



## HUNGARORING CLASSIC 2019

Egy év szünet után érkezett hazánk leghíresebb aszfaltcsíkjára a hetvenes-nyolcvanas évek autósportjának krémje. A Hungaroring Classic 2019-ben is komoly merítést adott a kor legendás járműveiből. Nehéz és unalmas is lenne felsorolni, hogy a hat különböző kategóriában milyen korból, minek megfelelő versenyautók álltak a rajtvonalra, így az érdekességekből és személyes kedvencekből válogatnék.

Kezdjük a felbecsülhetetlen értékű, egy-egy darabos különlegességekkel. A korábban Trofeo Nastro Rosso néven futó (most egyszerűen Greatest's Trophy) kategóriával sajnos idén nem volt „Birdcage” és „Breadvan” sem. Volt viszont Bizzarrini 5300 GT – ez az az autó, amely a 93 éves, még élő olasz sportkocsitervező zseni, Giotto Bizzar-

rini, a Ferrari 250 GTO, pár Maserati, Iso Rivolta tervezése után magának alkotott – Corvette V8-as motorral, mert azt egyszerű karbantartani. A majd' minden kategóriában induló Vögele család egy ezüstsínű Porsche 904/6-ot villantott. Ez volt az utolsó olyan Porsche, amit Ferdinand Alexander Porsche tervezett, az utolsó versenya-

utó, amit szériaautóból alakítottak ki és az utolsó olyan modell, amibe az Ernst Fuhrmann által tervezett négyhengeres, léghűtéses boxermotor került beépítésre, a versenyautóban azonban már a hathengeres verzió dohogott. A mezőny egyik legöregebb autója is itt állt rajtvonalra, az 1958-as portugál Tojiero Climax 1100 motorral bizony nyerni



tudott Le Mans-ban. Évfolyamtársa az abszolút kedvencem a „kis kék a furcsa hanggal”. Hogy mi ez, az lehetne feladvány értékes nyereségért! Nos, a válasz egy DB HBR – amit a Panhard Dyna Z 2 ütemű motorja hajt. A Heritage Classic mezőnyben indultak a megboldogult Túraautó EB (1963–1988 között) autói, ezek azok,

amiket a '80-as években született hazai rajongók is már kivághattak az Autó-Motorból, és utcán is megfordultak külföldi rendszámú példányok, BMW 3.0 CSL – 2002 TI – 635 CSI a kék oválosban pedig az MK 1-2-es Escortok, majd a Caprik. Amennyire nem tetszett a videótékás bandázásoknál a Capri (Manta inkább), most annyira megfog-

tak a Gruppe A-sok is (semmi széles úber Topchop azaz Zakspeed Capri), persze, hogy három Vögele kocsi volt itt, a 60-as meg valami elképesztően muzsikáló motorral.

A Classic Endurance mezőny két részre bontva, főleg prototípusokat (Chevron, Cheetah, TOJ és persze Lola) vonultatott fel, némi Porsche vegyítéssel.



A „mindent vivő” (ugye tudjuk, miről beszélek) számomra már visszaazonosíthatatlan, főleg, hogy maguk a szerelők sem tudták, melyik betű és szám mitől az, ami. Az egyik futamot Roddaro azzal a Porsche 917-tel nyerte meg, amivel elindult a stuttgartiak Le Mans-i sikersorozata a hetvenes évek elején. A mai napig őrzöm Matchboxban a besorolhatatlan BMW M1-est, kettőt is láthattunk a Procar szériában futó propelleresből. A sorozat a BMW marketingeseinek fejéből pattant ki, olyan világsztárok tekergették a kormányt (más szériából kikölcsonözve), mint Niki Lauda, Emerson Fittipaldi vagy Mario Andretti. Az öreg autó nem vén autó teóriát bizonyítva volt szombat délután egy kétórás

megbízhatósági futam versenyzőcserevel-tankolással is, Sixties' Endurance név alatt. A Shelby Cobrák domináltak az angol vasak (Jaguar, TVR, Austin-Healey, Morgan) előtt. Utóbbi nyers alu. karosszériás SLR változatából három készült, egy itt volt, kisütötte volna a szemünk, ha nem csepereg az eső. Az eső amúgy nem nagyon zavarta a népes mezőnyt, gumicsere, vagy átprogramozás – ezen csak neveltünk. A legnépesebb mezőnyt a 2.0 litre névre hallgató Porsche 911 márkakupa vonultatta fel, ezek az autók egységesen az 1966-os FIA-előírásoknak megfelelően álltak rajthoz. Parázs csatákat futottak szárazon és vízen, szépen kihasználva a léghűtéses farmotor és hátsókerék-hajtás mintegy 130 lóerejét.

A C-csoport az úrkorszak a Hungaroring Classic érájában. Ebben idén inkább a késői nyolcvanas évek, korai kilencvenes Le Mans-i autókat láttunk. Ugyan sereghajtóként, de kedvenc volt a két Silk Cut lila Jaguar. Nem láttam még élőben Nissan R90-est, főleg nem a Lola tervezte Nova Engineering által átépített késői szériás CK-t sem. Most ez is megadatott. És hogy mit csináltunk, amikor nem a fejünket kapkodtuk a versenyautókra? Nos, a parkolóban a hazai válogatott márkaklubok prezentáltak, a 100 éves Citroennel vagy a hatvanéves Minivel. De ez már egy újabb történet! ■

**SZALAY IVÁN**