



## DTM és a betétfutamok a Hungaroringen

Ismét egy különleges esemény rázta fel a magyar autós sport mostanság nem is annyira állóvizét. A DTM, azaz a Deutsche Tourenwagen Masters 2014-es idény harmadik futamának adott helyet a mogyoródi versenypálya 2014. május 30. és június 1. között, melyet a hivatalos adatok szerint 33 000-en néztek meg a helyszínen.



SZARKA JÁNOS

Maga az esemény több szempontból is érdekes: a versenysorozat mint DTM volt már Magyarországon 1988 szeptemberében, nem túl nagy sikerrel. Akkor Alberto „Johnny” Cecotto nyert Mercedes-Benzszel, a körrekordot meg Frank Schmickler állította fel BMW-jével, 1:57,38 perces idővel. Nem rossz eredmény annak tudatában, hogy a legelső, azaz a 2011-es hungaroringi WTCC-futamon mentek ilyen időket a

versenyautók, a mostani TC2-es gépek 23 évvel később. 1988-ban azonban a DTM-et még Deutsche Tourenwagen Meisterschaftnak hívták, ami 1995 év végével átalakult ITC-vé (International Touring Car Championship), mely a magas költségek miatt 1996 év végével megszűnt. 2000-ben a DTM újjáalakult, de Deutsche Tourenwagen Masters néven. Tehát DTM-futam volt már Mogyoródon, de a jelenlegi versenysorozat

még soha (ezért éreztem kissé erősnek a fanshopoknál kapható egyes termékekre rábiggyesztett „1984–2014, 30 Years DTM” feliratot). Az egykori Formula–1-es pilótákat, mint Timo Glockot, Paul Di Restát vagy Vitaly Petrovot is felvultató mezőny nagyon izgalmasnak ígérkező versenyhétvégét sejtetett, amit aztán be is tartottak. Természetesen a DTM-mel együtt jöttek a betétfutamok is, mint az FIA Formula–3 European Championship, a Porsche Carrera Cup Deutschland, valamint kissé kilógva a sorból a Maserati Trofeo World Series, ami nem állandó vendége a DTM-hétvégéknek.

Maga a versenyhétvége pénteken kezdődött a pályabejárással, valamint a betétfutamok szabadedzései és a DTM rajtgyakorlatával. Ezen kívül pénteken még sor került az FIA Formula–3 Európa-bajnokság első futamának időmérő edzésére, amit Esteban Ocon nyert meg. Sajnos a pénteki napon nem tudtunk kint lenni, így a részletes eseményekről lemaradtunk.

A szombat a Maseratik időmérő edzésével kezdődött 9 óra után kicsivel, mely úgy zajlott, hogy 20 perc időmérő, majd 5 perc szünet, ekkor adott autóknál versenyzőcsere is történt, majd újabb 20 perc időmérő edzés. Természetesen a paddockban kezdtük a napot, így magából az időmérő edzésből nem sokat láttunk. És most jön a közhelyszerű



Paul Di Resta tavalyi autója

DE! Legnagyobb meglepetésünkre a paddock nem az egyéb versenysorozatokban megszokott módon volt felosztva. Ennek köszönhetően a 2-es kanyart, azaz a célegyenes utáni második visszafordító kanyart, valamint a 14-es kanyart, azaz a boxutca bejárata előtti visszafordító kanyart „testközelből” lehetett látni. Ez lefordítva azt jelenti, hogy a gumifal mögötti kerítés tövéből nézhettük végig az időmérőket és a versenyeket. A Maseratik első időmérőjét Andrea Cecchellero, a másodikikat Renaud Kuppens nyerte. Az időmérők után a Maseratik visszamentek a „főhadiszállásukra”, ami pont a kettős kanyar mögött lévő, egyébként gokartpályaként funkcionáló, aszfaltozott területen volt

felállítva. Szerencsénkre pont ott tartózkodtunk ekkor, így hatalmas élmény volt végignézni, ahogy a teljes mezőny karnyújtásnyira gurul el előttünk. Nem mellesleg fel volt állítva egy fanshop is, ahol a fanatikus rajongók szuveníreket is tudtak maguknak vásárolni. A fanshop előtt pedig ki volt állítva egy Maserati Trofeo versenyautó, egy Granturismo, egy Quattroporte, valamint egy ritkaság, a Maserati MC 12 szuper sportkocsi is. Ennek az autónak a fanatikusok nagyon örültek, hiszen testközelből látni ezt a szörnyet, mely kőkemény versenytchnikát ültetett át a közútra, nem hétköznapi élmény.

