



FIA WTCC a Hungaroringen

2011. június 3-a és 5-e között különleges esemény rázta fel a magyar autósportot és a Hungaroringet. Először rendeztek az FIA „újkori történelmében” Magyarországon túraautó-világbajnoki, azaz WTCC (World Touring Car Championship) futamot. Erre a mostani váratlan eseményre úgy kerülhetett sor, hogy a marokkói futamot törölték. Április közepén röppent fel a hír, hogy június elején a WTCC negyedik versenyhétvégéjét és vele együtt a betétfutamokat is Magyarországon rendezik. Már akkor tudni lehetett, hogy a belépés ingyenes lesz a lelátókra, ez hozhat közönségsikert, és csak a paddock belépőért és a VIP jegyekért kell fizetni.

A versenyről, nyári olvasmányként, azért számolunk be szívesen, részletekbe menően is, mert az itt szereplő autók és technikájuk áll a mi autószerelő-mesteri köreinkhez viszonylag közel.

A versenyhétvége pénteken kezdődött a túraautók tesztjével és a betétfutamok géposztályainak szabadedzésével. A betétfutamok géposztályai az Auto GP, a Maserati Trofeo és a Lotus Ladies Cup voltak.

A szombati napon futották az Auto GP és a Lotus Ladies Cup időmérőjét. Az Auto GP időmérőjét Luca Filippi nyerte 1:33.374-es idővel, mögötte Kevin Ceccon és Fabio Onidi lett a második és a harmadik. A Lotus Ladies Cup időmérőjét Bús Edina nyerte 2:17.067-es köridővel Bende Adrienn és Kiss Ramóna előtt. A délelőtti a WTCC második szabadedzése zárta.

A délután az Auto GP első futamával kezdődött. A futam állórajttal indult, és maximum 40 perc állt a versenyzők rendelkezésére. A versenyzők tehát 21 kört tettek meg 35 perc alatt. Ebben a géposztályban nem indult magyar versenyző. Volt egy biztonsági autós rész is a futamon, ahol a Safety Cart nem az első helyen menő Ceccon elé küldték be, hanem az akkor második Filippi elé, így Ceccon óriási előnyre tett szert. A fu-



WTCC első futam

tam után megóvták az eredményt, és csak vasárnap késő délután lett hivatalos a végeredmény, ami a befutó sorrendjével megegyezett. A biztonsági autót azért kellett beküldeni, mert Barba „elnézte” a célegyenes végi féktávot és a gumifalba csapódott. Az első három helyezett tehát: Kevin Ceccon, mögötte 50 másodperc hátrányban Adrien Tambay és Giovanni Venturini következett. A futam után egy órával indult a WTCC

autók első időmérő edzése. Az edzés, mint ahogyan már megszokhattuk, túl nagy izgalmakat nem hozott, de a taktikázás folyamatos volt. Ez azért is fontos, mert a két részre osztott időmérő második felébe csak a legjobb 10 pilóta kerül be. De ellentétben a Formula 1-gyel, az első időmérő első 10 helyezettje a második futamban fordított sorrendben áll a rajtrácsra. Aki tízen kívülre kerül, az mindkét futamban az első edzés idejével megszerzett



Életképek a WTCC időmérő edzéséről



Maserati-box

rajthelyről indul. Így történhetett meg az, hogy a világbajnoki ponttáblázatot vezető Robert Huff csak a 12. pozícióból indulhatott. Az edzés második felét Alain Menu nyerte 1:56.546-os köridővel a Chevrolet Cruze-zal, így ő indulhatott az élről az első futamban, mögötte Yvan Müller szintén Chevrolet-vel, a harmadik helyen Javier Villa indulhatott BMW 320 TC-vel. Michelisz Norbert az 5. helyet szerezte meg BMW 320 TC-vel. A WTCC időmérője után következett a Maserati Trofeo két időmérő edzése, ahol az első

helyet Kis Norbert szerezte meg 1:54,948-as köridővel, mögötte a második Vida János és a harmadik Phil Bastiaans, illetve a második időmérőn Nicolò Piancastelli lett.

A szombati nap zárásaként rendezték a Lotus Ladies Cup első futamát, mely a szombati nap legizgalmasabb pillanatait tartogatta. Ez annak a fényében is említésre méltó, hogy a hölgyek nagy része nem profi versenyző. A futam állórajttal indult és 30 perc plusz 1 körön keresztül tartott. Az egyforma autók miatt nagy volt a helyezkedés már az elején, de a versenyzők folyamatosan vigyáztak egymásra. Majdnem mindegyik körben volt előzés, vagy előzési kísérlet. A futamot Bús Edina nyerte Bende Adrienn és Walterné Dancsó Adrienn előtt.

