanatok alatt átváltozik fenevaddá, és jaj annak, aki az útjába kerül.

A tesztautót az Emil Frey Import Kft szállította a Subaru RRC közreműködésével.

Energizer®
Az Energizer Lithium
5,5 órával tovább tart
a normál alkáli elemekkel szemben.
Menu
All Night Long
Never Say Die
Keep On Running
For Ever And Ever
High Energy
Don't Stop Me Now
Feel the Force
MENU
AAA LITHIUM
Energizer
Kutatások alapján 5,5 órával tovább tart a vezető, normál alkáli elemekkel szemben Mp3 lejátszóban, AAA méretet vizsgálva. Az érték a készülék típusától függően változhat.
AZ A FONTOS, AMI BENNE VAN
www.energizer-eu.com

VI. GOLF

A legfrissebb hírek szerint a Golf VI. szériája műszakilag semmi lényeges változáson nem ment keresztül a már jól bevált elődjéhez képest - mégis jobban vezethető lesz, ígérik a Volkswagennél. A legfeltűnőbb változásokat természetesen a karosszérián fedezheti fel a szemlélő: a szokásos Golfos forma maradt, de az oldal és orr mellett a tetőspoiler is sportosabb lett, a hátsólámpa két világító kört kapott, míg az elsőbe felárért led-es fényszórót szerelnek. A belső kialakítás mind anyagában, mind minőségében jócskán felülmúlja majd az elődöt. Mindezt testközelből nyár végén tekinthetjük meg a szalonokban.

A hatos Golf rövidesen megjelenik a hazai kereskedésekben





ALFA MITO

Megérkezett az Alfa új kisautója. A modell neve Milánó és Torinó kezdőbetűjeiből MiTo lett, ami mítoszt, legendát is jelent.



A Fiat Grande Punto valamint az Opel Corsa padlólemezére épülő apróság egyenlőre kétféle motorral rendelhető.
Az 1,4 literes turbós 155 lóerős benzines, illetve az 1,6-os 120 lovas JTDm dízel a választék, de tervben van egy kevésbé sportos 1,4 literes 78 lóerős változat is.

A felszereltségében gazdagnak mondható MiTóba alapból hét légzsákot, menetstabilizátort, valamint visszagurulásgátlót is szerelnek, így az Alfaért felszereltségtől függően 3 995 000 és 5 200 000 Ft közötti összeget kérnek.



KNIGHT RIDER

A Mio tajvani gyártói piacra dobtak egy nem mindennapi GPS-t. A Moov Knight Rider Edition névre hallgató navigáció neve nem véletlen, ugyanis a hazánkban is népszerű Night Rider sorozat ihlette a tervezőket. Ezek tudatában már nem csodálkozhatunk a bekapcsolást követően felvillanó ledsoron, valamint a „Michael where do you want go today" üdvözlő mondaton, amit természetesen a saját nevünkre is átírhatunk. A hitelesség kedvéért a szokásos hangok mellet akár KITT is diktálhatja nekünk az útirányt. A Mio azonban elárulta, hogy a 260 dolláros készüléknek nem tervezik az európai forgalmazását.

RENAULT MÉGANE R26.R

A Londoni Motor Show-n csodálhatta meg a nagyközönség a Mégane új és egyben utolsó fejlesztését, az R26. R-t. Az autó alapja az F1 Team R26-sa volt, melynek kétliteres 230 lóerős turbómotorja került a limitált RS-be, rövid válltóval és önzáró difivel. A 123 kilógrammos tömegcsökkenés miatt az autó futóművét áthangolták, így 6 másodperc alatt érhetünk el vele 100 km/órás sebességet. A Mégane sportos mivoltát a két kagylóülés valamint a bukócsövek mellett a külseje koronázza meg a piros könnyűfém kerekekkel, és a szénszálas gépháztetővel.



