F1 ■ RALI ■ MOTOGP ■ SPORTAUTÓ

WWW.FORMULA.HU

Autósport és Formula

MAGYARORSZÁG AUTÓSPORT MAGAZINJA

X/8. szám, 2009. augusztus

VATANEN VS TODT

HARC AZ FIA ELNÖKSÉGÉRT

MÉG TÖBB RALI



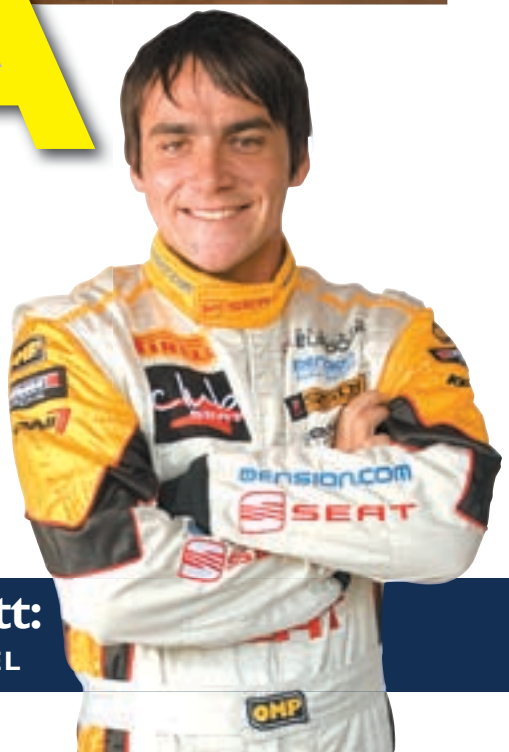
MotoGP:
TALMA ELSŐ ÖT PONTJA



Rali vb:
HIRVONEN ÁTVETTE A VEZETÉST

HAJRÁ FELIPE!

Az F1 világa együtt szurkol Massa felépüléséért



Michelisz ismét bizonyított:
A WTCC-BEN INDULNA ZENGŐÉKKEL

9 771785 948009 09008 695 Ft

MIBŐL LEHET?

TAG HEUER
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

Lewis Hamilton és
a Carrera Calibre 16 Day Date óra

Disztribútor: CHRONO Export-Import Kereskedelmi KFT. XI., Hunyadi János út 1. Tel.: (06-1) 371-0833 • **Budapest:** MIRACOLO Ékszerüzlet, Árkád Üzletház. Örs Vezér tere 25. I. em. Tel.: (06-1) 434-5160 • JUTA Óra- és ékszerüzlet, Mammut II. Tel.: (06-1) 345-8397 • WATCH COMPANY KFT., VI., Király u. 16. Tel.: (06-30) 691-6622 • TAG Heuer Márkabolt, VI., Andrassy út 2. Tel.: (06-70) 381-0909 • 3J '96 KFT. West-End City Center. Tel.: (06-1) 238-7126 • KZM KFT. West-End City Center. Tel.: (06-1) 238-7501 • WATCH DE LUXE ÓRASZAKÜZLET, V., Kristóf tér 6. Tel.: (06-1) 411-0430 • WATCH DE LUXE ÓRASZAKÜZLET, Campona. Tel.: (06-1) 424-3122 • WATCH DE LUXE ÓRASZAKÜZLET, Aréna Plaza. Tel.: (06-1) 324-7038 • Angel Gold. II., Budagyöngye. Tel.: (06-1) 275-0855/272 • Ungaro Swiss Group. VII., Rákóczi út 4–6. Tel.: (06-1) 268-0337 • NCM Mutatós óraüzlet. XII., MOM park. Tel.: (06-30) 390-5278 **Debrecen**: ROGERS, Batthyány u. 22. Tel.: (06-52) 454-768 • **Győr:** MIRACOLO Ékszerüzlet, Árkád Üzletház. Budai út 1. Tel.: (06-96) 555-092 • **Miskolc:** WOW ÓRASZAKÜZLET, Miskolc Plaza. Tel.: (06-20) 494-4030 • **Nyíregyháza:** WOW ÓRASZAKÜZLET, Nyírplaza. Tel.: (06-42) 443-744 • **Szeged:** IDŐZÓNA ÓRASZALON. Kárász u. 5. Tel.: (06-62) 423-506 • **Veszprém:** QUARTZ BT. Veszprém Plaza. Tel.: (06-88) 402-005 • **Szerviz Centrum:** WDL Szerviz Kft. 1052 Budapest, Kristóf tér 16. Tel.: 411-0429

BETHLEN TAMÁS



MICSODA HÉT!

Unalmas futam és nyári uborkaszezon helyett

Tegyük a szívünkre a kezünket, és valljuk be: a Magyar Nagydíj előtt valamennyien azt hittük, hogy a nagy hőségben a Brawn GP autói ismét simán nyernek, aztán jön az F1 egy hónapos nyári szabadságolása és az uborkaszezon.



Hát nem ez történt. Hogy pontosan mi minden, annak felsorolására talán a magazin teljes terjedelme is kevés lenne, de címszavakban talán mégis összefoglalhatóak a váratlan vagy kevesek által előre ismert történések. Nem sokkal a német futam után például a Toro Rosso bejelentette Bourdais elbocsátását, a hungaroringi verseny előtti hétfőn pedig azt, hogy – nulla tesztkilométerrel a háta mögött - szerződteti az F1 történetének legfiatalabb versenyzőjét. A hétköznapok a pletykákról szóltak: Alonso a Ferrarihoz szerződik, Piquet elküldik, Raikkönennel szerződést bontanak – csak úgy záporoztak az anonim, de biztos forrásokra hivatkozó nyilatkozatok. Pénteken nagy meglepetésre a McLaren mindenkit lemosott a pályáról, szombaton pedig jött Massa iszonyatos balesete, meg az ilyenkor szokásos pozitív és negatív előjelű pletykák. Az időmérőt (az elromlott órák ellenére is) váratlanul Alonso nyerte, hogy másnap egy szerelői malőr miatt kiessen a futamból, és átengedje a győzelmet az idén a tényleg a semmiből érkezett Hamiltonnak. Történt még aztán egy igen fontos kézrázás is a pályán: Ecclestone szerződést kötött a magyar állammal arról, hogy 2016-ig F1-et rendezhetünk Mogyoródon.

A hétfő és a kedd a kórházban ápolt brazil sztár körüli hírek miatt irányította a figyelmet Budapestre, de ebben az ügyben remélhetőleg már nem sokáig tudósít a magyar fővárosból a sok-sok hírcsatorna, hiszen lapzártakor csodálatos ütemű felépülésről érkeztek információk. Szerdán aztán óriási bombaként robbant a bejelentés: a BMW kiszáll a Formula-1-ből. Ehhez képest már-már eltörpül az az információ, hogy a gazdátlanul maradt Ferrari versenyülésbe – visszavonulása után csaknem három évvel - minden jel szerint Michael Schumacher ül majd be Valenciában.

Hogy mindennek az információtömegnek örülnünk kell, vagy sírjunk-e a hírhegyek miatt, azt döntsék el az Olvasók. Én a magam részéről csak arra szeretném minden autósport-ellenző figyelmét felhívni, mennyire sokszínű, változatos és meglepetésekkel teli az a világ, amit eltaszítanak maguktól. Ha valaki kételkedne, de hajlandó meggyőződni saját szemével az igazamról, az alábbi programokat ajánlom neki augusztusra:

> „Hogy mindennek az információtömegnek örülnünk kell, vagy sírjunk-e a hírhegyek miatt, azt döntsék el az Olvasók."

1-2. Ralikrossz OB (Sedlcany); 8-9. Autocross OB (Túrkeve) és Autós hegyiverseny OB (Kiskunlacháza); 15-16. MotoGP (Brno); 20-22. HunGarian Baja (Balatonfüred); 28-30. FIA GT (Hungaroring); 28-30. Nyírség Rali (Máriapócs-Sátoraljaújhely); 28-30. Gyorsasági OB (Pannónia-ring); 29-30. Gokart OB (Dunaszerdahely).

Ízelítő a 2009-es kollekcióból:

www.gpshop.hu



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



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



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



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



Hátitáska "Team"
cikkszám: V04RS
ár: **13.990,-**

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



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

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



Papucs "Sand Shark"
cikkszám: 30239103 (fehér)
30239101 (piros),
30239102 (fekete)
ár: **7.990,-**
méret: 37-47 (nem minden szín)



Póló "Outline Car SF"
cikkszám: 320035402
ár: **9.490,-**
méret: S, M, L, XL, XXL
anyaga: 100% pamut



Top "Evolutione"
cikkszám: 32.005.06.02
ár: **8.990,-**
méret: S, M, L, XL
anyaga: 95% pamut, 5% elastan



Törölköző "F1 Team"
cikkszám: 400.F21.100
ár: **5.990,-**
méret: 80 x 160 cm
anyaga: 100% pamut



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



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



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



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



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

Törölköző "TF1 Car"
cikkszám: AM582-57
ár: **7.990,-**
méret: 140 x 70cm
anyaga: 100% pamut

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



Sapka "Bye Schumi"
cikkszám: MSF7001
ár: **7.990,-**

Sapka "MS Driver"
cikkszám: MSF6001
ár: **7.990,-**



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



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



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



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



Cipő "Eutopia F1"
cikkszám: 80300434050
ár: **31.990,-**
méret: 41, 44,5, 46
anyaga: bőr, textil



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

Kulcstartó "Team"
cikkszám: 80300433980
ár: **3.590,-**



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



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



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

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



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



Sapka "Race Car"
cikkszám: BMW002
ár: **4.490,-**



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



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



Sapka "Team"
cikksz.: DUC60211601
ár: **7.990,-**

A termékek kizárólag a hirdetésben feltüntetett méretekben kaphatóak. Az ajánlat a készlet erejéig, illetve visszavonásig érvényes. Termékeink üzletünkben személyesen is megvásárolhatóak.

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

Szállítási idő: 1-14 munkanap.

www.GPSHOP.hu

Hivatalos Forma 1, WRC és MotoGP rajongói termékek legszélesebb választéka

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

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

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

TARTALOMJEGYZÉK

2009. augusztus







HÍREK 6
Érdekességek, információk a világból

KÜLÖNVÉLEMÉNY 13
Dávid Sándor rovata

EGYRE JOBBAK 14
Német GP: A Red Bull ismét bajnokesélyesnek látszik

NYERTES 18
Kérdezz-felelek Mark Webberrel a Német Nagydíj után

AZ IZGALMAK VERSENYE 22
Hamilton nyert, Alonso vesztett

PÉLDAÉRTÉKŰ MENTÉS 28
Helmut Marko nyilatkozik Felipe Massa esetéről

EGY HÍJÁN HÚSZ 30
Fiatal csúcstartók: Alguersuari és 19 éves pilótatársai

ROSBERG ÁRNYÉKÁBAN 32
Nakajima sokat tanult a csapatnál, és jövőre is maradna

NEM KELLETT VÁLASZTANI 34
Palik László, a Hungaroring Sport Zrt. elnöke

ELNÖKJELÖLTEK 36
Ari Vatanen és Jean Todt harcolnak a pozícióért

BRAZIL ÜZLETASSZONY 40
Rafaela Bassi: Massa felesége

ŐSÖK NYOMÁBAN 42
Goodwood 2009: Híres versenyzők és versenyautók

CSILLAG SZÜLETIK 50
Michelisz Norbert és a Zengő Motorsport a WTCC-re hajt

FERRARI CHALLENGE 51
Le Castellet is bejött Válint Tibornak

SZOROS CSATA 52
Holland, Amerikai, Német és Brit GP: Talma első öt pontja

FORD-FELTÁMADÁS 58
Lengyel Rali: Megint Hirvonen volt a legjobb

HATÁROKON TÚLI BIZTONSÁG 60
Faluvégi Péter a rali vb-n

VISSZATÉRÉSEK 62
BFGoodrich Veszprém Rallye: Spici ismét nyerni tudott

MEGFOGYVA BÁR... 71
A veszprémi murva sokakat elriasztott

EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY 76
A Honda Integra és Bogár Bettina

MEGLEPETÉSEK 80
Gokart ob: Ismét új arcok a nyertesek között

GYULAI VITÉZEK 84
PROHUN500: Az Opel Antara ellenállhatatlan volt

CSEH KOLLÉGA 89
Miroslav Zapletal meg szeretné nyerni a magyar bajnokságot

NEMZETKÖZI MEZŐNYBEN 92
Nagydoboson kiváló versenyt láthatott a közönség

A HÓNAP RAJTRÁCSLÁNYAI 98
Júliusban ők voltak a versenypályák legszebbjei

GYULAI VITÉZEK

HANGOLNAK

Javában hangol bemutatkozására, idén évadzáróként debütáló Abu Dhabi Nagydíjra a Yas Marina versenypálya. Míg a szervezők az utolsó simításokat végzik a vadonatúj helyszínen, addig a rajongók már száguldozhatnak is az 5491 méter hosszú aszfaltcsíkon: ezt egy szimulátor teszi lehetővé, amelyet a pálya honlapján, a www.yasmarinacircuit.com-on érhetnek el az érdeklődők. „Hatalmas az érdeklődés a pálya és a november elsején megrendezésre kerülő futam iránt. A szimulátor segítségével a motorsport-rajongók már jóval a verseny előtt közelebbről is megismerkedhetnek a helyszínnel" – nyilatkozta az új helyszín ügyvezetője, Richard Cregan.







KISZÁLL A BMW



A Magyar Nagydíj után Münchenben rendkívüli sajtótájékoztatón jelentette be a BMW, hogy év végén távozik a Formula-1-ből. A visszavonuláshoz egyik fő indoka, hogy bár az előző esztendőkben az elvártaknak megfelelően fejlődött az istálló - Robert Kubica tavaly megszerezte a team első futamgyőzelmét, sőt majdnem az utolsó versenyig a vb-címre is esélye volt -, idén azonban messze várakozáson alul teljesít az csapat. Ugyanakkor a márka hangsúlyozza: a hosszú távú vállalati stratégia átalakítása miatt forrásokat kell felszabadítani az új hajtási technológiák fejlesztéséhez és a fenntartható fejlődés területén zajló más projektekhez.

Mario Theissen, aki 10 éve vezette az F1-projektet, tudomásul vette felettesei határozatát: „A cég szempontjából megértem a döntést, de így is megpróbáljuk odatenni magunkat az utolsó néhány pályán".

A BMW folyamatosan használta a sportág újításait utcai autóiban, de legalább is próbálkozott átvenni azokat. Theissen tavaly Budapesten elmondta, a KERS a fő irányvonal a hibrid technológia bevezetésében, minden áron azt akarják, a Forma-1-ben lehessen fejleszteni - nemrégiben azonban kiderült, hogy az istállók többsége nem akarja használni a szerkezetet, így talán legnagyobb célját veszítette el a gyár. Az F1-projekt egyébként nagyon drága volt, a bajorok 386 millió dolláros költségvetésükkel csak alig maradtak el a legtöbbet költő Ferraritól.





KÍNOS

Bernie Ecclestone, az F1 impresszáriója jókora botrányt kavart maga körül, amikor a Times című londoni napilapnak adott interjújában méltatta Adolf Hitlert, hangsúlyozva azt, hogy a német diktátor „sok embert irányíthatott, s hatékony lehetett". A világ zsidó szervezetei azonnal tiltakoztak a kijelentés ellen, így Ecclestone nem győzött magyarázkodni. Nem örültek a botránynak a sportág jogainak többségi tulajdonosánál, a CVC Capital Partnersnél sem, ahol még az is felmerült, hogy Ecclestone-t menesztik az ügyvezetői pozícióból.



Részrehajlással vádolják az FIA-t azok a csapatok, amelyek pályáztak a 2010-es indulásra, de nem kapták meg a rajtengedélyt. Egyöntetű vélemény az elutasított gárdák körében, hogy az FIA a Cosworth motorok használatához kötötte a nevezések elfogadását: „Szóltak, hogy hároméves szerződést kell kötnünk a Cosworth-szel, máskülönben ugrott az indulásunk" – idézi a Daily Telegraph az egyik, neve elhallgatását kérő csapatvezetőt. Mint ismeretes, a három újonc, a Campos, a USF1 és a Manor mindegyike Cosworth-partnerként érkezik az F1-be, míg az elutasítottak listáján olyan csapatok szerepeltek, mint például a Mercedes-szel szövetkező Prodrive. Az FIA elismerte, hogy nem alaptalan a csapatok észrevétele: „Azért részesítettük előnyben a Cosworth-t, mert ha nem így teszünk, az egész F1 az autógyártóktól függött volna" – nyilatkozta egy szövetségi szóvivő.

2011-ben Formula-1-es nagydíjnak adna otthont Bulgária – tudatta Bogdan Nikolov, a helyi autósport-szövetség elnöke. Az ország delegációja a Nürburgringen találkozott Bernie Ecclestone-nal, akinek bemutatták két változatban készült tervüket. A bolgárok Preven városa közelében építenének versenypályát, s ha sikerrel járnak, 2011 és 2015 közötti rendezésre vonatkozó szerződés lehet a jutalmuk.

Spanyol sajtóértesülés szerint Fernando Alonso egy profi kerékpárcsapat alapításának gondolatával kacérkodik: ha minden igaz, a leendő tulajdonos két potenciális főszponzor-jelölttel, a Santanderrel és a Renault-val is tárgyal, míg a különítmény frontembere honfitársa, a Tour de France 2007-es győztese, Alberto Contador lenne.

A NAGY ÁTIGAZOLÁS

Újra terítéken a Fernando Alonso-Ferrari házasságról szóló pletyka: spanyol sajtóértesülések szerint az Olasz Nagydíj pénteki napján, Monzában bejelentik, hogy a kétszeres világbajnok 2010-től öt éven át a maranellói csapat versenyzője lesz, s vele tart a jelenleg a McLarent támogató hispán pénzintézet, a Santander is. Alonso természetesen cáfolta a spekulációt, ugyanakkor az egyik spanyol lap már azt is közölte: az idén Valenciában megrendezésre kerülő Ferrari-évadzárón, a World Finals-ön már a spanyol is jelen lesz, igaz, csak semleges öltözékben, mert szerződése december 31-ig köti a Renault-hoz. A híresztelések fényében kérdéses, hogy mi lesz 2010-ben Kimi Räikkönennel, akinek a helyét átveszi a Scuderiánál a spanyol. Olasz lapok szerint elképzelhető, hogy a finn átigazol a Brawn-Mercedeshez Rubens Barrichello helyére és bérét – érvényes szerződése miatt – a Ferrari fizeti majd, ugyanakkor hazája sajtója azt sem zárja ki, hogy a 2007-es világbajnok távozik az F1-ből és a rali-vb-n folytatja pályafutását, mégpedig a Fiat csapatánál. Sokan ennek előszeleként könyvelik el azt, hogy Räikkönen idén már három ralin indult és részt vesz a világbajnokság finnországi futamán is. „Kimit már egyáltalán nem érdekli az F1, egyfolytában csak a raliról beszél" – nyilatkozta állítólag a versenyző barátja az egyik finn újságnak. Azt szinte mindenütt biztosra veszik, hogy a Ferrari Felipe Massára továbbra is számít.



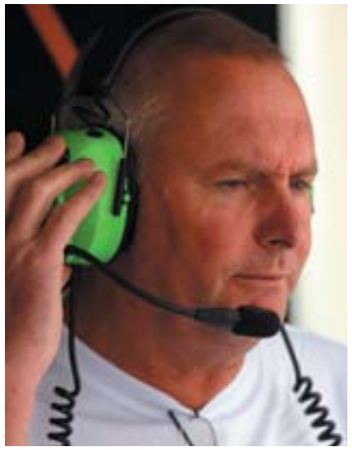


ZÖRGÖTT A HARASZT

Nem hiába faggatta a sajtó Bourdais-t a Nürburgringen: néhány nappal a Német Nagydíj után kirúgta a Toro Rosso a gyengélkedő második éves versenyzőjét, a korábbi négyszeres Champ Car-bajnokot. A csapatot irányító Franz Tost szerint a franciának azért kellett távoznia, mert a felek együttműködése nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. Bourdais jelezte: jogi úton próbál elégtételt venni a faenzai egyleten, mert úgy véli, hogy a különítmény szerződésszegést követett el. A francia helyét a mindössze 19 éves Jaime Alguersuari a szezon hátralévő részében veszi át. A spanyol egyébként rögtön rekorddal debütál, hiszen ő lesz minden idők legfiatalabb Forma-1-ben szereplő versenyzője.

FUTÓHOMOK

A Manor csapatfőnöke, John Booth meglepődött azon, hogy a nevezésük leadása után – az FIA-FOTA harcok eredményeképpen - megváltozott a költségvetési szabály. „Olyan, mintha a futóhomokban sétálnánk, de úgy gondolom, hogy ennek ellenére sikerülhet a jövő évi indulásunk. Minden attól függ, hogy mi a cél az elkövetkezendő két évben. Annak viszont örülünk, hogy minden csapat maradni fog. Amíg azonban nem ismerjük a szabályokat, minden olyan mint egy rejtvény" – nyilatkozta a sportvezető. A feltételezések szerint a Manor előszerződést kötött Richard Bransonnal, így a Virgin a csapat névadó szponzora lehet.



NETES SZPONZOR

Komoly szponzorral erősít Ken Anderson és Peter Windsor jövőre debütáló F1-es csapata, a Team USF1-Cosworth: bennfentes források szerint a különítmény becserkészte a Google érdekeltségi körébe tartozó videomegosztó portált, a YouTube-ot. Chad Hurley, a YouTube társalapítója állítólag a silverstone-i versenyhétvégén véglegesítette a megállapodás részleteit Windsorral. Anderson ugyanakkor arról számolt be, hogy megvan a csapat első versenyzője is, de azt nem árulta el, hogy ki a kiválasztott.

Részrehajlással vádolják az FIA-t azok a csapatok, amelyek pályáztak a 2010-es indulásra, de nem kapták meg a rajtengedélyt. Egyöntetű vélemény az elutasított gárdák körében, hogy az FIA a Cosworth motorok használatához kötötte a nevezések elfogadását: „Szóltak, hogy hároméves szerződést kell kötnünk a Cosworth-szel, máskülönben ugrott az indulásunk" – idézi a Daily Telegraph az egyik, neve elhallgatását kérő csapatvezetőt. Mint ismeretes, a három újonc, a Campos, a USF1 és a Manor mindegyike Cosworth-partnerként érkezik az F1-be, míg az elutasítottak listáján olyan csapatok szerepeltek, mint például a Mercedes-szel szövetkező Prodrive. Az FIA elismerte, hogy nem alaptalan a csapatok észrevétele: „Azért részesítettük előnyben a Cosworth-t, mert ha nem így teszünk, az egész F1 az autógyártóktól függött volna" – nyilatkozta egy szövetségi szóvivő.

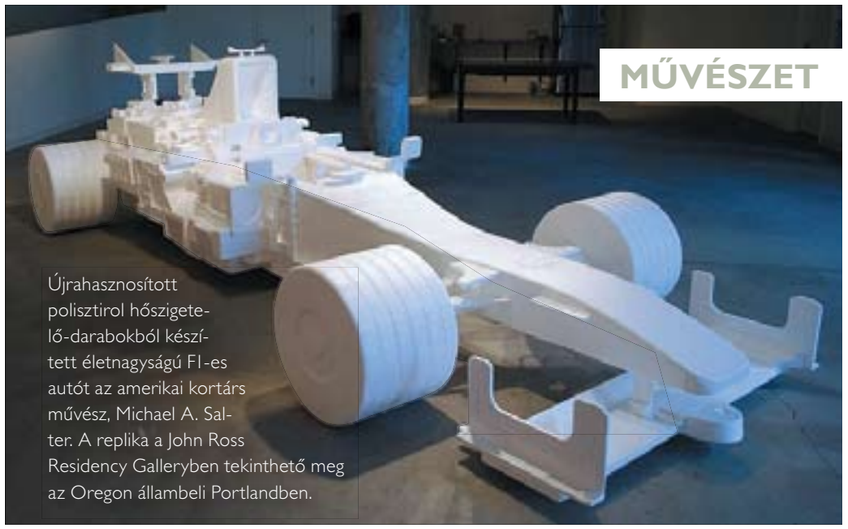
2011-ben Formula-1-es nagydíjnak adna otthont Bulgária – tudatta Bogdan Nikolov, a helyi autósport-szövetség elnöke. Az ország delegációja a Nürburgringen találkozott Bernie Ecclestone-nal, akinek bemutatták két változatban készült tervüket. A bolgárok Preven városa közelében építenének versenypályát, s ha sikerrel járnak, 2011 és 2015 közötti rendezésre vonatkozó szerződés lehet a jutalmuk.

Spanyol sajtóértesülés szerint Fernando Alonso egy profi kerékpárcsapat alapításának gondolatával kacérkodik: ha minden igaz, a leendő tulajdonos két potenciális főszponzor-jelölttel, a Santanderrel és a Renault-val is tárgyal, míg a különítmény frontembere honfitársa, a Tour de France 2007-es győztese, Alberto Contador lenne.



TANKOLÁSOK NÉLKÜL

Habár a FIA-FOTA megállapodás értelmében jövőre a szabályok zömmel változatlanok maradnak, a McLarent irányító Martin Whitmarsh tájékoztatása szerint a tankolások betiltása biztosan bevezetésre kerül. „Biztos, hogy a tankolások megszűnnek. Ebben már korán megegyeztünk, mert minden csapat számára alapvetően fontos volt, hogy minél hamarabb nekiláthassunk az új autók tervezésének" – nyilatkozta a Formula 1 Race Report című holland szaklapnak a wokingi istálló szakvezetője.



MŰVÉSZET

Újrahasznosított polisztirol hőszigetelő-darabokból készített életnagyságú F1-es autót az amerikai kortárs művész, Michael A. Salter. A replika a John Ross Residency Galleryben tekinthető meg az Oregon állambeli Portlandben.

TÁVOZÁS

Számos cáfolatot követően hivatalosan bejelentették: Tony George távozik az Indianapolis Motor Speedway éléről. A szakember nem szakít el minden köteléket a tulajdonosokkal: továbbra is az Indy-vállalatok igazgatóságainak tagja marad, de figyelme ezentúl az IndyCar sorozatban versenyző csapatára, a Vision Racingre fog koncentrálódni. Az IndyCar sorozat hátterében folyó ügyek ismerői George távozásának okai között említik, hogy az elmúlt évek befektetéseit – közel 600 millió dollárról szólnak a híresztelések – az elnökség nem nézte jó szemmel, mert az IndyCar ugyanis továbbra is veszteséget termel. Tony George vezetése alatt az Indianapolis Motor Speedway nem csupán a legendás Indy 500 verseny előtt nyitotta meg kapuit, hanem a Forma-1 mellett a NASCAR sorozat Brickyard 400 elnevezésű versenye, utóbbi időkben pedig a MotoGP is ellátogatott Indianapolisba.



NE HAGYD, HOGY MEGIZZASSZANAK!



Ne hagyd, hogy megizzasszanak! Új korszak veszi kezdetét a magas színvonalú védelem, kényelem és biztonság világában – az adidas bemutatja az új Action 3 Dry Max System-et. A legfrissebb kutatások eredményeképpen az új formula 40%-kal hatékonyabb nedvességvédelmet biztosít az eredeti adidas Action 3 spray és golyós dezodor formulájához képest. Izzadásgátló és nedvességfelszívó hatóanyagok egyedülálló kombinációja, melyek túlórát is vállalva több mint 24 órán át védenek. Az eredmény: az Action 3-vel tovább maradunk szárazak, nagyobb fizikai teljesítmény esetén is. Így a fontos dolgokra koncentrálhatunk – egy személyes csúcs felállítására, vagy a lehetetlen legyőzésére! (x)

Timo Glock 2010-ben a McLaren versenyzője lesz – állítja a GPWeek című internetes szaklap. Az online újság szerint a Toyota versenyzője már megállapodott az Ezüstnyilakkal, ahol a német pilótára áhítozó Mercedes nyomására Heikki Kovalainen helyét veszi át. Korábban összefüggésbe hozták a csapattal a szintén német Nico Rosberget is, a Williams menőjéről azonban úgy hírlik, hogy a BMW kacérkodik a leigazolásával.

Január 10-e körül gördülhet pályára az F1-ben újonc Campos Grand Prix istálló versenygépe, amelyet a spanyol csapat tervez és a jól ismert olasz versenyautó-építő, a Dallara gyárt majd le – árulta el Gian Paolo Dallara, aki tulajdonos Adrian Campos-szal közös vállalatot hozott létre az autók kivitelezésére. „Már több mint három hónapja zajlik a munka az új kocsin" – nyilatkozta a szakember. A Campos járgányát – akárcsak a másik két újoncét, a USF1-ét és a Manoért – a Cosworth erőforrása hajtja majd.

Előreláthatólag rövid időn belül leállítja reménytelennek tűnő idei F1-esének fejlesztését a Ferrari, a vörösök az F60-as helyett inkább a 2010-es idényre szeretnének összpontosítani. „Már el is kezdtünk bizonyos munkálatokat az új projekt keretein belül és néhány hét múlva már teljes egészében ezen dolgozunk majd, hogy biztos legyen, nem veszítünk időt. Tisztában vagyunk azzal, hogy a következő idény létfontosságú lesz, az idei évhez képest sokkal komolyabb tempóban akarunk kezdeni. Inkább napok, mint hetek kérdése a dolog" – nyilatkozta a csapatfőnök, Stefano Domenicalit.

ELŐFIZETÉSI AKCIÓ!

Fizessen elő kedvezménnyel az Autósport és Formula Magazinra

és az Öné lesz egy 3290 Ft értékű

Tonino Lamborghini Feroce

50 ml eau de toilette!





Csak küldje el nekünk az előfizetés összegét, és mi máris postázzuk az ajándékot!
Ajándékunk helyett korábbi akcióinkban kínált könyvekért, egyéb termékekért hívjon bennünket!

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

Áraink:

1 éves AFM előfizetés ajándék eau de toilette-tel	**5990 Ft**
½ éves AFM előfizetés ajándék nélkül	**3290 Ft**
További lehetőség: ajándék nélküli éves előfizetés	**4990 Ft** (30% kedvezmény!)

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!

A fentiek szerint megrendelem az Autósport és Formula Magazint:

☐ egy évre - 4 990 Ft ☐ fél évre - 3 290 Ft
☐ egy évre, ajándékkal - 5 990 Ft

Név:

Lakcím:

Tel.:

E-mail:

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

DÁVID SÁNDOR

Különvélemény



FELIPE

Massa balesete és amit utána tehet az ember

Amikor ezeket a sorokat írom, Felipe Massa kórházban fekszik, állapota súlyos, hogy mennyire, azt az is mutatja, hogy felesége, édesapja, és bátyja szintén a kórház lakója, hogy állandóan mellette lehessenek, a nap és az éjszaka minden percében.

Még semmi sem dőlt el: Felipe jó esetben talán még valamikor vissza is ülhet a versenyautó kormányához, de még nem múlt el annak a veszélye sem, ami a legrosszabbat jelentheti. Amint a napilapok, televíziós és rádióállomások már beszámoltak róla, a Ferrari versenyzőjét baleset érte a Hungaroringen, az időmérő edzés második szakaszának a végén. A négy másodperccel előtte haladó, Massa által már nem is látható Barrichello (Brawn) autójának hátsó (az első hírek szerint az első) felfüggesztéséről letörött, leszakadt egy, mintegy nyolcvan dekás rugó, s azt a kerék mintegy „fellőtte" a magasba. Onnan leesve még újból felpattant a levegőbe, és pontosan fejen találta a 270 km/óra sebességgel odaérkező Massát. Massa azonnal elveszítette az eszméletét, és nyílegyenesen keresztülvágva a kanyaron, amelyet éppen megkezdett, belehajtott/ütközött a szabályosan elhelyezett gumifalba. Ez az ütközés szintén drasztikus volt: 20 G-vel érkezett, s onnan lassult pillanatok alatt nullára! Kivédhetetlen, „oktalan" baleset volt, amelynek nyomán a felelősség kérdése fel sem merülhet. A Brawn autó alkatrésze régóta használt, kiforrott konstrukcióból vált ki, nem egy új, kísérleti darab volt. Massa az egészből nem láthatott semmit, közelében senki sem tartózkodott. „Villámcsapás" volt ez a derült égből.
Azt azonban mégsem írhatom, hogy páratlan a maga nemében, mert a Forma-1 hatvan éves történetében sajnos van párja még ennek a fatális véletlennek is.
Stirling Moss, „minden idők" egyik legnagyobb versenyzőjének a pályafutását is (négyszer volt világbajnoki második helyezett egymás után, többek közt) egy hasonló baleset törte ketté, egy felpattanó kő képében. Graham Hillt üldözte Goodwoodban a Glover Trophy hajrájában, amikor is egy, a Hill autója által felvert kő fejen találta, kiszaladt a pályáról, és igen súlyos balesetet szenvedett – amelynek a pontos történetét máig vitatják. Tény azonban, hogy Moss hosszabb ideig kómában feküdt, s amikor felépülése után próbát tett az újbóli versenyzéssel, jobbnak látta nem folytatni. „A látásom már nem volt a régi. Azelőtt szemre tökéletesen pontosan vettem a fékutakat és éreztem a kanyarokat. Utána viszont már rá-rá kellett pillantanom a fordulatszámmérőre is. Úgy gondoltam nem folytatom. Bár alighanem bennem maradt még néhány versenykilométer…"
Doktor Helmuth Marko ma is élő példája egy kavics okozta Forma-1-es balesetnek. Éppen tíz évvel Moss balesete után, 1972-ben, Clermont-Ferrandban történt a baleset: a BRM versenyzőjét a pályáról felpattanó, az előtte haladó autók egyike által felvert jókora kavics találta el a bal szemén. A rendkívül tehetséges osztrák fiút (Jochen Rindt és Niki Lauda idejében vagyunk, ő volt a harmadik) természetesen azonnal kórházba vitték, de a szeme világát ennek ellenére nagy valószínűséggel az ottani bürokrácia miatt veszítette el. Addig ugyanis hozzá sem nyúltak a sérült szeméhez, amíg ki nem töltött egy végtelen hosszú kérdőívet, és nem igazolta, hogy ki tudja fizetni az ellátás költségeit. Egy szemmel versenyezni már nem tudott, de civil foglalkozása mellett máig kitartott az autóversenyzés mellett: versenyzőiskolát működtet, és fiatal versenyzők egész sorát adta már eddig is a Forma-1-nek.
Massa balesete kapcsán nem lehet nem megemlíteni egy másik brazil fiút: Ayrton Senna bár más körülmények között esett el – a halálát okozó sérülését mégis kísértetiesen hasonlóan szenvedte el.
A kerékfelfüggesztésből lett tűhegyes lándzsa nála is a sisak szemnyílásának szélén, a plexi illeszkedésénél talált utat, és Massánál is, a megvadult rugó a szemnyílás baloldali szélénél próbált meg behatolni! Szerencsére nem volt sem hegyes, sem éles – de a nagy erejű ütközés így is bezúzta a sisaknyílás szélét. Ha csak kicsit is feljebb, vagy oldalra megy, ahol már domború a sisak, talán Felipe megússza nagyobb baj nélkül…
Felipe, ez a kedves mosolyú, gombszemű kis brazil fiú, aki a légynek sem tudna ártani, nem ezt érdemelte a sorstól, úgy vélem ebben egyetérthetünk. De abban is, hogy balszerencséjében a szerencse, hogy az első pillanattól kezdve mostanáig, gyorsan, és a lehető legjobb kezekbe került, s ott van most is.
Ez a legtöbb, amit emberileg tehettünk érte. És, hogy szorítunk érte. Meg imádkozunk…

„Még semmi sem dőlt el: Felipe jó esetben talán még valamikor vissza is ülhet a versenyautó kormányához, de még nem múlt el annak a veszélye sem, ami a legrosszabbat jelentheti."