Vasárnap is ragyogó szép időre ébredtek a csapatok és a versenyzők. A WTCC szabad-edzésével kezdődött a nap, majd a Maserati Trofeo első futama következett, ahol a versenyzőknek 40 perc állt a rendelkezésére a befutó sorrendjének eldöntésére. A futam gördülő rajttal indult, de a célegyenes végi

„nagy lökdösődés” elmaradt, a versenyzők vigyáztak egymásra. Természetesen a karosszériás autóktól nem szokatlan „kerék a keréken” előzések is előfordultak a futam során. Az első futamot Kiss Norbert nyerte majd félperces előnnyel Cedric Sbirrazzuoli és Vida János előtt.

11 óra után 10 perccel indult az Auto GP második futama, ahol a versenyzőknek maximum 30 percet kellett versenyezniük. Ez 16 körre volt elegendő, melyet 25 perc alatt teljesítettek. Ez a futam már bővelkedett előzésekben



Maserati Trofeo futam

Az Autótechnika szerkesztőségét a Tenneco cég, a Monroe lengéscsillapítók gyártója hazai képviselője hívta meg, más újságíró kollégákkal együtt. A paddockban felállított sátorban látták vendégül a cég termékeit forgalmazókat és kiemelt vendőket, Magyarországról és Romániából. Az Autonet cég például népes küldöttséggel érkezett. Az újságíróknak levetített termékismertető filmen találkozhattunk először Tiago Monteiróval, akinek SEAT túraautóját támogatja a Monroe. A Monroe jelenlétét is a versenytámogatás indokolja. Visszatérve a filmre, Monteiro próbákkal igazolva mutatja be, hogy egy új és egy kb. 50%-os műszaki állapotú csillapítóval szerelt, azonos típusú autóval, kritikus esetekben mérhető, érzékelhető a különbség. Hosszabb a fékút, fokozottabb a kisodródás. Ha az útfelület egyenetlen az előnytelen – kimondottan veszélyes menetviselkedés fokozottabban érvényesül. Mindezt az újságírók tesztpályán is kipróbálhatták. Az első összemérés kb. 50 km/h-ról vészfékezés után a fékútkülönbség bemutatására szolgált, egy nagyon is valós, zebra előtti fékezési helyzetet leképezve. Mér-



hető volt a különbség! A másik teszt sávváltást szimulált. Az alkalmi tesztpilóták az áthaladás „feszességét”, illetve az 50%-os csillapítóval szerelt autónál a karosszéria kilengését, ezzel a vezethetőségben némi nehézséget érzékelhettek. A szombati edzés után Monteiro is meglátogatta az alkalmi tesztpályát és tesztpilótákat. Szólt pár szót az edzés tapasztalatairól, majd esőt kívánt magának másnapra (ez be is jött, igaz, hogy sajnós, hogy az ő eredményét nem javította). Monteiro, aki ismert pilóta, volt F1-es szereplő is, közvetlensége, szolgálatkészsége nagyon szimpatikus versenyző benyomását keltette.

A monroe-s meghívottak a boxból, a boxutcából – lábatlankodva a versenyszerelők között – nézhették végig az edzést. Sok tüzelőanyaggal beoltott ember számára – és ennek az oltásnak a hatása életre szóló – ez a hangulat jelenti a dolgok netovábbját. Megértem őket!

(Nszl)





Auto GP box

és izgalomban, a formula autóktól megszokott lendületben. A futamot Sergei Afanasiev nyerte Luca Filippi előtt 1 másodperccel, a harmadik helyen Bruno Mendez ért célba.

12.20-kor kezdődött a WTCC első futama. A verseny gördülő rajttal indult. Michelisz Norbert az első kanyar után már a második helyen állt, de közvetlenül mögötte Gabriele Tarquini, a 2009-es világbajnok autózott. Az elején még szorongatta Michelisz, de fokozatosan szakadt le róla, mert erősen támadták őt. Közben Michelisz közel járt Menu-höz, már-már úgy nézett ki, hogy meg tudja előzni. A kommentátor többször elmondta, hogy „Norbinál senki nem ismeri jobban a Hungaroringet”, de ezt a futam közepén módosította arra, hogy Michelisznél és Tarquininél nem ismeri senki jobban a pályát. Ugyanis Tarquini a '80-as évek végén és a '90-es évek elején versenyzett a Hungaroringen Formula-1-es pilótaként. A futamra jellemző volt a túraautó-bajnokságban megszokott lökdösődés és koccanás. Tarquini folyamatosan védekezett, de az utolsó körben egy kis lökdösődés után többen is elmentek mellette, így a harmadik helyre Javier Villa érkezett be.