A Maseratik után egyből a Porschék következtek két időmérő edzéssel, mely az



A Formula-3-ok készülnek az első versenyre



Maseratik a „főhadiszállásukon”

első és a második futam rajtsorrendjét döntötte el. A Porschék időmérője alatt mi folyamatosan a paddockban voltunk. Így láthattuk, ahogy a Maseratikat felkészítik az első versenyre, valamint a boxok mögötti szervizúton elkezdnek felsorakozni a Formula–3-as versenyautók és pilótáik az első versenyükre. Ezeket az autókat is szerencsére testközelből vehettük szemügyre. Az autók körül viszonylag sok ember ácsorgott a szerelőkön kívül. Rajongók, családtagok, nézelődők. Két fiatal férfi oda is ment egy őszes hajjú, erősen középkorú úriemberhez és autogramot kértek tőle. Mi sajnos az úriembert csak hátulról láttuk, de utóbb kiderült, hogy az egykori Formula–1-es pilóta, Jos Verstappen volt az, aki a fiát, Max Verstappent kísérte el. Ebben a versenysorozatban egyébként egykori nagy pálya- és rali-

versenyzők leszármazottjai versengenek egymással és tanulják meg a formula autózás minden csínyját-bínyját. Olyan családnevekkel lehetett találkozni, mint Blomqvist, Nissany, Verstappen, Rosenqvist stb. Nem mellesleg ebből a versenysorozatból olyanok kerültek ki, mint Paul Di Resta, Sebastian Vettel, Lewis Hamilton, vagy éppen Marcel Fässler, André Lotterer stb.

A Porschéknak 35 perc állt a rendelkezésükre, hogy eldöntsék, ki a leggyorsabb közöttük. Az első időmérőt Christian Engelhart nyerte, a másodikat pedig Connor de Phillippi.

Rögtön a Porschék után következett a Formula–3 első versenye, mely 35 percig tartott. Izgalomban, előzésekben, csetepatékban nem volt hiány a futamon, a fiatalok nagy bátorsággal és vakmerőséggel terelgették formula autóikat.



Maseratik a 2-es kanyarban

Az első futam végén Tom Blomqvistet intették le először, aki történelmi tettet hajtott végre győzelmével, hiszen ő az első győztese a Hungaroringen megrendezett első FIA Formula–3-as Európa-bajnokságnak futamának, nem mellesleg ő az egykori raliversenyző, Stig Blomqvist fia.

Míndeközben mi „eltévedtünk” az 1-es kanyarnál lévő Porschék sátrai felé, ahol is szintén testközelből vehettük szemügyre a versenyautókat. Nem volt nagy „biztonság”, az autókat meg is lehetett érinteni, be is lehetett fotózni a pilótafülkébe, motortérbe stb. Végignézhattunk egy kötelező mérlegelést és egy kötelező futóműállítást is.

A Formula–3-as verseny után a formula autókat egyből visszahozták a paddockba. Sátraik egy része a Porschék mellett volt, egy másik része pedig a boxutca bejárata felől, ahol a Hankook „motorhome”-ja is fel volt építve. Itt már nem tudtunk az autókhoz olyan közel menni, de így is elég közel voltunk ahhoz, hogy a technikai „finomságokat” szemügyre vegyük és mint botcsinálta szakértők okoskodjunk a miérteken. Ezután kikerültünk a „halandók” közé, azaz a lelátók felé vettük az irányt.

Ekkor tudatosult bennünk, hogy a boxok mögötti DTM-es motorhome-ok mellett a lelátók mögött voltak a DTM autógyártóinak a fanshopjai, valamint az Audi rajongói sátra, ahová a magyarországi Audi munkatársaknak volt csak belépésük. A Mercedesnél és a BMW-nél ingyen zászlókat osztogattak, az Audinál ajándékot csak nyereményszelvényre lehetett kapni, amiket önkéntesek nagy bőszen osztogattak a nézők között. Mindegyik gyártó elhozta azért modellpalettájuk büszkeségeit is. Sőt, az Audinál egy 2013-as versenyautó is látható volt. Volt egy versenyautó a BMW-nél is, de kiderült, hogy az csak egy közepesen szépen megcsinált makett volt. Ellenben a BMW-nél mindenki kipróbálhatta, milyen egy versenyautón kereket cserélni, valamint ki voltak állítva a versenytaxik is, úgymint

BMW M3 E30, BMW 635 CSi, BMW M3 GT2 E92.