Nürburgring
Nürburgring Circuit

A pálya hossza:	5,148 km
Versenytáv:	60 kör – 308,863 km
Időjárás:	Száraz, borongós
Levegő hőmérséklete:	18-19
Aszfalt hőmérséklete:	25-32
Leggyorsabb kör:	
Fernando Alonso	1:33,365



EGYRE JOBBAK

Német GP: Webber első győzelmével a Red Bull ismét bajnokesélyesnek látszik

Mark Webber végeláthatatlan várakozás után a Német Nagydíjon megszerezte pályafutása első pole pozícióját és győzelmét. Sikerével az ausztrál rekordot döntött: 130 futamot még soha, senki nem várt első diadalára a száguldó cirkuszban.

Mészáros Sándor, Vajta Balázs
Hoch2wei, ATP, Kraeling, FOP

Háromhetes nyári szünet előzte meg az idén újra a Nürburgringen tartott viadalt, így a Silverstone-ihoz hasonlóan hűvös időjárás ellenére a versenyzők, csapatvezetők mérnökök felfrissülten álltak újra csatasorba. A hétvége főszereplőjének, Webbernek téli kerékpárbalesete utózöngéjeként két csavart eltávolítottak a lábából, így kissé bicegett, míg Bernie Ecclestone a szokásosnál visszafogottabban képviseltette magát, miután napokon át magyarázkodott amiatt, hogy Hitlert méltatta az egyik brit lapnak adott interjújában. Problémák ide vagy oda, Webber meglehetősen magabiztosan kezdte a hétvégét,



Webber a rajt után koccant Barrichellóval, amiért megbüntették, de még így is nyerni tudott a versenyen









a nyitóedzésen - amelyet kisebb zápor zavart meg - fölényesen verte a Brawn-Mercedes vb-éllovasát, Jenson Buttont. Délután, amikor szintén volt némi csapadék és szombaton, a száraz délelőtti tréningen Lewis Hamilton vitte a prímet az átépített McLarennel: az új padlólemezzel, motorborítással és első szárnnyal szerelt MP4-24-es teljesítménye egészen bíztatónak tűnt a világbajnok kezei között. Csak a kvalifikációig reménykedhettek azonban az Ezüstnyilak hívei: noha a Q2 idején újfent eleredt az égi áldás, a Q3-ban száraz pályán zajlott a küzdelem, s bár Hamilton ekkor is megfordult a tabella élén, Webber 1:32,230-as idejére senkinek nem volt ellenszere. Az ausztrál az FIA által nyilvánosságra hozott adatok szerint 5-6 környi többletüzemanyaggal tudott gyorsabb lenni a mögötte záró két Brawnnál, Rubens Barrichellónál és Buttonnál. Sebastian Vettel, a helyi közönség fő kedvence Red Bulljával meglepetésre csak a 4. helyig jutott, maga mögé utasítva a két McLarent, Hamiltont és az újításoknak csak egy részéhez hozzájutó Heikki Kovalainent. Őket a tréning szenzációja, a Force Indiát hajtó Adrian Sutil (!), valamint a két Ferrari, Felipe Massa és Kimi Räikkönen követte az eredménylistán. Webber a futamon sem talált legyőzőre, pedig volt olyan pillanat, amikor aligha reménykedhetett sikerben. Az ausztrál a rajtnál a kiszorítósdi hevében koccant Barrichellóval, a brazil átvette a vezető helyet, ráadásul a Red Bullosra a bírák egy boxon áthajtós büntetést is kiszabtak. Ezt a 14. körben, Barrichello első kiállásával egyidőben tudta le, s mivel szervizéig még öt kör volt hátra, egyértelművé vált: a Red Bull két, míg a Brawn három kiállásos stratégiával szállt harcba. Amikor Barrichello második szervize az üzemanyagtöltő-berendezés hibája miatt túl hosszúra nyúlt, Webber az élre állt és nem is engedte ki a kezéből az első helyet. Mögötte csapattársa, Vettel, valamint Massa futott be, akik szintén profitáltak a két kiállásos stratégiából, míg a két Brawnnak végül a rendkívül hosszú, 29 körös első etappal felkapaszkodó Williams-menő, Nico Rosberg mögött a 4-5. helyezéssel kellett

MINDENFÉLE



Nick Heidfeld, a BMW versenyzője egy magyar rajongója által készített sisakfestéssel vett részt a nürburgringi versenyen. A német honlapján hirdette meg a sisakdizájn pályázatát, amelyre több mint 9 ezer munka érkezett. Ezek közül a legjobb tizenegyet mutattak meg a Heidfeldnek, aki a szombathelyi Simon Tamás ötletét találta a legeredetibbnek. A pályázat nyertesének jutalma egy pénteki paddock-látogatás volt, míg a sisakot a német RTL jótékonysági aukció keretein belül értékesíti majd.

Akárcsak Heidfeld, Timo Glock is sisakdizájn pályázatot tartott a Német Nagydíj előtt, ennek győztese a 6 esztendős Luca Hoffmann volt Bad Lippspringéből. A Toyota versenyzőjének nem hozott szerencsét a gyerekrajzos fejfedő: a kvalifikációt csak a 19. helyen zárta, ráadásul Fernando Alonso feltartásáért megbüntették, így a mezőny végéről kellett volna rajtolnia, de inkább a boxutcából vágott neki a távnak, amelyet végül a 9. helyen zárt.

Rubens Barrichellónak dühkitörése volt a futam leintése után, a brazil beszólt a Brawn-Mercedesnek: „Kitűnő show-t csináltunk arról, hogyan kell elbukni egy futamot. A csapat megint kiszúrt velem, nem is akarok beszélni közülük senkivel. Legszívesebben repülőre szállnék és hazamennék" – durrogott a BBC élő adásában a dél-amerikai, aki a tabellán visszacsúszott a két Red Bull mögé, a 4. helyre. Ross Brawn szerint a veterán sofőr saját lassúsága miatt bukta el a futamot, a verseny másnapján pedig „Rubinho" elnézést kért a történtekért.



Lewis Hamilton, a McLaren-Mercedes világbajnok csütörtökön időutazáson vett részt, a brit ugyanis kipróbálhatta az 1934-es Mercedes W25-öst, a legelső Ezüstnyilat. A címvédő élvezte a veterán versenygéppel való száguldozást, ugyanakkor kijelentette: „Ez a kocsi olyan, mintha az ágyadon ülnél egy kormánnyal a kezedben."

Újra pályára lépett a versenyzők focicsapata, a Nazionale Piloti, amely szerda este egy német all-star csapattal mérkőzött meg Wiesbadenben. A többek között Michael Schumacherrel, Sebastian Vettellel, Nico Rosberggel és Giancarlo Fisichellával felálló csapat 3:3-as döntetlen után büntetőpárbajjal 6:3 arányban maradt alul ellenfelével szemben. A mérkőzésre 5 ezer drukker volt kíváncsi, a 70 ezer eurós bevételt két gyermekszervezet és az abruzzói katasztrófa áldozatai között osztják szét.



Kivizsgálta a versenybíróság Kimi Raikkönen és Adrian Sutil ütközését a futam után, de úgy döntöttek, nincs szükség szankciókra, mert szokványos versenybaleset történt. A két versenyző is megbeszélte a történteket, s Räikkönen hangoztatta: bár tavaly Monacóban is elütötte egy jó eredménytől Sutilt, nem tartja magát a német sofőr mumusának.

Ingajáratot bonyolított a McLaren-Mercedes a wokingi gyár és a Nürburgring között a Német Nagydíj hétvégéjén. Lewis Hamilton már a pénteki nyitónapon megkapta az MP4-24 újításait, Heikki Kovalainen autójára azonban csak szépen sorjában kerültek újdonságok: néhány apróság mellett szombat reggelre a pályára szállították a finn sofőrnek szánt új első szárnyat, a módosított diffúzorral és motorborítással azonban nem készültek el időben.

Fernando Alonsónak változatos hétvégéje volt: az időmérőn kikapott Nelson Piquet-től, ami ritkaságszámba megy, s a futam elején is csak küszködött, végül azonban megfutotta a legjobb kört és zsákmányolt két pontot is. Az ingadozó teljesítmény ellenére a spanyol optimista: „Az időmérőkön javulnunk kell és javítanunk kell a rajtjainkon is. Ha minden sikerül összehozni, talán a dobogóért is harcba szállhatunk" – nyilatkozta Alonso.

Jenson Button, a Brawn-Mercedes vb-éllovasa Silverstone után újabb megsemmisítő veréséget szenvedett a Red Bulloktól, de talált pozitívumot ebben is. „Igazán örülök annak, hogy Webber nyert, mert így felzárkózott Vettelre a bajnokságban és egymástól raboltak pontokat. Ha Vettel nyert volna itt is, az számomra felért volna egy katasztrófával. Már várom a Magyar Nagydíjat, ahol lesz pár új alkatrészünk. Ott mindenképpen le kell győznünk a Red Bullokat" – fogalmazott a listavezető.



Az öröm nem csak az ausztrál győzelemnek, hanem a Red Bull duplájának is szól



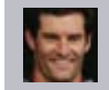
beérnie. Button ráadásul maga mögé utasította Barrichellót, amikor a harmadik szervizznél egy körrel tovább maradhatott a pályán. A 7. helyen Fernando Alonso ért célba, aki Renault-jával a felvezető körben megpördült, de a 15. rajtkockából indulva felküzdötte magát és a legjobb kört is megfutotta. Az utolsó pont Kovalainené lett, pedig a McLaren mindkét autóval pontot szerezhetett volna: Hamilton a KERS-nek köszönhetően jól indult, az élre tört, de az első kanyarban kisodródott és defektje miatt elszálltak az esélyei. Dicséretet érdemelt Timo Glock, aki a boxutcából rajtolva gigantikus, 37 körös első etapjával a pontszerzés közelébe tudott kerülni: a Toyota versenyzőjét a 9. helyen intették le.
Negatívumról Räikkönen és Sutil gondoskodott: a Force India ásza 27 körös első etapot futott, felkapaszkodott a 2. helyre, boxkiállása után azonban – akárcsak a tavalyi, Monacói Nagydíjon – koccant a Ferrari finnjével és sérült szárnya miatt rendkívüli boxkiállást volt kénytelen beiktatni, így végül a 15. helyen intették le. Räikkönen a 33. körben bekövetkezett motorhibája után a kiesők listáján végezte, ahová rajta kívül csak a Toro Rosso nyurga pilótája, Sebastien Bourdais iratkozott fel, szintén műszaki okok miatt.

A Német Nagydíj végeredménye:

1.	**M. Webber**	SS-SS-M-M	Red Bull RB5-Renault	60 kör, 1:36:43.310
2.	**S. Vettel**	SS-M-SS	Red Bull RB5-Renault	+ 9,252
3.	**F. Massa**	SS-SS-M	Ferrari F60	+ 15,906
4.	**N. Rosberg**	M-M-SS	Williams FW31-Toyota	+ 21,099
5.	**J. Button**	SS-SS-M- SS	Brawn BGP001-Mercedes	+ 23,603
6.	**R. Barrichello**	SS-SS-M-M	Brawn BGP001-Mercedes	+ 24,468
7.	**F. Alonso**	S-S-M	Renault R29	+ 24,888
8.	**H. Kovalainen**	SS-M-M	McLaren MP4-24-Mercedes	+ 58,692
9.	**T. Glock**	M-SS	Toyota TF109	+ 1:01,457
11.	**N. Heidfeld**	SS-SS-M	BMW Sauber F1.09	+ 1:01,925
12.	**G. Fisichella**	SS-SS-M	Force India VJM02-Mercedes	+ 1:02,327
11.	**K. Nakajima**	M-M-SS	Williams FW31-Toyota	+ 1:02,876
13.	**N. Piquet**	M-M-SS	Renault R29	+ 1:08,328
14.	**R. Kubica**	SS-M-SS	BMW Sauber F1.09	+ 1:09,555
15.	**A. Sutil**	M-M-M-SS	Force India VJM02-Mercedes	+ 1:11,971
16.	**S. Buemi**	SS-SS-M	Toro Rosso STR4-Ferrari	+ 1:30,225
17.	**J. Trulli**	SS-SS-M-SS	Toyota TF109	+ 1:30,970
18.	**L. Hamilton**	SS-M-SS	McLaren MP4-24-Mercedes	+ 1 kör

Nem értek célba:			
K. Räikkönen	SS-SS	Ferrari F60	33. kör
S. Bourdais	M	Toro Rosso STR4-Ferrari	18. kör

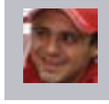
A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1. Mark Webber: „Hihetetlen számomra ez a mai nap. Silverstone-ban aratott kettős győzelmünk után nagy akartam ezt a sikert. A pole megszerzése után tudtam, hogy minden adott ehhez. Csak az esőtől tartottam, de végül nem eredt el. A Brawn vezet, de nem adjuk fel, még keményebben dolgozunk. A gyárban építenünk kell trófeaszekrényt, mert a munkánk immáron kifizetődő."



2. Sebastian Vettel: „Gratulálok Marknak, aki ma tényleg legyőzhetetlen volt, nagyon megérdemelte ezt a diadalt. Tegnap is, ma is jobb munkát végzett, így megérdemelten nyerte ezt a versenyt. Csapatunk újabb kettős győzelmet aratott, aminek szintén nagyon örülök. Nagyszerű csata zajlik közöttünk, így már nagyon várom a hátralevő versenyeket."



3. Felipe Massa: „Elég régen volt már, amikor utoljára álltam a pódiumon! Mivel az évad első fele roppant nehéz volt számunkra, már nagyon vágytam erre. Nem hittem, hogy dobogós helyen végezhetek, mert sokkal valószínűbbnek tűnt az, hogy a legjobb öt közé kerülök. De apránként javulunk, és remélhetőleg még az idén visszatérünk a győzelmek útjára."

NÜRBURGRING

A patinás, de 2009-re tökéletesen felújított helyszín ismét hűvös időt és különlegesen jó versenyt hozott a Német GP nézőinek. Kár, hogy a következő esztendőben nem láthatjuk itt az F1-et, hiszen a páros esztendőkben Hockenheim a rendező.





A Minardit és a Jaguart is megjárt Mark Webber alaposan kivárt, mire megszerezte első győzelmét, 129 futam után jutott csak az ausztrálnak ütőképes autó

NYERTES

Kérdezz-felelek Mark Webberrel a Német Nagydíj után

Szinte az egész világ szerette volna megpaskolni Mark Webber hátát, amikor a Német Nagydíjat – élete első F1-es futamát – megnyerte. Hogy kik voltak olyan szerencsések, akik ezt valóban megtehették, arról nem sokkal a futamot követően magát a versenyzőt kérdeztük.

Nyüsti Anikó

Red Bull

Két nappal a verseny után még mindig a siker fényében sütkérezel?
Igen, hiszen nagyon különleges nap volt a vasárnap. Személy szerint nekem is nagyon jó volt, de az a tény, hogy a csapat egy újabb kettős győzelmet könyvelhetett el, valahogy elfelejtődött. A legtöbbet hoztuk ki a legutóbbi futamokból, ennél jobban nem is szerepelhettünk volna. Kétszer voltam második, szóval tudtam, hogy az én pillanatom is el fog jönni, és előbb-utóbb nyerni fogok. Remek érzés, hogy végre meg van a győzelem.

Szombaton este, miután megszerezted a pole-t, azt mondtad, „a nyeretlenségtől is meg kell szabadulnom végre". A megkönnyebbültség majdnem erősebb érzés, mint a siker élménye?
Valószínűleg igen. Nagyon sok verseny volt már a hátam mögött, és a legtöbb alkalommal esélyem sem volt a győzelemre, mert az autó nem volt versenyképes, ráadásul ott volt egy fickó, akit Michael Schumachernek hívnak, és sok borsot tört az orrunk alá. Abban a korban egy Ferrariban vagy egy McLarenben kellett ülni. Most, a Forma-1 új érájában más csapatok is bekerültek a képbe, és nagyon boldog vagyok, hogy a Red Bull Racingnél olyan a helyzet, hogy dobogós helyekért és győzelmekért harcolhatunk, egészen addig, amíg jól dolgozunk.

A verseny előtt rengeteg jókívánságot hordozó sms-t kaptál. Hozzáadott ez bármit a már rajtad lévő nyomáshoz?
Úgy 80 vagy 90 üzenetet kaptam az időmérő után, és talán 160-at a verseny után. Fogalmam sem volt, hogy ennyi embernek van meg a számom! De, hogy őszinte legyek, elég nyugodt voltam a verseny előtt. Nagyon reméltem, hogy száraz verseny lesz, mert ez azt jelenti, hogy kevesebb döntést kell hozni. Úgy éreztem, hogy a Brawnokkal valószínűleg nem lesz gond, és hogy a valódi ellenfelem Sebastian lesz valamikor a verseny során. Aztán a futam nagyon gyorsan összekavarodott, hiszen olyan pilóták, mint Heikki, és az áthajtásos büntetésem is a képbe került. De körülbelül a 40. kör után már tudtam, hogy csak így kell tovább folytatnom, és célba vinni az autót.

Néhányan, például Mansell és Hakkinen, nagyon sokat vártak az első győzelmükre, de azután megállíthatatlanok voltak. Figyelembe véve, hogy nyilván versenyképes autójuk volt, úgy érzed, hogy kinyílt előtted is egy ajtó, és a győzelem könnyebb lehet ezután?
Végre sikerült átkelnem a pole pozíció és a győzelem ismeretlen vizein, ez csak segíthet. Hátrány nem lehet, az biztos. Az élen versenyezni, és nem másokat kergetni új volt a számomra. Remélem, hogy a lendület megmarad, még akkor is, ha kétségtelen, hogy a jövőben lesz néhány nehéz versenyem. De az első győzelem azt jelenti, hogy amikor szoros a verseny, a helyzet sokkal egyszerűbbnek tűnhet.

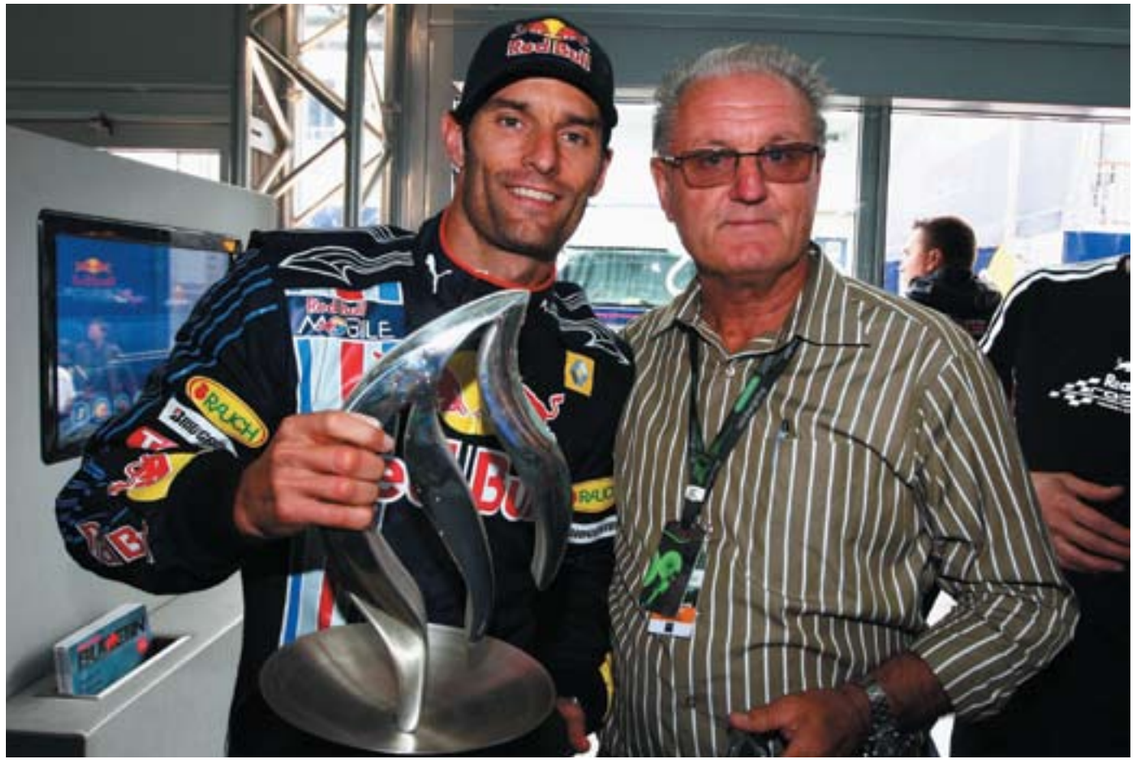
Vasárnap visszarepültél Angliába. Ott volt valamilyen ünneplés?
Azt hiszem, elkövettem egy kisiskolás hibát. Vasárnap késő este értünk vissza Angliába, és a gond az volt, hogy Ausztrália épp ekkor ébredezett, szóval miután az európai sajtót letudtam, a hazai sajtó képviselőivel kellett foglalkoznom. Este kilenctől hajnali kettőig a telefonon lógtam, annyian akartak elérni és gratulálni. Egyszerűen nem voltam képes kikapcsolni a telefonomat, szóval nem sokat aludtam, az biztos.

Hétfőn részt vettél a Red Bull Racng gyári megbeszélésén. A bázison milyen fogadtatásban részesültél?
Hihetetlen volt. Mintegy nyitányként lejátszották a rádióm azon felvételét, amikor áthaladtam a célvonalon. Nem tudtam, hogy ilyen sokáig kiabáltam! A reakció hihetetlen volt. Még mindig sokan vannak a gyárban, akikkel még a jaguaros időmben együtt dolgoztam, és akikkel sok mindenen mentünk keresztül. De sok új emberrel is dolgozunk, ők egy hihetetlen utazás kezdeténél tarta-



RIVÁLISOK

Sebastian Vettel és Mark Webber nagy házon belüli csatát vív egymással a Red Bullnál, ráadásul mindkét versenyzőnek van esélye a vb-cím megszerzésére. Christian Horner csapatfőnök szerint ennek ellenére az energiaitalos egylet nem készül csapaton belüli sorrend bevezetésére: „Nincs első számú pilótánk" – fogalmazott Horner. „Minden egyes futamon mindkét autóra felszereljük a fejlesztéseket és ez így marad az idény hátralevő részében is. Versenyzőink professzionális munkát végeznek, s bár pályafutásuk eltérő szakaszában járnak, erős csapatot alkotnak. Egészséges rivalizálás van közöttük."



nak. Hihetetlen, amit a csapat és Dietrich (Mateschitz) tett, amit Adrian (Newey) kihozott magából, és ahogyan ezt Christian (Horner) összeszervezte: mi együtt végre kinyitottuk a siker kapuját. Az elmúlt néhány év nagyon nehéz volt, de most már egyértelmű, hogy a legtöbbet hoztuk ki az új szabályokból, és megmutattuk, hogy olyan csapat vagyunk, amelyik tud az élen harcolni. Mostantól számíthatunk néhány csatára az idei évadban, hiszen további csapatok is felzárkóznak, de ilyen a sport, és mi készen állunk.



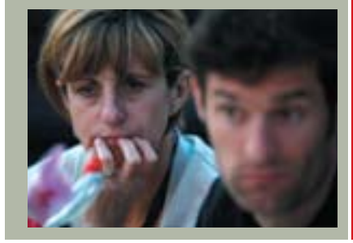
Ausztráliában nagyon hangos volt a reakció. Az egész ország sportőrült, nem igaz?
Nem könnyű arrafelé az újságok címlapjára kerülni, de végül sikerült, és ez remek érzés. Ez jó a Red Bullnak is, és való igaz, Ausztráliában, ha egy sportoló világszinten elér valamit, az elismerik.

Sokan, sokat beszéltek az elmúlt hétvégén Sir Jack Brabhamről, hallottál felőle a verseny után?
Igen, kaptam egy e-mailt a fiától, Davidtől, ami remek érzés. A Brabham család mindig fantasztikusan viselkedett velem. Emlékszem, 15 évvel ezelőtt Jack azt mondta nekem, hogy ő mindig élvezte, hogy átjöhetett és elverhette azokat az európaiakat, és nem ilyen diplomatikusan fogalmazott! Természetesen a győzelmem egy kis része Jacknek köszönhető, mert az édesapám nagy tisztelője volt, és valószínűleg sosem lettem volna autóversenyző, ha Jack nem gyújtja meg azt az apró tüzet a Webber családban.

A levezető körben úgy hallatszott, majdnem sírtál. Fel tudod idézni, milyen gondolatok futottak át a fejeden, ahogy a parkoló felé tartottál?
Két fontos dolog volt: látni akartam a csapatomat. Mindig ez az első dolog, amit tenni akarsz. A levezető kör rendben van, de igazából alig várja az ember, hogy visszaérjen, és lássa a srácokat. A másik az volt, hogy hallani akartam az ausztrál nemzeti himnuszt.

CSAK Ő KELL NEKI

A sportág legújabb győztese, a 33 éves ausztrál nem a legnagyobb F1-es sztárok szokásai szerint rendezi az életét: nincs jachtja vagy sportkocsi-gyűjteménye, de még a gyengébb nemmel sem bocsátkozik szaftosabb kalandokba. Ehelyett 1998 óta él együtt a nála tizenhárom évvel idősebb barátnőjével, Ann Neal-lel, aki egyben a versenyző menedzserének feladatait is ellátja…



A verseny előtt azt mondtad, ha vezetni fogsz, a valaha volt leghosszabb versenynek fog tűnni a futam. Így történt, vagy túl sok minden zajlott egyszerre az ütközéssel, büntetéssel, stb. együtt?
Tudjuk, hogy milyen fontos a szombati időmérő, és előfordulhat, hogy a hétvége ezen szakasza egy nap nem megy olyan simán, mint amilyennek terveztük, akár az én számomra, akár Sebastiannak. Ráadásul vannak további ellenfelek is, szóval ez nem csak egy kettőnk közötti csata. Sebastian és én esetleg szembe kerülhetünk egymással a versenyeken, és ez

> „A győzelmem egy kis része Jack Brabham-nek köszönhető, mert az édesapám nagy tisztelője volt, és valószínűleg sosem lettem volna autóversenyző, ha ő nem gyújtja meg azt az apró tüzet a Webber családban."

Teljesen rendben volt a verseny, és nem, nem volt túlságosan vontatott. Vagy talán csak egy kicsit, a 40-től a 47-ig körig, amikor besötétedett, és azt gondoltam „a fenébe, esni fog". Előre akartam tekerni az eseményeket egy kicsit azokban a percekben, mert nem akartam, hogy további döntéseket kelljen hoznunk. Az utolsó tíz kör nem volt ilyen hosszú. Éppenséggel jó volt, és meg voltam lepődve, mennyire nyugodt voltam, irányítva a versenyt egészen a kockás zászlóig.

Csak 1,5 pont van közted és a csapattársad között. Mit gondolsz, mi fog ezek után történni?
A jó dolog az, hogy ez hihetetlenül egyszerű. Amit nekünk, versenyzőknek, és a csapatnak is tennie kell, az, hogy ott vagyunk, és a tőlünk telhető legjobb munkát végezzük.



Év elején még senki nem adott volna egy fabatkát sem Webber idei eredményeiért, hiszen a sztár biciklizés közben lábát törte, és sokáig sántikálva közlekedett a paddockban

a pontversenyen is meg fog látszani. Folyamatosan fog változni az állás egymáshoz viszonyítva, amíg valamelyikünk teljesítménye megcsúszik. Nem reális azt várni, hogy folyamatosan kettős győzelmeket hozunk majd az évad végéig, lesznek még érdekes versenyek. Ami a csapatot illeti, hihetetlen helyzetben vannak azáltal, hogy mindkét pilóta gyakorlatilag azonos ponttal áll, ami remek helyet ad a konstruktőrök versenyében is. A pilóták versenyében a nagy ellenfél Jenson Button, hiszen két győzelemnyivel előz meg minket a pont táblázaton.

A verseny után az édesapád azt mondta, „Ez életem legjobb napja", aztán hozzátette „de legalábbis holtversenyben néhány másikkal". Szerencsére nem egy erőszakos apuka, de hogy tudnád összefoglalni, hogyan segített az életben és a karrieredben is?
Hihetetlen volt, különösen az első években, mert amikor nagyon fiatal vagy, a korai tinédzser években, nem tudod egyedül meghozni a nagy döntéseket, és támogatásra van szükséges. Apa mindig az együléses autókért volt oda, és azt mondta „Nem örülnék, ha taxikkal versenyeznél, és úgy gondolom, a világ legjobb autóversenyzői együlésesekben ülnek", szóval egyértelmű volt, hogy ezt az utat követem. Visszagondolok arra, mennyire hihetetlenül kiegyensúlyozott volt velem, amikor nem az autóban ültem, úgy értve, hogy semmilyen nyomást nem helyezett rám, csak hagyta, hogy a legjobbamat nyújtsam. Sosem volt semmi gondja azokkal, akikkel versenyeztem, nem úgy, mint néhány apuka teszi. Nem folyik bele az eseményekbe, ez neki sosem volt stílusa. Természetesen büszke rám, de mindig hagyta, hogy azt tegyem, amit akarok, és remek érzés, hogy ott volt velem azon a különleges napon.

KIBÖJTÖLTÉK

Mark Webber olyan sokat várt első futamgyőzelmére, mint még senki az F1 történetében: csak a 130. rajtjára tudta a teljes mezőnyt maga mögé utasítani. Az F1-es karrierjét 2002-ben indító ausztrálnak a Minardi, a Jaguar és a Williams után végül a Red Bull hozta meg a sikert. Érdekesség, hogy „nyeretlenségi" lista következő négy helyezettje is aktív pilóta, ráadásul valamennyien különleges körülmények között állhattak a dobogó csúcsára. Barrichello (123) még 2000-ben, egy berohanó néző és az eső miatt kaotikus Német GP-n kockáztatott és nyert, Trulli pedig 2004-ben Monacóban vívott felejthetetlen csatát az őt üldöző, de megelőzni végül képtelen Jenson Buttonnal. Azzal a versenyzővel, akinek ugyancsak a leszakadó ég miatt esett az ölébe élete első győzelme, a 2006-os hungaroringi futamon. Az ötödik legtöbbet váró, jelenleg is versenyző pilóta Giancarlo Fisichella. Neki is szerencsés körülmények között került a neve a győztesek közé, hiszen a 2003-ban „árvíz" sújtotta brazil pályán nyert, de ez csak a díjkiosztó után derült ki, így a győzelmi trófeáját példátlan módon csak a soron következő futam előtt adták át számára.

A jelenlegi mezőny futamgyőzelemmel rendelkező pilótái
(zárójelben az első győzelem megszerzésének nagydíja)

Webber	1	(130)
Barrichello	9	(123)
Trulli	1	(117)
Button	6	(113)
Fisichella	3	(110)
Massa	11	(66)
Raikkonen	17	(36)
Alonso	21	(30)
Kubica	1	(29)
Kovalainen	1	(28)
Vettel	3	(22)
Hamilton	10	(6)

A visszavonult versenyzők legtöbb nagydíja az első győzelemig

Hakkinen	96
Boutsen	95
Alesi	91
Irvine	82
Mansell	72

Budapest
Hungaroring

A pálya hossza:	4,381 km
Versenytáv:	70 kör – 306,663 km
Időjárás:	Napos
Levegő hőmérséklete:	25-26 fok
Aszfalt hőmérséklete:	43-44 fok
Leggyorsabb kör:	
Mark Webber	1:21,931



AZ IZGALMAK VERSENYE

Hamilton nyert, Alonso vesztett

Hűvös idő vagy hőség, Red Bull vagy Brawn – ezek voltak a legfőbb kérdések a 24. ING Magyar Nagydíj előtt, de végül a sors megkeverte a kártyákat. Lewis Hamilton és a McLaren idei első győzelmét aratta a Hungaroringen, ahol Felipe Massa sokkoló balesetet szenvedett.

Mészáros Sándor, Vajta Balázs

Hoch2wei, ATP, Kraeling, FOP, Ember Ferenc



A Renault ásza simán ellépett a rajtnál a mezőnytől

Azért kedvelem ezt a pályát, mert itt mindig történik valami – mondta egy külföldi újságíró a Hungaroring médiaközpontjában csütörtökön, egy nappal a szabadedzések kezdete előtt. Bár pénteken a Williams és a Red Bull autóival meccselve a McLaren volt a legjobb előbb Heikki Kovalainen, majd Lewis Hamilton révén, másnap bebizonyosodott, hogy a tudósítónak menynyire igaza van. Szombat délelőtt Hamilton az elsőség megőrzésével jelezte, hogy a Nürburgringen mutatott javuló forma nem volt véletlen. A kvalifikáció már sokkal bonyolultabbnak bizonyult: a nyitóetap rendben lezajlott, a közönség a két BMW korai búcsújára kaphatta fel a fejét, a második szakasz viszont a pálya történetének egyik legcsúnyább balesetét hozta.

A hajrában Rubens Barrichello Brawnjának hátsó felfüggesztéséről levált egy rugó és a közel egy kilós alkatrész a 4-es kanyar előtt eltalálta a mögötte nagyjából 260 km/órás sebességgel érkező ferraris Felipe Massa sisakját. A brazilt – aki a 8. legjobb idővel jutott volna a Q3-ba -súlyos, életveszélyes fejsérülésekkel előbb a pálya kórházába, majd onnan helikopterrel a Honvéd-kórházba szállították, ahol még a délután folyamán többórás műtéten esett át. A történtek miatt fél órás késéssel tartották meg a záróetapot, amelynek végén újabb mizéria következett: egy kábel meghibásodása miatt az időmérő-monitorról eltűntek az eredmények. Sem a versenyzők, sem a sokkból éledező újságírók nem tudták, hogy mi a helyzet: végül kiderült, hogy 1:21,569-es idővel Fernando Alonso Renault-ja volt a leggyorsabb, a pole-t legutóbb 2007-ben, Monzában szerző spanyol a két Red Bullt, Sebastian Vettelt és Mark Webbert utasította maga mögé. Hamilton végzett a 4. helyen, aki csapattársával, Kovalainnel a Williams ászát, Nico Rosberget fogta közre. Őket a ferraris Kimi Räikkönen követte, míg az előző két, hűvös futamon elszenvedett vereség után hőségért fohászkodó Brawn vb-éllovasa, Jenson Button a több mint 40 Celsius-fokos aszfalton is csak a 8. helyet tudta megszerezni.

Alonso mindössze 32,5 kilogrammnyi üzemanyaggal messze a legkönnyebb volt az élmezőnyben, így a futamon hamar elhúzott az üldözőktől. Hamilton a KERS-nek köszönhetően rövid időre a 2. helyre került, Webber visszaelőzte, de az 5. körben, a 2-es kanyarnál a brit ismét elment mellette és üldözőbe vette Alonsót, aki hamar elkoptatta





Alonso lerepülő jobb első kereke miatt az FIA versenybírósága egy futamos felfüggesztéssel sújtotta a francia csapatot.



MINDENFÉLE

Fernando Alonso 18. pole pozícióját, Lewis Hamilton 10. győzelmét aratta a Magyar Nagydíjon. A két sofőrnek hosszas böjt után sikerült gyarapítani dicsőséglistáját: a Renault kétszeres világbajnoka a 2007-es Olasz Nagydíj óta nem rajtolt hasonlóan előkelő helyről, míg a McLaren címvédője legutóbb tavaly, Sanghajban pezsgőzhetett a dobogó legfelső fokán.

Ari Vatanen, aki a Max Mosley által favorizált Jean Todt ellenfele lesz a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) októberi tisztújításán, a Nürburgring után a Hungaroringen is folytatta elnökjelölti kampányát. A finnek ralivilágbajnoka, többszörös Dakar-győztese és ex- EP-képviselője járt-kelt a paddockban és előszeretettel társalgott az F1-es csapatok főnökeivel.