A két futam között a 100 éves Chevrolet autógyár tiszteletére veteránautó-felvonulást tartottak a pályán, melynek résztvevői egy-két kivételtől eltekintve az '50-es, '60-as években gyártott USA modellek voltak. Az egyik ilyen kivétel volt a felvezető autó is, mely egy Chevrolet Volt volt.

A második futam 13.30-kor indult álló rajttal. Az első helyről Bennani indult a BMW 320 TC-vel, mellőle Alain Menu Chevrolet Cruze-zal, a harmadik helyről Kristian Poulsen szintén BMW 320 TC-vel indulhatott. Michelisz a hatodik helyről rajtolt. Az első kanyarhoz közeledve igen nagy volt a tülekedés. Michelisz egy kicsivel később fékezett, mint az előtte haladó Bennani, így hozzáért a hátuljához, majd a pálya jobb széle felé közeledett már

A különböző géposztályok versenyautói

Auto GP

Az Auto GP-ben a „néhai” A1 GP autói versenyeznek, melyeket az olaszok megvásároltak, és kis módosításokkal indítottak újra. A karosszériát a Lola (BO5/52), a motort a Zytec szállítja. A 3,4 literes szívó 90 fokos V8-as motor 550 lóerős, 450 Nm a forgatónyomatéka és a tömege 120 kg. Az autó vezetővel együtt 695 kg-ot nyom. Érdekes látvány volt, hogy a Parc Fermében az autók között az egyik mérnök cosworthos pólóban „mászált”.

Maserati Trofeo

A Maserati Trofeo-s autók a Maserati GranTurismo MC „versenyzésre átépített” változai. Ennek az autónak az utcai megfelelője a Maserati GranTurismo MC Stradale. A „versenyzésre átépített” azért van idézőjelben, mert az MC eleve versenycélokra készült, csak a homologizáció miatt kellett ennek egy utcai verziót, azaz a Stradale-t megcsinálni. A karosszéria burkolatai műanyagok, hogy a tömeget csökkentsék. Az autó motorja és hajtáslánc a gyárral megegyező, csak apróbb módosítások vannak a motor- és sebességváltó-elektronikában. A motor és a váltó egyébként a sorozatgyártásból származik, azaz 4,7 literes V8-as motor 450 lóerős és 510 Nm a forgatónyomatéka. A sebességet váltani a kormány mögött elhelyezett füllel lehet. A hajtáslánc tranzaxiális, azaz a váltó a hátsó híddal van egybeépítve.

Lotus Ladies Cup

A Lotus Ladies Cup-ot idén hívták a szervezők életre. A teljesen utcai, de a megfelelő biztonsági berendezésekkel felszerelt Lotus Elise-ket, mint ahogy a verseny nevében is benne van, kizárólag női versenyzőkből álló pilóták vezetik. Az autók teljesen egyformák, 1,6-os 136 lóerős motorok hajtják 160 Nm-es forgatónyomatékkal, 6 sebességű manuális váltóval, tömegük megközelítőleg 850 kg.

WTCC

A WTCC-ben az autók igen vegyes képet mutatnak jelenleg. Közös bennük, hogy négyülékes sorozatgyártású autóknak kell lenniük, minimálisan 2500 eladott példánnyal. Tömegük 1150 és 1170 kg között mozog. A motorteljesítmény és az autók közötti egyéb különbségeket ballaszt-tömeggel külön szabályzat szerint kompenzálják. Így a hétvégére a Chevrolet Cruze 1,6T-k, a Sunred SR Leon 1,6T-k 40 kg plusz tömeggel indultak, a BMW 320 TC-k plusz 10 kg-mal, a SEAT Leon TDI-k tömegtöbblet nélkül, a BMW 320si és a Volvo C30 mínusz 20 kg-mal indultak. A használt motorok jelenleg eléggé sokszínűek. A tavalyi idényben a motorok a Super 2000 és a Diesel 2000 szabályrendszerben épültek. Ezek a motorok kb. 280 lóerősek. Ez igaz mind a benzines, mind a dízelmotorokra. Azonban a forgatónyomatékban már nem ennyire egységesek a motorok. A benzinesek 240 Nm-t képesek leadni, míg a dízelek akár 450 Nm-t is. Az idei évtől azonban megváltozott a motorokra vonatkozó szabályrendszer, mely értelmében 1,6 literes turbómotorokat kell alkalmazni. A motorok teljesítménye kb. 310 lóerő, a forgatónyomatékuk kb. 420 Nm. Azonban a SEAT csak a hungaroringi futamra készült el az 1,6 literes turbómotorjával, így engedélyezték még a 2010-es szabályrendszerben épült autók indulását is az idényre. Így történhetett az meg, hogy a hat induló SEAT-ből három darab 1,6-os turbós benzines volt, a másik három darab 2 literes dízel. Két további induló is részt vett a futamon 2010-es autóval. Az olasz Fabiani egy BMW 320si-vel, valamint a svéd Dahlgren egy Volvo C30-assal. Nem mellesleg a WTCC mezőnyéből ez a két autó volt a leghangosabb is (a turbó hiánya miatt). Már a szabadedzések után rögtönzött „közvélemény-kutatást” tartva megállapítható volt az is, hogy a legszebb hangja a Volvónak volt. Mint utóbb kiderült azért, mert a mezőny egyetlen öthengerese volt. Az összes többi BMW, illetve a Chevrolet már 1,6-os turbósok voltak.