BLACK SERIES

A Mercedes SL 65 AMG Black Series-el elkezdődött minden idők legerősebb csillagos autójának sorozatgyártása. A hatliteres V12-es biturbo AMG erőforrásba ugyanis 661 lóerő valamint 1000 Nm nyomaték szorult. Az ötfokozatú automata váltóval szerelt sportkocsi végsebességét 320 km/órára korlátozták, mondván, csak egy utcai autóról van szó. Az alapmodell SL 65-höz képest 260 kilóval könnyebb lett a karosszéria, amit több szénszálas műanyag alkatrésszel oldottak meg. Így lehetséges, hogy az SL 65 Black Series 0-ról 100-ra mindössze 3,9 másodperc alatt gyorsul fel. Az új AMG Merci belső kialakítása teljesen fekete, a Black Series név tulajdonképpen innen ered.







CAMARO

A Chevrolet Detroitban debütáltatta az újjászületett Camarót. Az autó vonásaiban kívül, belül egyaránt az elsőgenerációs modell köszön vissza, amely egy hátsókerekes padlólemezre épül független felfüggesztéssel. A 4,8 méteres sportkocsi hosszú motorházteteje ellenére a csomagtér sem mondható kicsinek a maga 320 literével. Ami pedig a motorválasztékot illeti, háromféle benzines erőforrás közül választhatnak a rajongók. A 3,6 literes V6-os 300 lóerős, a Corvettből már ismert LS3 V8-as 422 lóerős, valamint a 396 lóerős L99-es a repertoár. A GM hivatalos bejelentése szerint 2009 végén már Európában is forgalmazásra kerül.

MAZDA KAZAMAI

Egy új tanulmány SUV-al érkezik a moszkvai autószalonra a Mazda. A Japánok előrebocsátották ugyan, hogy a Kazamai ebben a formában nem fog megvalósulni, de jól tükrözi a Mazda jövőbeli terveit. Az alsó-középkategóriás méretű szabadidő-autó környezetkímélő ám mégis sportos. Az áramvonalas formát mintha a menetszél alkotta volna, a kerékjáratokat pedig elegáns 22 colos kerekek töltik ki.



HONDA OSM

Környezetkímélő, mégis sportos. Ez lehetett a Honda mérnökeinek a mottója, amikor megalkották az új tanulmányautót, az OSM-et. Ugyan a formavilágában sem mindennapi 2+2 üléses roadster műszaki adatairól nem lehet sokat tudni az biztos, hogy egy benzines elektromos hibrid motor hajtja. Az S2000-es utódjának kikiáltott titokzatos nyitott kocsival kapcsolatban mindenestre elsöprő sikert várnak a japánok.



AUTÓSPORT ÉS Formula

Megjelenik havonta

Főszerkesztő:
Bethlen Tamás

Szerkesztő:
Mészáros Sándor, Tóth Csaba

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

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

Arculat és tipográfia:
V&V Design Studio

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

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

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

Terjesztés:
LAPKER Rt.

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

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

A kiadó írásos engedélye nélkül a lap bármely fotójának, szövegrészének, illusztrációjának még részleges használata is tilos. Annak ellenére, hogy a Autósport és Formula Magazin szerkesztősége mindent megtesz annak érdekében, hogy a lap hűen tükrözze a valóságot, sem a kiadó, sem a nyomda nem vállal felelősséget az esetlegesen előforduló hibákért. Minden adat a lapzártakori állapotokat tükrözi.

Az Autósport és Formula Magazin játékai kizárólag magyar állampolgárok számára készültek. A kiadó munkatársai és családtagjai a játékban nem vehetnek részt. A nyerteseket telefonon értesítjük, és kötelesek együttműködni a játékhoz kapcsolódó promóciós megjelenéseknél. Nevezés: név, cím és munkaidőben használatos telefonszám. Vitás kérdésekben a főszerkesztő szava a döntő. Pénzbeli nyereménykiváltás nem lehetséges. Kérjük, jelezze, ha nem kíván információkat kapni az Autósport és Formula Magazin kiadójától.

