



Magyarok a pálya mellett...

Emberemlékezet óta nem volt arra példa, hogy az FIA égisze alatt futó négy kiemelt versenysorozat egy hétvégen bonyolítsa futamait. Pedig augusztus első hétvégéjén ez történt. A magyar szempontból talán legérdekesebbnek (persze az F1 Magyarórán magyarabb volt) a brnói túraautó-világbajnokság ígérkezett, hiszen több kategóriában is indult hazai pilóta. Az idén 80. születésnapját ünneplő, 5,4 km hosszú, csodálatos erdős környezetben lévő pálya már sok motoros és autós sikert megért, ebben bízott a kilátogató több ezres magyar szurkolótábor is. És milyen szépen is indult a hétvége...



Wéber Gábor futamot nyert

A WTCC gyűjtőnéven futó sorozatban négy betétfutam szerepelt a fő attrakció mellett. A legkisebbek futama a Mini Challenge, de ezek az autók sem női szívek elrablóinak sétakocsikázásáról szólnak. Az autók alapja a John Cooper Works csúcsmodell, amely 210 LE feletti teljesítménnyel bír, ami az 1170 kg-os súly mellett már komoly menetteljesítményt ad. A 20 közel azonos autó versenyében tényleg érződött az „egyen” kupasorozat lényege, a kisautók szinte végig vonatoztak egymás mögött centikkel, kisebb-nagyobb bolyokba verődve, és ez nem csak a korai safety car-os köröknek volt köszönhető (a második helyen haladó pilótának egyszerűen a jobb első kereke elszabadult, majd frontálisan beleállt a gumifalba, és némi tüzoltásra is szükség volt). A másik márkakupa ellentétese végleteket képviselt, a Maserati Trofeo-ban jobb sorsa érdemes, re-



A Chevrolet Cruze motorja

pedthangú Granturismo MC luxusautókkal körözgettek a jómódú gentleman driver-ek. A nézők számára legérdekesebb, pedig sok kelet-európai és baltikumi fiatal bontogatója itt szárnyait (talán a rossz időbeosztás miatt, talán nem) a Formula 2 névre keresztelt együléses versenykocsik futama volt. Pedig ez a sorozat már az új „mindent egységesítsünk a költségcsökkentés miatt” irányelvek szerint készült azonos, Williams által tervezett JPH1B sasszékkal. Az autók Avon gumikon futnak, overboost üzemmódban 480 lóerősek, behatárolt nettó 275 ezer angol fontos költségvetéssel. A versenyhétvége egyik csemegéjét, főleg hazai szempontból a Seat Leon Eurocup adta. Itt egyforma elsőkerék-hajtású, ó sebességű DSG váltós, 2 literes turbós autók szerepelhetnek – gyári alap, szigorú szabályok – itt is a finombeállítások döntenek. A Zengő Motorsport itt már évek óta meghatározónak számít (a tavalyi bajnok Michélsz Norbi),

most négy autóval gurult a rajtrácsra. Mit gurult! – Wéber Gábor autós szakkomentátorunk (aki az itthoni márkakupákban már több bajnoki címmel rendelkezik) oktató jellegű versenyzést bemutatva nyert csapattársa, da Costa előtt. Szegény Zengő Zolinak két zászlót kellett együtt lengetnie! Másnap azonban a szabályok miatt csak a nyolcadik helyről rajtolt, és onnan bizony messze volt az eleje. Főleg, hogy a versenyzőtársak nem udvariaskodtak. Már az első körben, a nagyszámú, C-szektorban helyet foglaló magyar tábor előtt kiforgatták, majd minden előzés (kivéve a vezetőt vagy élőben látva) felért egy ralikrossz rajttal. Gábor már a harmadik helyért harcolt, megelőzte a nagy rivális Rossit is, amikor egy versenyzőtárs szándékosan rákoppintott a kanyarodó kerékre, ami ettől kibicsaklott, magával rántva a féltengelyt is. Itt kaptuk az első pofont. Nem baj, majd Norbi törleszt – biztatgatta magát a paddockban a hatalmat átvevő magyar különítmény.