Kicsivel dél után kezdődött a 90 perces DTM-szabadedzés. Furcsa volt, ahogy ezek a nagy, ellenben igen komoly aerodinamikai csomaggal ellátott versenyautók milyen örületes sebességgel száguldanak végig a hungaroringi aszfaltcsíkon. Az edzésen általános volt az 1:37-es, 1:38-as idő, ami csak 2–3 másodperccel lassabb, mint az Európában a Formula–1 után a harmadik leggyorsabb formula autós versenysorozatának, azaz az Auto GP versenyautói! A szabadedzést Miguel Molina nyerte egy Audi volánja mögött.

Ezután következett egy 1 órás blokk, amikor is be lehetett menni a boxutcába (pit walk), a versenyzők kijöttek a rajongók közé és autogramokat osztogattak, valamint a kiváltságosok részesülhettek abban, hogy a fentebb említett versenyautók valamelyikében, vagy egy tavalyi DTM-es versenyautóban profi pilóta vezetésével egy kört menjenek a versenypályán. Személyes kedvencem az M3 E30 volt, mert annak a négyhengeres motornak semmihez sem hasonlító, hátborzongató szívótorokhangja van. Hozzá kell tennem, hogy a 635 CSi is nagyon hangos volt, de az az autó a „zajkeltést” a kipufogóval oldotta meg. Eközben a kivetítőn az 1980-as évek



DTM-es autók a parc fermé-ben

végéről, valamint az 1990-es évek elejéről voltak kisfilmek vetítve, a korabeli DTM-futamok miliójét bemutatva. Fél 3-kor vette kezdetét a Maseratik első félórás futama. Repülőrajttal indultak, így elég nagy hangzavart csaptak rögtön az elején. Az első kanyart meglepetésre mindenki abszolválta. Ahogy teltek a körök, úgy kezdett szétszakadni a mezőny is. Ellenben mindig voltak csaták és előzések, amit sajnos a kivetítőn nem mindig lehetett látni. A futamot Mauro Calamia nyerte, aki nem sokkal a rajt után vette át a vezetést. Az utolsó előtti körben egy kicsúszás is borzolta a kedélyeket. A kicsúszott a falba is belecsapódott a 10-es kanyar után. Érdekesség, hogy pályaelhagyás miatt ezt az autót boxutca áthajtásos büntetésre is ítélték néhány körrel korábban. Nem melleleg

ebben a versenysorozatban magyaroknak is szurkolhattunk, volt két fehér festésű, „Ladies Race” feliratú autó. Ebben a futamban Bús Edináért és Tóth Anitaért szoríhattunk, akik a 17. és 18. helyen hozták be a versenyautóikat. A fentebb említett kicsúszás miatt az egész program is csúszott fél órát, aminek a következménye az lett, hogy a Porschék első versenyét a DTM időmérő edzése utánra helyezte át a versenybírórság.

A pálya rendbetételét követően a Formula–3 második és harmadik futamának időmérő edzése következett, amit Esteban Ocon nyert meg. Ezek után a tv-s közvetítés időtervét betartva kezdődött 18:10-kor a DTM időmérő edzése, mely a Formula–1-ben megszokott módon három részre van osztva.

Az időmérő után következett a DTM hivatalos nemzetközi sajtókonferenciája, valamint a Porschék első futama. Ez a futam is bővelkedett izgalmakban és előzésekben, azonban Christian Engelhart győzelmét semmi sem veszélyeztette.

A vasárnapi program 9 órakor a Maseratik második 30 perces versenyével kezdődött. Vasárnap reggeli ébresztőnek épp megfelelő a V8-as motorok repülőrajtos üvöltése. Mivel a napot ismét a paddockban kezdtük a Maserati főhadiszállásánál, így jól láttuk a célegyenes visszafordító utáni helyezkedéseket, lökdösődéseket. Néhány