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője az
»OBSERVER«
BUDAPEST MÉDIAMONITOR KFT.
1084 Budapest, Auróra u. 11.
Tel.: 303-4738, Fax: 303-4744
E-mail: marketing@observer.hu
http://www.observer.hu

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.

A legfiatalabb rajongó

Életem legszebb napja volt, amikor megszületett első unokám, Pecsuvácz Áron! Édesanyja, Paksa Katalin és édesapja Pecsuvácz György is nagy F1 rajongók, e sorok írójával együtt. Természetesen néhány év múlva együtt utaztunk Mogyoródra a Magyar Nagydíjra, a szoborparkban meg tisztelgünk majd a nagy kedvenc, Ayrton Senna emléke előtt. Addig meg Áronka unokámmal együtt szorgalmasan forgatjuk az Autósport és Formula Magazint.

Paksa Tibor, Lenti



Poszter és találkozás

Az augusztusi szám címlapján a „Közkívánatra Hamilton poszterrel" felirat látható. Lehetséges, hogy a következő újság Raikkönen poszterrel jelenjen meg? A másik kérdésem: hogyan lehetne megszervezni Kimivel egy találkozást? Nem nagyon tudom, hogy induljak el, milyen irányban. Semmiféle nagyobb pénzösszeget nem tudok felajánlani, csak jó lenne, ha sikerülne. 1998 óta nézem a Forma-1-et, és ő az abszolút kedvenc. Kérem, ha tudnak, segítsenek nekem.

Deme Andrea alias KimiFan

A magazin közepén található poszter szereplőjét a jövőben is az olvasók kívánságai és az adott pilóták sikeres szereplése határozza meg. Az esetek többségében ezek a szempontok össze is vágnak, így nem kell aggódnia a Raikkönen-poszter miatt. Megjegyzem: tavaly decemberben egy óriásposztert hajtogattunk az újságba, ha szeretné, ezt utólag is megrendelheti tőlünk. Ami a találkozást illeti, az már keményebb dió. Arra rettentően kevés esélyt látok, hogy egy ilyen kérésre Kimi vagy a Ferrari sajtószolgálata „csak úgy" igent mondana. Ha közel szeretne hozzá kerülni, szerintem készüljön a következő Magyar Nagydíjra. Az „edzettebb" rajongóknak például nem okoz gondot kideríteni, hol szállnak meg Budapesten a versenyzők, és egy ilyen helyen már bármi megtörténhet… Ha pedig nem tud addig várni, vagy kifejezetten egy versenypályán, overallban szeretné látni kedvencét, valamelyik tesztpályát javaslom. Manapság nem jelent vállalhatatlan terhet Barcelonába, Valenciába, Monzába, Mugellóba vagy Fioranóba utazni, csak meg kell tudni, hol vezet éppen a Ferrari. Ezeken a helyeken a nagydíjakhoz képest sokkal lazábbak a biztonsági szabályok, és a szurkolók is kevesebben vannak…Ha pedig mégsem jönne össze a dolog, utóbbi helyen még mindig akad bőven látnivaló.

Nem megtűrt, kívánatos

Az augusztusi postában olvastam egy olvasó hozzászólását a „másik finnről". Engem eléggé elkeserít, hogy valaki ennyire nem lát túl a három klasszison, de mindegy. Annyi