Jaime Alguersuari 19 évesen és 125 naposan minden idők legfiatalabb F1-es pilótájaként debütált a mogyoródi pályán, ahol minden mozzanatát óriási érdeklődés kísérte. A versenyzők zömét előzetesen aggasztotta a zöldfülű és tapasztalatlan – előtte összesen két célegyenes-teszten ült F1-es autóban - katalán színrelépése, de a fiatal sofőr végül csattanós választ adott bírálóinak: maga mögé utasította Toro Rossós csapattársát, Sebastien Buemit.

Jacques Villeneuve, 1997 világbajnoka is jelen volt a Hungaroringen: a 2006-ban a BMW-től dicstelen körülmények között menesztett kanadai a Spá-i 24 órás versenyről ruccant át hazánkba nem titkoltan annak reményében, hogy állást talál a száguldó cirkuszban 2010-re.

Bruce Willist, a Die hard-filmek sztárját hiába várta fotósok és rajongók hada a hungaroringi paddock-ban: az egyik bulvárlap elterjesztette, hogy az amerikai színész is tiszteletét teszi a helyszínen, de erre végül nem került sor. Ott volt viszont Placido Domingo, aki köztudottan nagy F1-rajongó, világhírű szabadulóművészünk, David Merlini, és számos más hazai celebritás és politikus is.

Robert Kubica, a BMW versenyzője adta át a futam pénteki napján a Bridgestone által szervezett „Szívből jövő álmok" gyermekrajzverseny nyertesének, a nyolcéves Tóth Kiarának nyereményét, egy Bridgestone kerékpárt. A pályázatot idén ötödször hirdették, s 25 európai országból 55 676 gyermek küldött rajzot.



Magyar támogatottjait látta vendégül a Hungaroringen az F1-ben jelenlévő egyetlen magyar szponzor, a Williams istállóval szövetkező Hell energiaital. Csütörtökön, a boxutcalátogatás napján a Tankcsapda zenekar vizitált a „kékeknél", szombaton pedig a tavalyi év abszolút magyar ralibajnok párosa, Spitzmüller Csaba és Kazár Miklós is betekinthetett a színfalak mögé.

Vasárnap hivatalos közleményben kért elnézést az időmérő rendszer szombati hibájáért a Formula One Management és partnere, az LG. „Az időeredmények egy pillanatig sem forogtak veszélyben" – tudatta a kommüniké, amely szerint az időmérő-monitorok elsötétedését a célvonal alatti kábel hibája idézte elő.

Photo artwork.hu

Külön köszönet az artwork-nek technikai sgítségért



hátsó gumijait és a 12. körben sorsdöntő szervizre érkezett. A Renault szerelői rosszul helyezték fel a jobb első abroncsot, ami a 13. körben levált az autóról, így a benzinpumpával is bajlódó spanyol kiesett a versenyből. Ezt követően Hamilton a meglepően gyors Ezüstnyíllal élre állt és végig magabiztosan vezetve nyert, sikerét Webber sem tudta veszélyeztetni. Sőt, az ausztrált a boxkiállásnál Räikkönen is megelőzte, ezzel ki is alakult a dobogó. A 29. körben újabb vérveszteség érte a Red Bullt: a rajtnál megsérült felfüggesztése miatt Vettel a pontszerző zóna végéről feladta a futamot. Rosberg a Nürburgring után újfent 4. lett, maga mögé utasítva Kovalainent, míg a pontszerző zóna Toyota-Brawn szendvicscsel egészült ki: Timo Glock és Jarno Trulli Buttont fogta közre. A brit - akinek előnye 18,5 pontnyira csökkent és már nem Vettel, hanem Webber üldözi – elismerte: sokkolta a BGP001-es harmatgyenge teljesítménye. A hátsó régióban Jaime Alguersuari szereplése érdemel említést: a Toro Rossóhoz Sebastien Bourdais helyére igazolt, 19 éves és 125 napos korában minden idők legifjabb versenyzőjeként bemutatkozó katalán sofőr csapattársát, Sebastien Buemit maga mögé utasítva a 19. helyen végzett. A nyurga svájci a rontott és már sikerült elcsípnie a debütánst. Míg a Brawn előnye 15,5 pontnyira csökkent a Red Bullal szemben a Hungaroringen, addig javítottak a feltámadó nagycsapatok is: a Ferrari a Toyotát megelőzve a 4., a McLaren a Williams-t maga mögé utasítva az 5. pozícióba lépett elő.



A Magyar Nagydíj végeredménye:

1.	**L. Hamilton**	SS-SS-S	McLaren MP4-24-Mercedes	60 kör, 1:36:23.876
2.	**K. Räikkönen**	SS-SS-S	Ferrari F60	+ 11,529
3.	**M. Webber**	SS-S-SS	Red Bull RB5-Renault	+ 16,886
4.	**N. Rosberg**	SS-SS-S	Williams FW31-Toyota	+ 26,967
5.	**H. Kovalainen**	SS-SS-S	McLaren MP4-24-Mercedes	+ 34,392
6.	**T. Glock**	SS-SS-S	Toyota TF109	+ 35,237
7.	**J. Button**	SS-SS-S	Brawn BGP001-Mercedes	+ 55,088
8.	**J. Trulli**	SS-SS-S	Toyota TF109	+ 1:08,172
9.	**K. Nakajima**	SS-SS-S	Williams FW31-Toyota	+ 1:08,774
10.	**R. Barrichello**	S-S-SS	Brawn BGP001-Mercedes	+ 1:09,526
11.	**N. Heidfeld**	SS-SS-S	BMW Sauber F1.09	+ 1:10,612
12.	**N. Piquet**	SS-SS-S	Renault R29	+ 1:11,512
13.	**R. Kubica**	SS-SS-S	BMW Sauber F1.09	+ 1:14,046
14.	**G. Fisichella**	SS-SS-S	Force India VJM02-Mercedes	+ 1 kör
15.	**J. Alguersuari**	SS-SS-S	Toro Rosso STR4-Ferrari	+ 1 kör
16.	**S. Buemi**	S-SS-SS	Toro Rosso STR4-Ferrari	+ 1 kör
	Nem értek célba:			
	S. Vettel	S-S-S	Red Bull RB5-Renault	29. kör
	F. Alonso	SS-SS-S	Renault R29	15. kör
	A. Sutil	S	Force India VJM02-Mercedes	1. kör

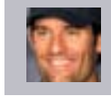
A DOBOGÓSOK NYILATKOZATAI:



1. **Lewis Hamilton** „Nagyon boldog vagyok, hogy hosszas várakozás után végre újra felállhattam a dobogó legfelső fokára. Nem számítottunk erre a győzelemre, mert nem hittük, hogy a kocsinak megvan a kellő tempója a sikerhez. Nagyon bízom abban., hogy mostantól hasonló formában folytatjuk, ráadásul a nyári szünetben további fejlesztések készülnek az autóhoz."



2. **Kimi Räikkönen** „Roppant fontos számunkra ez a mai eredmény, mert annak fényében, ami Felipével történt tegnap, rettenetesen nehéz számunkra ez a hétvége. Az ilyen pályákon, mint a Hungaroring, közelebb tudunk kerülni a legjobbakhoz, ma pedig még annál is jobbak voltunk, mint amire számítottunk. Jó lett volna győzni, de ahhoz nem volt elég gyors az autóm."



3. **Mark Webber** „Számítottunk rá, hogy a McLaren és a Ferrari versenyképes lesz, ugyanakkor a pénteki edzések alapján azt gondoltam, hogy mi gyorsabbak leszünk. Ha nem így alakul a boxkiállás és a középső etapra más gumit választunk, szerintem Kimi előtt végezhettem volna. Nem vagyok elégedetlen, szerintem sok olyan futam lesz még, ahol mi leszünk a legjobbak."

PILÓTÁK	AUS	MAL	CHN	BHR	ESP	MON	TUR	GBR	GER	HUN	EUR	BEL	ITA	SIN	JPN	BRA	ABU	
J. BUTTON	10	5	6	10	10	10	10	3	4	2	-	-	-	-	-	-	-	70
M. WEBBER	-	1,5	8	-	6	4	8	8	10	6	-	-	-	-	-	-	-	51,5
S. VETTEL	-	-	10	8	5	-	6	10	8	-	-	-	-	-	-	-	-	47
R. BARRICHELLO	8	2	5	4	8	8	-	6	3	-	-	-	-	-	-	-	-	44
N. ROSBERG	3	0,5	-	-	1	3	4	4	5	5	-	-	-	-	-	-	-	25,5
J. TRULLI	6	2,5	-	6	-	-	5	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	22,5
F. MASSA	-	-	-	-	3	5	3	5	6	-	-	-	-	-	-	-	-	22
L. HAMILTON	-	1	3	5	-	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	19
K. RÄIKKÖNEN	-	-	-	3	-	6	-	1	-	8	-	-	-	-	-	-	-	18
T. GLOCK	5	3	2	2	-	-	1	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	16
F. ALONSO	4	-	-	1	4	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	13
H. KOVALAINEN	-	-	4	-	-	-	-	-	1	4	-	-	-	-	-	-	-	9
N. HEIDFELD	-	4	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
S. BUEMI	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
R. KUBICA	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
S. BOURDAIS	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Kazuki NAKAJIMA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	*	-
Nelson PIQUET	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	*	-
Giancarlo FISICHELLA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	*	-
Adrian SUTIL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	*	-

KONSTRUKTŐRÖK	AUS	MAL	CHN	BHR	ESP	MON	TUR	GBR	GER	HUN	EUR	BEL	ITA	SIN	JPN	BRA	ABU	
BRAWN	18	7	11	14	18	18	10	9	7	2	-	-	-	-	-	-	-	114
RED BULL	-	1,5	18	8	11	4	14	18	18	6	-	-	-	-	-	-	-	98,5
FERRARI	-	-	-	3	3	11	3	6	6	8	-	-	-	-	-	-	-	40
TOYOTA	11	5,5	2	8	-	-	6	2	-	4	-	-	-	-	-	-	-	38,5
MCLAREN	-	1	7	5	-	-	-	-	1	14	-	-	-	-	-	-	-	28
WILLIAMS	3	0,5	-	-	1	3	4	4	5	5	-	-	-	-	-	-	-	25,5
RENAULT	4	-	-	1	4	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	13
BMW	-	4	-	-	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
TORO ROSSO	3	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
FORCE INDIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0



Button az elmúlt három futam során nem tudott győzni, így csökkent az előnye a bajnoki összesítésben és már csak 18,5 ponttal vezet Mark Webber előtt. A Brawn versenyzője a magyar nagydíjat követően arról beszélt, hogy „a Red Bull a technika terén komoly előrelépéseket tett, de a következő futamokon utol kell érni őket. Nincs több kifogás, újra nyernünk kell."

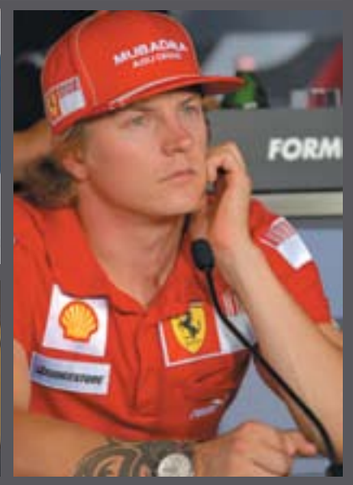


HUNGARORING

2016-ig biztosan lesz Magyar Nagydíj, ugyanis Varga Zoltán önkormányzati miniszter a kormány felhatalmazásával aláírta az erről szóló szerződést Bernie Ecclestone-nal. Hazánk némi kedvezményt is kialkudott az F1 uránál: míg a nemzetközi gyakorlat szerint a jogdíj évről évre 10 százalékkal növekszik, addig a Magyar Nagydíjnak az új 2012 és 2016 között érvényes szerződés szerint évente 7,5 százalékkal kell többet fizetni.

FOTO: Ember Ferenc

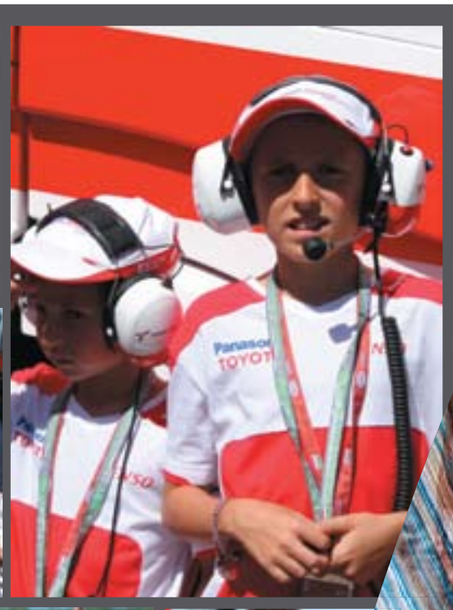


























A szerződéshosszabbítás utáni sajtótájékoztatón mindkét fél dicsérte a megegyezést



PÉLDAÉRTÉKŰ MENTÉS

Helmut Marko nyilatkozik Felipe Massa esetéről

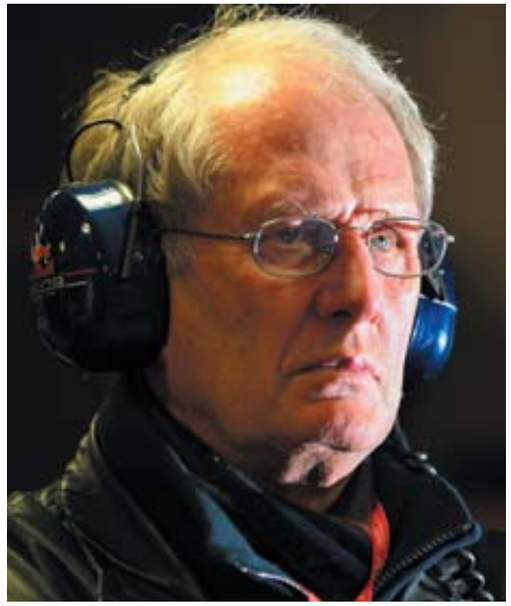
Felipe Massa súlyosan megsérült, amikor egy csavarrugó eltalálta a sisakját. A Red Bull tanácsadója, Dr. Helmut Marko az 1972-es Francia GP során hasonló balestet szenvedett, neki egy felverődő kő törte át a sisakrostélyt, és elvesztette egyik szemét, így a szakembert kérdeztük a történtek tanulságairól.

Schneider Andrea

MTI, Red Bull

Clermont-Ferrandban Ronnie Peterson autójáról verődött fel az a kő, amely átlyukasztotta a sisakrostélyt, és eltalálta a szemét. Akkor olyan hírek kaptak szárnyra, hogy Önt egy kunyhóba vitték, ahol nem volt orvos, majd átszállították egy kórházba, ahol azt követelték, hogy azonnal fizessen. Igazak ezek a történetek?

Igen. Peterson letért a pálya ívéről, és akkoriban még nem volt szalagkorlát vagy hasonló. Rengeteg kő hevert a pálya mellett, ezekből pattant fel egy a sisakomra. Azt mondják, Felipe nem is láthatta a rugót, ami felé szállt, olyan gyors volt. Én akkoriban láttam, de nem tudtam reagálni. Csak egy árnyék volt. Aztán tényleg sok időbe telt, míg egy rendes orvos foglalkozott velem. A baleset a rajt után történt, 14 óra 20 perckor, de megfelelő ellátást csak nyolc vagy kilenc óra körül kaphattam. Finoman szólva is nagy volt a káosz. Először rossz kórházba vittek, majd átszállítottak egy másikba. Fel kellett hívniuk az orvost, aki a szemsérüléseket látta el, de éppen grillezni volt. Ezt ma már senki sem hinné el. A kórházban meg azt mondták nekem: „Ön nem francia és nincsen betegbiztosítási kártyája, így fizetnie kell."



Hogy bírta a megpróbáltatásokat ilyen sokáig? És meg lehetett volna menteni a szemét, ha időben kezelni kezdik?

Nagy fájdalmaim voltak, elhiheti. Ami pedig a szememet illeti: egyesek azt mondják, hogy igen, de ezt persze biztosan nem lehet tudni. De volt még egy érdekesség: akkor versenyeztem először az új autóval, és csak ott derült ki, hogy nem férek bele tökéletesen, tíz vagy húsz centiméterrel magasabban ültem, mint általában. Akkoriban a csapat a helyszíneken igazította a versenyzőhöz az autót. A következő alkalomra már egy másik ülést kaptam volna, amivel mélyebben ültem volna az autóban. Akkor talán nem talált volna el a kő.

1967-ben egy F2-es autót a pilótafülke felett plexiüvegből készült szélvédővel láttak el. Ennek újragondolása megoldás lehet?

Sok gondot okoz, ha egy pilótafülke teljesen csukott. Mi van akkor, ha elromlik a tűzoltó készülék, ha esik az eső, vagy ha valaki a gumifalnak csapódik? A pilótafülkének nyitottnak kell lennie. Ez nem megoldás. Megismétlem: az olyan baleset, mint amilyen velem vagy Felipével történt, maga a sors.

Milyen előrelépések történtek az Ön balesete óta a sisakokat illetően, illetve mit kellene még tenni a biztonság fokozása érdekében?

Akkor azt hittem, hogy rövidesen bevezetik a golyóálló sisakrostélyt. Felipe Massa balesete azonban azt mutatja, hogy ez nem történt meg. Ugyanakkor nyilvánvaló, hogy a magyarországi történéseket a sors rendezte, amely ellen semmit sem tehetünk. A csavar a pályán pattogott, olyan pályán, hogy még a NASA számítógépei sem képesek modellezni. De máshol volna mit tenni. Engem például rendkívül foglalkoztat Henry Surtees balesete: a kerekeknek nem volna szabad elrepülniük, mert azt meg lehet akadályozni.

Meg kellene erősíteni a rögzítésüket?

Jobban kell rögzíteni őket. Nem ez az első alkalom, hogy egy kerék elrepült. Monzában és Melboune-ben két F1-es baleset is volt, amelyben pályaőrök haltak meg a lerepülő kerekek miatt. A fixálás egy dolog, de talán további megoldás lenne, hogy bizonyos erejű ütközésnél kimenjen belőle a levegő. Ha nincs benne levegő, akkor csökken a lendülete is. Nem vagyok technikai szakember, de alaposan át kellene gondolni ezt a kérdést.

„Massa mentése példaértékűnek tekinthető" – nyilatkozta a Hungaroring elnöke. - „A gyorsbeavatkozók másodpercekkel a baleset után a helyszínre értek, kiemelték az autójából a balesetet szenvedett pilótát, a helyszínen elvégezték az elsődleges vizsgálatokat, majd 11 perc alatt a pálya egészségügyi központjába szállították. További 19 perc alatt sokktalanították és szállítható állapotba helyezték, és az Állami Egészségügyi Központba történő helikopteres szállítás is csupán 7 percet vett igénybe. A kórházban CT vizsgálatot hajtottak végre, melynek befejezését követően a műtőben már készen állt egy magyar idegsebész csoport, akik végrehajtották a sikeres operációt."

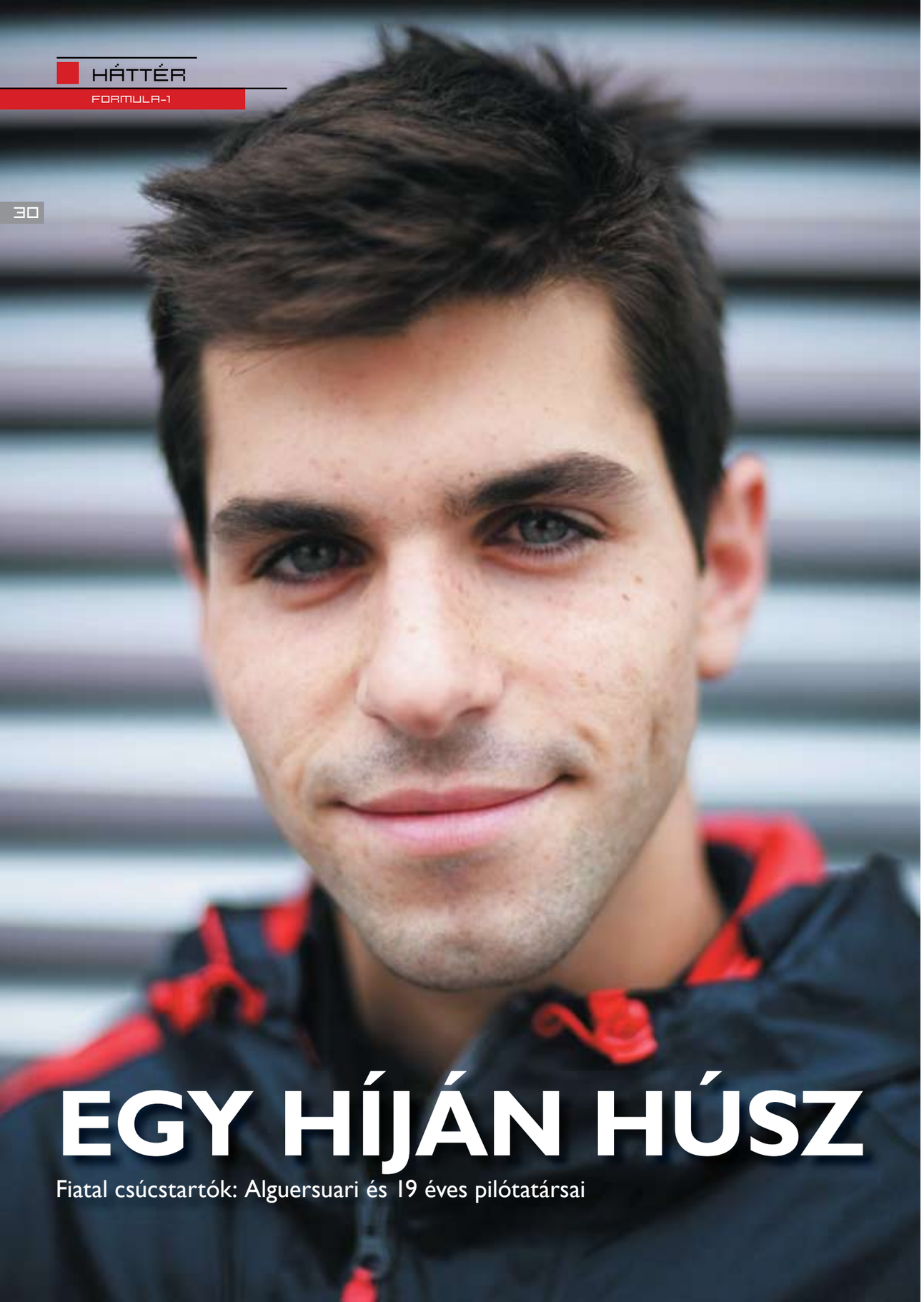


A Ferrari versenyzőjének esélye sem volt arra, hogy kikerülje a feléje tartó 800 gramm súlyú alkatrészt

EGY RAJONGÓTÓL

Ezt a levelet Szlovákiából írom, mert mélyen meg rendített tragikus baleseted. Szurkolók, ellendrukkerek és sportrajongók egy emberként szorítanak érted, és kívánják, hogy minél hamarabb épülj fel. Én is lélegzetvisszafojtva várom a fejleményeket. Amikor rosszabb híreket kaptunk, sokunknak sírásra görbült a szánk, amikor pedig megtudtuk, hogy sikeresen végződött a műtéted, megkönnyebbültünk. Mert egyszerűen nélkülözhetetlen vagy a Száguldó Cirkuszból. Megmutattad, hogy érett vagy egy világbajnoki-címre, és a vereséget is férfiként tudod viselni. Harcolj elszántan most is! Tudd meg, hogy ezernyi magyar gondol rád, nap mint nap, óráról órára. Remélem, hamar felgyógyulsz, rövidesen visszatérsz a pályákra, 2010-ben pedig a dobogóról kacsintasz le ránk.

Nagy Bianka



EGY HÍJÁN HÚSZ

Fiatal csúcstartók: Alguersuari és 19 éves pilótatársai

A Magyar Nagydíjon bemutatkozott Jamie Alguersuari minden idők legfiatalabb versenyzőjeként vonul be a Forma-1 történelmébe. De vajon kinek a rekordját döntötte meg? És megdöntötte-e egyáltalán?

Surányi Géza

ATP



A statisztikai évkönyvek egy része Alguersuari megjelenéséig Mike Thackwell nevéhez kötötte a szóban forgó rekordot. Ez igaz is, meg nem is. Az új-zélandi versenyző a hetvenes évek végén bombaként robbant be az autósport világába. Már 18 évesen a brit Forma-3-as bajnokságban versenyzett, és sikerei láttán felajánlották neki, hogy a következő évben a Forma-1-ben, az Ensign csapatban induljon. Thackwell visszautasította a kecsegtető ajánlatot, és inkább a Forma-2-es szériában akart lehúzni egy évet. Közben kiszúrta őt magának a nagy tehetségkutató hírében álló Ken Tyrrell, és tesztpilótának szerződtette Forma-1-es csapatához. Az akkor 19 éves versenyző az istállóval tartott az 1980-as Holland Nagydíjra, mikor váratlan esemény történt. Az Arrows csapat pilótája, Jochen Mass pár kör megtétele után fájdalmas arccal tért vissza a boxutcába, mivel az előző futam edzésén szerzett nyaksérülése nem jött helyre. Az Arrows csapatfőnöke nem kockáztathatta meg, hogy ismét egy autóval induljon, ezért gyorsan „kölcsönkérte" Thackwellt. Az Arrows szerelői nekiláttak, hogy átalakítsák a vezetőülést a Massnál jóval kisebb termetű tinédzser számára. A művelet ugyan sikerült, de az új-zélandi versenyző nem tudta az ismeretlen autót olyan tempóra sarkallni, hogy bekerülhessen az indulók közé.



Mike Thackwell 1980-ban Jochen Mass nyaksérülése miatt debütálhatott

A Kanadai Nagydíjon aztán Ken Tyrrell a mélyvízbe dobta Thackwellt, és benevezte a csapat tartalék versenygépével. Annyi kikötése azért volt, hogy ha másik két versenyzőjének autóra van szüksége, Mike átadja a sajátját. Ezúttal minden simán ment az edzésen, így Thackwell bejutott az indulók közé. A rajtnál tömegkarambol történt, melyet követően a versenyt meg kellett állítani. A kalamajkába sajnos a Tyrrell két másik pilótája, Jean-Pierre Jarier és Derek Daly is belekeveredett. Egyik autó sem volt javítható állapotban, így a csapatfőnök elvette a rajtot sértetlenül megúszó Thackwell Tyrrell-Fordját és odaadta azt az elsőszámú versenyzőjének, Jarier-nek. A mai napig is érvényben lévő szabályok értelmében ilyenkor az első rajt semmisnek számít, tehát Thackwell a statisztikák szerint ezen a futamon részt sem vett. Csodák-csodájára a Tyrrell szerelői azonban képesek voltak összerakni három épkézláb autót a szezonzáró USA Nagydíjra, igaz Thackwell-é már a pénteki edzés első perceiben motorhiba miatt a pálya szélére gurult. A kegyelemdöfést a szombati gyakorlás adta meg, ahol a féktárcsa törött ketté, mely komoly károkat okozott a felfüggesztésben is. Így Thackwell a hétvége további történéseit a partvonalról figyelte. Ezután évekig egyetlen Forma-1-es csapat sem volt kíváncsi a Thackwell-re. Akkor még is ki volt a csúcstartó?



Ricardo Rodriguez első F1-es időmérő edzésén rögtön 2. lett

Nos, Alguersuari egyes vélemények szerint Ricardo Rodriguez rekordját döntötte meg, aki ugyancsak a huszadik születésnapja előtt indult az 1961-es Olasz Nagydíjon. Nem is akárhogyan, hiszen a Ferrari versenyzője edzéseredményei alapján a második helyet kaparintotta meg. A versenyen sajnos a 14. körben megállt alatta technika. A rendkívül tehetséges, de ugyanolyan vakmerő pilóta aztán egy évvel később világbajnokságba nem számító Mexikói Nagydíj edzésén kicsúszott és halálos sérüléseket szenvedett…

Úgy tűnik, Alguersari megjelenésével a minden idők legfiatalabb versenyzőjéről szakmai vita tehát oka fogyottá vált. Érdemes azonban megjegyezni, hogy mégsem a spanyol tinédzser a legfiatalabb, aki valaha Forma-1-es eseményen részt vett. A szóban forgó címet Sebastien Vettel mondhatja magáénak, aki még két hónappal sem múlt el 19 éves, mikor vezethette a BMW harmadik autóját 2006-os Török Nagydíj pénteki szabadedzésein. Ugyan az ő kocsijának motorja jobban „ki volt hegyezve", mint versenytársaié, mégis vaskos meglepetést okozott, hogy a tréningen a legjobb időt teljesítette…

MINDEN IDŐK LEGFIATALABB F1-ES INDULÓI

1.	**Jamie Alguersuari**	19 év, 4 hónap, 5 nap
2.	**Mike Thackwell**	19 év 5 hónap 29 nap
3.	**Ricardo Rodriguez**	19 év 6 hónap, 24 nap

ROSBERG ÁRNYÉKÁBAN

A Williams japán versenyzője sokat tanult a csapatnál, és jövőre is maradna

Kazuki Nakajimának pontja még nincs, de úgy érzi, hogy sokat tanul és fejlődik a Williams-Toyota istállónál, ezért 2010-ben is a grove-i „kékek” színeiben szeretne versenyezni. A japán tehetséget lapunk a Hungaroringen faggatta.

Mészáros Sándor

ATP



Csapatod egyik kommünikéjében említetted, hogy kedveled a Hungaroringet. Ezt csak udvariasságból mondtad, vagy tényleg igaz?
Igen, ez az egyik kedvenc pályám. Nagyon élvezem itt a vezetést, és volt is már jó eredményem Magyarországon. Nem tavaly, hanem korábban, még amikor a GP2-ben versenyeztem. (2007-ben az első futamon 2. lett. – a szerk.)

Csapattársad, Nico Rosberg szerint a Williams idén bármilyen pályán képes gyors lenni. Ez szerinted is így van?
Egyetértek Nicóval. Tavaly hullámzó volt a teljesítményünk, nem mindenütt mentünk úgy, ahogyan szerettünk volna, ráadásul bizonyos helyszíneken kifejezetten lassúak voltunk. Idén más a helyzet, az FW31-essel tényleg mindenütt gyorsak tudunk lenni. Még ott is, ahol tavaly egyáltalán nem voltunk azok.

Véleményed szerint a szezon hátralevő részében mely pályák fekszenek majd igazán az FW31-esnek?
Valenciában és Szingapúrban biztosan jók leszünk, s talán a gyors monzai pályán is. Bízom benne, hogy egyik helyszín sem okoz majd nehézséget számunkra.

Az idei szabályváltozásokat annak reményében dolgozták ki, hogy könnyebb lesz követni az autókat és ezzel elősegíthetőek az előzések. Szerinted bejött, amire a szabályalkotók számítottak?
Őszintén szólva szerintem nem lett könnyebb követni az autókat, főképp akkor nem, ha KERS-szel szerelt kocsiról van szó. Még mindig elég nehéz előzni az F1-ben.



Nakajima a Toyota protezsáltjaként versenyezhet a Williams-nél, és ugyan idén még nem szerzett pontot, teljesítménye egyre biztatóbb

Hogyan készülsz egy-egy versenyhétvégére? Van, akitől tanácsokat kapsz, mondjuk édesapádtól, Satorutól?
Senkitől nem kérek tanácsot, inkább szimulátorozom és a mérnökeimmel alaposan átbeszéljük a beállításokkal kapcsolatos dolgokat. Ez így volt a Hungaroring esetében is és úgy érzem, hogy sikerült nagyon jól felkészülnöm erre a hétvégére. Remélem itt végre sikerül pontot szereznem a csapatnak.

Miért nem sikerült eddig pontot szerezned?
Volt pár futam, amikor én hibáztam, és volt, amikor más jött közbe. Mindig tanulmányozom a részleteket, és igyekszem tanulni a hibákból. Nem zavar, hogy Nico sokkal jobban áll, inkább motivál engem, hiszen szereplése azt mutatja, hogy az autónk jó. Csapattársak vagyunk, jó eredményeivel az istállót segíti, így örülök a jó szereplésének, és persze igyekszem én is.

Mik a kilátásaid a következő idényre?
Nincs érvényes szerződésem a csapattal a következő idényre, de reménykedem benne, hogy jövőre is maradhatok, mert úgy érzem, hogy itt sokat tanulhatok. Már eddig is elég sokat fejlődtem a Williams istállónál.

„NEM KELLETT VÁLASZTANUNK”

Palik László, a Hungaroring Sport Zrt. elnöke

Melyik sorozattal tartott volna szakadás esetén a Hungaroring? Mi lesz a Magyar Nagydíj sorsa 2011 után? Miért érdemes példát venni Bernie Ecclestone-ról? Palik László, a Hungaroring elnöke válaszolt az AFM kérdéseire.

Simon István

Hungaroring, FIA

Mennyire tartja fontosnak, hogy a csapatokat tömörítő FOTA és a FIA megállapodása révén sikerült elkerülni a Forma-1 kettészakadását?
Alapvetően minden résztvevőnek az volt az érdeke, hogy a sportág egyben maradjon. Ha szakadás következett volna be, leképeződött volna az a helyzet, amit az amerikai Indycar-sorozatban néhány éve láthattunk: amikor a széria kettévált, majd az egyik gyorsan csődbe-, a másik majdnem tönkrement. Most próbálják meg újraegyesíteni őket, de hosszú út vezet még odáig, mire visszaszerzik a régi nimbuszukat. A Forma-1 kettéválása esetén az F1 brand, amelyet Bernard Ecclestone három évtized alatt ipari méretűvé fejlesztett, megmaradt volna, de „B-kategóriás” csapatok és pilóták szerepeltek volna benne. Fordított szituáció fenyegette a FOTA bajnokságát: ott indultak volna a legjobb gyártók és versenyzők, de mivel a tradicionális helyszíneken nem versenyezhettek volna, és nem a kiemelt csatornák közvetítették volna a versenyeket, érdektelenségbe fulladt volna a széria.

Milyen szerepe lehetett az egyezség megkötésében a gazdasági válságnak?
Ha a világbajnoki pontversenyben vezető Brawn GP autóin alig vannak szponzorok, az a válság megkérdőjelezhetetlen jele. A Forma-1 egyébként is horrorisztikusan drága, a pénzügyi helyzet nehezen kiszámítható, így az előző évekkel ellentétben már nem tolonganak a multinacionális cégek, hogy hirdessenek. Ha kettészakadt volna az F1, bizonyos rendszerek finanszírozhatatlanná váltak volna, ami rövid- és hosszú távon még több kárt okozott volna.

Játsszunk el egy kicsit a gondolattal: szakadás esetén kivel tartott volna a Hungaroring?
Édesapámtól azt tanultam, hogy mindig csak azt a feladatot kell megoldani, amit feladtak. Mivel hál’istennek nem következett be a szakadás, nem kerültünk abba a kellemetlen helyzetbe, hogy választanunk kelljen. A Hungaroring Sport Zrt-nek 2011-ig szerződése van a FOM-mal (Formula One Management, Ecclestone cége – a szerk.), és miután Monte-Carlo és Monza után a miénk a harmadik legrégebb óta megszakítás nélkül futamot rendező pálya, a tradíciók is kötnek. Bizonyos értelemben Ecclestone úr kezdte meg a vasfüggöny lebontását, amikor 1986-ban Mogyoródra hozta a száguldó cirkuszt. Az együttműködésünk azóta töretlen, kölcsönös előnyökkel jár, így sem üzletileg, sem morálisan nem vagyunk abban a helyzetben, hogy más utakra gondoljunk.



