

A Historic autóversenyzés – mit is jelent?



BARNA GYÖRGY
az MNASZ Historic Munkabizottság vezetője

A Historic-versenyzés alapjait maga az autóversenyzés mint sportág és az abban érdekeltek tették le még a kezdetek-kezdeten. Ez a kissé ellentmondásos kijelentés értetthetővé válik, ha megismerjük, hogy mit is jelent az, hogy Historic-versenyzés.

A mai formájában ismert autóversenyzés, legyen az pálya-, hegyi vagy raliversenyzés, az '50-es évek elején indult el világhódító útjára és lett az egyik legnépszerűbb sportág napjainkra. Története során versenyző generációk nőttek fel és váltották egymást, de az autózás szeretete egy soha el nem múló érzés, ami örökké ott van minden, autósportot szerető ember szívében. Az első nagy generációk, miután szöggre akasztották a sisakjukat, kis idő elteltével rájöttek, hogy versenyzés nélkül nem lehet élni. A megoldás tálcán kínálkozott, régi autókkal a régi ellenfelek ellen versenyezni, ahogy az a maga idejében volt, ezzel megszületett a Historic-versenyzés mint sportág, melynek a mottója sem lehetne más, mint ahogy az FIA* szabálykönyv is kezdődik. „A Historic verseny nem egyszerűen egy kategória, ahol serlegeket lehet gyűjteni, hanem egy különleges sportág, melynek legfőbb jellemző-



je az autók, és azok története iránti odaadás.” Ezzel már meg is érkezünk a mába, ahol az FIA által elismert komoly szabályrendszerrel rendelkező önálló sportágról beszélhetünk, amely egyre népszerűbb és nemcsak az idősebb, hanem a fiatalabb korosztályok körében is. Sok fiatal versenyző itt kez-

di versenyzői pályafutását, amelynek sok oka közül az egyik az lehet, hogy itt olyan legendás versenygépekkel van lehetősége versenyezni, amelyek csak a régi autós újságok címlapján voltak láthatók valamikor. Az FIA égisze alatt működő FIA Historic Munkabizottság kidolgozta



és folyamatosan finomítja szabályrendszerét, nemzetközi bajnokságokat ír ki, és év végén parádés díjkiosztón jutalmazza az eredményes versenyzőket. Évenként kiírásra kerül a Historic Forma-1-es bajnokság, a Historic Hegyi Európa-Bajnokság és a Historic Rallye Európa-Bajnokság. Fontos szempont a versenyhelyszínek kiválasztásánál, hogy nagy múltú híres versenyek legyenek azok, mint pl. a Historic Rallye EB esetében a görög Akropolisz Rallye vagy a spanyol Costa Brava Rallye.

A jelenlegi szabályozás szerint az 1990. 12. 31-ig homologizált autókkal lehet Historic-versenyeken indulni. Az időbeni különbözőség miatt, a már említett egyenlő versenyzési feltételek biztosítása érdekében a homologizáció dátuma szerint különböző periódusok kerültek kialakításra, amelyek az ún. korcsoportokba szervezve alkotják a bajnokságok alapját. A Historic Rallye EB szabályzata az alábbi korcsoportokra írja ki a bajnokságot.

1. Korcsoport

1931. január 1.–1957. december 31-e között épült utcai autók és az 1958. január 1.–1969. december 31-e között homologizált túra- és GT autók (E, F, G1 periódus);

2. Korcsoport

1970. január 1.–1975. december 31-e között homologizált túra- és GT autók Gr. 1-4 (G2, H1 periódus);

3. Korcsoport

1976. január 1.–1981. december 31-e között homologizált túra- és GT autók Gr. 1-4 (H2, I periódus);

4. Korcsoport

1982. január 1.–1990. december 31-e között homologizált túra- és GT autók Gr. A, N, B (J1 és J2 periódus).

Magyarországon 2007 óta beszélhetünk Historic-versenyzésről, amikor is az MNASZ létrehozta a Historic Munkabizottságot azzal a céllal, hogy fektesse le az alapjait a hazai Historic-versenyzésnek, alkossa meg szabályait és írjon ki bajnokságokat. Az idén már nyolcadik alkalommal kiírt Országos Historic Rallye Bajnokságon mérhetik össze tudásukat a versenyzők. A bajnokságok lebonyolítási rendszere kevés kivételtől eltekintve megegyezik a manapság alkalmazottal, ezért gyakran egy esemény keretében rendeznek futamokat a Historic és a modern autók részére.