Timo Glock „szárnyaszegett” BMW-je



Porsche a boxuknál

kör elteltével a mezőny már annyira szétszakadt, hogy amikor a mezőny vége a 2-es kanyarból kijött, akkor a mezőny eleje már a 14-es kanyarhoz ért. Magyarul folyamatosan láttunk előzéseket, kicsúszásokat és elfékezéseket, valamint koccanásokat és ütközéseket is. Calamia ismét ellentmondást nem tűrve nyerte meg a futamot. A magyar hölgyek a 12. és a 20. helyen fejezték be a versenyt, előbbi versenyautót Dancsó Adrienn, utóbbit Vogel Adrienn vezette. Két autó azonban tréleren fejezte be a futamot. Az egyiknek a jobb eleje, valamint a jobb hátsó futóműve sérült. Szerencsénkre ezt a futam után az orrunk előtt javították meg, azaz a hátsó felfüggesztést és a hajtást cserélték ki. Jól látható volt, hogy az alkatrészek nagy része a széria Maseratikról való volt. Ezután végignéztünk egy futóműállítást is, persze egy másik versenyautón. A Maserati boxban a barátainknak feltűnt, hogy az egyik autóban van airjack, azaz sűrített levegős (nitrogénes) autóemelő is. Közélettebről szemügyre véve, az autón az is

látszódtott, hogy ez üzemén kívül van, mivel a talpak alatt spojler volt. Kérdésünkre egy szerelő elmondta, hogy ez az autó más versenysorozatokban is indul, ezért van az autó kicsit máshogy felépítve. Azt viszont nem tudjuk, hogy a plusz tömeg miatt, vagy amiatt, mert a pilóta gyengébb képességekkel is bírt, de ez az autó mindig az utolsó helyen ment.

A Maserati boxban eltöltött idő miatt a Porsche második futamáról teljes egészében lemaradtunk...de azt hiszem megérte. A futamot egyébként Connor de Phillippi nyerte meg.

A Porsche után a Formula-3-asok második futama következett. Helyileg maradtunk a kettes és a 14-es kanyar között. Meggyőződésem, hogy ez az egyik legjobb hely, csak sajnos egyéb versenysorozatoknál ez a hely nincs megnyitva a látogatók előtt. Ismét sok előzést és elfékezést láttunk. Az egyik versenyző az első körben pont a 14-es kanyarnál adta fel a versenyt. A versenyt Esteban Ocon nyerte.

Ezután rögtön következett a gyártók felvonulása, azaz a DTM-ben részt vevő autógyártók utcai autói tettek egy tiszteletkört.

Miután az utcai autók levonultak, ismét a versenytaxizás következett, amely kb. 40 percig tartott. Ekkor kimentünk mi is a paddockból, és kerestünk magunknak egy jó helyet a lelátókon. Menet közben tudatosult bennünk, hogy milyen sokan jöttek ki megnézni a futamot. A magyarországi Mercedes-Benz gyár munkatársait nem volt nehéz kiszűrni a tömegeből: mindenkin világoskék pólo volt, rajta az emblémával, illetve Kecskemét város címerével. A kezekben meg jellemzően egy mercedeses zászló is volt. Azt nem tudjuk, hogy a Mercedes-Benz bérelt-e a dolgozóinak lelátót, de egy dolog biztos, hogy az egyik szektorban csak kék pólos embereket lehetett látni. Háromnegyed egy környékén aztán eljött a hétvége fénypontja, azaz a DTM-futam felvezető ceremóniája. A rajtrácsra felsorakozó autókön kívül

külön élmény volt, persze a Grid Girl-öket is ide értve, hogy egy rezesbanda játszott néhány percet a rajtrácson. Fél 2-kor aztán el is engedték a mezőnyt. A verseny állórajttal indult a felvezető kör után, ami igen hátrorzongató hanghatásokat hozott magával. A jobban rajtoló pilóták akár 3-4 helyet is ugorhattak előre a célegyenes végéig, mint ahogyan az előző kaotikusra sikeredett futam győztese, Christian Vietoris is tette, aki az utolsó helyről rögtön 4 helyet javított. Az első kanyart, valamint az első kört a mezőny sok előzéssel abszolválta. Sajnos volt egy komolyabb ütközés is a második kanyarban, amiben a Gary Paffett által vezetett Mercedes-Benz hátsó szárnya annyira megsérült, hogy kénytelen volt feladni a versenyt. Természetesen az előzések nagy részét élőben, valamint a kivetítőn is jól lehetett követni...de sajnos csak eleinte. Sajnálattunkra a méltán híres magyar tv-s közvetítés a hétvégén igen csak alulmúlta önmagát, így a DTM-futamra is jellemző volt, hogy néhány kör elteltével az előzéseket alig mutatták, ellenben a statikusan egymást követő bolyok sokat voltak a képernyőn. Egy érdekes meglepetés volt, hogy az egykori Formula-1-es pilóta, aki jól ismeri a magyarországi pályát, Vitaly Petrov akcióban csak egy előzést tudott bemutatni, nevezetesen a jó rajt után fokozatosan visszacsúszó Christian Vietorist előzte meg.