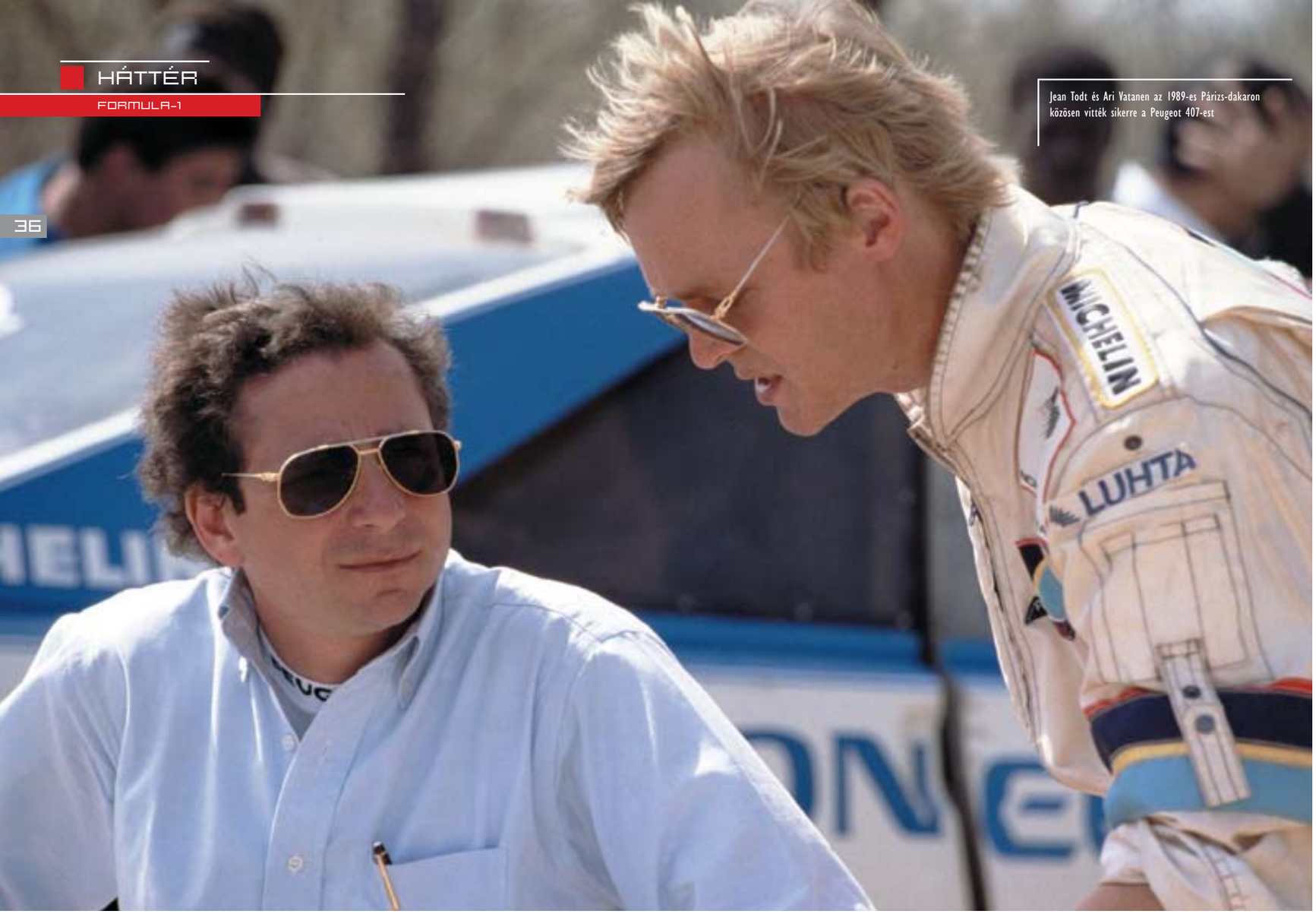
A futam után derült ki: a Hungaroring idei jegyeladásai ötödével estek vissza

Tavaly megdőlt a nézőcsúcs, a hétvége alatt 241 ezren látogattak ki a Hungaroringre, idén azonban erős a recesszió. Hogyan állnak a jegyeladások?
Noha rendszeresen kapom az erre vonatkozó információkat, üzleti érdekeink miatt nem szeretnék erről beszélni. De azért sem, mert az alatt a közel egy évtized alatt, amióta a Hungaroringen dolgozom, sokféle dolgot tapasztaltam. Volt olyan, hogy egy hónappal a Magyar Nagydíj előtt remekül álltunk a jegyeladásokkal, mégsem tudtunk telt házat csinálni, viszont olyan is előfordult, hogy elkeseredtünk a jegyelővétel láttán, de a végén meg kellett erősíteni a biztonsági őrséget a sok látogató miatt. Néhány héttel a verseny előtt persze mi is érezzük a válság hatásait, de nem olyan húsbavágóan, mint mondjuk a török szervezők, ahol betakarták a lelátókat, hogy ne látsszanak az üres székek. Válság idején természetes, hogy az emberek kétszer meggondolják, mire adják ki a pénzüket. Mi is érzékeljük, hogy a drágább főtribünjegyek helyett a közepes és alsó árkategóriás belépők iránt nagyobb az érdeklődés. Valamelyest kompenzálni fogja a visszaesést a forint-euró árfolyam számunkra kedvező alakulása, összességében 20-25 százalék körüli visszaesésre számítunk. Ez sok, de még mindig jobb, mint a más pályákon tapasztalt 50-60 százalékos csökkenés.

Tavaly Robert Kubica rengeteg lengyel turistát vonzott a versenyre, most viszont nem áll fényesen a BMW-pilóta mérlege. Gondolja, hogy – a Schumacher-korszakhoz hasonlóan – Sebastian Vettel újra felkelti a német turisták érdeklődését?
Először is, a németek számára nem csak a Hungaroring, hanem a Balaton is hagyományos nyaralási célpontnak számít. A Hungaroring helyzete több szempontból is ideális: földrajzilag, mert Európa közepén van, és közel van Budapesthez, amely minden F1-ben érdekelt cég vendégei számára kiváló lehetőségeket kínál. Időben is jó helyen vagyunk, mert a július vége egybeesik a szabadságolásokkal. Van egy új német csillaga a sportnak, aki fiatalos, természetes, nagyon gyors: igazi friss szín a palettán. De nem gondolom, hogy Vettel népszerűsége jelen pillanatban összevethető lenne Michael Schumacherével. Kubica tavaly a vb-címért küzdött, ami nekünk nagyon jól jött. A közép-kelet-európai országok lakói közt még mindig érezhető egyfajta összetartás, ezzel is magyarázható a lengyelek élénk érdeklődése.

Mostanában olyan gazdag országokban rendeznek futamot, mint Szingapúr, vagy Abu-Dzabi, amelyeknek eddig nem sok közük volt az autósporthoz. Mennyire biztos a Magyar Nagydíj helye a versenynaptárban?
Tapasztalataim alapján ez az ország – a lakosság éppen úgy, mint a politikai vezetés – mindig pontosan fel tudta mérni, milyen sokat jelent az országnak, hogy egy ilyen jelentős sportesemény keresztül rajta vagyunk a világtérképen. Sohasem tapasztaltam olyat, hogy bárki negatívan állt volna a Magyar Nagydíj ügyéhez. Közgazdászként pontosan tudom, milyen hasznot hoz a verseny makrogazdasági szempontból. Családapaként pedig nem is gondolhatok másra, mint arra, hogy én még nyugdíjasként, az unokáimmal együtt is fogok Magyar Nagydíjat nézni a Hungaroringen.

Tavaly aláírtak egy szándéknyilatkozatot, amelynek értelmében 2016-ig lesz Magyar Nagydíj. Elképzelhetőnek tartja, hogy a magyar gazdaság aggasztó helyzete miatt a hosszabbítás lekerüljön a napirendről?
Amit biztosra mondhatok, az az, hogy 2011-ig van érvényes szerződésünk, és a magyar kormány garanciát vállalt az addig esedékes futamok finanszírozására. A jövőt illetően még minden nyitott, zajlanak az egyeztetések. Fontos előrelépésnek tartom, hogy a 10-15 évvel ezelőtti állapotokkal szemben ma már nem kérdéses, hogy jövőre lesz-e Magyar Nagydíj. Sokkal nagyobb távlatokban gondolkodunk.



Jean Todt és Ari Vatanen az 1989-es Párizs-dakaron közösen vitték sikerre a Peugeot 407-est



ARI VATANEN

Született:
1952, Tuupovaara, Finnország
Nemzetiség: finn

Beszélt nyelvek:
finn, svéd, angol, francia
Családi állapot: nős, négy gyermek apja

Karrier:
Rali Világbajnok, 1981, Ford
Párizs-Dakar Rali győzelem: 1987, 1989-1991, Peugeot, Citroën
Pikes Peak győzelem (USA, Colorado), 1988, Peugeot
Az Európa Parlament közlekedési és közlekedésbiztonsági képviselője: 1999-2009.



ELNÖKJELÖLTEK

Ari Vatanen és Jean Todt harcolnak a pozícióért

Fordulóponthoz érkezik októberben az FIA és a hozzá tartozó autósport kategóriák élete, hiszen Max Mosley - 16 év után először - nem indul újra a szervezet elnöki posztjáért. A lehetséges utódok: Ari Vatanen és Jean Todt.

Magyar Szilvia

Hoch2wei, Peugeot

Az FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) 1904-ben alakult meg Párizsban. 132 ország 221 autó- és motorsporttal kapcsolatos tevékenységet végző szervezetét tömöríti. Felelős az autósport világbajnokságok kiírásáért, lebonyolításáért, azok szabályzatainak és előírásainak kidolgozásáért. (Manapság elsősorban a Forma-1, a WRC és a WTCC tartozik ide.) Elnököt egy szenátorokból álló, tízfős testület választ egy négy éves időszakra. 2005 októbere óta él az a szabály, hogy két egymást követő négy éves periódusun túl nem lehet ugyanaz az elnök.

A sorozatos botrányok, valamint a FOTA és az FIA közötti mindennapos összetűzések elengedhetetlenné tették a vérfrissítést a szervezet élén. Ezen okok és magánéleti problémái miatt Max Mosley úgy döntött, nem indul az idei választáson. Ugyanakkor a finn szaksajtó éppen egy éve szellőzteti a hírt, hogy a korábbi rali világbajnok, Ari Vatanen szívesen harcba szállna az FIA elnöki székéért, bár gyanítható, hogy ez a finnek részéről eleinte inkább csak kívánság volt, semmint megalapozott tény. De Ari Vatanen megerősítette: akár Max Mosley a másik jelölt, akár valaki más, kész indulni az idei választáson.

> Ez a csata - bár kívülről úgy tűnik - nem csupán kétszemélyes. És ez a csata - bár sokan szeretnék azt látni benne - nem háború. Jean Todt és Ari Vatanen régi jó barátok.

Amint Mosley bejelentette, hogy ő idén nem jelölteti magát újra, biztossá vált: Jean Todt lesz a másik jelölt.
Ari Vatanen 1981-ben rali VB-t, később négy Párizs-Dakart nyert, majd politikai pályára lépett., és tíz éven keresztül volt az Európa Parlament közlekedési és közlekedésbiztonsági képviselője. Mivel az idei választások után nem hosszabbították meg mandátumát, semmi akadálya nem volt annak, hogy induljon az FIA elnökségért. A szervezet alapszabálya ugyanis kimondja, hogy csak olyan személy jelölhető, akinek egyetlen másik szervezetben sincs vezetői státusza, és nem tölt be képviselői szerepet politikai pártoknál.
Vatanen – mint azt egy korábbi interjúban kifejtette – őszintén hisz abban, hogy az FIA-nak változásra van szüksége, és ő képes ezt megadni, ezért indul az elnökválasztáson. Szerinte az FIA egy nagy család, melyben az emberek lassan elveszítik a bizalmukat, és a legfontosabb, hogy ezt visszaszerezze a szervezet.
Ahhoz, hogy az ember sikerrel indulhasson a választáson két dolog szükséges: az egyik, hogy az FIA tagországok 50%-a, a másik, hogy a tagszervezetek 50%-a támogassa.
Vatanen, mint mondta, nem csinál titkot abból, hogy legnagyobb támogatója az AAA

JEAN TODT







Született:
1946, Pierrefort, Franciaország
Nemzetiség: francia

Beszélt nyelvek:
francia, olasz, angol

Családi állapot:
nős, egy gyermek apja

Karrier:
1966-1981: rali navigátor, Fiat, Peugeot, Talbot Lotus
1982-1987: csapatfőnök, Peugeot.
2 egyéni és 2 konstruktőri bajnoki cím, 4 Párizs-Dakar győzelem.

(Amerikai Automobil Szövetség), de a kétszer 50%-os szabály miatt igyekszik megnyerni minél több kis országot. Minden valószínűség szerint a SAK (Finn Autóklub) és az AKK (Finn Motorsport Klub) eleve mellette áll, de ez egyelőre kevésnek mondható.
Vatanen mellett szól a jó politikai érzék, a politikus múlt és a sikeres versenyzői pályafutás is. Tudja, hogyan kell a dolgokat úgy tálalni, hogy senkit ne sértsünk meg vele, hiszen tíz évig volt képviselő az Európa Parlamentben, de tökéletesen tisztában van azzal is, hogy mi a versenyzők, a csapatok és a gyártók érdeke. A finn, a svéd és az angol mellett franciául is meg tudja győzni az embereket arról, hogy fogjanak össze, ha jobbá akarják tenni a világot. Ugyanakkor tagadhatatlanul ellene szólhat, hogy néha javíthatatlanul optimistának tűnik, ráadásul soha semmi köze nem volt a Forma-1-hez.
Jean Todt csak azután döntötte el, hogy indulna az elnökválasztáson, miután Mosley bejelentette, hogy ő biztosan nem jelölteti magát újra. A kis francia soha nem volt politikus, de az ő esetében gyakorlatilag ez az egyetlen érv, ami ellene szólhat. (A Ferrarival, egykori kenyéradó gazdájával szembeni esetleges elfogultság csak a rosszakarók fejében születhet meg, mint lehetőség.) A '80-as években kiválóan irányította a Peugeot ralicsapatát, két egyéni és két konstuktőri bajnoki címet harcolva ki, négy Párisz-Dakar sikerrel együtt. Később a Peugeot sportautó-részlegének vezetőjeként megért csapatával egy győzelmet a Le Mans-i 24 órás versenyen, és 1993 óta mindenki nyomon követhette a tevékenységét és sikereit a Ferrari F1-es csapatánál.
Todt elmondta, ő nem újító, hanem Mosley hagyományainak, elkezdett törekvéseinek folytatója akar lenni. Személyiségéről tudjuk, hogy amilyen kis termetű, annyival inkább határozott tud lenni, és igazi csapatjátékos. Éppen huszonöt évvel ezelőtt mondta róla Vatanen: „A világ legrátermettebb csapatfőnöke, aki mindig meghallgat minden érintettet, és a tények teljes ismeretében dönt."
Vatanennel ellentétben Todt a francia és az angol mellett olaszul is meg tud győzni bárkit – egészen pontosan bármiről! És bizonyította már azt is számtalan alkalommal, hogy a sikerhez nem elengedhetetlen az, hogy mindenkivel barátságos legyen. Ami a támogatottságát illeti, Mosley hangsúlyozta, hogy ő mindenben Todt mögé áll, de az egykori ferráris szakember megszerezte az Új-Zélandi és a Brit Autósport Szövetség rokonszenvét is. Az ellen pedig nagyon nehéz érveket találni, hogy nem csak a raliban és a sportautózásban, de a Forma-1-ben is évekig sikeresen dolgozott.
A dolog pikantériája, hogy a '80-as években Jean Todt Ari Vatanen csapatfőnöke volt a Peugeot-nál, és a két elnökjelölt éppen negyedszázada ápol egymással jó barátságot. Arra a kérdésre, hogy ez a cseppet sem elhanyagolható tény nem fogja-e őket zavarni az elnöki székért folyó harcban, Vatanen a tőle megszokott politikailag korrekt választ adta: „Én és Jean nagyon közel álltunk egymáshoz […] De a személyes és a szakmai kapcsolatok két különböző dolog…"
Szóval mostantól harcban áll egymással a politikailag korrekt, újító szellemű, barátságos finn és a kitűnő irányítói képességekkel rendelkező, hagyománykövető, határozott francia. Az FIA azonban sem nem az Európa Parlament közlekedésbiztonsági alosztálya, sem nem egy versenyistálló. Sokkal több. Hacsak közben be nem száll még valaki az elnöki posztért folytatott harcba, idén ősszel Jean Todt vagy Ari Vatanen veszi át a kormányt a világ legnagyobb versenyautójában.





BRAZIL ÜZLETASSZONY

Rafaela Bassi: Massa felesége

Bár Felipe Massa versenyzőként 2009-ben nem igazán sikeres, magánélete annál jobban alakul, mivel nemsokára végre teljesül legnagyobb vágya. Feleségével, Rafaelával novemberre várják első gyermeküket.

Hercseligeti Alexa

Hochswei

Cikkünk Massa hungaroringi balesete előtt készült.

Anna Rafaela Bassi 1976. május 4-én született Brazíliában. Szüleivel és két testvérével egy hatalmas divatcég, a Guarana Brasil tulajdonosa, így legalább olyan gazdag, mint autóversenyző férje.
Felipe először 2002. októberében találkozott jövendőbelijével, aki éppen családi jachtjukon nyaralt, egy parti diszkóban ismerték meg egymást. „Otthon voltam Brazíliában és meglátogattam egy barátomat a tengerparti házában. A vendéglátóm éppen egy olyan lánnyal járt, aki Rafaela barátnője volt. Amikor találkoztam vele, őszintén szólva minden voltam, csak boldog nem, mert a karrierem mélyponton volt; de ő segített nekem továbblépni" - nyilatkozta Massa.
A pilóta hosszú évek után 2007. november 30-án Sao Paulóban vette feleségül a nála öt évvel idősebb Rafaelát egy csillogó tradicionális esküvőn. A polgári ceremóniát november 29-én szűk családi körben rendezték, majd másnap az egyházi szertartás következett a Nossa Senhora do Brasil – a „Miasszonyunk" - templomban. Mindketten Dolce & Gabbana ruhákat viseltek, a ruhapróbát Milanóban tartották. Az esküvői torta a monacói Forma-1-es pályát mintázta. A lagzin körülbelül 800 vendég vett részt, köztük Jean és Nicholas Todt, Stefano Domenicali, Rubens Barrichello, Antonio Pizzonia és Tony Kanaan, ám Michael Schumacher és Massa csapattársa, Kimi Räikkönen nem tudott elmenni az eseményre. A pár nászútra nem utazott el, mivel kevés volt az idejük és amúgy is sokat utaznak. Helyette az esküvő utáni hetekben 600 négyzetméteres Sao Paulo-i házuk építésének befejezésével foglalkoztak.
Kevesen tudják, de az esküvő előjelei nem voltak kedvezőek, mert Rafaela édesapját, Arnaldót a polgári ceremónia eredetileg kitűzött napján kórházba szállították. Így a menyegzőt egy nappal később kellett megtartaniuk. Szerintük azonban öt éves kapcsolatuk után ez csak formalitás volt, mivel már előtte három éve együtt éltek, és a szertartásokkal nem sok minden változott meg. „Mikor már pár éve együtt éltünk Svájcban, és megegyeztünk, hogy összeházasodunk, vettünk egy lakást Monacóban. Így lett az életünk 100%-os" – mesélte Rafaela.
A pilóta felesége saját bevallása szerint nem szeret kijárni a versenyekre, mert szerinte az F1-es paddock hideg és barátságtalan hely. Ennek ellenére, amikor teheti – ha üzleti elkötelezettségei nem akadályozzák – elkíséri férjét a futamokra, hogy ezzel is támogassa. Rendkívül sokat repülnek, két verseny között pedig próbálnak minél több időt egymással tölteni. Legtöbbször romantikus utazásokat szerveznek. „Furcsán hangozhat, de vakációzni Sao Paulóban szoktunk, a versenyek közötti kevés szabadidőben általában inkább Monacóban maradunk " – mondta a tavalyi év világbajnokjelöltjének párja. Hercegségbeli lakásuk berendezését egy közeli barátjuk, Joao Armentano tervezte. „Nagyon kevés időt vagyunk otthon. Én reggelente elmegyek boltba, aztán együtt főzünk. Ha Felipe elutazik, akkor filmeket nézek vagy videojátékokkal játszom."
Saját bevallása szerint nem szoktak kettesben vacsorázni, mert a család vagy a barátok mindig ott vannak náluk. Az üzletasszony azt is elismeri, hogy fel kellett adnia a karrierjét a férjéért: „Ha egy nő férje autóversenyző, akkor száz százalékot kell adnia neki, különben a kapcsolat nem fog működni."
Felipének még a világbajnoki címnél is nagyobb álma, hogy gyermeke legyen, de Rafaela sokáig nem akarta a terhességet. Tavaly azonban már így nyilatkozott: „Mindenképpen férjhez akartam menni, mielőtt gyerekeim lesznek. Hogy hány, az a nemüktől függ. Felipe mindenképpen szeretne egy fiút, így ha az első kettő lány lesz, akkor megpróbálunk egy harmadikat is. Ha egy fiú és egy lány lesz, akkor megállunk kettőnél."
Idén – úgy tűnik - teljesül a kívánságuk, mivel a sajtó pletykái után a Spanyol Nagydíj hétvégéjén Massa hivatalosan is megerősítette, hogy apa lesz. A pár novemberre várja első fiú gyermekét és már nagyon izgatottak.
A kicsi vagy Felipe, vagy annak édesapja, Luiz Antonio nevét fogja viselni. „Minden nagyszerűen alakul, és nagyon jó érzés, hogy nemsokára a kezemben tarthatom a gyermeket. Azt hiszem, az időzítés tökéletes, mivel a szezonnak november elején lesz vége" - nyilatkozta Massa.







ŐSÖK NYOMÁBAN

Goodwood 2009: Híres versenyzők és legendás versenyautók

A motorsport történelmét színesítő, igazi elhatározottságot felmutató hősöknek tisztelgett az idei Goodwood-i Sebességfesztivál, amelyen londoni tudósítónk idén is részt vett.

Hárpáthy Zoltán

FOS

Több fontos mérföldkőnek is emléket állított Lord March a világ egyik legnagyobb motorsport fesztiváljának idei rendezvényével. A West Sussex-i kúrián megrendezett luxus-ünnepségen az Audi és a Bugatti száz esztendős múltja, a legendás Porsche 917 (a „Le Mans" című kultuszfilmből), a Jackie Stewartot 1969-ben bajnoksághoz segítő francia Matra F1 csapat (a győztes autót maga Sir Jackie vezette!), valamint Sir Frank Williams motorsportban eltöltött 40 éve egyaránt fő attrakciót jelentettek.
Természetesen ezen túl is temérdek érdekességet felvonultatott a Sebességfesztivál. A mai pilóták közül többen szó szerint őseik nyomába léptek: Bruno Senna, David Brabham és Kazuki Nakajima is olyan kocsikat vezettek, amelyeket annak idején nagybátyjuk vagy apjuk irányított, de csatlakozott a sorhoz a nem sokkal később versenybaleset közben életét veszítő Henry Surtees is. A 18 esztendő tehetség az 1964-es világbajnok által tervezett Surtees F2-es autót mutatta be, míg a legendás édesapa, „Big" John 1960-as MV Augusta motorjának nyergébe pattant.
Bruno nagybátyja, Ayrton 1988-as McLaren-Honda Turbo volánjánál vághatott neki a híres goodwoodi hegynek, ám szombat délután szétment a sebességváltója és ez meghiúsította Lewis Hamilton vasárnapi terveit is. A jelenlegi F1 világbajnok ugyanis már nagyon várta azt a pillanatot, amikor gyerekkori hőse autójába beülhet – talán majd jövőre. Lewis mindenesetre talált magának más játékszert: a tavalyi McLaren-Mercedes-en kívül egy hagyományos narancssárga színben pompázó Mercedes SLR McLarennel szórakoztatta a nagyérdeműt.
Az idei Le Mans győztes David Brabham szintén édesapja autóját vezette, az 1959-es, Jack Brabham-et világbajnoki címhez segítő Coopert, amelyet annak idején „Black Jack" áttolt a célvonalon, majd összeroskadt a kimerültségtől. (Ki mondta, hogy a tavalyi világbajnoki finálé volt a legizgalmasabb a sportág történetében?)
A fesztivál idejére Mercedes gyári csapatához igazolt az idei F1 világbajnokságot vezető Jenson Button, aki igaz nem vezethette az idei Brawn-Mercedest (mivel ez



A Williams 40 éves motorsport-történetét és az alapítót ünnepelte (fent), az azóta tragikus körülmények között elhunyt Henry Surtees pedig egy édesapja által tervezett kocsit próbált ki







A házigazda, Lord March a bolondozáshoz is partner volt: a képen Damon Hillel próbálbak minél több lányt bepasszírozni egy Minibe…

viccelődött az ausztrál. A híres ex-Williams tervező, Adrian Newey az általa megálmodott 1994-es Williams-Renault-t vezethette szombaton, amellyel annak idején David Coulthard debütált az F1-ben.
Mindezeken kívül természetesen még számtalan híresség is tiszteletét tette a rendezvényen. Többek között ott volt Mark Webber (Red Bull) és Timo Glock (Toyota); az idei Le Mans győztes Peugeot és pilótái (Alex Wurz, Brabham és Marc Gene); a ralivilágbajnok Sebastien Loeb és csapattársa, Dani Sordo; az amerikai beszélgető-show sztár Jay Leno (egy ritka, 1965-ös 5 literes Jaguar XJ13 V12-es volánjánál), az „Easy Rider" filmben szereplő Peter Fonda (az eredeti Captain America Harley-Davidsonnal!), valamint Sandra Bullock férje, az excentrikus off-road versenyző, Jesse James is (aki állítólag a hírhedt pisztolyforgató Jesse James leszármazottja!).









Balra fent Jenson Button egy háború előtti Ezüstnyíl fedélzetén. Jobbra saját kék Matrajában Sir Jackie Stewart

a jelenlegi szabályzat szerint tesztelésnek számítana), így egy 1934-es Mercedes W25-össel vágott neki a hegynek.
Az angol pilóta utólag elmondta: egy kicsit furcsának találta, hogy a középső pedállal kellett adagolnia a gázt, a jobb oldalival pedig a fékerőt...
A Williams első világbajnoka, a mostanság jó néhány kilót magára szedő Alan Jones alig fért bele 1980-as autójába: „Nagyon összement ez az autó és az overallom" -



BELSŐ INFORMÁCIÓ

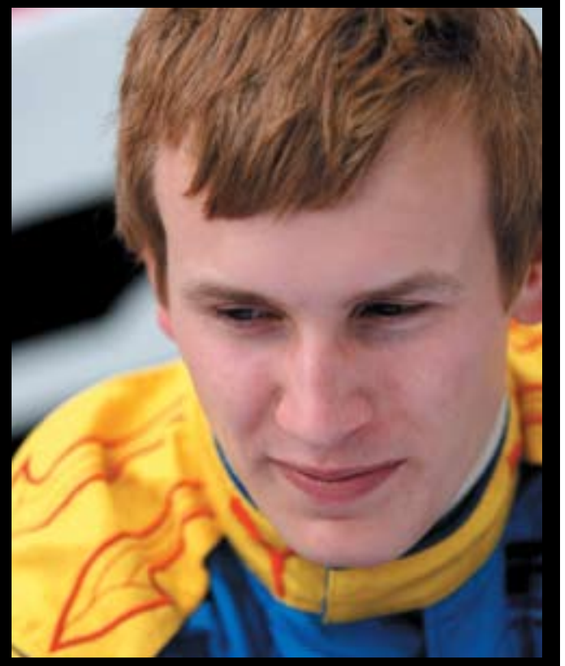
A rendezvényen a Williams egy alkalmazottja elkottyantotta tudósítónknak, mi is az istálló KERS rendszerének titka: az egyedi lendkerekes megoldás az üzemanyagtartály belsejében foglal helyet, és azért nem vetették még be, mert nem találtak megoldást a szerkezet hűtésére. A fejlesztés azonban kereskedelmi megfontolásból tovább folyik: a londoni tömegközlekedési vállalat és a Porsche egyaránt érdeklődnek felőle.



F2

Tobias Hegewald spa-i kettős győzelmét követően szörnyű tragédia árnyéka nehezedett a sorozatra: a brands hatch-i (Soucek győzelmével végződő) második futamban a kisodródó Jack Clark autójának leszakadó kereke Henry Surtees száguldó autója elé pattant, végzetes ütést mérve a pilóta fejére. A F1-es (és motorkerékpáros) világbajnok John Surtees fia öntudatlan állapotban csapódott a korlátba, halálát a verseny estéjén erősítették meg a hírügynökségek. Az előző nap még Eng és Soucek mögött dobogós helyen célba érő tizennyolc éves tehetség édesapja szárnyai alatt, junior gokart-bajnokként kezdte pályafutását, majd egy-egy Formula-Renault és F3-as győzelemmel jutott a F1 kapuját jelentő sorozatba.





FORMULA 2

A. Soucek	46
R. Wickens	39
P. Eng	27
M. Bortolotti	25
J. Jousse	25
T. Hegewald	25
M. Aleshin	23
M. Pavlovic	19
E. Piscopo	13
K. Vasiliauskas	13

DTM

Timo Scheider minden idők egyik legszorosabb finisében vesztette el a biztos győzelmet Nürnberg városának aszfaltján. Négy körrel a vége előtt előbb Spengler cserkészte be a vezető Audist, ám ezután hibázott, így egy kör múlva a 2008-as Mercedesszel autózó Green állt az élre, nyomában a kanadaival és Ekströmmel. A végül negyedik helyen célba érő tavalyi bajnokot Paffett és a legjobb DTM-es eredményére büszke Schumacher követte. Zandvoort közönségét a szintén tavalyi technikával felvértezett Oliver Jarvis ejtette ámulatba, aki szenzációs pole-ját egészen addig tudta vezető hellyé kovácsolni, amíg box-taktikája és gyorsan fogyó gumijai engedték. A négy év elteltével ismét győztes Gary Paffett mögött Eckström ért célba, ám a verseny hajrájában bemutatott két sima előzését (Premat és Jarvis) csapatutasítás gyanújával vizsgálat alá vetette a német motorsport-szövetség. Ha ez a vita nem is, a „tavalyi autó-idei autó" kérdés egy időre lezárulni látszik, hiszen a gyártók a nürburgringi futamtól költségkímélés miatt legalább egy évre befagyasztják az autók fejlesztését.

DTM

G. Paffett	24
M. Ekström	22
B. Spengler	20
T. Scheider	17
J. Green	14
P. di Resta	14
T. Kristensen	12
O. Jarvis	12
M. Engel	6
M. Winkelhock	5



ALMS

„Nem biztos, hogy jövőre is ki tudok gazdálkodni 8 millió dollár rezsit" - nyilatkozta Adrian Fernandez, pontos képet festve az ALMS égető problémáiról. A túlélésért küzdő bajnokság két hónapos szünetében a hírek a sorozat eladásáról, és a legerősebb csapatok (Highcroft, Fernandez) illetve az egyetlen P1-es gyártó, az Acura kivonulásáról szóltak. Scott Atherton ALMS-vezető mindezt cáfolta, ám azt nem, hogy 2010-ben a prototípus és GT-kategóriák számára csak egy-egy kategóriát írnak majd ki. Öröm az ürömben, hogy a mezőny létszámgondjait jelenleg megoldó GT2-ben (a GT1-ből kivonuló Corvette Racing csatlakozásával) már hét márka van jelen, a P2-ben pedig a Cytosport színeiben nemsokára visszatér a háromszoros bajnokautó Porsche RS Spyder. Lime Rock pályáján de Ferranék és a Highcroft Acurája között David Brabham defektje az előbbi javára döntötte el a győzelem kérdését, Johannson és Mowlem pedig harmadik helyre hozták a Corsa Motorsport hibrid-autóját, a Ginetta-Zytek 09HS-t.



ALMS

S. Sharp	86
D. Brabham	86
S. Pagenaud	73
G. de Ferran	73
C. Field	50
J. Field	50
C. Ducote	42
R. Capello	30
A. McNish	30
T. Kristensen	30

WTCC





A portói pálya betonfalai között az első körben nyolc autó ütközött, így a rajtelső Tarquini a káoszt kihasználva zavartalanul söpörhette be a győzelmet Huff és Yvan Muller előtt. A másnapi, 100. futamot számláló WTCC-jubileumon Farfus rajt-cél győzelmét négy Seat (Müller, Rydell, Gene, Monteiro) figyelte tisztes távolból. A balesetek miatt eredménytelen portugál hétvégét Brands Hatch-ben kettős győzelemmel kompenzálta a Chevrolet: Menu és Huff az első rajtsorból Priaulx támadásai ellenére is „kék" dobogót tudott kovácsolni. A rajt utáni tülekedés áldozata lett (Yvan Muller mellett) a Sunred-csapat benzines Leonjával második VB-hétvégéjét teljesítő Michelisz Norbert, aki szenzációs (csapattársát, Tom Coronelt is megszégyenítő) kilencedik rajthelyét így nem tudta kamatoztatni. A második futamban egy defekt képében ismét a balszerencse sújtotta a magyar autóst, így a privátok leggyorsabb köréért járó pont birtokában hagyta el a Farfus győzelmétől hangos szigetországi pályát.

WTCC

Y. Muller	82
G. Tarquini	77
A. Farfus	76
R. Rydell	55
R. Huff	54
J. Müller	53
A. Priaulx	48
T. Monteiro	34
J. Gené	32
S. Hernandez	29

INDYCAR

A richmondi „félperces" oválon Scott Dixon (a sokáig vezető Franchitti plusz kiállásának köszönhető) szerencsés győzelmével beállította Sam Hornish korábbi, 19 elsőséget számláló rekordját. A baleset miatt elvérző Penske-autók közül Briscoe Watkins Glenben már a pole-ból rajtolhatott, ám a futamok óta balszerencsés ausztrált ezúttal Justin Wilson gyűrte le. A britet Dixon és Briscoe még a sárga zászlós szakaszok alatti kedvező üzemanyag-taktikájuk révén sem tudták visszaelőzni, aki így a mezőny „Minardijának" számító Coyne-csapat első győzelmét söpörhette be. Torontóban a hazai menők kitettek magukért: Tracy ütközött Castronevessel, Tagliani pedig sokáig az élen állt, ám a győzelmet a boxkiállásokkal és sárga zászlókkal ezúttal szerencsésebb Franchitti szerezte meg az idén ötödször „ezüstös" Briscoe és Will Power előtt.

INDYCAR

D. Franchitti	347
S. Dixon	345
R. Briscoe	334
H. Castroneves	269
D. Patrick	266
D. Wheldon	240
M. Andretti	239
T. Kanaan	227
J. Wilson	217
G. Rahal	209



F3 EUROSZÉRIA

Az esőáztatta Norisringen anyázással, és ökölcsapással végződött az első futam! A harmadik helyezett Coletti teljes hétvégés kizárással bűnhődött heves mozdulatáért, az őt sértegető Bianchi pedig monoklival ünnepelte győzelmét, amelyet csak néhány környi safety-car szakasz erejéig veszélyeztetett a későbbi második Alexander Sims. A brit újonc másnap Sam Birddel ütközött a vezetésért folyó csatában, a helyzetet előbb Merhi, majd az olaszt egy új rajtnál megelőző Vietoris használta ki, idei második győzelmét aratva a végsőkig egymással csatázó Vernay és Bianchi előtt. Zandvoort dűnéi között sem voltak ritkák a balesetek, Bianchival viszont senki sem bírt: a francia rajtelső előbb Bottas és Vernay, másnap pedig Bird és az amerikai Rosenzweig előtt diadalmaskodva állította be a „három P1 per hétvége" rekordját, amelyre eleddig csak egy bizonyos Vettel volt képes, még 2006-ban...