Az élményautóztatás egyik szerencsés nyertese



Formula 2-es autók rajtra készen



A túraautó-vb futamának jellegzetes pillanata

A WTCC mint a túraautó Európa-bajnokságból kifejlődött sorozat, négyajtós, kétkerékű autót rejt, a Super 2000-es FIA szabványnak megfelelően. Anno 6 márka is képviseltette magát, jelenleg a Chevrolet és a BMW gyári csapattal, a Seat pedig gyári támogatottsággal bír. Eltérő autók, hiszen a szendvicsben az egytérű jellegű dízel elsőkerékes Seat harcol a kommersz (fronthajtás - benzín) ámde offenzívát hirdető Chevrolettel a nyakában a hátsókerékes benzines BMW ellen, az esélyegyenlőséget a büntetősúlyok rendszere adja.

Michelsz a hatodik helyen zárta az időmérőt, ez már mutatott valamit, a tempót tartotta a Chevys ászokkal és a profi túraautó-bajnokságokban edződött világsztárokkal. Yvan Müller, Menu, Tarquini, Farfus, Priaulx mind-mind nyert



A verseny teljes körű élvezetéhez a Monroe támogatásával jutottunk. A cég a gumi-támogató Yokohama mellett komoly szakmai támogatást ad ezen versenyágaknak is. A régióból közel 450 embert láttak vendégül, a magyar delegáció a Birner, Unix és Start Autó szerencsés dolgozóiból és ügyfeleiből állt. A látogatók egész nap élvezhették a Monroe sátor vendéglátását, este svédasztalos és betétprogramokkal tarkított vacsorára is hivatalosak voltak. Meglepetésnek szánták, és nagyot is durant: szombat este az edzések után sorsolták ki a szerencséseket, akik egy profi versenyző mellett utazhattak egy kört a brnói aszfaltcsíkon gyári kupás versenyautókban. Az autóból kiszálló emberek arcán látható volt a felejthetetlen élmény, amit a légkör és az egész versenyhétféje okozott. Vasárnap a verseny után a Monroe átadta értékes ajándékait (óra, kerékpár) a legkiválóbban végző versenyzőknek.



Minik akcióban

már neves sorozatot - nem is egyszer. Az első verseny rajtja jól sikerült, maradt a mezőny elejében, tartotta a pozícióját. Egy harmas karambol miatt bejött a Safety Car, majd egy hosszú ideig vitára okot adó szituáció, sajnos a mi fiúnkkal és 1000 euróval szegényebben. Ezen kívül 10 rajthelyes büntetést is kapott, ami a következő futamon, Oscherslebenben lép életbe. A repülőrajt után a BMW-s Turkington úgy gondolta, rátámaszkodhat Norbira, viszont a balról nagyobb ívben és tempóval érkező Müller meg úgy gondolta, nem fékeznek ilyen későn a fiúk. Lett is kalamajka, Michelsz és a listavezető is kiesett. De a verseny igazából itt kezdődött



Michelsz Norbert sajnos nem szerzett pontot Brnóban

- a szerelőknél. A verseny vége után ugyanis 5 perc van a rendbehozatalra, a kocsit beszállítják, kitört kerékkel, szétálló futóművel. A kocsi kész lett, örült startolás, a többiek már a pályán - de valami nagyon kattog, még félreállva egy laza féltengelycsere is! Ezek után, ugyan megtartva a 15. pozíciót, a tisztes helytállás volt a cél. Megint kilökés, elefántpuszik jobbról-balról, de valahogy mindenki tartja a pozíciót, Müller sem jut sokkal előbbre. A második futamban érvényesül a papírforma, a Cruze-os Huff első futambeli győzelme után BMW-k az első két helyen. A magyar szurkolók lelkesedése végig kitart, a Zengő boxban a könnyekkel küzdenek - de szép is lett volna...

SZALAY IVÁN



C-szektor