A WTCC második futamának „szomorú” pillanatai

állóra fékezett első kerekkel, így lecsúszott a pálya poros részére, majd a ki a fűre, és az elé kanyarodó Poulsen-t oldalról eltalálta, mely következtében Michelisz autója csúnyán megsérült, de vissza tudta hozni az autót a boxba. Az első kanyarból elsőként így Coronel jött ki a BMW 320 TC-vel. Az első kör befejeztével zápor érkezett a pályára, így a versenybírók piros zászlóval megszakították a futamot. Szerencse a szerencsétlenségben, hogy megszakított futam esetén az autókhoz hozzá lehet nyúlni, azaz javítani lehet őket. A bő félórás zápor után ismét elengedték a mezőnyt. Michelisz 1 kör hátránnyal tudott csak a mezőny után menni slick gumikkal. A második rajtot követően Tarquini állt az élen, mögötte Coronel és Menu autózott. A vizes pályán „természetes” volt a koccanás és a kicsúszás. Ezek miatt többeket is kiintettek boxutca áthajtásos büntetésre. Tarquini a száradó pályán nem tudta tartani a lépést a sokkal gyorsabb Chevrolet-ekkel, így megelőzte őt Müller is és Huff is.



Az „összedrótzott” BMW

Az első futam végeredménye:

1	Alain MENU	CHE	Chevrolet Cruze 1,6T
2	Norbert MICHELISZ	HUN	BMW 320 TC
3	Javier VILLA	ESP	BMW 320 TC
4	Robert HUFF	GBR	Chevrolet Cruze 1,6T
5	Yvan MULLER	FRA	Chevrolet Cruze 1,6T
6	Gabriele TARQUINI	ITA	SEAT Leon 2,0 TDI
7	Tiago MONTEIRO	PRT	SEAT Leon 2,0 TDI
8	Fredy BARTH	CHE	Sunred SR Leon 1,6T
9	Kristian POULSEN	DNK	BMW 320 TC
10	Pepe ORIOLA	ESP	Sunred SR Leon 1,6T
11	Yukinori TANIGUCHI	JPN	Chevrolet Cruze 1,6T
12	Darryl O'YOUNG	CHN	Chevrolet Cruze 1,6T
13	Michel NYKJAER	DNK	Sunred SR Leon 1,6T
14	Mehdi BENNANI	MAR	BMW 320 TC
15	Franz ENGSTLER	DEU	BMW 320 TC
16	Aleksei DUDUKALO	RUS	SEAT Leon 2,0 TDI
17	Fabio FABIANI	ITA	BMW 320si
18	Tom CORONEL	NLD	BMW 320 TC

A második futam végeredménye:

1	Yvan MULLER	FRA	Chevrolet Cruze 1,6T
2	Robert HUFF	GBR	Chevrolet Cruze 1,6T
3	Gabriele TARQUINI	ITA	SEAT Leon 2,0 TDI
4	Tom CORONEL	NLD	BMW 320 TC
5	Tiago MONTEIRO	PRT	SEAT Leon 2,0 TDI
6	Franz ENGSTLER	DEU	BMW 320 TC
7	Javier VILLA	ESP	BMW 320 TC
8	Darryl O'YOUNG	CHN	Chevrolet Cruze 1,6T
9	Robert DAHLGREN	SWE	Volvo C30
10	Fredy BARTH	CHE	Sunred SR Leon 1,6T
11	Yukinori TANIGUCHI	JPN	Chevrolet Cruze 1,6T
12	Aleksei DUDUKALO	RUS	SEAT Leon 2,0 TDI
13	Michel NYKJAER	DNK	Sunred SR Leon 1,6T
14	Mehdi BENNANI	MAR	BMW 320 TC
15	Norbert MICHELISZ	HUN	BMW 320 TC