F3 EUROSZÉRIA

J. Bianchi	49
C. Vietoris	32
J. Vernay	29
S. Bird	23
R. Merhi	20
V. Bottas	18
S. Coletti	12
E. Gutierrez	9
M. Mäki	9
A. Sims	9

PORSCHE SZUPERKUPA



A Nürburgring éppen felszáradó aszfaltján Bleekemoolen lerajtolta a pole-ból induló Rastot, ám boldogsága három kanyarig tartott. Az ismét élre kerülő német ezután háborítatlanul száguldott a cél felé, a tabellavezető holland pedig Rosina mögött a harmadik hellyel vígasztalódott. Az edzésen balesetet szenvedett négyszeres bajnok, Patrik Huismann a 13. rajthelyről a negyedikig küzdötte magát – az első körben hat autót megelőzve – ám két hét múlva a hungaroringi rajtnál kiugrott. Áthajtásos büntetése miatt csak távolról nézhette, ahogy a rajtelső Rast – a vendégpilóta Seyffarth és Bleekemoolen előtt – idei harmadik győzelmét szerzi meg.

PORSCHE SZUPERKUPA

J. Bleekemolen	154
R. Rast	120
S. Rosina	98
P. Huisman	97
R. Westbrook	78
D. Faulkner	75
M. Halliday	69
N. Siedler	66
J. Janak	61
R. Williams	45

FORMULA ATLANTIC

Egy 21 éves svájci lánynak talán sikerülhet az, ami Katherine Legge-nek négy éve nem: nőként megnyerni egy amerikai top-bajnokságot. A ChampCar megszűnését az ALMS szárnyai alatt túlélő Formula Atlantic eddig lezajlott öt futamában Simona de Silvestro két pole-t, három győzelmet, és 150 000 dollár pénzdíjat kaszált, így korábbi GP2-es és A1GP-menő vetélytársai (Borja Garcia, Jonathan Summerton, Harald Schlegelmilch) legnagyobb bosszúságára a tabella éléről várhatja a július végi folytatást.



GP2

A Nürburgringen a rajtelső, és mindvégig vezető Nico Hülkenberg örülhetett első győzelmének, Rodriguez és Zuber társaságában. Másnap az ötödik helyről szenzációsan elrajtoló, majd tizennégy körig utolérhetetlen Petrov áthajtásos büntetést kapott, így végül a német F1-teszter Parente és Kobayashi orra előtt duplázhatott, letaszítva a tabella éléről a 22. rajtkockából (!) hősies ötödikként célba érő Grosjeant. A német henger a budapesti első futamon folytatódott: Hülkenberg a rajtnál kettőt, majd a boxkiállásnál és a pályán (di Grassi) egyet-egyet előzve lett ötödikből győztes, míg másnap a van der Garde és Filippi között az élen folyó idegőrlő csatát a holland nyerte.



GP2

N. Hülkenberg	57
R. Grosjean	45
V. Petrov	41
L. di Grassi	40
P. Maldonado	31
L. Filippi	22
A. Zuber	20
J. Villa	20
J. dAmbrosio	18
A. Valerio	16

NOMIS - AMI A PÁLYÁN SZÁMÍT!



A labdarugó legnagyobb értéke a láb. Egy jól kiválasztott focicipő – legyen szó profiról vagy amatőrről - nagyban hozzájárul a pályán nyújtott teljesítményhez és a sérülésmentes játékhoz. A Nomis a cipők fejlesztése során a legfontosabb küldetésének a játékosok kényelmét, a sérülések kockázatának csökkentését és a maximális labdakezelési képességet tartja. A gyártásnál a legújabb technológiák felhasználásával és a legkifinomultabb anyagok kiválasztásával érték el azt, hogy egy teljesen új termékkategória jött létre: a Nomis focicipő. Az új talpszerkezet növeli a láb rotációs mozgását, a stoplik szélesebb és újszerű elhelyezése csökkenti a nyomást a láb kulcsfontosságú csontjain, valamint a boka és térdizületeken – mindeközben a maximális rugalmasságot is biztosítva. A Nomis cipők az egyedülálló Control Technologiával különböző szélsőséges időjárási körülmények között fokozzák a teljesítményt.
További információk: www.nomisfootball. hu (x)



SZUPERLIGA FORMULA

Szuperliga Formula

Liverpool FC (Valles)	159
Al-Ain FC (Guerreri)	135
Tottenham (Dolby)	128
FC Basel (Wissell)	117
AC Milan (Pantano)	112
RSC Anderlecht (Buurman)	110
Olympiacos (Rigon)	104
Flamengo (Bernoldi)	83
Corinthians (Pizzonia)	76
Galatasaray (Tappy)	75

Egy héttel az idénnyitó előtt még versenyzők és csapatok híján állt a második évadjába lépő „foci-liga", Magny Cours pályáján mégis 18, az új főszponzor révén vaskos pénzdíjért küzdő versenyző várta a rajtot. Élükön Pizzoniával, aki azonban csak öt körig tudta tartani a kirobbanó formában autózó Vallest. A spanyol végül Buurman és Dolby előtt győzött, Pizzonia a negyedik helyen, a tavalyi bajnok Rigon pedig baleset miatt a pálya szélén fejezte be a versenyt. Pár óra múlva az olasz a győztes Pantano és Wissell társaságában egy második hellyel vígasztalódott - Valles pedig ezután az új évad kijelölt versenyein látható tízperces szuperdöntő győzelmi prémiumával (100.000 EUR). Zolderben a rajtelső – és sokáig vezető - Andersen versenyét csapata tette tönkre a boxutcában, Craig Dolby viszont éppen gyors szervizének köszönheti, hogy leszakadt diffúzorral is győzni tudott Martin előtt. A második futamban az Al Ain bravúros újonca, Esteban Guerreri a 13. helyről nyert, míg Valles Belgiumban két harmadik hellyel erősítette vezetését a tabellán.



IRC

Első abszolút győzelmét szerezte a Skoda-gyár nemzetközi sorozaton, az IRC-sorozat hatodik állomásán, az Orosz Ralin. A versenyt a Peugeot távolmaradása mellett a Skoda kettős győzelemmel zárta, Juho Hanninen nyert, Jan Kopeczky előtt. Az Abarth versenyzője, Giandomenico Basso megint elég sok problémával küzdve lett harmadik. Megszerezte első IRC-pontjait a Proton, miután Guy Wilks két defekt után is a negyedik helyre hozta az autót. A bajnokságban Kopecky egy pontra közelítette a listavezető Peugeot-s Kris Meeket. A bajnokság soron következő futamán, Madeirán a Skoda nem indul, így a két éllovas csak a Barum Ralin mérkőzhet meg egymással.



PIKES PEAK

Marcus Grönholm a Ford Fiesta utcai autóból az Olsbergs Motor Sport Evolution által 800 lóerős raliautóvá átalakított erőgéppel második helyen ért célba a hétvégén az USA-beli Colorado Springs-ben 87. alkalommal megrendezett, 12,4 mérföldes, 156 kanyarral szabdalt híres Pikes Peak hegyi versenyen. A sztár 11 perc 28.963 másodperces eredménye a verseny történetének ötödik legjobb ideje, amivel kiérdemelte az 'Év kedző versenyzője' címet.



FORZA MOTORSPORT 3 (XBOX360)

A rövidesen bemutatásra kerülő Forza Motorsport 3 rajongó újabb részleteket tudhatnak meg kedvenc játékukról, ugyanis a „Turn 10" fejlesztőstúdió a napokban 12 új autóról lebbentette fel a fátylat.A benzingőz szerelmesei ezúttal belekóstolhatnak az igazi luxusba, hiszen a listán a fantasztikus sportautókon kívül helyet kaptak a legnépszerűbb SUV (Sports Utility Vehicle) modellek is. A SUV-ok hagyományosan a mindenen átgázoló, félelmetes, benzinfaló gépszörnyek benyomását keltik, de a „Turn 10" fejlesztői ezt másképp látják. A „Range Rover Supercharged" vagy a „Porsche Cayenne Turbo S" volánja mögött a játékosok is megtapasztalhatják, hogy ezekben a gépekben igazi sportos szív dobog. És ne feledjük, hogy a versenyzésen kívül a kreatív játékosok saját ízlésük szerint tunningolhatják és festhetik ezeket a járgányokat.
A Forza Motorsport 3 októbertől lesz megvásárolható, és kizárólag Xbox360 platformon lesz elérhető. További információk és képek: http://forza.xbox.com. (x)



CSILLAG SZÜLETIK

Michelisz Norbert és a Zengő Motorsport a WTCC-re hajt

Tavalyi WTCC-s bemutatkozása után idén pontot szerzett Michelisz Norbert. A hazai autósport jelenlegi legnagyobb nemzetközi tehetsége emellett persze a Seat Eurokupát is vezeti. Jövőre azonban még többre viheti.

BT, Seat

Az FIA szervezésében pillanatnyilag három világbajnokságot bonyolítanak: a Formula-1-es, a Rali és a Túraautó Világbajnokságot. Előbbi kettőben pillanatnyilag nincs, és előreláthatólag a közeli jövőben sem lesz esélyes magyar induló, ám a dolgok jelenlegi állása, és Zengő Zoltán csapattulajdonos szándéka szerint a WTCC-ben 2010-ben minden futamon képviseli majd egy pilóta hazánkat.
Remélhetőleg már csak kevesen vannak – lapunk olvasói között pedig senki -, akik ne tudnák, hogy Michelisz Norbertről van szó. A szupertehetség minden tekintetben eléri a világbajnoki szintet, amely a BMW-k, Chevrolet-k, Seatok sztárvilágában alapkövetelmény. Szélvészgyors (Brands Hatch-ben az időmérőn egy három éves fejlesztésű autóval a világbajnok és gyári pilóták előtt végzett), nagy a teherbírása (egyszerre teljesít az európai és a hazai pályákon, legutóbb egy hétvégén két Eurokupa és két világbajnoki versenyen indult) és intelligens (két diplomája mellett két nyelven is beszél). Nem is csoda, ha jelenlegi kenyéradója, a Zengő Motorsport tulajdonosa a hiányzó láncszemet látja benne egy nemzetközi kiugrás megvalósításához. A logika szerint ha egy istállónak rendelkezésére áll a tapasztalata, a háttércsapata, a versenykamionja, akkor már csak egy olyan versenyző kell az előrelépéshez és a sikerhez, mint Norbi. Na és természetesen támogatók, illetve egy kis szerencse.
Zengő Zoltán hisz abban, hogy ezzel a csomaggal 2010-ben már privát istállóként is képesek lesznek a tisztes helytállásra, a következő esztendőben pedig – az egyenmotorok bevezetésének évében – győzelmekért harcolnak majd. A dolgok jelenlegi állását látva én magam sem kételkedem abban, hogy az elképzelések valóra válthatóak. Remélem, jövőre ezeken az oldalakon le tudom majd írni az alábbi szavakat: „Ahogyan azt tavaly megjósoltam…".



A SEAT LEON EUROKUPA ÁLLÁSA

1.	**Norbert Michelisz**	46 pont
2.	**Diego Puyo**	42 pont
3.	**Massimiliano Pedala**	40 pont

BAJNOKESÉLYES

Bár a leggyorsabb privátként megszerzett első pontjától eltekintve WTCC-s futamain elkerülte a szerencse a Zengő Motorsport tehetségét, megszokott kupás autója volánjánál Michelisz Norbert eredményes Brands Hatch-i hétvégét tudhat maga mögött. A pole-ból rajtolva csak méterekig vesélyeztette elsőségét a lengyel Matejovsky, végül Barth-tal és Puyóval osztozott a Himnusz hangaiban. Másnap a nyolcadik kocka, illetve a rajt utáni csetepaté miatt szó szerint kiszorított helyzetből kezdhette a felzárkózást, ám a csapattárs Andrea Larini kíséretében végül harmadikként intették le: a győztes Clariet és Pedala társaságában így a vetélytárs Puyo kiesésével megörökölt bajnoki trónust is megünnepelhette.

HAZAI PÁLYA

Le Castellet is bejött Válint Tibornak

A Ferrari Challenge negyedik hétvégéjén is örülhettek a magyarok: Válint Tibor egy harmadik és egy második helyet szerzett Dél-Franciaországban. Vezető pozícióját ugyan elvesztette, de hátránya mindössze egy pont a Paul Ricardon a hazai pálya előnyét élvező ellenfelekkel szemben.

Csányi Róbert, Körber Lásaló





Pénteken a szabadedzéseken rekkenő hőségben az imolai beállításokkal kezdte meg a tesztet Tibor, végül a 7. helyen zárta az etapot. Délutánra még melegebb lett, de egy futómű-módosításnak köszönhetően előbbre lépett egy helyet a magyar fiú.
Hiábavaló volt azonban a küzdelem az ideális setup megtalálásáért: szombaton szakadó eső várta a versenyzőket, és az első időmérő edzés előtt még az is kérdéses volt, hogy a vizes pályán slick vagy esőgumival induljon a Warm Up Ferrarija. A teszt végül jól sikerült, Tibor 2.19:666-os köridővel az 5. helyről rajtolhat délután, az első versenyen.
A futam rajtja jól sikerült, de a fekete autó csak nehezen tudta tartani a tempót az élmezőnnyel, mivel Válint - a többiekkel ellentétben - nem teljesen új gumikkal vágott neki a versenynek. Néhány kör alatt azonban kiegyenlítődtek az erőviszonyok, így Tibor megkezdhette a felzárkózást. A vége előtt 5 perccel az egyik versenyző kisodródott és a falhoz vágta a versenyautóját. Az F430-as kigyulladt, így a versenybíróság piros zászlóval leintette a futamot. A végeredmény tehát az utolsó megkezdett kör alapján került véglegesítésre, amely szerint a francia Bachelier győzött, honfitársa Clareton a második, magyar ellenfelük pedig a harmadik helyen zárta a versenyt. Válint a versenyen futott negyedik legjobb köridejével a vasárnapi verseny 4. rajtkockáját is kiérdemelte.
Vasárnap délelőttre az időjárás nem változott, 34 fokos hőségben kellett bizonyítani ismét a pilótáknak. Tibor jól kapta el a rajtot, sőt a sikánban sikerült az élen haladó Mallegolt is megelőznie, így néhány körön keresztül vezette a mezőnyt, de ellenfele végül egy veszélyes manőverrel visszavette vezető pozícióját.
A második helyért végül ádáz küzdelmet vívott Válint a svéd Frodiggal, aki végül elvesztette a tapadást az egyik kanyarban és kicsúszott, így Tibor biztosan behozta a versenyautóját.
Honfitársunk 34 ponttal zárta a hétvégét, amivel sajnos 1 ponttal lemaradva az éllovas Bachelier/Mallegol párostól, de a Ferrari Challenge Európai Bajnokságának második helyén állni így is hihetetlen eredmény. A következő futamot szeptember 5-én tartják Brnóban, ahol Válint Tibor mellett a raliból visszatérő Spitzmüller Csaba is rajthoz áll.

Két francia áll ugyanazzal a pontszámmal Válint előtt, sőt a furcsa szabályok miatt az autójuk is ugyanaz

A bajnokság állása

1.	**Jean Marc Bachelier**	francia	Motor/Piacenza	140 pont
2.	**Yannick Mallegol**	francia	Motor/Piacenza	140 pont
3.	**Válint Tibor**	magyar	Warm Up Racing	139 pont

SZOROS CSATA

Holland, Amerikai, Német és Brit GP: Talma első öt pontja



A MotoGP elmúlt évtizedének egyik legszorosabb világbajnoksága zajlik, ráadásul mindez úgy, hogy Talmácsi Gábor is pontokat tud csipegetni az ellenfelek elől.

Budur Gabriella

Hoch2wei, Faster

Barcelona után Rossi, Lorenzo, Stoner volt a sorrend a tabella élén, ám mindhármójuknak 106 pontja volt a Katalán Nagydíjat követően. A showműsor főszerepeit a gyári Yamaha csapat két versenyzőjére osztotta a rendezőség, akik az idei legfenomenálisabb versennyel szórakoztattak bennünket. A mérleg nyelve végül egy olyan kanyarban billent Rossi felé, ahol szinte lehetetlen előzni. Stoner harmadik helye is maga a csoda volt, aki egy rejtélyes gyomorbetegségben szenved azóta is, és azonnali orvosi ellátásra van szüksége a befutók után.
Assenben ismét ez a trió követelt magának figyelmet, ám most Rossinak sikerült egy tekintélyes előnyt összeszednie és vígan, egykerekezve megérkezni pályafutása századik futamgyőzelmét jelentő befutóra. „Sajnálom, ha ez a verseny nem tűnt olyan izgalmasnak, mint a barcelonai, de gondolnom kell a nagymamámra is, mert rám szólt, hogy a szíve nem bírja az ilyen izgalmakat és igazán lehetnék rá tekintettel" – mesélte az olasz. Csapattársáról a második helyezett Lorenzo is csak szuperlatívuszokban beszélt, és amikor megkérdezték tőle, hogy szerinte ő is elérheti valaha a százat, lazán csak annyit válaszolt: „Playstation játékon biztos, de a valóságban nem hinném. Rossi csak egy van."
Lorenzo a színfalak mögött egyébként elég frusztrált, hiszen Le Mans-ban nyert utoljára, illetve Mugellóban tudott Rossi előtt végezni, azóta a csapattársa rendre maga mögé utasítja. Nem csoda, ha mostanában erősen elgondolkodott a HRC szerződési ajánlatán. Úgy véli, ha a gyári Honda csapatban elsőszámú pilóta lehet, akkor talán jobban megszorongathatja Rossit. Na, de ha ő megy a Repsolhoz, hova megy Pedrosa?
Aki a folyamatosan sérüléseket követően közel egy év kihagyás után Laguna Secában végre versenyt nyert. Itt Rossinak a második, míg Lorenzónak a harmadik helyre futotta. Úgy tűnik, hogy Pedrosa feltámadásával újabb esélyessel bővül az élboly. Ha lehet hinni az elmúlt versenyek prognosztikájának, akkor talán még Nicky Hayden is felérhet az élboly mögéjük, hiszen Lagunában végre már az ötödik helyen zárt. „Barátaim, tudom, hogy furcsán hangzik, hiszen kétszer már nyertem ezen a pályán, de ez az ötödik hely akkora öröm, mint a korábbi két győzelem" – nyilatkozta.
Sachsenringen tovább gyorsult az amerikai és az időmérőn a negyedik hely jött össze neki. A pole csodával határos módon Rossié volt, Lorenzo és Stoner előtt. A mallorcai ismét megszorongatta a Doktort, de most is alulmaradt. 99 ezreddel. Stoner tapadási gondokkal küzdött és lecsúszott a dobogóról, a helyére Pedrosa hozta be a Repsol Hondát. Az újonc Talmácsi menetelése és tapasztalatgyűjtése folytatódott a királykategóriában. Laguna Secában ugyan bukott, de Assenben fantasztikusan rajtolt le több ellenfelet is, Sachsenringen az esős edzéseken pedig a legjobbak között tanyázott az időtábla élén. A versenyen ismét remekül startolt és komoly ellenfélnek bizonyult Vermeulennel és Cannepával szemben, a futam végén pedig megszerezte első MotoGP pontját. „Nagyon örülök a pontszerzésnek, ez egy mérföldkő a pályafutásom történetében. Szeretném folytatni a pontok gyűjtögetését, és egyre előrébb végezni a versenyek végén. Ehhez kell változtatnunk a motor mostani alapbeállításain, mert a kanyarokat nagyon nehezen tudom venni.„
A következő, doningtoni verseny aztán karrierje legjobb eredményét hozta a Brit Nagydíjon Talmácsi Gábornak: 12. lett, négy pontot szerzett. A szitáló esőben futott versenyen világbajnokok, Casey Stoner



„Örülök a pontszerzésnek, mérföldkő a pályafutásom történetében. Szeretném folytatni a gyűjtögetését."







A legnagyobb sztárok az idei verseny törlése után jövőre remélhetőleg már valóban ellátogatnak a Balatonringre: az előzetes versenynaptárban a szeptember 19-i időpontot kapta a magyar pálya

és Nicky Hayden végeztek mögötte (lásd keretes anyagunkat), sőt Chris Vermeulent is megverte a hajrában. A magyar fiú a változó időjárási körülmények között nem volt biztos a gumiválasztásban, de végül a száraz abroncsra szavazott, ami bejött. A végén ugyan erősödött az eső, és a körülmények olyan bizonytalanná váltak, hogy az 1996 óta versenyző Valentino Rossi azt mondta, ilyen kiszámíthatatlan pályán sosem kellett motoroznia, de Talmácsi nem ült át tartalék kétkerekűjére, és ezzel is helyzeséseket nyert. Nem járt ilyen jól a két Yamaha-ász: Lorenzo nagyot esett, és Rossi is bukott, igaz az olasz végül 5. lett. A győzelmet nagy meglepetésre – életében először - Dovizioso szerezte meg: a befutóra De Puniet és a felzárkózó Edwards is utolérte, de megtartotta első helyet.
A bajnokság résztvevői a nyári szünetet követően Brnóban találkoznak majd, augusztus 16-án, ahol remélhetőleg rengeteg magyar szurkoló bíztatja majd Talmát, Tóth Imrét és Németh Balázst.





Fent Capirossi nagy esése, jobbra Rossi 100. győzelme. Az olasz fenomén csúcsa utolérhetetlennek látszik

A bajnokságok állása

MotoGP			
1.	**Valentino Rossi**	Fiat Yamaha Team	187 pont
2.	**Jorge Lorenzo**	Fiat Yamaha Team	162 pont
3.	**Casey Stoner**	Ducati Marlboro Team	150 pont
4.	**Dani Pedrosa**	Repsol Honda Team	115 pont
5.	**Colin Edwards**	Monster Yamaha Tech3	103 pont
…			
19.	**Talmácsi Gábor**	Scot Racing Team	5 pont
250cc			
1.	**Hiroshi Aoyama**	Scot Racing Team 250cc	159 pont
2.	**Alvaro Bautista**	Mapfre Aspar Team	144 pont
3.	**Marco Simoncelli**	Metis Gilera	115 pont
4.	**Hector Barbera**	Pepe World Team	114 pont
5.	**Mattia Pasini**	Team Toth Aprilia	80 pont
…			
20.	**Tóth Imre**	Team Toth Aprilia	12 pont
125cc			
1.	**Julian Simon**	Bancaja Aspar Team 125cc	154 pont
2.	**Sergio Gadea**	Bancaja Aspar Team 125cc	104 pont
3.	**Bradley Smith**	Bancaja Aspar Team 125cc	98.5 pont
4.	**Nicolas Terol**	Jack & Jones Team	94.5 pont
5.	**Andrea Iannone**	Ongetta Team I.S.P.A.	93.5 pont

„HŐSÖK VAGY IDIÓTÁK”

A nyári szünet előtti utolsó világbajnoki futam a Brit Nagydíj, a hagyományos Day of Champions jótékonysági aukcióval kezdődött, ám a Ducati csapatnak a végeredményt tekintve a vesztesek napjával fejeződött be. Donington Parkba 1987 óta tértek vissza a versenyzők minden évben, ám 2010-től a Brit Nagydíj helyszíne már Silverstone lesz, ahol 1977 és 1986 között versenyeztek a világbajnoki résztvevők. 2003 óta, amióta a Shell és a Ducati közös erővel léptek a pályára, a bolognai gyár versenyzői remek eredményeket értek el Doningtonban, beleértve Casey Stoner előző két évben megszerzett futamgyőzelmét. A 23. Brit Nagydíj hétvégéje vizes edzésekkel kezdődött, de az időmérő már száraz körülmények között zajlott, amelyen Stoner a negyedik, míg Hayden a 15. helyre kvalifikálta magát. Az amerikai későn tért vissza a boxba új gumiért az edzés végén, illetve kuplungproblémával is szembe kellett néznie.
A 2006-os világbajnoknak félig szerencséje volt, hiszen a résztvevők nedves aszfalton foglalhatták el a rajthelyüket. Nedves, de nem vizes. A két korábbi világbajnok 19-re lapot húzva, ellentétben a mezőny többi tagjával, kockáztatott és reménykedett, hogy a start után az eső rövidesen el kezd szakadni, így esőgumikkal várták az indítást. Livio Suppo, a Ducati csapatfőnöke így nyilatkozott: „A szerelők és én is azt javasoltam, hogy slick gumikkal induljanak el, de mindkét versenyző, főleg Nicky, az esőgumit preferálta. Szerintük a pálya egy bizonyos szakasza már vizes gumit kívánt és az időjárási előrejelzések szerint az eső is érkezőben volt. A döntésük rossz volt, de felelősséget vállalok érte. Ma nagy nevek estek hatalmasat és inkább legyen két versenyzőm a boxban a 14 és a 15. helyen egyben, mint két versenyzőm sérülve. A rajtrácson annyit mondtam Kevin Schwantznak, hogy vagy hősök leszünk vagy idióták. Utóbbi jött be.”



TISSOT
SWISS WATCHES SINCE 1853
TISSOT SWISS WATCHES SINCE 1853
Official Timekeeper MotoGP
More than a watch
Tissot, Innovators by Tradition.
TISSOT T-RACE MotoGP
LIMITÁLT SZÉRIA
www.tissot.ch
Btech
Forgalmazó üzletek:
BL ÓRASZALONOK BUDAPEST Mammut I., Aréna Plaza K09 órasziget - BUDAÖRS Auchan
DUNAKESZI Auchan - SOROKSÁR Auchan - DEBRECEN Fórum Bevásárlóközpont - GYŐR Árkád - SOLYMÁR Auchan
ROYAL TIME ÓRASZAKÜZLET BUDAPEST Pólus Center - ÚJVILÁG ÓRA ÉKSZER BUDAPEST Europark
IDŐZÓNA ÓRASZALON SZEGED
www.oraszalon.hu

SZUPERMODELLEL ÉS GEPÁRDOKKAL



Egy sztárfényképész, Markus Hofmann nemrégiben fotósorozaton örökítette meg a 2009-es superbike világbajnokságon (WSBK) idén először induló BMW S 1000 RR motorkerékpárt, Bonka Steinhauser szupermodellt és az állatvilág leggyorsabb képviselőit, két gepárdot. A művész gyakran hívja segítségül a természetet, amikor különböző termékek fotózását készíti, de igen ritka az, amikor olyan felvételeket készíthet, ahol ötvözni tudja a természetet, a technológiával és a divattal. A feladatot a gepárdok gondozója is igen izgalmasnak találta: „A fotózás előtt egy órával elvonultunk egy külön szobába velük, ahol megetettük, megitattuk és szoktattuk a körülményekhez Kanyut és Bongot. A modell fél órával a munka megkezdése előtt találkozott először velük, és bár kezdetben kicsit tartott tőlük, később sikerült teljesen megbarátkozniuk egymással. Markus számára nagy kihívás volt, hogy a vakukkal ne zavarja az állatokat, és csak igen óvatosan mozoghatott a teremben…"





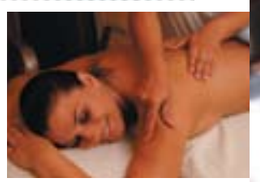












A Best Western Hotel Aquarell** Wellness-, Gyógy- és Konferencia Szálloda** nyereményjátékot indít minden hónapban azok között, akik regisztrálnak a www.aquarellhotel.hu weboldalon!
A nyertes és partnere **egy emlékezetes hétvégét tölthet el félpanziós ellátással és wellness alapszolgáltatások igénybevételével** a ceglédi Best Western Hotel Aquarell****-ben!
Ráadásul hírleveleikből rendszeresen értesül a szálloda akcióiról és újdonságairól! Így biztosan nem marad le semmiről!
Regisztráció: a szálloda weboldalán: www.aquarellhotel.hu/hu/nyeremenyjatek.html
A nyerteseket a megadott e-mail címen értesítik ki!

Best Western Hotel Aquarell** Wellness-, Gyógy- és Konferencia Központ**
2700 Cegléd, Fürdő út 24. Tel.:+36 53-510-900, Fax: +36 53-510-901,
e-mail: info@aquarellhotel.hu; GPS: N: 47,2016h; E: 19,7364h

Az Önök bizalmát megoldásainkkal érdemeltük ki.

Az informatikai megoldások hazai szállítója,

a Synergon már bizonyított!

www.synergon.hu



SYNERGON

FORD-FELTÁMADÁS

Lengyel Rali: Megint Hirvonen volt a legjobb

Megint győzött Mikko Hirvonen, ezúttal a vb nyolcadik versenyén, a Lengyel Ralin. Ezzel ráadásul a finn fordos átvette az első helyet az egyéni világbajnokságban, letaszítva onnan a betliző Loeb-öt.

Amber PR





A magyar Fisher Dani és Mészáros Sándor Lengyelországban az abszolút 25., az N csoport 7., és az N3 2. helyén végeztek Ford Fiestájukkal

Végeredmény

1. M Hirvonen	Ford Focus	3:07:27,5
2. D Sordo	Citroën C4	3:08:37,8
3. H Solberg	Ford Focus	3:09:33,2
4. P Solberg	Citroën Xsara	3:09:51,8
5. M Wilson	Ford Focus	3:11:45,0
6. K Holowczyc	Ford Focus	3:12:01,4
7. S Loeb	Citroën C4	3:26:42,6
8. C Rautenbach	Citroën C4	3:26:48,1

A vb állása

Pilóták	
2. S Loeb	57 pont
3. D Sordo	39 pont
4. H Solberg	27 pont
5. J-M Latvala	25 pont
6. P Solberg	25 pont
7. M Wilson	19 pont
8. F Villagra	14 pont

Konstruktőrök	
1. Citroën	106 pont
2. Ford	89 pont
3. Stobart	60 pont
4. Citroën Junior Rally Team	29 pont
5. Munchi's Ford	18 pont

A 28 éves versenygyőztes már a pénteki nap második gyorsasági szakaszától kezdve vezette a mezőnyt. Aki azonban ezután várt kemény küzdelmet, az csalódhatott, hiszen a címvédő világbajnok Loeb kocsija a következő gyorsasági szakaszon nekicsapódott egy farönknek. Később folytatta ugyan a versenyt, de már csak a hetedik helyen tudott célbaérni. Csapattársa ezúttal sikeresebb lett. Dani Sordo az utolsó nap végén a harmadik hely felé autózott, amikor is a második hely hirtelen az ölébe hullott. Az történt ugyanis, hogy a második helyen álló fordos Jari-Matti Latvala a versenyt záró 2,5 km-es szuperspeciális szakaszán kiesett a versenyből. A fordos pilóta elkapott egy homokkal teli olajoshordót az egyik kanyarban, letért az útról és összetörte autója elejét. A finn próbált visszatérni a versenybe és teljesíteni azt, de miután a Ford felfüggesztése és kormányrúdja is eltörött, ez lehetetlen feladatnak bizonyult. Ezután még a motor is lángra lobbant, s Latvala végül feladta. Foghatja a fejét, hiszen nem csak a második helyet vesztette el a finn autóversenyző, hanem összetettbeli negyediket is…

„Egy ponttal vezetem az egyéni ponttáblát, és ez az első alkalom, hogy zsinórban két világbajnoki ralifutamon győzni tudtam. Ez jó érzés. Most már azt szeretném, ha nyernék a hazai ralimon, Finnországban is" – szögezte le lelkesen Mikko Hirvonen. A Ford számára azonban nagy csalódás, hogy a Citroën megőrizte első helyét a konstruktőrök között. Így a francia gyártó 17 pontos előnnyel érkezik meg Finnországba, ahol azonban az abszolút esélyesnek a Ford számít.

Lengyelországban a Solberg fivérek ismét odatették magukat. Henningé lett a harmadik, míg a saját csapatával versenyző Petteré a negyedik hely. Őket követve a brit Matthew Wilsont intették le Stobart Fordjával. A csapatnak egyébként igen jól sikerült ez a versenye, hiszen Wilson után egyből a hatodik helyen a helyi hős, Krzysztof Holowczyc ért célba, így ő az első lengyel pilóta, aki pontokat tudott gyűjteni a világbajnokságon. A háromszoros lengyel győztes pilóta eredményén is látszik, hogy jól ki tudta használni a hazai terep nyújtotta lehetőségeket, s elmondása szerint nagyon élvezte a versenyt a Stobart színeiben. Miután Sebastien Loeb autóját helyrepofozták, folytatni tudta a versenyt, s így végül a hetedik helyével két pontot azért megmentett. „Több, mint a semmi. Még egy pont is nagyon fontos lehet, így boldog vagyok, hogy kettőt is szereztem. De el kell felejtenem ezt a ralit. Remélem sokkal jobban sikerül legközelebb" - tette hozzá az ötszörös világbajnok.



Dani Sordo mentette, ami menthető: második helyen vitte célba Citroënjét





A skandináv pilóták, így a fordos fiúk és a Solberg-fivérek is nagyon várják a soron következő Finn Ralit, ahol minden bizonnyal az északi versenyzők lesznek előnyben



LATVALA NAGY BAJA

Jari-Matti Latvala az utolsó szakaszon, saját hibája miatt, második helyről adta föl a Lengyel Ralit. Fordos főnöke ideges volt az elvesztegetett 8 pont miatt, és senki nem lepődött volna meg, ha a sorozatos gondok miatt megválik a pilótától. De úgy hírlik, mégis ad neki további esélyeket. „Életem legnagyobb hibáját vétettem, csalódást okoztam a Fordnak, haszontalan vagyok a csapatomnak" – kommentálta az eseményeket a lelkileg is összetört versenyző.



A hazai szövetség főtitkára itthon és külföldön egyaránt sokat dolgozik, általában a versenyek sportszakmai felügyelete a feladata

HATÁROKON TÚLI BIZTONSÁG

Faluvégi Péter a rali vb-n

Nagy megtiszteltetés érte Faluvégi Pétert július elején: az MNASZ főtitkára a lengyelországi rali vb futam biztonsági csapatában dolgozhatott, és nem is akárhol: a ranglétra szerint a második ember volt ezen a vonalon.

Pájer Ani

TDK

A rali világbajnokság nem csak abban különbözik a helyi futamoktól, hogy nemzetközi szupersztárokat és csúcstechnikát láthat a közönség a pályákon, a szervezés és a futamok felügyelete is több szakember feladata. A helyi szakértők mellé az FIA minden WRC futamra külön tisztségviselőket küld: például a biztonsági főnököket is. Angolul úgy hívják őket, hogy „safety delegate". Az „assistant of the safety delegate" a fő szerv helyettese – ezt a posztot töltötte be nemrég Lengyelországban Faluvégi Péter. A feladata az volt, hogy az égből, helikopterrel, valamint a földről, autóból biztonsági szempontból



ellenőrizzék a pályákat és környéküket: alkalmasak-e a körülmények a versenyzésre.

Hogy került Ön Lengyelországba?
Ez egy véletlen volt: eredetileg nem én voltam jelölve. Azonban, aki ment volna, az az utolsó pillanatban egészségügyi problémák miatt lemondta. A verseny előtt kedden csörgött a telefonom, és a rali bizottságból egy általam is ismert úriember felhívott, hogy volna-e kedvem beugróként ezt a feladatot ellátni. Először is kiejtettem a telefont a kezemből, mert azért ez szerintem nagy dolog. Másodszor pedig el



voltam képedve, hogy rám gondoltak. Tomasz Bartos-sal kellett együtt dolgoznom, aki egy nagyon nagy név, egy korábbi lengyel versenyző, és nem mellesleg hosszú ideje ő az FIA delegált biztonsági főnöke a versenyen. Remek verseny volt, és szerintem minden szempontból megfelelt a nemzetközi sztenderdeknek. Én többekkel beszélgettem, és mindenki azt mondta, hogy legalább a duplája volt a nézők száma, mint az idei WRC futamok bármelyikén is…Viszont egy-két apróságot leszámítva semmiféle probléma nem is volt ezen a versenyen. Nagyjából 2000 kilométert autóztam azon a hétvégén, hiszen minden kör előtt minden pályát és etap-útvonalat végig kellett járnom. Egy alkalommal kellett szólni a helikopternek, hogy nézzen utána egy helynek, de minden más problémát szép szóval, és egy szóval elég volt elrendezni.