A mezőny elején is folyamatos volt a csata és a helyezkedés. Eleinte Timo Glock tudta a tempót tartani az élen haladó Marco Wittmann-nal, majd folyamatosan szakadt le róla. Ezzel egy időben viszont Miguel Molina megelőzte António Félix da Costát és leszakította magáról az üldöző bolyt. Néhány kör elteltével beérte Glockot, és kezdetét vette a lökdösődős helycsere. Hátrébb hármas-négyes bolyok alakultak ki, amikben vagy nagy csata alakult ki, vagy éppenséggel tisztas távolságból követték egymást. A 10. körben Timo



A legendás Maserati MC12

Scheider autójának jobb hátsó felfüggesztése eltört, és feladni kényszerült a versenyt. Autóját a 10-es kanyarban állította meg és onnan nézte végig a futamot. A 16. körben aztán megnyitották a boxutcát és elkezdődtek a kötelező kerékcserék. A kerékcseréket követően jelentős változás nem történt a helyezésekben. A futam közepétől kezdve azonban a 3., 4. és 5. helyen állók (Timo Glock, António Félix da Costa, Edoardo Mortara) ádáz csatát vívtak egymással, melynek folyamánya az lett, hogy a 6. helyen álló Mike Rockenfeller beérte őket és beszállt a csatába. Mindeközben

a 9. helyről rajtoló, majd a 11. helyre visszaeső Bruno Spengler fokozatosan zárkózott fel. Augusto Farfus 10 körrel a vége előtt műszaki hiba miatt kiállni kényszerült, valamint Christian Vietoris is feladta 5 körrel a vége előtt a számára kiábrándító versenyhétvégét. 6–7 körrel a kockás zászlót megelőzően a 3. helytől a 10.-ig aztán összeért a mezőny. Itt állandóan történtek helycserék, ugyanis egyes pilóták alól egyszerűen elfogyott a technika és a gumi. Ennek köszönhetően Mike Rockenfeller visszacsúszott a 10. helyre, Bruno Spengler viszont feljött a harmadikra. Az utolsó körben

a célegyenes végén Timo Glock és Nico Müller összeütköztek, melynek eredménye az lett, hogy Glock defektet kapott és utolsóként ért célba. Marco Wittmann rajt-cél győzelmét semmi nem veszélyeztette. A fiatal német versenyző ellenállhatatlan volt egész hétvégén. A díjkiosztót követően kezdődött a Maseratik harmadik, 1 órás futama a közepén a kötelező boxkiállással és adott autóknál a versenyzőcserével. A közvetítés itt már nagyon nem volt a helyzet magaslatán, mivel a legtöbb előzészről lemaradtunk, és már csak a helycsere tényét tudtuk megállapítani. Ezen túlmenően nem voltak helyesen kiírva a váltott versenyzős autóknál az aktuális versenyzők nevei. Így eléggé követhetetlen volt a futam. Egy dolog azonban biztos, hogy Calamia rajt-cél győzelméhez kétség sem férhetett. A magyar hölgyek váltott versenyzésben a 12. és 17. helyen érkeztek be. A futamot Dancsó Adrienn és Vogel Adrienn fejezte be. A Maseratik után következett a Formula–3-asok harmadik versenye. Az ifjak igen nagy lelkesedéssel és vehemenciával estek egymásnak és az aszfaltcsíknak. Ketten össze is ütköztek, ketten viszont áthajtásos büntetést kaptak pályaelhagyás miatt. Már a rajtnál küszködött az eső, hogy essen, de csak csöpörgésig jutott el. 12 perccel a 35 perces futam vége előtt aztán nekikeseredett és elkezdett esni, aminek következtében a versenybírók leintette a futamot és végeredményt hirdettek. A győztes ismét Esteban Ocon volt. A futam után még bolyongtunk egyet a paddockban és néztük, ahogy a csapatok összekapcsolnak, majd zsongó fejjel, hullafáradtan, de széles mosollyal az arcunkon hagytuk el a pályát.

Fotó:  
Harmath Gabriella, Karl Slenczka,  
Tühegyi László

Forrás:  
dtm.de, maserati.com, fiaf3europe.  
com, porsche.de



Mattias Ekström tavalyi autója