A világbajnoki pontállás 8 futam után

1	Robert HUFF	GBR	150
2	Yvan MULLER	FRA	119
3	Alain MENU	CHE	104
4	Gabriele TARQUINI	ITA	75
5	Tiago MONTEIRO	PRT	74
6	Tom CORONEL	NLD	52
7	Norbert MICHELISZ	HUN	48
8	Kristian POULSEN	DNK	43
9	Javier VILLA	ESP	36
10	Darryl O'YOUNG	CHN	31
11	Carlos BUENO	(BRA)	25
12	Michel NYKJAER	DNK	18
13	Franz ENGSTLER	DEU	16
14	Robert DAHLGREN	SWE	8
15	Fredy BARTH	CHE	6
16	Aleksei DUDUKALO	RUS	2
17	Pepe ORIOLA	ESP	2
18	Mehdi BENNANI	MAR	1

A nehezen száradó pályán az „összedrótozott” BMW-vel Michelisz az utolsó körben megfuttotta a futam leggyorsabb körét. A versenyt a 15. helyen zárta. Fabiani (BMW 320si), Menu, Oriola (SEAT Leon 1,6T) és Poulsen nem fejezték be a futamot kicsúszás miatt.

A WTCC után a kiirtaktól eltérően némi csúszással kezdődött a Maserati Trofeo második futama. A felszáradt pályán a gördülő rajtot követően a versenyzőknek ismét 40 perc állt a rendelkezésére. Valószínű a WTCC futamok hatással voltak a versenyzőkre, mivel a második futamban már „öltre menő” csatákat is láthattunk tőlük. Volt test-test elleni küzdelem, megpördülés, kicsúszás stb. A



„TDI Power” – SEAT Leon TDI



WTCC első futamának dobogósai

futamot ismét a rajt-cél győzelmet arató Kiss Norbert nyerte több mint fél perc előnnyel Phil Bastiaans és Nicolò Piancastelli előtt.

A versenyhétvégét már erősen megcsappant nézőszámmal a Lotus Ladies Cup második futama zárta. A szél megfordulása miatt már-már ez is esős futamnak ígérkezett, de a vihar el-



Auto GP autói a Parc Fermében

kerülte a Hungaroringet. A rajt ismét állorajt volt. Bár a Lotusok szerényebb teljesítményük miatt lényegesen lassabban és csendesebben köröztek a pályán, de a hölgyek kitétek magukért. A látványban bővelkedő 30 perc plusz 1 körös futamon majdnem minden körre jutott egy előzés, megcsúszás, kipördülés. Aki ott maradt és megnézte a futamot, bizonyosan nem ment haza hiányérzettel. A futamot ismét a rajt-cél győzelmet arató Bús Edina nyerte 20 másodperc előnnyel Walterné Dancsó Adrienn és Benik-Garami Anett előtt.

A versenyhétvége igen sikeresen zárult. A szervezők 30 000 emberre számítottak, ezzel szemben egyes források szerint a kilátogatók száma meghaladta a 70 000-t is. Ezt támasztja alá az is, hogy az érkező kocsisor vége az



V8 – Maserati GranTurismo MC

autópályán volt. A szervezők csak a célegyenesben lévő lelátókat nyitották meg, de néhány néző bejutott a pálya többi részén lévő lelátóra is, ami egyébként a kilátogatók elől el volt zárva. Amikor Michelisz Norbert elhaladt a Zengő Dension Team narancssárga-fekete BMW 320 TC-jével, mindig nagy ováció fogadta, legyen szó a felvezető körről, bemelegítésről vagy éppenséggel a futamról.

A paddockban is nagy volt a tömeg egész hétvégén. Fotózni lehetett a versenyautók felkészítését, és ha valaki „jó időben volt jó helyen”, akkor akár a boxokba is be tudott menni egy kis fotózásra, vagy éppenséggel kipróbálhatta, milyen egy verseny Maseratiban ülni.

A WTCC második futamában a kommentátor nem hivatalos információkra hivatkozva bement, hogy az FIA jövőre is elhozza a versenysorozatát a Hungaroringre.

SZARKA JÁNOS

Fotó: fiawtcc.com, Túhegyi László, Döme Csongor, Nszl