hozzáfűznivalóm lenne a dologhoz, hogy finn-magyar szakos hallgatóként a finn autósportról írok szakdolgozatot, szóval nem állítom, hogy értek hozzá, de lassan egy éve ezzel kelek, és ezzel fekszek, tehát legalább homályos fogalmaim vannak róla. Főleg, mióta Aki Hintsa (a McLaren csapatorvosa) és Ari Vatanen (rali világbajnok, négyszeres Párizs-Dakar győztes) is segíteni próbál. Kovalainen az időmérőkön Ausztráliától Kanadáig 5-2-re verte el Hamiltont, ha figyelembe vesszük a relatív súlykülönbséget a két autó között az időmérő utolsó etapjában! Relatív súlykülönbség alatt azt értjük, hogy az egy kör alatt átlagosan elégetett üzemanyag többletsúlyát is figyelembe vesszük, és a versenyen a tankolások közötti körkülönbség után visszaszámolunk az időmérőre. Norbert Haug elismerte, hogy Kovalainen eléri Hamilton szintjét gyorsaságban, de jóval kevésbé szerencsés, mint az angol. Aki Hintsa azt mondta, hogy Kovalainennek bőven van min javítania, gyakorlatilag egyetlen kivétel van ez alól: az állóképessége. „Ha egy férfi kezdő F1-es pilóta létére 3 óra harminc percen belül futja a New York Maratont, akkor az túlteljesített!" A kedves olvasó a teljes elemzést megtalálja Kovalainen erősségeiről és hibáiról a www.vauhdinmaailma.fi honlapon, már ha tud finnül. És végül hozzáteszik azt is, hogy Kovalainen nem megtűrt, hanem kívánatos személy a Mekinél, mert olyan emberre volt szükségük, aki könnyen kezelhető, alázatos, és kész az egyéni érdekeit a csapatért feláldozni. Lehet, hogy Heikki emiatt sosem lesz világbajnok, de néhány győzelmet összehozhat Hamiltonnak.

Magyar Szilvia

Ahogyan a múltkori válaszunkban olvashatta, mi is a mai mezőny legtehetségesebb versenyzői között látjuk Kovalainent. Ha Önnek erről esetleg „tudományos" bizonyítékai is vannak, azokat rajtunk keresztül akár meg is oszthatná a többi olvasóval, csak juttassa el hozzánk az idevágó írásokat. Mert a finn valóban csodálatos, de feltételezem, hogy csak nagyon kevesen beszélik idehaza Rosberg, Hakkinen, Raikkönen és Kovalainen anyanyelvét…

Árcsökkentés

Az augusztusi szám megvásárlásakor meglepve tapasztaltam, hogy olcsóbb lett az újság. Tudom, 50 Ft engedmény nem feltétlenül jelent nagy könnyebbséget nekünk, olvasóknak, de a gesztus a kiadó részéről akkor is jól esik. 595 Ft-ért egy 100 oldalas havi magazin nekem kifejezetten megéri. Tetszik az újság közepére helyezett poszter is, biztos vagyok benne, hogy rajtam kívül mások is kiragasztják az ilyen fotókat.

Kiss Krisztián, Budapest

RENDELJE MEG A LEGÚJABB
F1-ES KÖNYVEKET!

FORMA-1
Meghökkentő megjelenésben, a jól megszokott téglaalap 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

FRANKL ANDRÁS: SZÁGULDÁS A FORMA-1-BEN ÉS AZON TÚL
Öt éves szünet után jelentkezik ismét Frankl András hetedik könyvével. A szerző részletesen foglalkozik a sport nagyjaival, mint Sennával, Clarkkal, Hamiltonnal, Alonsoval és természetesen Kimivel is. A több, mint kétszáz oldalas kiadvány eredeti történetekkel és exkluzív fotókkal ajándékozza meg a vásárlókat, a kötethez Kimi Räikkönen és Dr. Mario Theissen írt előszót.



200 oldal
3290 Ft

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

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

További F1-es kötetek és részletek:
www.formula.hu

FORMULA sport
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
Fisyco Hungary Kft.
www.fisyco.com
Terméktámogatás
MorphoLogic
www.metamorpho.hu
NOD32
www.nod32.hu
AV PLANET
www.avplanet.hu
MEDIAVOX
www.mediavox.hu
GP Shop
www.gpshop.hu
DAKOTA
www.dakotashop.hu
RENAULT HATVAN
www.renault60.hu