Gondolom, leginkább nézői probléma volt, az a kevés is: így volt? És a magyar nézők, szurkolók, hogy viselkedtek?
Igen, főleg a nézőkre kellett figyelnünk, de lényegesen kevesebb néző rendbontás

úgyhogy nem volt semmi baj – úgy tűnt, csak nyelvi nehézségek voltak. De mikor magyarul szóltam hozzájuk a kocsiból, mindannyian hanyatt estek a meglepetéstől… A magyar versenyzők mesélték kint, hogy volt olyan stop-beíró, ahol hatalmas zászlókkal magyar szurkolók énekszóval várták őket – nekem ugyan nem énekeltek, de biztos hatalmas érzés volt a magyar csapatnak…

Lesz ennek folytatása?
Alaphelyzetben nem tőlem függ. Egyébként évente néhány alkalommal szoktam FIA versenyen felügyelőként működni – innentől kezdve van egy ismertségem, és van ismeretségem. Én felajánlottam, hogy a jövőben is bármikor, ők azt mondták, szívesen látnak máskor is. Innentől az FIA útjai kifürkészhetetlenek – csak remélni tudom, hogy lesz még ilyen a közeljövőben.

Amikor nekem volt szerencsém kilátogatni egy VB futamra, megdöbbentem, hogy egy „egyszerű" sportbíró is négy nyelven beszélt. Mit tapasztalt: ez elvárás ez a WRC futamokon dolgozóktól?
– Leírt szabály erre nézve nincs. Elvárás az, hogy legalább egy nyelvet, ami általában az angol, kommunikációs szinten tudjon beszélni. Nem kell nyelvvizsga bizonyítvány és shakespeare-i magaslatok, de az alapvető dolgokat meg kell tudni érteni és értetni. Lengyelországban néha megdöbbentem, hogy szinte minden sportbíró beszélt angolul, úgy köszöntöttek, és mindig volt egy-két kedves szavuk is. A pálya mellett álló biztosítók közül azonban minden második volt, aki beszélt valamilyen nyelvet. Viszont iszonyatos mennyiségű anyaguk volt, több nyelven, úgyhogy ha másképp nem, az arra való mutogatással mindent meg tudtak oldani.

Volt alkalma VB menőkkel találkozni? Ez csak azért érdekel, hogy valaki, akinek az élete, a mindennapjai a raliban telnek el, mennyire tud még lelkesedni ezekért a pillanatokért?
Lelkesedni azt nagyon tudok. Az egyik szívfájdalmam az volt, hogy miután mi állandóan mentünk a mezőny előtt, így még arra sem volt idő, hogy a stopokban legalább néhány versenyzőt megvárjunk. A prológon illetve a szuperspeciálon azonban volt alkalmam néhányukkal közelebbi kapcsolatba kerülnöm: megmondom őszintén, nekem is megdobban a szívem, mikor egy Loeb-bel közvetlen kontaktusba kerülhetek, és arról beszélhetünk, hogy a verseny és az autója hogy áll… Amikor szűkebb körben beszélnek ezek az emberek, abszolút nem azt az arcukat mutatják, mint egy sajtótájékoztatón. Ember, piszkálja az orrát, időnként telefonál, kacarászik és abszolút normálisak.

Melyik a legkedvesebb emléke erről a hétvégéről?
Hűha, most nehezet kérdezett… A prológon történt egy kis baleset, és mi Bartos-sal ücsörögtünk, mikor Loeb odajött hozzánk és beszélgettünk kicsi hármasban arról, hogy most mi legyen. Valami nagyon-nagyon emberi, problémamegoldó beszélgetés kerekedett ki ebből, ami Magyarországon – már elnézést, ha okoskodok – szóval, amit itthon nem nagyon tapasztalok. Mégpedig azt, hogy egy versenyző és egy tisztségviselő egy problémát együtt próbálnak megoldani. Volt vita, hiszen mindenkinek más volt az álláspontja, de nem az volt a cél, hogy az egyik a másikat lehordja, hanem az, hogy szülessen megoldás. És erre nagyon szívesen emlékszem vissza.

VISSZATÉRÉSEK

BFGoodrich Veszprém Rallye: Spici és Janika ismét nyerni tudott







Ha csak kis különbséggel is, de Veszprémben megint nyert a Helles Mitsubishi WRC. Fent a Lancer Evo-armada egy része: Osváth, Budavári és az ismét betlizõ Asi

Spitzmüller Csaba másodszorra, ifj. Tóth János pedig először nyert az idén. Történt mindez a bajnokság első murvás ralifutamán, Veszprémben, ahol a közönség láthatott szinte mindent, ami miatt a sportág szerethető.

Mihályi Csaba

Bucakó Andor, Bencze András, NRP

Veszprém soha nem volt és nem is lesz az esztendő legkönnyebb versenye, ez a 2009-es bajnokság során is bebizonyosodott. A nehéz pályák megtizedelték a résztvevőket, és a pórul járt csapatok ettől nem voltak feltétlenül boldogok, de a publikum - a nagy hőség okozta kellemetlenségeket leszámítva - kétség kívül jól szórakozott. Ráadásul a Nyílt Rali Bajnokság értékelésében az idei legizgalmasabb verseny alakult ki, ahol a négy élen álló páros közül még az utolsó gyorsaságin is nyerhetett volna bárki. A verseny egy prológgal és egy szuperspeciállal kezdődött, amely a mélyen kijár út és a sötétbe húzódó vége ellenére is beleszámított a versenybe. Ez után a két szakasz után a Turi–Tóth kettős állt az élen, akik a verseny előtti teszten nem csak hatalmasakat repkedtek, de úgy tűnik sokkal jobban összeszoktak az autóval, mint a Salgó–Gemer Ralin. Turi mögött a Spitzmüller–Kazár páros állt a második helyen, akik nagy Veszprém specialisták, hiszen nyertek már itt Toyotával és a Mitsubishivel is.
Szombaton hat gyorsasági várt a mezőnyre három körben. Az első pályán, Hajmáskéren azonban a bajnokságot vezető Herczig–Baranyai kettős ugrott a negyedik



Turi Tamás mindössze 13 másodperccel kapott ki Spicitől





Bútor Róbert visszatért, természetesen egy Citroenben láthatta a közönség



helyről az élre. Ez a pálya nagyon nem ment Turinak és Spitzmüllernek, akik elég sokat kaptak és a harmadik, negyedik helyre estek vissza. Herczig nem sokáig maradt az élen, mert a kör végén, Jutaspusztán belógatta autóját egy árokba, ahol leszakadt a csomagtartófedél a szárnnyal együtt. A harmadik gyorsasági után még a Turán–Zsiros kettős állt a második helyen, ám őket egy fékcső törése hátráltatott, ami miatt két pozíciót visszaesetek.
A második kört már Spitzmüller kezdte az élen, aki folyamatosan növelni tudta előnyét és végül 13 másodperccel megnyerte a versenyt. Az Eger Rali után ez volt a második győzelme, amivel két pontra közelítette a bajnokságot vezetőt.
A második-negyedik hely sorsa sokkal nehezebben dőlt el. Eleinte Turán húzott bele és átvette a második helyet, és Turi időlegesen visszacsúszott a negyedikre, Herczig pedig feljött a harmadikra. Az utolsó két gyorsaságira azonban elerőtlenedett a Peugeot, amivel Frici már nem tudta tartani ellenfeleit. A verseny kiélezettségét jól mutatja, hogy az utolsó gyorsasági előtt a második és a negyedik helyezett között mindössze 2,9 másodperc volt a különbség. Végül a Turi–Tóth kettősé lett a második hely, a Herczig–Baranyaié pedig a harmadik, amivel két pont előnnyel még a bajnokság élén maradtak. Turánéknak ezúttal nem volt szerencséjük és csak negyedikek lettek.
A mezőny másik két WRC-je nem sokáig volt versenyben. Az ifj. Érdi–Csökő páros az utolsó pillanatban ülhetett bele abba a Subaruba, amivel Borsi szokott indulni, de az idén immár



Hadik ugyan nem gyűjtött sok pontot Veszprémben, mégis maradt a nyílt bajnokság élén







Elek István ezt az ugratót elnézte, de a nyílt értékelésben így is 3. lett



a harmadik WRC nem hozott szerencsét ifj. Érdinek, aki a negyedik gyorsaságin esett ki váltóhiba miatt. Szintén ekkor búcsúzott a pályafutása első WRC-s futamát Corollával teljesítő Maricsek–Rubóczky kettős, akiknek a kartervédő és a karter közé szorult kavicsok ütöttek lyukat a motoron.
Végül összesen 11 autót értékeltek az nyílt bajnokságban, ahol a négy WRC-t az A8-asok követték. Közülük a Pintér–Földesi kettős volt a leggyorsabb, megelőzve a Zambelly–Dobos és a Budavári–Kern duókat. A H csoportban a Mucsina–Csoór kettős idei második győzelmét aratta a Toyota Celica GT–Fourral, őket az egyetlen célba érkező VFTS-sel a Kozma–Bereczki páros követett.
Az Országos Rali Bajnokság mezőnye sem maradt el az NYRB mögött, legalábbis ami a verseny izgalmát illeti. Itt némi meglepetésre a Krózser–Menyhért páros kezdte az élen a versenyt. Ők a harmadik gyorsasági célja után estek ki a szétszakadt kormányösszekötő miatt. A negyedik szakasztól állt az élre az ifj. Tóth–Tagai kettős a Peugeot 207 Szuper–2000-essel, amivel végül ötven másodperc előnnyel meg is nyerték









Új Bomba!-matricával gazdagodott Kőváry autójának dekorációja, és ugyan nem úgy alakult a Veszprém Rali a számára, ahogyan várta, eredményüknek köszönhetően a bajnoki összesítésben továbbra is vezetik a kategóriájukat



a versenyt. Janika igazán jól érezte magát az autóban és a verseny után úgy is nyilatkozott, hogy murván már beletalált a Peugeot-ba.
A verseny legnagyobb esélyese az Asi–Pikó páros a prológon elveszített egy kis időt, amit két szakaszgyőzelemmel próbáltak ledolgozni, ám az ötödik gyorsasági után már hiába kerestük őket, mert benzinellátási probléma miatt kiestek. Ugyancsak pórul járt a Szabó–Köhler páros a román Subaruval, pedig ők akár még az első helyért is





VERSENYZŐK MONDTÁK

Pénzes Zsolt-Zachár János, ORB abszolút 9., Mitsubishi Lancer Evo IX.: „Élveztük a futamot, már Mikulás Ralin eldöntöttük, hogy ha indulunk idén, akkor murván fogunk menni, mert az a legnagyobb élmény ezzel az autóval. A kocsi tökéletes volt, egyetlen hiba akadt: elment a kormányszervó, és 17 kilométert küzdöttem nélküle. De ezt leszámítva is nehéz, de kiváló versenynek voltunk a részesei."

Schuck János-Muschitz Attila, ORB A6/4, Skoda Felicia: „Nagyon élveztük, hiszen tét nélkül mentünk. A Kit-Car-ral neveztünk, de az utolsó pillanatban módosítanunk kellett. Az N-es, amivel végül is rajthoz álltunk, végig jól bírta a verseny kihívásait, és végre megláthattuk a céldobogót, amihez régóta nem volt szerencsénk. Ez a verseny éppen ezért most nagyon értékes volt számunkra."

Krupp Zoltán-Becze Zoltán, ORB absz.11., Mitsubishi Lancer Evo IX.: „A péntek nagyon rossz volt: órákat ültünk szinte feleslegesen a versenyzőruhánkban, és még a fékünk is megmakacsolta magát: egyszerűen elégettem. Két lábbal tapostam, hogy történjen valami. A szombat azonban nagyon pörgős volt, jó hosszú szakaszokkal, azt igazán élveztem. Bár reggel eldurrant egy fékcsövünk, és megijedtem, hogy megint nem fejezek be egy Veszprém Ralit, de szerencsére megtört a 8 éves átok, és célba tudtunk érni."

















versenybe szállhattak volna, ám egy defekt a duót megfosztotta a jó helyezéstől. A prológot egy elfékezéssel kezdte a Pethő–Bacigál kettős, akik így 17 másodperc hátrányból próbáltak felállni. Ez olyan jól sikerült, hogy végül még a második helyen álló Elek–Fejes duót is befogták. Eleket több műszaki hiba is hátráltatta, de leginkább egy elnézett és ötödikben elvállalt ugrató és az az utáni földet érés hagyott mély nyomokat az autóban, amelynek többek között a turbója sem akart rendesen működni. Ennek ellenére Elek jött be harmadiknak. Pethő viszont az utolsó gyorsaságin megelőzte őt és pályafutása legjobb eredményét elérve az abszolút második és az N4 élén végzett, amivel a bajnokságban is a második helyre tornázta fel magát. Nem akart sokat kockáztatni sem az Osváth–Farnadi, sem pedig a Trencsényi–Trencsényi páros. Nekik lett igazuk, mert a technikát beosztva a negyedik-ötödik helyen értek célba.

Sokáig kellett várni viszont a célban a bajnokságot továbbra is vezető Hadik–Juhász kettős Subarujára, akiket csak a kilencediknek szólítottak. Ennek egy elgumizás, egy defekt és a turbó gyengélkedése volt az oka – ám a hibák ellenére a duó így is a bajnokság éllovasaként várhatja a folytatást.

Bár külön nem értékelik a kétkerék-hajtású autókat, de a presztízse mindig nagy a legjobb kétkerekesnek lenni. Főleg, ha nem egy Szuper–1600-as autóról van szó. Márpedig Veszprémben az A6-os kategóriába sorolt Citroën C2 R2-vel volt a leggyorsabb kétkerekes a Bútor–Tóth kettős, amivel természetesen az A6-os kategóriát is megnyerték, több mint hét perccel a Nagy–Veres páros előtt. A Szuper–1600 győztese, az Ollé–Czakó kettős nagyon szerette volna Bútort elcsípni, de egy defekt ebben megakadályozta őket. Az S1600-at azonban idén már negyedszerre nyerték és könnyen előfordulhat, hogy már a Mecsek Rali bezsebelhetik a bajnoki címet. A kategória második, harmadik helyezettjei a Baracskai–Lovász és a Pryma–Kerekes kettősök lettek.

Nagy verseny folyt A7-ben, ahol a rali 2-ből tavaly felkerült Puskádi–Csányi páros dik-



tálta a tempót. Ők másodszor versenyeztek az R3-as Hondával és úgy tűnik nagyon be is jött neki, miután másfél perccel vezték a kategória második helyezettet. Erre a posztra az utolsó gyorsasági előtt még a Hering–Spitzer kettős volt az esélyes, de egy kövön eltörték a féltengelyüket, így visszacsúsztak a harmadik helyre, az utolsó pillanatban előre engedve a Janzer–Nyirfás kettőst. A Kőváry–Tóth páros is egy féltengelytöréssel kezdte a versenyt, így csak a kategória ötödik helyén végeztek. Ennek ellenére megtartották a bajnokságban az első helyüket.

A verseny egyik legkiemelkedőbb teljesítményét nyújtotta a Zagyva–Tisch kettős, akik N2-ben egy kupás Swifttel több, mint két és fél percet vertek az eddigi három futam N2-es győztesére, a Magyar–Budai kettősre. Zagyva azonban nem csak az N2-ben volt gyors, de az N3 győztesét, a dízel Opellal versenyző Bessenyey–Papp kettőst is megelőzte. Az N3 legjobb benzines párosa, a Lantos–Érckövi kettős lett.

A magyar rali bajnokság következő futamát újra aszfalton rendezik, a Mecsek Rali augusztus első két napján zajlik majd, ahol majd a historic bajnokság mezőnye is csatlakozik az NYRB és az ORB gárdáihoz.



A HELL Racing Team egy emberként ünnepelte szállodája medencéjében a bajnoki győzelmet

Végeredmény

Nyílt bajnokság:

1.	**Spitzmüller Csaba/Kazár Miklós**	Mitsubishi Lancer WRC
2.	**Turi Tamás/Tóth Imre**	Subaru Impreza S12 B WRC
3.	**Herczig Norbert/Baranyai László**	Subaru Impreza S11 WRC
4.	**Turán Frigyes/Zsiros Gábor**	Peugeot 307 WRC
5.	**Pintér László/Földesi Csaba**	Mitsubishi Lancer EVO VI
6.	**Zambelly György/Dobos Kata**	Mitsubishi Lancer EVO IV
7.	**Budavári Zoltán/Kern Rajmund**	Mitsubishi Lancer EVO VIII
8.	**Rongits Attila/Hannus László**	Mitsubishi Lancer Evo VII
9.	**Mucsina Tamás/Csoór Tibor**	Toyota Celica GT4
10.	**Kozma László/Bereczki Norbert**	Lada VFTS

Országos bajnokság:

1.	**ifj.Tóth János/Tagai Róbert**	Peugeot 207 S2000
2.	**Pethő István/Bacigal Igor**	Mitsubishi Lancer Evo IX. RS
3.	**Elek István/Fejes Gábor**	Mitsubishi Lancer Evo IX
4.	**Osváth Péter/Farnadi Ágnes**	Mitsubishi Lancer Evo
5.	**Trencsényi József/Trencsényi Tamás**	Mitsubishi Lancer Evo IX
6.	**ifj.Ranga László/Benkő András**	Mitsubishi Lancer Evo
7.	**Matics Mihály/Viczena Gábor**	Mitsubishi Lancer Evo IX
8.	**Baksay-Szabó Ádám/Ranga Péter/Géczy Tamás Mitsubishi**	Lancer Evo IX
9.	**Hadik András - Juhász István**	Subaru Impreza N12
10.	**Pénzes Zsolt/Zachár János**	Mitsubishi Lancer Evo IX

Kategóriagyőztesek:

A8:	**Pintér László**	(Mitsubishi Lancer Evo VI),
A7:	**Puskádi János/Csányi Botond**	(Honda Civic Type-R R3),
A6:	**Bútor Róbert/Tóth Vilmos**	(Citroen C2 R2 MAX),
A5:	**Alaxay Viktor/Bolla Károly**	(Suzuki Swift),
S1600:	**Ollé Sándor/Czakó „Janek”**	(Suzuki Swift),
N4:	**Pethő István/Bacigal Igor**	(Mitsubishi Lancer Evo IX. RS),
N3:	**Bessenyey Zoltán/Papp György**	(Opel Astra GTC CDTI),
N2:	**Zagyva Lajos/Tisch Péter**	(Suzuki Swift),
H10:	**Mucsina Tamás/Csoór Tibor**	(Toyota Celica GT4),
H9:	**Kozma László/Bereczki Norbert**	(Lada VFTS)

A bajnokság állása

Nyílt bajnokság:

1.	**Herczig Norbert/Baranyai László**	(Subaru Impreza S11 WRC)	71 pont
2.	**Spitzmüller Csaba/Kazár Miklós**	(Mitsubishi Lancer WRC)	69 pont
3.	**Turán Frigyes/Zsiros Gábor**	(Skoda Octavia WRC/Peugeot 307 WRC)	41 pont
4.	**Ifj. Érdi Tibor/Csökő Zoltán**	(Subaru Impreza S12 WRC)	34 pont
5.	**Turi Tamás/Tóth Imre**	(Subaru Impreza S12 WRC)	31 pont
6.	**Hideg Krisztián/Kerék István**	(Mitsubishi Lancer EVO VI.)	30 pont
7.	**Borsi Gergely/Diebel András**	(Subaru Impreza WRC)	18 pont
8.	**Rongits Attila/Hannus László**	(Mitsubishi Lancer Evo VII.)	17 pont
9.	**Pintér László/Földesi Csaba**	(Mitsubishi Lancer EVO VI.)	12 pont
10.	**Hevesi István/Bauer Attila**	(Mitsubishi Lancer Evo VI.)	9 pont

Országos bajnokság:

1.	**Hadik András/Juhász István**	(Subaru Impreza N12)	70 pont
2.	**Pethő István/Rubóczky Attila**	(Mitsubishi Lancer Evo IX.)	65 pont
3.	**Osváth Péter/Farnadi Ágnes**	(Mitsubishi Lancer Evo IX.)	62 pont
4.	**Trencsényi József/Trencsényi Tamás**	(Mitsubishi Lancer Evo IX.)	62 pont
5.	**Asi/Pikó Zsuzsa**	(Mitsubishi Lancer EVO IX)	48 pont
6.	**ifj. Tóth János/Patkó Gergő**	(Peugeot 207 S2000)	45 pont
7.	**Balogh János/Zentai Kornél/Bahor Bea**	(Mitsubishi Lancer Evo IX.)	31 pont
8.	**Ollé Sándor/Czakó „Janek”**	(Suzuki Swift S1600)	25 pont
9.	**Matics Mihály/Viczena Gábor**	(Mitsubishi Lancer Evo IX.)	22 pont
10.	**Elek István/Fejes Gábor**	(Mitsubishi Lancer EVO IX.)	18 pont

RALIRÁDIÓ

A GTG Stúdió Kft. műsorszolgáltatási céllal jött létre, szolgáltatásunkat Rallye Rádió néven nyújtja az MNASZ ORB-NYRB futamain. A tevékenység egyedi és egyben hiánypótló is, mert egy meglévő információigényt szolgál ki hétköznapi eszközökkel élőben. Köztudott, hogy eddig a futamok nézőihez igen nehezen jutottak el a hírek, pedig ezek a rendezvények több tízezer látogatót vonzanak. Őket látja el az idei esztendőtől információval kereskedelmi FM sávban sugárzott élő rádióműsorral a Rallye Rádió. A szurkolók természetesen már előzetesen ismerik a frekvenciát, tehát akár saját FM rádiójukat, GSM headsetjüket is magukkal hozhatják, vagy reklámajándék rádiókat is kaphatnak a helyszínen.

A műsoridőt legnagyobb részben a helyszínen tartózkodó riporterek élő anyagai töltik meg. Az eddigi közvetítéseket a rendezvény méretétől függően esetenként mintegy 60-100 ezer ember hallgatta. A műsorok Interneten is követhetők a rendezvény ideje alatt on-line módon, ezt követően archívumból letölthetően.

A GTG Stúdió homogén célközönség elérését biztosítja, lehetőséget nyitva a reklámok hatékony célba juttatására. A kereskedelmi rádiók valamennyi szolgáltatását kínálja, kiküszöbölve azok kevésbé előnyös tulajdonságait. A jelenlegi gazdasági helyzetben a hirdetési szolgáltatások hatékonyságának növelésére, új szolgáltatások biztosítására van szükség. A Rallye Rádió egy eddig megszólítatlan célközönséget tesz elérhetővé a hirdetők számára.

További információk:
info@gtgstudio.hu, www.gtgstudio.hu
Cím: 1116 Budapest, Nádudvar u. 4/c.
Tel./fax: +36 1 204-6101, mobil: +36 20 569 8916.

MEGFOGYVA BÁR...

A veszprémi murva sokakat elriasztott

Az eddigi legkevesebb nevezővel vágott neki a rali másodosztálya ötödik futamána, a legjobbak közül többen is a hiányzók táborát gyarapították.

Wéber Kata



A szombati programban négy gyorsasági szakasz szerepelt, Hajmáskér – Öskü között kétszer, míg Jutaspusztán és Gyártelepen egyszer-egyszer mentek végig a párosok. A negyedik gyorsasági szakasz után az N, A csoport legjobbjaként Kuncz Dezső és navigátora Kemény Zsolt állhatott fel a dobogó tetejére, megelőzve a Neukirchner – Jancza, és a Szombath – Nyéki kettőst.

Kunczék már az első, hajmáskéri szakaszon jól teljesítettek, ám a második gyorson csak a negyedik időt szerezték meg egy defekttel és egy törött váltókarral a tarsolyukban, így féltávnál másodikként érkeztek a szervizparkba, Neukirchner mögött. A harmadik gyorsasági szakaszon ismét nyerni tudtak, az utolsón viszont újra egy defekt akadályozta a jó szereplést, ám az első helyet így is megkaparintották. A Neukirchner – Jancza duó napja jól indult, számításaikat azonban keresztülhúzta egy elektromos hiba, ami miatt a Honda meg-megállt. A sorozatos újraindítások miatt a végre 26 másodperc hátránnyal a második helyre szorultak. A dobogó legalsó fokára a Szombath – Nyéki kettős állhatott fel a négy gyorsasági teljesítése után, pedig ők sem úsztak meg defekt nélkül, kettőt is kaptak a nap folyamán. A negyedik helyen Óraiék végeztek, míg ötödikként a mezőny egyetlen N-es autójával a Nagy – Folinek kettős érkezett a célba. A páros jó eredményhez fűződő reményei hamar szertefoszlottak. Az első hat kilométer után kaptak egy defektet, amit nem akartak a gyorson kicserélni. Ám a gumi nem bírta, tulajdonképpen kigyulladt a felnin, ezért mégiscsak kénytelenek voltak megállni. Az itt begyűjtött hátrányukat a későbbiek-



ben már nem tudták ledolgozni, hiába került a nevük mellé egyszer az abszolút legjobb és kétszer a második idő.

Az F csoport mezőnyében ezúttal is – ahogy azt már korábban megszokhattuk – Medvecz és Borbás csatározásának lehettünk tanúi. Elsőként Medvecz szerezte meg a legjobb időt, ám a másodikon már Borbás bizonyult gyorsabbnak és 7 másodperces előnnyel várta a folytatást. A harmadik gyorson ismét Medvecz könyvelhette el a legjobb időt, ám csak 4 másodpercet tudott hozni ellenfelén, így az utolsó gyorsasági szakaszon dőlt el minden. Medvecz mindent beleadott, hogy megelőzze Borbást, aki viszont örült, hogy egyáltalán célba ért. Az utolsó gyorson ugyanis egy vasúti sín - nagyjából kétszázas tempónál - megdobta az autót és alig tudtak megállni. A harmadik helyet Simon szerezte meg a BMW-vel, ám nekik sem telt zökkenőmentesen a nap. Az utolsó gyorson a váltó beragadt a negyedik sebességi fokozatba, így a végén már csak a célbaérésre koncentráltak.

Végeredmény

Abszolút

1.	**Kuncz Dezső-Kemény Zsolt**	(Honda Civic VTi, A6)
2.	**Neukirchner András – Jancza Tamás**	(Honda Civic VTi, A6)
3.	**Szombath Zoltán – Nyéki József**	(Lada 21074, A6)

F csoport

1.	**Medvecz Péter – Medvecz Péterné**	(Mitsubishi Lancer Evo VI, F3)
2.	**Borbás Szabolcs – Borbás Attila**	(Mitsubishi Lancer Evo VII, F3)
3.	**Simon Gábor – Szigetvári Csilla**	(BMW 318, F2)

A bajnokság állása

Abszolút

1.	**Harsányi Zsolt – Csurja János**	(Renault Clio RS)	67 pont
2.	**Kondor Lajos – Dara Róbert**	(Peugeot 106)	63 pont
3.	**Órai Balázs – Vrezgó Balázs**	(Suzuki Swift GTI)	39 pont

F csoport

1.	**Borbás Szabolcs – Borbás Attila**	(Mitsubishi Lancer Evo VII.)	42 pont
2.	**Medvecz Péter – Medvecz Péterné**	(Mitsubishi Lancer Evo VI.)	32 pont
3.	**Váradi „Mercis” Gyuri – Laboncz/Laboncz**	(Mercedes 230E)	20 pont

A Mecsek meccse

„Volt, hogy nagyon-nagyot estünk, és volt, hogy nagyon-nagyon örültünk a pécsi meccsen. Ha csak a szépre emlékezünk, akkor az nem csoda, hiszen Mikivel tavaly Pécsett nyertük meg a bajnokságot!" – mondta Spitzmüller Csaba. – „Felejthetetlen és csodálatos volt, amiből most is tudunk erőt meríteni."

> „Nagyon köszönjük kitartó régi és jelenlegi partnereinknek, hogy eljutottunk erre a szintre."
>
> **Kazár Miklós**

Az idénynyitó egri aszfaltos derbin aratott siker után Miskolcon egy 4., míg a Salgón egy második hely volt a duó tarsolyában, azonban legutóbb, a szezon talán legnehezebb versenyén, a veszprémi autógyilkos murván ismét győzni tudott a miskolci címvédő páros.

„Óriási sikernek tartom azt, hogy negyedszer sikerült diadalmaskodnunk Veszprémben. Régen éreztük ilyen jól magunkat az autóban, mint július elején!" – árulta el Kazár Miklós. „Sokat faragtunk a hátrányunkon, így ismét kézzelfogható közelségbe került a címvédésünk. Nagyon köszönjük kitartó régi és jelenlegi partnereinknek, hogy eljutottunk erre a szintre. A hajrára fordulva, a Mecsek ralin sem szeretnénk alább adni!"







ÖRÖMFORRÁS

Dr. Varga és a Mitsubishi Evo IX

Dr. Varga Attila idén egy Evo IX-es Mitsubishivel ismerkedik, cél a barátságuk szorosabbra fűzése. Az eddigi négy futamból háromszor rajthoz állt, és úgy tervezi, a hátralévőket sem hagyja ki.

Pájer Ani, Bucaká, NRP

Hogyan értékeled idei szezonod első felét?
Még mindig csak próbálgatom ezt az Evo IX-est, ezért gondoltam, hogy elindulok idén minden aszfaltfutamon, mert azokat még nem igazán érzem: vagy a beállítások nem sikerültek eddig, vagy egyszerűen csak szoknom kell még a kocsit. Egerben az elért eredményünk tapogatózás volt, majd Miskolc időegyeztetés miatt kimaradt, mivel nem a raliból élek, az inkább csak viszi a pénzt, és sajnos a munka nyert azon a hétvégén… Majd következett a Salgó, aminek a pályái valamiért nem jönnek be, de mivel kihagytam egy futamot, mindenképpen szerettem volna rajthoz állni. Nagyon tisztességesen felkészültünk: jó beállításokkal, jó itinerrel. Ám rögtön az első gyorsaságin, még Szlovákiában a hajtásunkkal problémák akadtak: hol működött, hol nem. Botrányosat mentünk ott, és ez meg is pecsételte a sorsunkat arra a futamra. Bár napközben tudtunk gyorsulni a többiekhez, semmit nem ért a dolog: mindenesetre jót tesztelgettünk azon a versenyen. Ezután jött a murva, amire azért megint kell készülni rendesen. Veszprém nekem szegről-végről hazai verseny, és utoljára négy éve sikerült itt kategóriát nyernem Skodával, annak ellenére, hogy ezeket a pályákat szeretem és ismerem a legjobban. Mióta Mitsubishivel indulok itt, azóta folyamatosan pechem, és idén sem volt ez másként. A második szakasz után váltócserére szorultunk, de szerencsére a fiúk zseniálisak voltak! 24 perc alatt sikerült ezt teljesíteniük a szervizben – ez a Pénzes csapat tényleg nagyon szuper: bár én tudnék úgy vezetni, mint ők szerelni! Innentől kezdve azonban megint nem nagyon volt értelme a versenynek, mert nagyon nagy lett a hátrányunk, ráadásul két defektet is kaptam. Ettől függetlenül jól éreztem magam Veszprémben, élveztem a futamot.

Említetted, hogy a Salgó pályái nem jöttek be: milyen a számodra ideális szakasz?
A koromnál fogva valószínűleg néhány dologra háklis vagyok. Egészen másképp vezet az ember 18-20 évesen, mint 40 fölött, ezt kár tagadni. Ráadásul én elég későn kezdem ezt el. Nekem kimaradt a trabis korszak és a libakergető versenyek: 33 évesen voltam először raliversenyen, akkor is navigátorként, és már bőven 35 fölött jártam, mikor vezetni kezdtem. A versenyszellem természetesen megvan, hiszen végigsportoltam az életemet, de mikor már van két kölyköd, és hobbiként csinálod a ralit, akkor nincs az az eredménykényszer, mint huszonévesen, mikor presztízscsatákat vívsz… Nekem ez most a kikapcsolódás.

Mi lesz az évad további futamaival?
A Mecsek Rali ugyan szokatlan időpontban lesz, kicsit korán, így az furcsa lesz, de mindenképpen szeretnék ott elindulni. A Nyírség Ralin talán egyszer indultam, és ott ért az a megtiszteltetés, hogy beülhettem Asi autójába néhány gyors erejéig. Életem egyik legnagyobb élménye volt: sosem hittem előtte, hogy egy vasdarab négy keréken tud úgy viselkedni, ahogy az Asi akkori A-s autója tette. Az egy WRC szintű autó volt – szerintem. A Nyírséghez tehát szintén szép emlékek fűznek, úgyhogy ott is szeretnék elindulni. A Nyirád Ralinak pedig fantasztikus pályái vannak: kétszer már le is tréningeztem… Egyszer a prológon ment szét az autó kormányszerkezete, egyszer pedig a váltó ment tönkre az első gyors végén. Úgyhogy nem hogy célba nem értünk, még egy normálisan versenyezni sem tudtunk ott – remélem, idén ezt is bepótolhatjuk.



A Makita-színekben szereplő egyesület minden tagja profitál az összefogásból

EGYÜTT EGYMÁSÉRT

A Makita Racing Team idei esztendejéről, eredményeiről

A most már nagy múltra vissza tekintő Makita Racing Team megálmodójával, Ősz Lászlóval sikerült beszélnünk arról, hogy milyen az idei évük és mik a további terveik!

TDK

Bucakó, Pál Emese

Hogyan alakult az idei esztendő a Makita Racing Teamnél?
Sajnos nem pont úgy sikerült, ahogy azt megálmodtuk. Ugyanakkor nem is várható el, hogy mindig minden egyszerűen menjen. Minél többen vagyunk egy csapatban, annál több dolgot kell figyelembe venni ahhoz, hogy minden jól működjön. Ez nagyon sok szervezést, munkát igényel.

Hogy érzed, milyen a csapat teljesítménye?
Azt gondolom, hogy a Makita Racing Team nevét már mindenki ismeri, és tudják az ellenfelek, a nézők, hogy a csapattal számolni kell.



Számomra az idei nem volt teljes, hisz az év elején nem én, hanem a csapatban versenyző Tóth-Tóth kettős ment az Evo VIII-assal az első két versenyen. Sajnos a versenyzésüket nem sok siker kísérte, mert egyszer műszaki, egyszer pedig vezetési hiba miatt kényszerültek feladni a futamot. De ami a csapat szempontból nagyon fontos: az elmúlt három évben nem volt olyan verseny, ahol ne lett volna makitás célba érő. Mi mindenképp a csapat érdeket tartjuk most is szem előtt. A Cél - bár az egyéni eredményeke is fontosak - elsősorban a jó csapat szereplése. Ezért törekszünk az egységes kinézetre, legyen szó az autókról vagy a csapat ruházatáról.

Jelenleg egy kicsit foghíjas a team. Mi ennek az oka, és mikor láthatjuk újra Domonkosék Mitsubishijét Makita színekben?
Domonkos Laci a Salgón óriásit bukott, az autója csak a Nyírség Ralira készül el. Sajnos ezek olyan tényezők, amikkel mindig számolni kell, bár ennyire még senki nem tört autót a csapatban. Gyakorlatilag minden eleme megsérült a kocsinak. Jelenleg a helyreállítás folyik, de addig is egy Skoda Fabia RS-sel azért rajthoz állt a párosunk Veszprémben…

A Krupa Zoltán – Bagdány István kettős Veszprémben az N3-as csoport abszolút 2. helyén végzett

Melyek az év hátra lévő részére a további terveitek a csapattal?
Most vagyunk a félidőnél. Volt sok kudarc és szép pillanat is akadt, azaz nem vagyunk elégedetlenek, de azért nagyon reméljük, hogy a pechszériánknak vége szakad és innen már az eredmények jönnek. Mindegyik csapattagunk ezen dolgozik.