A technikai szabályokat illetően viszont már teljesen más a helyzet. Tekintettel arra, hogy különböző időpontokban homologizált autóknak kell egyenlő verseny-

zési feltételeket biztosítani, az FIA megalkotta a „K” Függelékét, a Historic versenyzők bibliáját, ami egy rendkívül bonyolult és minden részletre kiterjedő szabályrendszer.

1906 és 1921 között a nemzetközi versenyeket az ACF által kiadott Commission Sportive szabályozta, majd 1922-től napjainkig az FIA (1947-ig AIACR-ként ismert). A kétülékes versenyautókra vonatkozó C Függelék 1950-ben vezették be, és 1966-tól a „J” Függelék részévé vált. A túra- és GT autókra vonatkozó „J” Függelék 1954-ben vezették be. A „K” Függelék alap gondolata szerint minden Historic autó maradjon meg abban a formában, ahogy ezen rendelkezések szerint versenyzett, hacsak biztonsági okokból nem szükséges a módosításuk.

A fentiekből következően alapkritérium az autóknál, hogy korhűek legyenek. Ez azt jelenti, hogy minden

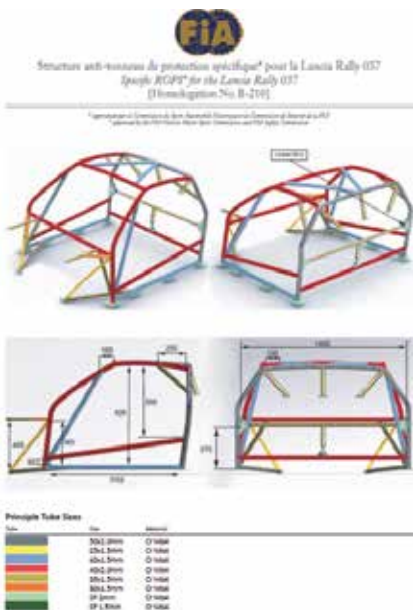




egyes alkatrészüknek ugyanolyannak kell lenniük, mint amikor homologizálták** őket. Nem kell viszont eredetinek lenni az autónak. Vagyis, ha valaki most vesz egy Ford Escort MkII-es karosszériát, abból is építhet versenyautót, de csak az eredetivel megegyezőt, úgy, ahogy az a homologizációnak és a már említett korabeli „J” Függeléknek is megfelel. Nem alkalmazhatók a modern technológiák úgy

az anyaghasználat, mint a műszaki megoldások terén sem. Nem használhatók versenyabroncsok, csak kizárólag a közúti közlekedésre engedélyezett „E” jelzésű gumiabroncsok. Persze a gumigyártók sem tétlenkednek, vannak Historic gumik „E” jelzéssel. Itt nincs programozható ECU vagy elektronikusan vezérelt nyomatékélosztás, itt a szintisza mechanika és a nyers erő dominál. Változatok egy témára a kb. 280 LE teljesítményű Ford BDA motorok WEBER 48 DCO2 SP karburátorral és Lucas mechanikus befecskendezővel.

Fontos megemlíteni, hogy van egy kivétel korbűségeit illetően, ami nem más, mint a biztonság. Például a versenyzők ruházatának, a bukósisakoknak és a biztonsági öveknek a jelenlegi szabályoknak megfelelőnek kell lenniük. A plexiablakokat polikarbonátra kell cserélni. Minden autót a legkorszerűbb automata tűzoltó rendszerrel kell felszerelni. Ez szintén biztonsági követelmény. Tilos az alumínium bukócső használata, sőt bizonyos mértékig eltérhetnek az eredeti bukócsőtől is, ha az a biztonságot javítja, mint az látható a Lancia Rallye 037 esetében,



ahol egy teljesen újra tervezett többkomponenses, korszerű bukóketrecet ír elő a szabály. Az elkészült Historic versenyautót az FIA-val is el kell fogadtatni. Erre