Lumen
www.projektorbolt.hu



Márkafüggetlenül Önért



Lumen Multimédia Kft.
Budapest XIII. Visegrádi u. 23. Telefon/Fax: 270-1842



MOTORSPORT-
ESEMÉNYTÁR

Nemzetközi versenyek

Szeptember 12-14:	F1 – Olasz Nagydíj
Szeptember 12-14:	MotoGP – USA Nagydíj (Indianapolis)
Szeptember 26-28:	F1 – Szingapúri Nagydíj
Szeptember 26-28:	MotoGP – Japán Nagydíj
Október 3-5:	MotoGP – Ausztrál Nagydíj
Október 3-5:	Rali Vb – Spanyol Rali
Október 10-12:	Rali Vb – Francia Rali
Október 10-12:	F1 – Japán GP
Október 17-19:	F1 – Kínai GP
Október 17-19:	MotoGP – Maláj Nagydíj

Hazai versenyek

Szeptember 26-27:	12 órás Touring & GT Cars – Hungaroring
Szeptember 27-28:	Ralikrossz Ob - Zóna Trófea, Melk (A)
Október 10-12:	Nyirád Rali
Október 10-12:	Autós Gyorsasági OB (Hungaroring)

Következő számunk megjelenése: október vége

Tassi & italnagykereskedés
kiskereskedés

www.tassi.hu

A **Tassi és Társa Kft.** elsődleges profilja szeszesitalok forgalmazása. Termékeink között megtalálhatóak a szénsavas üdítők, kávék, valamint az energiaitalokon túl a különféle vodkák, ízesített likőrök, minőségi és műanyag palackozású borok, és nem utolsó sorban eredeti francia brandyk. Társaságunk az elmúlt években dinamikusan fejlődött, napjainkra több telephellyel, több ezer négyzetméteren, színvonalas kiszolgálással várjuk kedves vásárlóinkat. Folyamatos akcióinkkal, szolid árakkal, bővülő áruválaszték-kal 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. Kőröstói utca 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 utca 143.
Tel.: 410-54-96

CORNAVIN
SWISS MADE



CORNAVIN DISCOVERY GMT
(115001)
ZAFÍRKRISTÁLY ÜVEG,
NEMESACÉL TOKOZÁS,
BŐR, VAGY ROZSDAMENTES ACÉL SZÍJ,
KÉT IDŐZÓNA KIJELZÉSE,
DÁTUMABLAK 3 ÓRÁNÁL.
(AJÁNLOTT FOGY. ÁR: BŐR SZÍJJAL: 79000FT ACÉL SZÍJJAL: 89000FT)

„Az apák álmát fiaik váltják valóra”...

Kizárólagos forgalmazó: ungaro swiss kft.
Astoria Üzletház 1072 Budapest Rákóczi út 4-6. Tel.: +36-1-268-0337 www.ungaroswiss.hu
New York Palace Deluxe Watch Store – Boscolo Luxury Hotel 1073 Budapest, Erzsébet körút 9-11 Tel.: +36-1-886-6140
Ungaro Swiss Deluxe Watch Store Arena Plaza 1087 Budapest, Kerepesi út 9. Tel.: +36-1-505-5390

Budapest leghosszabb fedett gokart pályája!

G1 GOKART CENTER

Szórakozás Verseny Adrenalin

- Vadonatúj Sodi GT3 Proline gokartok
- Honda 200 cm^3 8,5 LE motorok
- AGV bukósisak
- SPARCO versenyző overál
- Hangszigetelt üvegfalú lounge
- Azonnali eredménylista a monitorokon
- Formula–1 közvetítések
- G1 Kart bár







Budapest legújabb gokart központja egyedülállóan izgalmas szórakozást nyújt profiknak és kezdőknek egyaránt. A 3600 m^2 pálya a fedett létesítmények között Budapesten a leghosszabb! A G1 Gokart Centerben kényelem és kifogástalan szolgáltatások fogadják a gokartozni vágyókat. A hangulatos G1 Kart bárban pedig akár egy Formula–1-es közvetítést is megtekinthet barátaival, üzletfeleivel. A G1 Kart Center kiválóan alkalmas csapatépítő tréningek, születésnapi bulik megrendezésére is.

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

www.g1kartcenter.hu