Tavaly alkalmad volt kipróbálni egy WRC-t az egyik futamon. Idén is lesz erre lehetőséged?
Nagyon szeretném, hiszen a WRC-k a rali királyai, és bár sokan törekszenek arra, hogy megfosszák a nézőket, a versenyzőket az élménytől és lehetőségtől, én azt gondolom, hogy aki teheti, igenis próbáljon meg ilyen autóval menni. Mert a WRC kívül-belül egyaránt csodálatos. Nézni is jó, és vezetni leírhatatlan élmény. És bár még nem akarom elkiabálni a dolgot, de ebből az élményből idén is szeretnék részesedni…

Akkor az nem kérdés, hogy te melyik táborban állsz a WRC-k versenyeztetésének tervezett megszüntetése kapcsán?
Szerintem mindenki, aki normálisan gondolkodik, azt mondja, hogy a fejlődés az



nem a butulással kezdődik. Az iskolában a betűtanulás után az olvasás jön, és nem a gügyögés! Ha van egy 6-8 WRC-t számláló magyar bajnokságunk, akkor miért kéne elzavarni belőle éppen a csúcstechnikát… Nem olcsó mulatság, de nekünk, versenyzőknek, csapatoknak arra kell törekedni, hogy meg tudjuk finanszírozni. Az autósport összetett, és azért, mert valaki ügyes sofőr, nem biztos, hogy bajnok lesz. A raliban a feltételek megteremtése is feladat. Aki ügyesebben szerez támogatókat, az könnyebben lehet bajnok. Mindenben jónak kell lenni. Személy szerint én szeretném, ha a WRC és az A8 a magyar futamokon még jó sokáig az indulók között maradhatna.



EGY AUTÓ ÉS EGY LÁNY



AUTÓ

Név: Honda Integra Type-R
Gyártási év: 2000
Teljesítmény: 220 LE
Csapat: Sprint Motorsport
Pilóta: Schnobl Attila



LÁNY

Név: Bogár Bettina
Kor: 20
Lakhely: Budapest
Foglalkozás: egyetemista

Smink: Kelemen Lili
Fotó: Vámosi-Nagy Gergely (Sajt foto)

AZ UTÁNPÓTLÁSÉRT

A Sprint Motorsport felkarol egy gokart szakkört

A gyorsasági bajnokság egyik legnépesebb csapata, a Sprint Motorsport Kft. átveszi a paksi atomerőmű Energetikai Szakképzési Intézetének és Kollégiumának (ESZI) gokart szakkörét, hogy támogassa annak működését, illetve tagjai közül tehetségeket neveljen.

TDK, Kollár





A paksi iskolában 1993-ban óta létezik a szakkör, életre hívója Kuminka Attila tanár volt, aki a gokart mellett korábban más autósport szakágakban, így autókrosszban és ralikrosszban is aktívan versenyzett, sőt bajnoki bronzéremig jutott. A kiváló szakember azonban idén júniusban fiatalon, tragikus hirtelenséggel elhunyt, és az általa irányított tanulók vezető nélkül maradtak.



Szabó Béla, az iskola igazgatója ebben a helyzetben kereste meg a paksi származású Horváth Lázárt (fotónkon), a Sprint Motorsport tulajdonosát, hogy a jövőben irányítsa a 15-20 fős szakkör munkáját. Az istálló első embere elvállalta a feladatot, és Molnár Szabolccsal, egyesülete ügyvezető igazgatójával együtt elhatározta, hogy tovább folytatja azt a munkát az oktatási intézményben, amelyet Kuminka Attila kezdett el, sőt belátható időn belül gokart szakosztállyá fejleszti a kezdeményezést. Ehhez úgy az iskola vezetésétől, mint a helyi támogatóktól (Techno-gáz) komoly segítséget vár, de szívesen fogadja azokat a jelentkezőket is, akiknek a támogatása nélkül az elképzelések nem megvalósíthatóak. A szakmai feladatokban nagy részben számítanak a rendkívül segítőkész Major Ferencre, aki az iskola nyugdíjazott, műszaki és elméleti oktatásban is résztvevő tagja.

A Sprint Motorsport tervei szerint egy autójukkal (fotónkon) tehetségkutató versenyt is indítanak a szakkör tagjai számára, amelyről bővebben augusztus 31-én, az iskola évnyitóján számolnak majd be.

Az ESZI a Paksi Atomerőmű Zrt. legfontosabb iskolai kapcsolata, a vállalat az iskolát fenntartó alapítvány legfontosabb támogatója. A cég - az MVM Zrt. vezetésével egyetértve - 2007-ben új stratégiai pályára állította az intézményt, célul tűzve ki, hogy az energetikai szakképzés országos központjává fejleszti azt.

További információk:
info@sprintmotorsport.com
vagy www.sprintmotortsport.com.
Telefon: 06-30-929-5982, fax: 06-1-707-8953



SPRINT MOTORSPORT
HFC Technics Kft.
Beck & Pollitzer
Dracula Drink
LÁZIUS
www.lazi-text.com



ÚJONCOK

Első évüket futják - és nagyon tetszik nekik

Sokan érkeztek idén a gyorsasági bajnokságba. Elsőre ugyan egyikük sem célozta a dobogót tetejét, de a versenykilométerek gyűjtögetése után akár a jelenlegi élmenőkkel való összecsapásuk sem elképzelhetetlen.

Csiki Gábor, TDK, MAN



Dr. Bölcskei Zsolt (HB ASE)
BMW 325 Challenge
A 37 éves budapesti ügyvéd a televízióból hallott először az elérhető autóversenyzés lehetőségéről, egy Bertalan Zsolttal készített interjú terelte a BMW Challenge irányába. Korábban is „autómániás" volt - Subaru Imreza és BMW M5 is állt már a garázsában -, és mindez egy nagy adag motorsport-rajongással is kiegészült, így nem kellett sok bíztatás ahhoz, hogy valóra váljon az álomszerű történetet: pilóta lett. Első két futama tapasztalatlansága miatt sajnos nem sikerült túl fényesen, de a kudarcok nem vették el a kedvét: biztos benne, hogy tanulással, sok-sok versenykilométerrel előbbre tud majd lépni. Addig is őszintén ajánlja minden barátjának, hogy ők is tegyék próbára a tehetségüket…

Magyar László
(Endurance Club Hungary)
Kis túraautók/Renault Clio
Nemrégiben kereskedelmi diplomát vehetett kezébe a 31 éves szolnoki versenyző, aki földije, Gáspár István ösztönzésére már 2007-ben kacérkodott a gyorsasági versenyzés gondolatával. Az akkori euroringi tesztet egy év múlva már egy hivatalos MNASZ-tesztvezetés (Opel Astra), idén pedig – anyagi okok miatt csak a második hétvégén – az éles debütálás követte. Nem is akármilyen: a pannóniaringi időmérőn kategóriájában legjobb időt ért el, az első futam szerencsétlen defektjét a másodikban dobogó követte. Ha Vahl Tamás korábbi kupás Cliojával még jobban összebarátkozik, nem kizárt, hogy a francia autók szerelmesének nevét évad végén a katagória élmezőnyében kell keressük.



Zelei Krisztián (HB ASE)
BMW 325 Challenge
Autószerelő édesapja keze nyomát rali-Ladák viselik magukon, ő maga pedig nemrég még amatőr versenyeken falta a kilométereket. A 15 éves gimnazista vágyainak azonban ez sem volt elég, ezért az idei második hétvégén már egy családi építésű E30-assal gyűjtött össze tizenegy pontot. Édesapja vigyázó tekintete és a csapatfőnök tanácsai bizonyára elősegítik majd, hogy rámenőssége és harci kedve a versenypályán tovább erősödjön. A csoport valamelyik első három helyének fülön csípéséhez pedig immár a teljes évadra szóló anyagi háttér is biztosítva van.

Juhász Olivér (Patkó Autósport)
Formaautók/Formula Junior 1.6
A 14 éves budaörsi fiatalember nemsokára informatikai és angol nyelvi leckék lopott perceiben gondol majd szenvedélyére. A nyolc év gokart-pályafutással és junior bajnoki címmel rendelkező versenyző számára idén a tapasztalatgyűjtés, a rajtgyakorlatok és az ideális kanyarívek tanulmányozása az elsődleges cél. Renault-motoros autója volánjánál mindebben mentora, a 2005-ös bajnok Pödör Balázs, valamint édesapja, Juhász Jenő van segítségére, bár az autó beállításait már a kezdetek óta ő maga „diktálja". Saját bevallása szerint körönként három másodperc rejlik még benne, amelynek kiaknázásához a Patkó Motorsport szakértelme, és kiváló hangulata, valamint gokart-pályafutásának – jövőre már Eb-szintű - folytatása járulhat hozzá.

Kovács György (Kincses Turbo Team)
Nagy túraautók/Mazda RX8
A 2005-ben megálmodott Wankel-motoros márkakupára már csak az RX8-as egyetlen példánya emlékeztet, amely a 34 éves budapesti cégvezető tulajdona. A hungaroringi versenyzőiskola tavalyi végzőse - valamint a hazai turbó- és Mazda-guru Kincses István közeli barátja – tavaly az Euroringen vett ízelítőt a kéttárcsás sportautó erejéből, majd az idei Material Kupán már saját autójával debütált - a nemzetközi szabályok sajátosságai miatt a zóna-kistúra mezőnyében. A Pannóniaringen teljesített pontszerző futamok után további tapasztalatok szerzése, és 2-3 éven belül kimagasló eredmény elérése az eltökélt célja. Ha másképp nem megy, akkor a fejlesztéseknek kevés teret hagyó jelenlegi autó erősebbre cserélésével.



Miskolczi Norbert (UNICORSE)
BMW 325 Challenge
Nem a megHÖKkentő eredmények felmutatása, hanem a versenyzés tiszta élménye lelkesíti a Hallgatói Önkormányzatok Országos Konferenciájának elnökét. A BME 28 éves hallgatója eleddig csak TV-ben látott autóversenyt, ám titkon Monzába, az autósport őshazájába vágyik, így meghatározó élményt jelentett számára a hungaroringi versenyzőiskola elvégzése, az Euroringen lezajlott ismerkedő teszt, valamint az idény során teljesített négy gyorsasági futam. A BMW-specialista Dévai Zsolt és a csapatvezető, Borbandi Zsolt kezei között ütőképessé „nevelt" autóval az idény hátralévő pályaversenyein tovább kutatja az ideális kanyarívek és a beállítások titkát.



Kovács Tamás (HB ASE)
BMW 325 Challenge
Újoncként négy futam után vezeti a kategóriát, bár saját bevallása szerint Strider Zoltán hungaroringi nullázása sokat segített ebben. A korábban bérgokartok és játékkonzolok „volánjánál", valamint a hazai sportautóklub rendezvényein edződő 31 éves budapesti vállalkozó mindenesetre saját, versenyképes autójával nem kisebbre készül, mint a bajnoki címre. Optimizmusát a számadatok is alátámasztják, hiszen az évad első futamán még 1 másodpercre, míg az eddigi utolsón már csak 0,4-re volt a tavalyi bajnoktól. A hungaroringi versenyzőiskola diplomása a féktávok ismeretében még önkritikus, ám a Hungaroringi 12 órán való szerepléstől már nem riadna vissza.

Csontos Gábor (Endurance Club Hungary) – **Nagy túraautók/BMW M3**
Régi barátjának, a szakágvezetőnek már egy 2002-es hungaroringi tesztvezetésen számot adott vezetői tudásáról, ám a most 32 éves fegyverneki vállalkozó ezután hosszú évekre a raliautók navigátori ülését választotta. Idén a Pannóniaringen egy F-csoportos BMW M3 volánjánál tűnt fel ismét a gyorsasági pályákon, ám a 2005 óta garázsban veszteglő (a korábbi géposztály-bajnok Tóth Csaba révén ismert) autó benzinnyomás-problémái miatt mindössze két pontot szerzett. A versenyző a soron következő kiskunlacházi megmérettést kihagyja, ám az autó futóművét érintő további fejlesztésektől jelentős javulást vár az évad hátralévő versenyein.

Boros Tamás (HB ASE)
BMW 325 Challenge
A civilben horgász-vadász kereskedést vezető 29 éves veszprémi régóta dédelgetett álmához felesége talált kulcsot, amikor az interneten rálelt a tavaly életre hívott sorozatra. A Sportautó Barátok Klubjának hajdani subarus és mazdás tagja egy tavaly őszi pannóniaringi teszten már kipróbálhatta a HB ASE egyik autóját, majd ez év elején már a saját maga vásárolt E30-osból épített barátai segítségével versenyautót. A hungaroringi évadnyitón még technikai malőrök és 30 lóerő teljesítmény-mínusz hátráltatta, ám a második hétvégét követően biztos pontszerzőként a csoport harmadik helyén áll. Reményei szerint – néhány második hely elcsípésével – mindez évad végén is így lesz...















MEGLEPETÉSEK

Máriapócson ismét új arcokat láthattunk a nyertesek között

A Gokart OB negyedik fordulójára Máriapócson került sor. A hétvégén Németh Balázs és Andrea Torresan megszerezte idei első futamgyőzelmét, de nem csak ettől volt érdekes a küzdelem.

Bálint F. Gyula



Elmaradt a verseny napjára beígért zápor, így ideális körülmények között kerültek lebonyolításra a Gokart OB hetedik és nyolcadik futamai. Már az időmérők is tartogattak meglepetéseket: ifj. Tóth Péter (Rotax Junior), Juhász Olivér (Rotax Max) valamint Vadász Péter (SWF) pole pozíciója is újdonság volt. Végül azonban közülük egyedül Vadász tudta győzelemre váltani az első rajtkockát.
Nem született meglepetés a Maxterino géposztályban. A kakucsi megingást követően Havasi József (Kecskeméti MSE/Birel) újra a tőle már megszokott „mindent visz" formáját hozta. Az időmérőn majdnem hét tizedet adott a második leggyorsabb Hercsik Vincének (Top Motorsport/Maranello), amiből aztán a futamok végére könnyedén összeállt a hét másodperc feletti előny. A második-harmadik helyen az első futamban Hercsik és Kovács Marcell (Top Motorsport/Top Kart) vívott csatát, majd fejezte be a futamot ebben a sorrendben. A második futamban ez a kettős hármas lett, Rónai Tamással (CRG Gokart SE/Tony Kart) kiegészülve, akinek sikerült kiharcolnia magának a dobogós helyet. Ő harmadik lett, Kovács Marcell a második, Hercsik pedig ezúttal lemaradt a pódiumról.
A Rotax Mini Max géposztályban Németh Balázs (CRG Gokart SE/CRG) szerezte meg az első rajtkockát. Nem ez az első eset, hiszen Kecskeméten is ebből a pozícióból vághatott neki a versenynek. Akkor nem sikerült győzni, ezúttal azonban hibátlanul ment és begyűjtötte első győzelmét. A bajnokságban vezető Kovács József (Kálmán Motorsport/Birel) szombaton kerékpározás közben felszakította a körmét, és az igen fájdalmas sérülés sajnos rányomta a bélyegét a vasárnapi szereplésére. Az elődöntőben az első kanyarban kiesett, a döntőt pedig az ötödik helyen fejezte be.
Az elődöntőben Németh mellé Czakó Roland (Visual MSE/Kombi Kart) és Samuel Hruska (Fusch Samad/Intrepid) állhatott fel a dobogóra. A döntőt Thomas Preining (MSC Rottenegg/Birel) nyerte Németh és Czakó előtt. Rendkívül izgalmasan alakultak a Rotax Junior géposztály futamai annak ellenére, hogy mindössze öt versenyző állt rajthoz. Az első rajtkockát megszerző ifj. Tóth Péter (Hargitai Racing/Arrows Kart) nagyon elrontotta a rajtot. A radart figyelve közvetlenül a rajt előtt elvette a gázt. Ez miatt a harmadik helyre esett vissza, majd kemény csatát vívott Ferencz Márkkal (TS Project/Swiss Hutless) a második helyért. A futamot Kancsár Ferenc (Kálmán Motorsport/Birel) nyerte Ferencz és ifj. Tóth előtt. A döntőben egy nagyon izgalmas Kancsár-ifj. Tóth csatát láthattunk, szinte nem volt olyan kör, hogy ne változott volna a sorrend az élen. Az utolsó körben úgy tűnt, hogy Péter is megszerezheti első junioros győzelmét, de Kancsár két kanyarral a vége előtt megelőzte és újra nyert. A harmadik helyet ezúttal Sipos István (Mátra Motorsport/Jesolo) szerezte meg.
Érett a meglepetés a Super World Formula Máriapócsi futamán. Vadász Péter (Speeders Racing/Parolin) vázát sikerült tökéletesen ráhangolni a Rabócsiring technikás vonalve-



Kancsár Ferenc Máriapócson is remekelt, előnye azonban csak 7 pont Wiest Jankóval szemben

EASYKART

Az MNASZ Easykart Kupa harmadik és negyedik fordulóját Kecskeméten futották, ahol a rendezők amatőr versenyzőknek is biztosítottak bizonyítási lehetőséget, sőt bérgokartokkal is át lehetett érezni a versenypályán való száguldás élményét. A profik között összesen hat versenyző nevezett és indult el az időmérőn, majd az azt követő két futamon. Az időmérő kiváló eredménye alapján Havasi József (Kecskeméti MSE) győzelmét borítékolni lehetett. A fiatal versenyző simán nyert, az első futamban 15, a másodikban 12 másodperces előnnyel futott célba.





Jobbra Nagy Nándor Gergő látványos kicsúszása, fent a CRG-s Németh Balázs, aki még odaérhet az év végi dobogóra

zetésére. Valószínűleg a szezon legszorosabb időeredménye született az időmérőn, hiszen a bajnokságban akkor még vezető Tuzson Attila (Visual MSE/Intrepid) mindössze 0,007 másodperccel szorult a második helyre.
A rajtot követően Vadász növelni tudta az előnyét és amíg Tuzson Laborczfy Dénessel (Visual MSE/Intrepid) volt elfoglalva, több, mint négy másodperc előnyt autózott össze és megnyerte a futamot. Laborczfy a második helyen végzett, Tuzson harmadik lett.
A duplázás nem sikerült Vadásznak, a második futamban leesett a lánca, amit ugyan visszatudott tenni, de annyi időt vesztett, hogy az utolsó helyen ért célba. Tuzson nyert, Laborczfy második lett, az második versenyhétvégéjét teljesítő Borsos Zoltán (Speeders Racing/Pénzes) pedig felállhatott a dobogó harmadik fokára.
Az idei szezontól a felnőttek között versenyző 2007-es bajnok Juhász Olivér (CRG Gokart SE/CRG) kezdi megszokni az új környezetet. Kakucson már szerzett egy ezüstöt, most egy első rajtkockával indított. Arról, hogy az első győzelme még nem születhessen meg, Birizdó Imre (Dabasi TSE/Tony Kart) és az első felnőtt versenyét futó Kancsár Ferenc (Kálmán Motorsport/Birel) gondoskodott, ám Juhász így is előrelépett, hiszen ezúttal mindkét futamot a második helyen zárta. Így talán már a győzelem sincs messze… A máriapócsi verseny mindkét döntőjében a harmadik helyet Végh Benjámin (Top Motorsport / Top Kart) szerezte meg, aki ezzel át is vette a vezetést a bajnokságban.
Elmaradt az, amit megjósoltunk az előző beszámolónkban, azaz, hogy Kakucsringen öt hete kulcscsonttörést szenvedett Tuzson Ádámnak (Kálmán Motorsport/Birel) ki kell hagynia pár versenyt. Orvosának és gyógytornásznak időközben sikerült versenyképes állapotba hoznia a fiatalembert, így rajthoz állt Máriapócson. És nemcsak rajthoz állt, hanem a kulcscsontban hordott csavar plusz súlya ellenére az elődöntőben sikerült felállnia a dobogó harmadik fokára. A döntőben sajnos kiesett, de eredmény így is elismerésre méltó. Az élen a papírforma érvényesült, Hornyák István mindkét döntőt megnyerte. Az elsőben elég szoros lett a vége, Hargita Győző (Hargitai Racing/CRG) alig több mint egy tizedre maradt le csak tőle. A döntőben Hargitai a 24. körben kiesett, helyét Nagy Nándor Gergő (Visual Motorsport/Intrepid) vette át. A harmadik helyen csapattársa, az első Masters versenyét futó, 2005-ben a World Formula géposztályt megnyerő Patai Rudolf ért célba.
Azt mondják az Intrepid vázakra, hogy alapból nagyon jók, viszonylag kevés állítással versenyképesek minden pályán. Ezt megerősíteni látszik az olasz Torresan-fívérek idei DD2-es szereplése is, hiszen nem volt olyan verseny, ahol legalább egyikük ne állt volna fel a dobogóra. Ezúttal azonban mindketten ott voltak, sőt Andreának az elődöntőben sikerült legyőznie a favorit Birizdó Imrét (Dabasi TSE/Birel). Az elődöntőben tehát Andrea Torresan, Birizdó Imre, Dario Torresan volt a befutás sorrendje. A döntőben Birizdó jobban kapta el a rajtot és az élre állt. A Visual MSE versenyzője végig a nyomában volt, de előzésre nem adódott alkalma, így ezúttal meg kellett elégednie a második hellyel. Testvére a döntőben is a harmadik helyen végzett.
A Gokart Országos Bajnokság következő futamára augusztus 29-30-án kerül sor a szlovákiai Dunaszerdahelyen.

A bajnokság állása

DD2		
1. **Birizdó Imre**	Dabasi TSE	335 pont
2. **Dario Torresan**	Magyar Gokart Szövetség	330 pont
3. **Gaál Pál**	Energy Kartsport SE	321 pont
Rotax Max		
1. **Végh Benjámin**	TOP Motorsport Egyesület	295 pont
2. **Ifj. Márton László**	Kálmán Motorsport	290 pont
3. **Birizdó Imre**	Dabasi TSE 284 pont	
Rotax MiniMax		
1. **Czakó Roland**	Visual SE	338 pont
2. **Thomas Preining**	MSC Rottenegg	336 pont
3. **Kovács József**	Kálmán Motorsport	330 pont
Rotax Max Junior		
1. **Kancsár Ferenc**	Kálmán Motorsport	351 pont
2. **Ifj. Tóth Péter**	Hargitai Racing SK	287 pont
3. **Wiest Janko**	Kálmán Motorsport	255 pont
Rotax Max Master		
1. **Hornyák István**	Energy Kartsport SE	347 pont
2. **Hargitai Győző**	Hargitai Racing Sport klub	327 pont
3. **Nagy Tibor**	Energy Kartsport SE	313 pont
SWF		
1. **Laborczfy Dénes**	Magyar Gokart Szövetség	162 pont
2. **Tuzson Attila**	Magyar Gokart Szövetség	151 pont
3. **Nyitray Béla**	Endurance Club Hungary	94 pont
Maxterino		
1. **Havasi József**	Kecskenéti MSE	264 pont
2. **Hercsik Vince**	TOP Motorsport Egyesület	254 pont
3. **Kovács Marcell**	TOP Motorsport Egyesület	249 pont



NINCS MEGÁLLÁS

Havasi Jocinak a pályán kívül is lételeme a versengés

A magyar bajnokság Maxterino géposztályának éllovasa az Olaszországban és Németországban is rendszeresen rajthoz áll, közben az augusztusi, lengyelországi Eb döntőre készül. De ha marad egy kis ideje…

TOH, Bálint



Havasi Jóska idén kezdte az első osztályt a sárvári Szent László Katolikus Általános Iskolában. Intezíven tanulja az olasz és az angol nyelvet, és kitűnő tanulmányi eredményei mellett – a gokarton túl - nagyon sok egyéb sportot is űz: többek között motokrosszozik, superbike motorral versenyez, quadozik, ha pedig végképp elszakítják a benzingőzös technikától, teniszezik, focizik, úszik, síel, sőt a petanque is a kedvencei közé tartozik. Lételeme a versenyzés: bármiben is vesz részt, abban győzni akar. Természetesen edzenie is rengeteget kell: Tóth Krisztián (Nick) már 5 éve foglalkozik a kisfiúval, mint szerelő, mint oktató, és nagyon sokszor mint Apuka is, hiszen heti négy napot tölt együtt Jocival - külföldön vagy valahol itthon. Amikor csak tehetik, mindig valamit tesztelnek a Pannónia-ringen. A gokart mellett egyre több időt tölt Forma-2-es autójában, amelyet tavaly kapott az olasz Gloria csapattól. A kocsi 380 kg, 180 lóerős Yamaha R1 motorral szerelték, 6 sebességes, szekvenciális váltója van: ez jelenti a gokart és az együléses autók közötti átmenetet, a kapcsolatot a fiatal pilóták számára. Kevés 8 esztendős gyerek autózik 240 km/h sebességgel és olyan önfegyelemmel, mint a kis Havasi...



Joci példaképe Fernando Alonso és Birizdó Imre, akit mint a mai napig a legjobb magyar gokartosnak tart

MUTATVÁNY

Máriapócson az ellenfelek azzal gyanúsították meg Jocit, hogy „trükkös” erőforrással indul, és így ad az összes vetélytársnak körönként több mint 1 másodpercet. Az idősebb Havasi erre begurult, és a 6. helyezett motorját karburátorostúl beszereltette a fia gokartjában, aki aztán ebédszünet alatt ugyanazt az időt futotta, mint a saját erőforrásával.

GYULAI VITÉZEK



PROHUN500: Az Opel Antara ellenállhatatlan volt

A bajnokság idei negyedik futamát – dupla pontokért - a román határszélen, Gyula városának közelében rendezték, és egyben ez volt az első magyar verseny az FIA Zóna Kupában. Ennek megfelelően minden tereprali páros különösen nagy reményekkel vágott neki a küzdelemnek.

Tereprali.hu

Tenk Lászlá, Kisgyörgy Mónika

A pénteki 4,5 kilométeres szuperspeciálon visszafelé rajtoltak el az autók, így a végére maradt a mezőny elitje. Egy Gyulától mintegy 5 kilométerre lévő homokbányánál kellett több kört megtenniük a versenyzőknek, de olyan nagy volt a por, hogy sokszor szinte semmit nem lehetett látni. A pályán néhány ugrató is nehezítette a versenyzők dolgát, de ezek látványosabbá tették a szuperspeciált. A mély homok áldozata lett a Gábor-Maurer kettős, ugyanis az egyik körben eltört a hátsó féltengely a Nissanban, aztán a következő körben az első difi is szétszakadt, így a páros bent ragadt a homokban. Csak nagyon nehezen tudták kitolni onnan őket, de forfaittal folytatták a versenyt.
A 27 autó, 6 quad és 2 motor számára a két következő, valódi versenynapon négyszakasz jelentett kihívást, és rögtön az elsőn meglepetés is született. Nem a legesélyesebbek közül valaki, hanem Murczin Zsolt nyerte meg ugyanis, közel fél perccel Porizek előtt. Szalay ekkor még csak a kilencedik helyen állt, de aztán a második és a negyedik szakaszon első helyet autózott. A harmadik szelektíven Korda Erik bizonyult a leggyorsabbnak, így ebből is látszik, hogy mennyire változatos versenyt vívnak egymással a pályán a résztvevők.



versenyzés határát súrolja. Így történhetett, hogy a cseh Zdenek Porizek az első szakaszon az autóval együtt a második helyet is eldobta, amikor az árokban kötött ki.
A versenyző már be sem jött a szervizparkba, mérgében egyből hazaindult. Bizonyos szempontból érthető is a döntése, hiszen az elmúlt két évben legalább négyszer tette már tetőre a BMW-t…
Az első szakaszon nem csak Porizek borulása okozta az egyetlen érdekességet, hanem Gábor Attila szakaszgyőzelmét is sokan meglepődve fogadták. A Nissan Pathfinder versenyzője azonban rákontrázott a kétkedőkre, a harmadik gyorsot is megnyerte, pedig a szombati forfait miatt az utolsó helyen autózott. A végső szakaszon 15 kilométerrel

Nehézségekkel is meg kellett küzdeniük a versenyzőknek, mivel a terep eléggé dobálós és nehéz, bár nem annyira technikás, inkább gyors volt. Az első szakaszon a Bálint-Honfi kettős esett bele érdekes módon, háttal az árokba, és csak nagyon nehezen tudott onnan kijönni, így a szombati napot a 14. helyen fejezte be. Sajnos már el sem tudott rajtolni az első gyorsaságin az újonc Lónyai-Bagics kettős, mert a pénteki szuperspeciál után csapágyas lett a motor. Hasonlóképpen járt Varga Imre is, csak ő a szombati nap végén.
Az utolsó szakasz után még a nyolcadik helyen állt a versenyző, de a nap végi szervizben kiderült, hogy az egyik henger szétment a motorban, és még további károk is keletkeztek, így a pilóta nem tudja folytatni a versenyt.
Kéry Szilveszter Land Roverében az utolsó szakaszon leszakadt a bal hátsó rugóstag, így a versenyző forfaitolni kényszerült csakúgy, mint Gábor Attila is, akinek a váltója ment tönkre. Az élen is akadtak izgalmak: a harmadik szakasz után Szalay és a második helyezett Korda között csak hat másodperc volt a különbség, de aztán Porizek is jót ment, így Korda Erik a harmadik helyről várta a vasárnapi folytatást.
A vasárnapi két szelektív – a szombatiakhoz hasonlóan – körpálya volt, így többször is előfordult, hogy egy gyorsabb autó elé egy lassabb került be a körbe. Ráadásul az utak kezdetben sarasak voltak, de délutánra már rendesen felszáradtak, így egymás porában autóztak a versenyzők. A tempó ismét megközelítette a 200 km/h-t, ami többek számára már az ésszerű és biztonságos a cél előtt ráadásul még az üzemanyag is kifogyott a Nissanból, de végül saját erőből be tudott állni a parc fermébe.





Murczin piros Mitsubishije a negyedik helyen végzett Gyulán, ami kiváló eredménynek számít









Az élen Porizek kiesése után nem változott a sorrend, Szalay Balázs egyre nagyobb előnyre tett szert Korda Erikkel szemben, a harmadik helyre pedig Palik László futott be a verseny végén. Lassan kezd beérni a 3D Proto is, Murczin Zsolt még nem ért el ilyen jó eredményt a Mitsubishivel, mint most Gyulán, ugyanis a negyedik pozícióban fejezte be a versenyt. Persze tele volt kalanddal és nehézségek is adódtak a szakaszokon, Zsolti mégis úgy érzi, a HunGarian Baján most már méltó ellenfele lehet az élmezőnynek.

Zapletal az ötödik helyen ért volna célba, de pályaelhagyás miatt 10 perc büntetést kapott, és így a Kristóf-Simon kettős mögé került az értékelésben. A cseh versenyző így is nagyon örült ennek az eredménynek, ugyanis a tartalék autóval ez is kimagasló teljesítmény. A dízel Pajero sokkal erősebb autókat is maga mögé utasított, értékes pontokhoz juttatva ezzel sofőrjét a magyar bajnokságban. Jelenleg ugyanis mindössze két ponttal vezet Szalay Balázs Zapletal előtt a bajnoki értékelésben, a harmadik továbbra is Palik László 40,5 ponttal.





Quadosokat és a motorosokat a homokbányás prológ és az 500 km-es száguldás egyaránt próbára tette



Gábor Attila autója (balra) a kiesések és a forfaitok után is képes volt szakaszgyőzelmeket szerezni

Végeredmény

1. **Szalay-Bunkoczi**	4:51:56
2. **Korda-Tóth**	+00:03:04
3. **Palik-Darázsi**	+00:06:33
4. **Murczin-Hujber**	+00:16:56
5. **Kristóf-Simon**	+00:23:20
6. **Zapletal-Ourednicek**	+00:32:56
7. **Rónai-Galambos**	+00:35:05
8. **Chytka-Kunovsky**	+00:58:54
9. **Bálint-Honfi**	+01:30:03
10. **Janacek-Vacovsky**	+04:12:12
H-csoport	
Czirkelbach-Horváth	09:35:48
Challenge	
1. **Bence-Szvetkó**	06:23:22
2. **Hrabal-Hraba**	+00:1:00:51
3. **Kratochvill-Gyurina**	+03:31:44
Motor/quad	
1. **Szabó László**	05:05:14
2. **Fekete László**	+00:12:42
3. **Nyeste Róbert**	+00:25:58

A bajnokság állása

1. Szalay-Bunkoczi	47 pont
2. Zapletal-Ourednicek	45 pont
3. Palik-Darázsi	40,5 pont
4. Korda-Tóth	34 pont
5. Murczin-Hujber	17,5 pont
6. Kristóf-Simon	12,5 pont
7. Bálint-Honfi	12,5 pont
8. Fazekas-Horn	12 pont

HÁZIGAZDA

A PROHUN500 már másodszor vendégeskedik Gyulán, ráadásul idén a szervezők nagyon előkelő helyszínt találtak a mezőny bázisául szolgáló szervizparknak: a belváros négysávos, három napra lezárt bekötőútján kaptak helyet a csapatok. A versenyzők így közvetlenül a Gyula egyik jelképének is tartott szökőkút közvetlen közelében szereltek, illetve – a szurkolók nagy örömére - a parc fermé is itt kerül kialakításra. A helyszíntől a város többi nagy nevezetessége, a vár és a fürdő is csak néhány lépésre esett, így a futamra szép számmal ellátogató hazai és nemzetközi újságírók bármit könnyedén megtekinthettek és kipróbálhattak, mi több, a helyi Turinform Iroda segítségével a környék olyan természeti szépségeit is meglátogathatták, mint például a Kettős-Körös mellett elterülő Szanazúg.





A BAJNOKSÁG ÉLÉN

A Szalay Dakar Team megnyerte a PROHUN 500-at

A PROHUN 500 elnevezésű magyar bajnoki futam végén a Szalay Balázs-Bunkoczi László kettős duplán ünnepelhetett, hiszen amellett, hogy megnyerték a gyulai futamot, felkerültek a bajnoki tabella élére.

Nyúl Eszter





A legjobbkor: egy futammal a vége előtt tudott csak Szalay Balázs a hazai bajnokság élére állni, de a legjobbkor foglalta el a vezető pozíciót

Az esemény gépátvételei július 10-én, pénteken zajlottak, majd a délutáni órákban megtartották az 5 km hosszú szuperspeciált. Ennek során a mezőny tagjai ízelítőt kaphattak a teljes futamra jellemző körözésből. Ugyanis a pálya nagyon rövid volt, az 5 km alatt három kört tettek meg, ami olyan követési távolságot eredményezett öt-hat autó egyidejű részvételével, hogy a hatalmas portól alig lehetett látni a homokbányában. Szombaton és vasárnap négy-négy szakasz teljesítése volt a feladat, melyek mind körpálya jellegűek voltak. A terep már nem homokos volt, hanem a szokásos földút, Méhkerék, Doboz, Kötegyán és Újszalonta települések környékén. A körözésnek a résztvevők nem kifejezetten örültek, mert teljesen lutri volt, ki mögé rajtoltatják a párosokat, azaz, hogy lassabb, vagy gyorsabb versenyző porol-e előttük.

A Szalay Dakar Team két párosa indult a negyedik magyar bajnoki futamon. Szalayék a szuperspeciál után szombat reggel a harmadik helyről várták a rajtot. Aznap reggelre rengeteg eső esett, emiatt felajánlották a lehetőséget a szervezők, hogy feltegyék a csapatok a sárgumikat. Szalayék szerencsésen döntöttek, amikor csere nélkül vágtak neki az első távnak, mert a terep úgy porzott, mintha nem is esett volna. Az első helyen végeztek és ezután meg is tartották pozíciójukat. „Remek versenyen vagyunk túl, nagyon örülünk, hogy az első helyen sikerült végeznünk. Ráadásul a bajnokságot vezetjük ezzel az eredménnyel, így most még jobban várjuk a Hungarian Baját, ahol eldől végül, ki kapja meg a 2009-es magyar bajnoki címet" – nyilatkozta Szalay Balázs, pilóta.

A csapat másik hét literes Opel Antarájával a Rónai Péter-Galambos Tamás kettős állt rajthoz, akik kisebb problémákkal küzdöttek a verseny alatt, elhagytak ezt-azt, de végül a hetedik helyen végeztek összetettben, egyben kategóriájuk harmadik helyért járó kupáját is hazavitték.





A TEREPRALI A MINDENE

Kristóf Márton technikája idén kezd összeállni

Ellenfelei szerint is a mezőny egyik tehetséges pilótája, akinek az utóbbi évek pechsorozata után idén kezd kiforrni a technikája, így az eredményei is bíztatóak. Kristóf Mártonnal a gyulai Prohun 500 után beszélgettünk.