szolgál az FIA által kiadott dokumentum, az ún. HTP (Historic Technical Passport), ami az autó főbb adatait tartalmazza, és fényképeket a különböző szerkezeti elemekről. A HTP-nek kettős célja van: először is rendezvényeken a technikai ellenőrök és delegáltak általi használatra való, másodsor pedig a rendező segítségét szolgálja az autó osztályba sorolásánál, és a verseny eredményének a megállapításánál. A HTP kiadásánál rendkívül rigorózan jár el az FIA, erre jó példa az alábbi eset. Néhány éve készült el egy 21016-os Zsiguli, amelyet a Pécsi Volán színeire fényeztek. A dokumentáció kiküldésre került az FIA-hoz, ahonnan az a válasz érkezett vissza, hogy szükség van egy olyan fényképre, amely bizonyítja, hogy ilyen autó, ilyen dizájnnal nemzetközi futamon is rajthoz állt. A korbűség a technikai részleteknél annyira komoly dolog, hogy ha egy alkatrész annak idején engedélyezett volt, de nem használta a gyár, akkor az most sem építhető be. A 911-es Porsche-nál volt egy ilyen példa, amelyet K-jetronic befecskendezővel homologizáltak. Az akkori szabályok engedélyezték egy hármas Weber karburátor alkalmazását, de



mivel ilyen a gyár nem használt, ezért ez most sem engedélyezett. Az eredményességet tekintve a nyerő autótípusok folyamatosan változnak, ahogy időben haladunk előre, mivel a szabályok is változnak, mint az idén is, amikor nagy ugrással az eddigi 1986. december 31. helyett már az 1990. december 31-ig homologizált autókkal is lehet Historic-versenyeken indulni. Mindjárt meg is jelentek az összerékemhajtású és turbómo-

toros Lancia Delta Integrale (330 LE) és a Ford Sierra Cosworth (300 LE) típusok, és érdekes párharc alakult ki a régebbi technikát képviselő hátsó kerek Porsche Carrera RSR (320 LE) és a Lancia 037 (330 LE) típusok között, amibe nagy ritkán bele tud szólni a Ford Escort RS (280 LE) is. Összességében elmondható, hogy a maga idejében a ralipályákon nem oly sikeres Porsche RSR az utóbbi években mindent vitt, a legsikeresebb

autómárka volt. Az elkövetkezendő időkben a Lancia lehet a befutó, ha figyelembe vesszük, hogy az FIA az évjárat kérdésben moratóriumot hirdetett, azaz az elkövetkező 10 évben ez a szabály nem változik. ■

*FIA – Nemzetközi Automobil Szövetség

** Homologizáció – megfelelés, az autósportban minden autót az FIA homologizál

FOLYAMATOSAN BŐVÜLŐ KÍNÁLAT!
ÖNINDÍTÓK, GENERÁTOROK,
ALKATRÉSZEK
www.kelle.hu

SZÉCHENYI
 ISTVÁN
 EGYETEM
 GÉPÉSZMÉRNÖKI, INFORMATIKAI ÉS
 VILLAMOSMÉRNÖKI KAR

KÖZÚTI
 VASÚTI
 JÁRMŰVEI
 TANSZÉK

Meghívó

A Széchenyi István Egyetem
 Gépészmérnöki, Informatikai és Villamosmérnöki Kar
 Közúti és Vasúti Járművek Tanszéke,
 az Autótechnika folyóirat szerkesztősége és
 az Sz-s Technik Kft.
 tisztelettel meghívja az érdeklődőket a
2015. október 20-án, kedden, 13 – 17 óra között
az Egyetemen (Győr, Egyetem tér 1.) tartandó

Haszongépjármű diagnosztika szemináriumra

Bevezető előadás:

Euro VI haszongépjárművek emissziótechnikája

előadó: dr. Nagyszokolai Iván

A szeminárium főtémája

a spanyol Cojali S.L. cég „Jaltest”

többmárkás haszongépjármű diagnosztikai szoftverének
 gyakorlati bemutatása.

A rendszerismertetést a cég mérnöke tartja.
 Az előadás után lehetőség nyílik a résztvevők
 diagnosztikai gyakorlatában felmerült esetek
 megvitatására, tanácsadásra.

A részvétel ingyenes! Részvételi szándékát jelezze a marosne@sze.hu
 e-mail címen további információt a jelentkezők e-mailen kapnak.