TDK, Kisgyörgy Mónika



Bár 15 esztendeje benne vagy a terepraliban, elsőre mégis azt kérem, mutasd be magad az olvasóknak!
Szerelőként kezdtem, később amatőr kategóriákban indultam. Navigáltam Benyó Miklósnak, majd a volán mögé ültem: Mitsubishi Pajeróval, Range Roverrel, Land Rover Discovery-vel is sokat versenyeztem – utóbbit most Kéry Szilveszter hajtja. Aztán egy Bowler Wildcat következett, végül tavalyelőtt beülhettem a Technosport által fejlesztett, nullkilométeres Nissan Pickup-be, idén is ezzel neveztem. 2007-től Simon Péter a navigátorom, rajta kívül két szerelő tartozik az állandó csapathoz, ők két futam között a saját műhelyünkben készítik fel a kocsit a következő erőpróbára.

Mi volt az eddigi legjobb eredményed, és idén mi a reális cél a bajnokságban?
A Bowlerrel 2003-ban sikerült egy futamot nyernem. Jelenleg viszont pontosan azon a helyen állok, amit a kocsim tudása megenged: 6. vagyok. Idén ugyan az eddigi négy futamból csak kettőn tudtam pontot szerezni, mégsem vagyok elégedetlen. Ezt a Nissant egy 3500-as, V6-os motorral szerelték, szűkítővel 280 lóerő a teljesítménye, az erőforrás 350-400 Nm-t tud teljesíteni. Ötfokozatú, szekvenciális váltóval, épített futóművel rendelkezik, elől független, hátul merev hidas a felfüggesztése. Ráadásul csak mostanra kezd összeérni a technikája. Akiknek jelenleg több pontjuk van a bajnokságban, mint nekem, azok egytől-egyig komolyabb műszaki háttérrel indulnak.

Azon pilóták közé tartozol, akik nemzetközi tapasztalattal is rendelkeznek. Hol indultál eddig?
2006-ban és 2007-ben is ott voltunk a Dakaron, de sajnos mindkétszer kiestünk. Először a 10. napon adta meg magát a differenciálmű, rá egy évre a kuplung hibájából kellett kiállnunk. Aztán jött az elmaradt verseny, idén pedig nem akartam Dél-Amerikában dakarozni, mert nekem az a város Afrikában van…Persze vannak már külföldi futamok is: idén például év elején elindultunk egy olasz versenyen, ahol a népes nemzetközi mezőnyben végül 10. helyen végeztünk. Mivel őszre már befejeződik a bajnokság, októberre ismét szeretnénk egy hasonló futamon próbára tenni magunkat.

Azt mondják, Te azok közé tartozol, akik szerint egyértelműen a terepraliban a technikai sportok csúcsa. Miért gondolod így?
Ez talán egy kicsit túlzás, de az biztos, hogy a legérdekesebb és legnehezebbek közé tartozik. A terepralinál egy tájékozódási verseny, ahol rengeteg összetevője van a sikernek. Szükség van egy kiváló navigátorra, egy olyan pilótára, aki nemcsak gyors, hanem be is tudja osztani az autót. A technikának szinte mindent ki kell bírnia, de a precizitás sem hiányozhat belőle. Kell egy jó szervizcsapat, akik az autót életben is tudják tartani és rengeteg kitartás, mivel a gyorsasági szakaszok néha 100 km-nél is hosszabbak, a versenyek pedig több napig tartanak.

BAJNOKJELÖLT

Miroslav Zapletal meg szeretné nyerni a magyar bajnokságot

Két cseh terepralis páros is részt vesz a magyar bajnoki küzdelmekben, közülük a Mitsubishi Strakarral versenyző Miroslav Zapletal okoz rendszeresen fejtörést a hazai élmenőknek.

BT, NYA

Tenk, Kisgyörgy





A hazai közönség alig tud Önökről valamit, pedig egészen a gyulai futamig vezették a bajnokságot, és a végső győzelemre is esélyesek. Hogyan kezdődött a karrierje? Miért választotta épp a terepralit?
Kezdetben – még diákként - motorversenyeken indultam. Aztán egy barátom rávett, hogy próbáljam ki az autókat. Először egy széria Mercedes G-vel vettem részt maratoni off-road versenyeken, aztán Suzuki Jimnyre váltottam, amit mi magunk építettünk, kifejezetten versenyzésre. Később még négyilyen kocsit gyártottunk, amelyekkel sikeresek voltunk a maratonokon. Ezután ki akartunk próbálni valami mást is, így a következő lépés a tereprali volt. Egy Mitsubishi Pajerót építettünk, és ezzel kezdtünk nemzetközi versenyeken indulni. És hogy miért ragadtam ebben a szakágban? Szeretem a hosszú pályákat, és szeretem a sarat, amivel a motorversenyeken és az off-road maratonokon volt dolgom. Ezen kívül olyan helyekre juthat el az ember, amiket egyébként sosem láthatna: például a kínai sivatagokba.

Miért versenyez a Magyarországon?
Az önök bajnoksága a portugál után a második legerősebb Európában. Nincs messze Csehországtól sem, és nagyon sok jó versenyző illetve autó indul. És a magyarok is akarják is, hogy itt versenyezzünk.

Hogyan értékelné az évad első négy versenyét?
Nagyon kellemesen alakultak, és ha nem számítjuk az utolsó versenyt (a futam előtt tönkre ment az erősebb autójuk – a szerk.), akkor azt is elmondhatjuk, hogy szerencsések is voltunk. Élveztem a versenyzést, nagyon jók a távolságok és a pályák. Különösen a romániai helyszín tetszett.

A karrierjében nagyon nagy eredmény volt, hogy 2009-ben a 7. helyen végzett a Dakaron. Történt valamilyen változás a versenyzésében reklám szempontból? Vagy abban, ahogyan a riválisok, vagy a rajongók Önre tekintenek?
Semmilyen…, hiszen ezt az eredményt egy nagyon nehéz gazdasági helyzetben értük el.

Mik a tervei a jövőre nézve? Vissza fog térni Dél-Amerikában a 2010-es Dakarra, vagy új kihívásokat keres, mint például az Afrika Race?
A jövőben annyi versenyen akarok részt venni, amennyin csak tudok, és annyi kihívás elé állni, amennyi elé csak lehet. De ez mind függ az anyagi helyzettől. De ha a Dakar és az Africa Race között kellene választanom, mindenképpen a Dakarra mennék, mert úgy gondolom, a legjobb ellenfelek is ott indulnak, és szeretem Dél-Amerikát.

HAJSZÁL HÍJÁN

Bánkuti MotorSport: Svéd Eb futam, belülről

Ralikrosszban nem rendeznek vb-t, az Európa-bajnokság a legmagasabb szint. Egy ilyen futam a nézők számára hihetetlenül szórakoztató, de rajtuk kívül általában a csapatok minden tagjának is bőven kijut az izgalmakból. Hogy miféléből, azt most a hatszoros magyar bajnok osztja meg olvasóinkkal.

Bánkuti Gábor

rallycross.hu, Fellner R.





Bánkuti 3. előfutamban aratott győzelme megtekinthető a www.rallycross.hu weboldalon

A svédországi Höljes pályáján az EB teljes élmezőnye rajthoz állt, olyan nagy nevekkel fűszerezve, mint a rali vb pilóta Henning Solberg (4. lett) és az Indy 500-at is nyerő Kenny Brack (végül 10-ként végzett). Mi először indultunk ezen a pályán. 35 fős divíziónkban 18 északi, gyakorlatilag hazai versenyző állt a rajtvonalra. Meglepő volt látni, hogy érkezésünkkor, már pénteken a pálya körüli fenyvesben 4-5 ezer lakókocsival 20-25 ezer, főleg fiatal táborozott. Majdnem minden lakókocsi mellett áramfejlesztő duruzsolt, mely legfőbb célja a „saját erdei zuhanyozó" működtetése mellett az óriási hangfalak „meghajtása" volt. Egy pályán sem találkoztunk még enynyi jókedvű emberrel, no persze rásegített a futam „hivatalos itala", a 2,5 %-os gyümölcs sör - némi vodkával hígítva.
Már az első bejárásnál láthattuk, hogy ez Európa talán legnehezebb, legtechnikásabb pályája, hírhedt ugratójával, több beláthatatlan kanyarjával. Van egy rafinált döntött kanyar is, ami több ideális ívet tesz lehetővé sebességtől, szituációtól függően.



Szombaton, az időmérőn a 21. helyet sikerült elérnem az ismeretlen pályán, ami kezdésnek megfelelő. Az 1. előfutamban jó rajtot véve megnyertem, így feljöttünk a 16. helyre. A rekkenő hőségben (az autóban 55 fok) meglepődve észleltem, hogy a XADO fémkerámia felületképző adaléknak köszönhetően a szokásosnál lényegesen alacsonyabb volt motorom hőterhelése. Az elkövetkező nyári futamokon magam is kíváncsian várom, hogy versenykörülmények között ez milyen pozitív hatással fog járni.
S jött számomra ismét egy meglepetés. A futam végén beirányítottak a pálya közepére, s míg a következő futam indulói a rajthoz készülődtek, a riporter interjút készített velem a 25 ezer néző előtt (természetesen minden futam nyertese így járt). S a végén egy szál virág, egy pohár 0%-os pezsgő volt a díjam a hostess által lengetett magyar zászló alatt. Én ugyan az autóban nem hallottam, de a csapat tagjai lelkendezve mesélték, hogy a svéd szpíkerek (egyszerre ketten közvetítettek üvöltve) a futamom alatt többször is a „Hojjojjojj, Gábor Bánkuti, Hungary!" felkiáltással hergelték a nézőket. Egyébként a verseny folyamán végig érződött, hogy a nézők és a rendezők is rendkívüli módon tisztelik, szeretik a versenyzőket, csapatokat. Másnap - már jóval hűvösebb időben - a 2. előfutamon ismét jó rajtot vettem, az utolsó körig vezettem is, de a cseh Smetanának jobban sikerült a Jokerezés, csak mögé tudtam visszajönni, 0,8 mp-el megelőzött. A 3. előfutam tétje számomra a döntőbe jutás volt. Bár a 13. idővel futamomat megnyertem - ismét riport, pezsgő, zászló –, a keresztbe verések miatt csak a „D" döntőbe jutottam, ahonnan az első két versenyző juthat tovább a „C" döntőbe. Ez már pontszerző hely és jó esélyem is volt élni a lehetőséggel.
A döntő harmadik rajtkockájából ismét csak jól sikerült rajtolnom, de a második kanyarban a jobb pozícióban lévő svéd Hansen belül meg tudott előzni. Sajnos egy felcsapódó kő az első kipufogódobot kilyukasztotta, ami a hátralévő körökben már némi teljesítményveszteséget okozott. Innentől már reménytelen volt előrébb kerülnöm, ráadásul először Smetana, majd a másik svéd, Jöranli is megelőzött. A legyengült 206-osommal negyedik helyen értem célba, de miután a francia Bossard-ot súlyos technikai szabálytalanság miatt az egész versenyből kizárták, végül a 17. helyezést értük el. A kő nem, de egy hajszál, mindössze egy helyezés hiányzott pontszerzésünkhöz…
A történtek ellenére pozitív tapasztalatokkal indultunk haza. Élmény volt ilyen légkörben versenyezni, amikor a nézők akkor is megtapsoltak, amikor hazai versenyzőket előztem meg. A végelszámolásnál az északiakon kívül, csak cseh és orosz versenyző végzett előttünk, az angol, holland, német, francia és lengyel bajnokok mind mögöttünk értek célba. A pálya ismerete döntő tényezőnek bizonyult, amit jól példáz, hogy a három divízió első hat-hat helyezettje közé összesen két (!) nem északi versenyző jutott be, egy-egy orosz és cseh.
Végezetül még annyit: aki csak egy kicsit is szereti a ralikrosszt, annak legalább egyszer ezt, itt, látnia kell, aki pedig nem szereti, az nézze meg, s garantálom, meg fogja szeretni!

AZ UTAZÁST TÁMOGATTA:
MAHART passnave
Köszönjük Spányik Gábor ügyvezető Úrnak.

Fodor Gyuri nem járt szerencsével a védeknél: technikai hiba miatt fel kellett adnia a versenyt.



XADO
A világ egyetlen, fémkerámia felületképző adalékot tartalmazó motorolaja!

A fémkerámia felületképző anyagokat először a hadiiparban alkalmazták. Alkalmazzák ma is a belsőégésű motorok, hajtóművek, csapágyak kopásállóságának növelésére és a kopott fegyvercsövek felújítására.



A XADO
10W-60SL/CF RALLY SPORT
fémkerámia felületképző adalékot tartalmazó versenyolaj egyedülálló módon csökkenti a súrlódást, a motor hőterhelését, növelve ezzel a motorteljesítményt és élettartamot.
FOREX
1033 Budapest, Kiscsikós köz 10.
Tel: 388-8822 Fax: 250-1168
E-mail: forex@forex.hu
www.forex.hu www.xado.hu



NEMZETKÖZI MEZŐNYBEN

Nagydoboson kiváló versenyt láthatott a közönség

A Sütőtökfesztiválról híres Nagydobos település adott helyszínt az Autocross OB és Zóna Trófea 3. futamának, ahol július közepén közel negyven versenyző mérte össze tudását.

Radák Tímea



A külföldi versenyzők köztük cseh, osztrák, szlovák nemzetiségűek érkeztek, de az időjárás – az eddigi évekkel ellentétben – nem fogadta kegyeibe a versenyzők seregét. Most nem a kánikulával, hanem a vizes, sáros pályával kellett megbirkóznia a mezőnynek.
Az időmérő edzést a legnépesebb kategória, az 1600 cm³-esek kezdték meg, így ők „avatták fel" elsőként a tócsákkal teli pályát. A legjobb edzésidőt a szlovák nemzetiségű Igor Vlasaty nyerte, ezzel kivívta magának az első előfutam első rajtkockáját. Őt követte Ábrahám Károly (Túrkeve VSE), aki csak nagyon kevéssel maradt le szlovák vetélytársától. A döntő első sorába is ők ketten kerültek, a harmadik legértékesebb rajtkockát Pavol Adam szerezte meg. A rajtot legjobban Igor Vlasaty kapta el, de Ábrahám megelőzte ellenfelét. Az esélyesek közül Molnár Alex (Kanizsa ASE) a második sorból a rajtrácson ragadt, Radák Attila (Kanizsa ASE) pedig a harmadik körben féltengelytörés miatt tempót veszített és kiesett. (Lőrincz Csaba és Szabó Krisztián technikai hiba miatt nem került a döntőbe.) Közben Vlasaty folyamatosan próbálta visszavenni az első helyet, de Ábrahám szépen zárta a szögeket ellenfele előtt, így a Zóna versenyben és a magyar bajnokságban egyaránt ő állhatott a dobogó legfelső fokára.
A nagykategóriában a Túrkeve VSE színeiben versenyző Szabó Kálmán szerezte meg az első edzésidőt Madarász András (Mad-Vi SE) előtt. Az előfutamok során azonos pontszámot ért el Szabó az osztrák Willy Gruberrel. Az időeredmények alapján Gruber választhatott elsőként, aki futamról futamra jobb teljesítményt nyújtott. A döntőben az utolsó előtti körig vezette a versenyt, de nem volt szerencséje: a kormánymű meghibásodása miatt feladni kényszerült a versenyt. (Madarász váltóhiba miatt nem tudott indulni a döntőben.) A befutó végül így alakult: Szabó Kálmán, Vörös Tibor (ASC Dömsöd), Tóth Sándor (ASC Dömsöd).

A junior kategóriát Klenáncz Szabolcs (ASC Dömsöd) képviselte, aki az országos bajnokságban most lépett először pályára 600 cm³-es szörcskéjével









A DIV I/F Trabant kategóriában Szűcs Dániel (ASC Dömsöd) volt a leggyorsabb Gászler Krisztián (S-ONE Motorsport Kft.) előtt, aki megelégedve a 2 előfutamban elért 1 helyével, már nem állt rajtrácsra a 3. rajtsorolóban. A döntőben Szűcs Dani nagy előnnyel látta meg elsőként a kockás zászlót, ezzel bezsebelve 20 pontot a magyar bajnokságban. A karosszériások kategóriájában az edzésen Csupor András (S-ONE Motorsport Kft.) BMW-je bizonyult a legjobbnak, így ő volt az első rajthelyválasztó az „A" előfutamban a Kanizsa ASE színeiben versenyző Balogh előtt. Az előfutamok során aztán az első rajtkockát Emődi János vívta ki magának, és a várakozásoknak megfelelően a döntőben is végig tartotta első helyét Mitsubishivel. Nagy csatát vívott viszont Csupor és Balogh, melyből Balogh jött ki győztesen, aki az utolsó kört már lyukas radiátorral tette meg, amelynek a gőzétől szinte nem látott semmit. A befutó sorrendje így Emődi-Balogh-Csupor lett a magyar bajnokságban, a Zóna versenyben a második helyet a cseh Martin Chott szerezte meg Balogh előtt.

Végeredmény

Divízió 3A	
1. **Ábrahám Károly**	Ford
2. **ifj. Szabó Kálmán**	Suzuki
3. **Radák Attila**	Suzuki
Divízió 3	
1. **Szabó Kálmán**	Honda
2. **Vörös Tibor**	Audi V8
3. **Tóth Sándor**	BMW
Divízió 1	
1. **Emődi János**	Mitsubishi EVO VI
2. **Balogh László**	BMW 325 iX
3. **Csupor András**	BMW 325 iX
DIV I/F Trabant	
1. **Szűcs Dániel**	Trabant
2. **Gászler Krisztián**	Trabant
3. **Gászler Ferenc**	Trabant

A vb állása

Divízió 3A	
1. **Ábrahám Károly**	53 pont
2. **Radák Attila**	50 pont
3. **ifj. Szabó Kálmán**	44 pont
Divízió 3	
1. **Szabó Kálmán**	60 pont
2. **Vörös Tibor**	49 pont
3. **Tóth Sándor**	42 pont
Divízió 1	
1. **Emődi János**	55 pont
2. **Csupor András**	49 pont
3. **Balogh László**	44 pont
Div I/F Trabant	
1. **Szűcs Dániel**	60 pont
2. **Gászler Krisztián**	51 pont
3. **Gászler Ferenc**	45 pont



SZERINTÜK

Ábrahám Károly: Örültünk, hogy újra versenyezhettünk egy jót Nagydoboson. Szerencsére az eső napközben nem esett, így a döntőre jó lett a pálya. A szerelőim is jó munkát végeztek, köszönet érte nekik.
Szabó Kálmán: A napközbeni technikai hibák ellenére – eltört a kardántengely, a generátor vagy a benzinszivattyú nem működött rendesen – a döntőben a szerencse mellém szegődött, így az utolsó másfél körben sikerült megelőznöm az osztrák versenyzőt. Ha a következő, túrkevei zóna versenyt is sikerül megnyernem, akkor megpróbálunk a csapattal a zóna versenysorozatra is összpontosítani.
Szűcs Dániel: A nagydobosi pálya a tavalyihoz képest színvonalasabb lett, úgy biztonságilag, mint versenyzői szemmel. Készülünk a további versenyekre, új motort és másik váltót próbálunk ki.
Emődi János: Az elmúlt két hét munkája az autón nagyon meglátszik. Egy jó versenyben volt részünk a hétvégén és a 20 pont, amit szereztem, jól jön a bajnokságban.

DÖMSÖDI HAGYOMÁNYOK

Autocross Sport Club Dömsöd: Negyedszázados pálya

Az autocross a 70-es évek végén indult el Magyarországon, és egy-két éven belül óriási népszerűségre tett szert. Többek között az Autocross Sport Club Dömsöd tagjai is a szakág alapítói közé tartoztak.

TDH



A dömsödi egyesület versenyzői: Vörös Tibor, Tóth Sándor, Lux János, Szűcs Dániel és a 12 esztendős Klenáncz Szabolcs. A pilóták előtt a sportklub vezetője: Orosz István

Az egyesület saját versenypályája 1985-ben készült el, a létesítmény a település szélén, jól megközelíthető helyen, mintegy 10 hektáros területen terül el. A versenyek jó színvonalú rendezését többek között a nézőlelátó, a hangosítás, a világítás, a vízellátás, a biztonsági berendezések, a büfé és a tv-kameráknak kialakított állások szolgálják. A klub versenyei azóta minden évben szerepelnek a naptárban. Az országos bajnoki futamokkal egyidejűleg évekig rendeztek Közép-Európai Zóna Trófeát, majd szlovák bajnoki futamot, mellyel a házigazdák színesebbé tették rendezvényüket.

1994-től a csapat nagy előrelépést tett az utánpótlás nevelés terén: kezdeményezésükre az MNASZ „Ifjúsági Kupát" írt ki 10-16 év közötti fiatalok részére, Trabant kategóriában, mely napjainkra országos bajnoksággá nőtte ki magát - a technika fejlődésével egyidejűleg - 600 cm³ lett a motor maximálisan megengedett űrtartalma. 2009-ben 4 kategóriában 6 igazolt versenyzővel képviselteti magát az egyesület a küzdelmekben, sőt csapatban is sikerül helytállni: a tavalyi évben például Dömsödé lett a bajnoki cím.



Az egyesület oszlopos tagja Tóth Sándor (4), aki már a magyar autocross születésekor is aktívan segédkezett a sportág magyarországi meghonosításán. Kovács Lászlóval (Puszedlivel) 1978-ban építette az első crossautót, amellyel az Országos Terepbajnokságon indult. 1979-ben aztán elkészült saját versenyjárműve, amelyet egy Audi motor hajtott. Először a MAMSZ kupáért vívtak emlékezetes csatákat, 1980-tól kezdve pedig az autocross bajnokság szinte minden versenyen sikerült rajthoz állnia. A futamokon első pillanattól kezdve Dömsöd színeiben indult, és ehhez mindig is ragaszkodott. Eredményei közt elsősorban a csapatbajnoki címek dominálnak. Egyéniben többször a bajnokság 3. helyét szerezte meg, nemzetközi vonatkozásban az osztrák-magyar „jó szomszédok" kupasorozatban a 2. helyezett, magyar viszonylatban viszont a legeredményesebb versenyző lett. A péceli Európa-bajnokságon a 11. helyet érte el. Jelenleg – ragaszkodva a hagyományokhoz – kétkerék meghajtású, BMW V8-as motorral megépített 4000 cm³-es szöcskéjével áll rajthoz a futamokon, a bajnokság végén szeretne a dobogón végezni. Saját bevallása szerint hosszútávra már nem tervez, de amíg az egészsége engedi, szeretne versenyezni, és minél több fiatalt segíteni, ösztönözni a sportág művelésében.

Az egyesület másik nagy kategóriás versenyzője Lux János (7), aki már gyerekkorában is a pálya széléről figyelte a „nagy öregeket", majd nagybátyja nyomdokait követve 1998-ban kezdte meg a versenyzést. Pályafutásának kezdete óta a „király kategória" szerelmese. 1999-ben Porsche motorral meghajtott kétkerekes autójával több évig rótta a köröket a bajnokságban. 2005-ben aztán elkészült összkerekes kocsija, melynek lelke egy 3500 cm³ –es BMW motor. Kedvenc pályája a dömsödi és a nyírádi. Nagy segítséget jelent számára a szülői és a baráti támogatás. Ez évben célul tűzte ki az év végi dobogós hely megszerzését, távolabbi tervei között pedig egy erősebb autó és a 2010. évi bajnoksághoz szükséges anyagi háttér megteremtése szerepel.









A csapat harmadik DIV III. kategória versenyzője Vörös Tibor (3), aki 1995-ben amatőrként kezdte, majd a Duna Kupa versenysorozat megalakulása után - későbbiekben Autocross II. osztály - versenyzett 2001-ig. Ezek után kölcsön kapott Varga Csabától egy BMW motoros szöcskét és 2003-ban Dömsödön versenyzett vele először I. osztályban. 2005ben megvásárolta a szlovák Hosek (többszörös Európa-bajnok) által épített crossautó vázat, melybe egy Audi V8-as motort épített, de a tulajdonában van Willi Gruber autója is. 2006-ban átigazolt az egyesülethez és azóta is az ASC Dömsöd színeit erősíti a csapatbajnokságban. Az év végére szeretne minél jobb helyezést elérni a bajnokságban, hogy meghálálhassa a sok segítséget, melyet támogatóinak, szerelőknek (egyben barátainak) és családjának köszönhet.

A Trabant kategóriát Dömsödről Szűcs Dániel képviseli a hazai bajnokságban. 2007-ben igényelte első versenyzői licencét, de autója már 2006-ban átépült a 600 cm³-es technikai előírásoknak megfelelően - nagyfokú figyelmet fordítva a biztonsági előírásokra. A versenyekre való felkészülésben elsősorban édesapja és barátai segítik. A fiatalember kedvenc pályája Nyírád, Nagydobos és Dömsöd. Két éve az MNASZ kupában 3. helyen végzett, 2008-ban a DIV I/F Trabant kategória bajnoka lett, és a címet idén is szeretné megvédeni. Saját bevallása szerint az vonzza az autocrossban, hogy a zárt pályás verseny nézői szemmel jól látható és élvezhető, így mindig közönség előtt versenyezhet, ugyanakkor nem csak az idővel, hanem a versenyzőtársakkal is harcot kell vívnia a minél jobb helyezésért.

A dömsödiek legifjabb versenyzője Klenáncz Szabolcs (52), aki ebben az évben váltotta ki első versenyzői licencét. Autóját édesapja vásárolta fia 10 éves korában azzal a céllal, hogy megpróbálja egy sportágra motiválni, amely az évek folyamán életre nevel. Szabolcs először nagyon hangosnak találta és könnyes szemmel közölte: örül az autónak, deigazából nem szeretné kipróbálni. Édesapja azonban nem adta fel, számítógépes autós játékokkal – hozzá tartozó kormánnyal, pedálsorral, váltóval – próbálta meg felkelteni fia érdeklődését az autósport iránt. Többször magával vitte a dömsödi versenyekre, majd egy délután rávette, hogy üljön be az autóba a közeli legelőn. Szabolcs először félénken, majd egyre nagyobb önbizalommal körözgetett, végül 2008. év nyarán versenyző ruhát öltött és az amatőr futamban összemérte tudását az épített autók kategóriában. Két első és két második helyet sikerült elérnie, és ez önbizalmat adott neki. Az első országos bajnoki futamon idén a nagydobosi versenyen vett részt. Célja 2010. évben az EURACA kupasorozatban a többi junior versenyzővel összemérni tudását a nemzetközi versenyeken, egyre erősebb autójával.

Egyesületünk ez évben 24. alkalommal rendezi meg az Autocross Országos Bajnokság dömsödi futamát
Időpont: 2009. augusztus 23.

Ezúton szeretnénk köszönetet mondani mindazoknak, akik idejüket és energiájukat nem sajnálva segítséget nyújtanak évek, évtizedek óta egyesületünknek.

MF TOYOTA
Kecskemét, Izsáki út. 20.
Tel.: (76)503-663
info@mftoyota.hu



BILSTEIN
LENGÉSCSILLAPÍTÓ GYÁRTÁSA ÉS JAVÍTÁSA
KATONA GÁBOR
TEL.: 06-30-9-349-529

AZ IGAZSÁG PILLANATA

Idén is lesz Castrol Edge Rally Show

A külföldön óriási népszerűségnek örvendő Bajnokok Tornája típusú versenyek lassan itthon is meghonosodnak: a tavaly nagy sikerrel lebonyolított Castrol Edge Rally Show például idén augusztus 8-án Veszprém mellett ismét várja a szurkolókat.

Pájer Ani

CERS



A nézők szempontjából is tökéletes lesz az a nap, hiszen a repülőtérnek elég jó az infrastruktúrája: a pálya körül végig óriási parkoló áll rendelkezésre, ebből fakadóan a küzdelmek bárhonnan követhetőek lesznek.
Az I. Castrol Edge Rally Show-hoz képest újdonság lesz, hogy amíg az autók pilótákat és a pilóták autókat cserélnek, a nézők addig sem unatkoznak majd: ismert médiaszemélyiségek mérik majd össze tudásukat a pályán, utcai váltós Ladákkal.
Tavaly négy külföldi és nyolc hazai élmenő közül óriási csatában Turán Frici lett – Kőváry Barnus után szabadon – Szentkirályszabadja királya. Az idei rajtlista lapzártakor még nem volt végleges, de az már biztos, hogy indul a megtisztelő címért a címvédő, Turán Frici, ott lesz Turi Tomi, Benik Balázs, Spici, Asi, Botka Dávid, Bútor Robi, valamint a külföldi menők közül Kresta és Andreas Aigner.
Hogy idén kinek a fejére kerül majd fel a korona, az jelenleg még kérdéses, de aki teheti, látogasson el a koronázási ceremóniára.







A szervezők tavaly megígérték, hogy folytatják a Castrol Edge Rally Show-t, és be is tartják a szavukat. Idén augusztus 8-án, szombaton reggel 10-től úgy délután 5-ig várják a kilátogatókat.
A helyszín tavalyhoz hasonlóan a Veszprémtől négy kilométerre fekvő Szentkirályszabadja – nagyon fontos azonban, hogy csak Szentkirályszabadja felől lehet behajtani a reptérre.
A szakasz, ahol versenyeznek majd, nagyjából 70%-ban murva és a reptéren kijelölt két kilométeres nyomvonalon zajlik majd. Lesz benne némi aszfalt is, de nincsenek lassítók, tehát nem szlalom versenyt kell elképzelni, hanem egy igazi ralipályát, ahol szinkronban versenyzik majd egyszerre két versenyző.

Mindannyian teljesen egyforma kocsikkal állnak majd rajthoz: a selejtezőkben Ladákkal is, a középdöntőktől azonban csak az EVO IX-es Mitsubishikkel, amelyek egyforma felkészítettségűek, technikai paraméterűek, és természetesen ugyanolyan gumikon is gurulnak majd.
Az egyenlő esélyeket segíti, hogy a pálya kritikus pontjain bójákat helyeznek el, amelyek tetején egy teniszlabda várja a versenyzőket. Ha a pilóta úgy veszi be a kanyart, hogy leesik a labda, öt másodperc büntetést kap. Mindezek miatt fogalmaztak a szervezők úgy, hogy ezen a futamon jön majd el az igazság pillanata, amikor valóban kiderül, hogy azonos feltételek mellett ki a legjobb.







PUMA®
puma.com





Lépj tovább a F1, WRC és a WTCC világába!

A Puma teljes versenysport kollekciója elérhető az SRTEAM-nél!



SRT
www.versenyov.hu

Budapest XI.ker. Kondorosi út 2/a | T: 06 20/21-22-900 | info@versenyov.hu

****
Bassiana
Hotel & étterem









Az újonnan nyílt exkluzív, és modern stílusú Hotel Bassiana**** Nyugat-Dunántúl egyik legszebb fürdővárosában Sárváron, a város szívében, a Nádasdy várral szemben helyezkedik el, közvetlen a Nádasdy-park szomszédságában. A szállodától kb. 15 km-re fekszik a Pannónia Ring, amely kedvelt helye a motoros- és autósport kedvelőinek.
A szálloda 17 szobával és 2 lakosztállyal rendelkezik. A szobák felszereltsége minden igényt kielégít, megtalálható bennük minibár, LCD tv, rádió, internet hozzáférési lehetőség (WIFI), zuhanyzó és fürdőkádas fürdőszobák WC-vel, hajszárító, fésülködőasztal és poggyásztartó, illetve a szobák egyedileg klimatizáltak.
A kényeztetésről egy elegáns, mediterrán hangulatú étterem és terasz, finn szauna és masszőr gondoskodik. A gyógyulni vágyókat teljes körű fogászati ellátás várja.

Ízelítő a szolgáltatásainkból: szabad belépés a sárvári Arborétumba, gyermekfelügyelet, kerékpárkölcsönzés, transzfer lehetőség a szállodától a Gyógy-és Wellnessfürdőbe, transzfer lehetőség a sármelléki, a bécsi, a grazi és a budapesti repülőterekről. Május közepétől saját medencénk is rendelkezésre áll.
A modern és barátságos színekkel domináló, és ízlésesen kialakított fedett terasz és a belső éttermi rész együttesen 150 fő befogadására alkalmas.
Az ételeremet nemcsak különleges belsőépítészeti megoldásai és a barátságos, közvetlen kiszolgálás teszi feledhetetlenné, hanem mindig megújuló, a magyar gasztronómiát a nemzetközivel társító konyhája, valamint exkluzív borlapja maradandó élményt okoz minden igazi ínyencnek. A borok mellett a prémium sörök is megtalálhatóak. Kellemes környezet a napi sajtó áttanulmányozására, vagy rövid üzleti megbeszélésre.

Bassiana Hotel**** & Étterem

További akciós ajánlatokért kérem kattintson a www.bassiana.hu oldalra!

9600 Sárvár, Várkerület 29-2. Tel.: +36 95 521 300 Fax: +36 95 323 800 E-mail: info@hotelbassiana.hu Web: www.hotelbassiana.hu

RAJTRÁCS-FOTÓK

Júliusban ők voltak a versenypályák legszebbjei



Széria: **GP2** Helyszín: **Hungaroring**

Széria: **DTM** Helyszín: **Zandvoort**



Széria: **F2**
Helyszín: **Brands Hatch**

Autósport és Formula
Megjelenik havonta

Főszerkesztő: Bethlen Tamás **Szerkesztő:** Mészáros Sándor **Munkatársak:** Bálint F. Gyula, Budur Gabriella, Csiki Gábor, Csőke Péter, Dávid Sándor, Farkas Lívia, Frankl András, Fűzi András, Hámor Iván, Kárpáthy Zoltán, Mihályi Csaba, Nyüsti Anikó, Papp István, Pájer Ani, Schneider Andrea, Surányi Géza, Vajta Balázs, Wéber Kata **Fotó:** Amber PR , ATP, Bencze András, Buczkó Andor, DPPI, Ember Ferenc, Formula One Pictures, HochZwei, Králing, Racing Babes , Rogosz Péter, Vámosi-Nagy Gergő **Szerkesztőségi titkár:** Buczkóné Kiss Marianna **Tördelőszerkesztő:** Schubert Szilvia **Nyomda:** Garmond Press Kft., 5600 Békéscsaba, Kétegyházi út 29. **Kiadó:** Beta Press Kft., 3529 Miskolc, Eszterházy u. 29. **Szerkesztőség:** 3529 Miskolc, Eszterházy u. 29., Tel.: 46/505-490, Fax: 46/505-491 **Postacím:** 3504 Miskolc, Pf. 90., e-mail: levelezes@formula.hu **A terjesztés gondozása:** Eurokris Bt. **Terjesztés:** LAPKER Rt. **Előfizethető:** A 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
Nem tudja megvenni magazinunkat kedvenc lapelárusító helyén? Hívjon bennünket a 06 46 505490-es forródrótunkon hét közben 8-16 óra között, vagy írjon e-mailt a formula@formula.hu címre, és intézkedünk.
A kiadó írásos engedélye nélkül a lap bármely fotójának, szövegrészének, illusztrációjának még részleges használata is tilos.
A szerkesztőség mindent megtesz annak érdekében, hogy a lap hűen tükrözze a valóságot, így 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 készülnek. 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.

MNASZ
ALAPÍTVA 1978











MNASZ 2009 RALLYE BAJNOKSÁG
MNASZ 2009 RALLYE2 BAJNOKSÁG
MNASZ 2009 IHAROS és GÖLLER Historic Rallye HISTORIC RALLYE BAJNOKSÁG

SPURI AZ AUTÓ ENERGIAITALA
ADVAN
SUZUKI
IHAROS és GÖLLER Historic Rallye

A magyar ralisport támogatója a Magyar Suzuki ZRt.



The Grand duke of Speed.



Sébastien Loeb in Antix™

OAKLEY

THE LAB: 1061 Budapest, Király u. 48. / 1061 Budapest, Andrássy út 7. / www. thelab.hu