

Nyirádi parádé

A május 30–31-i hétvégén került sor a ralikrossz Európa-bajnokság idei negyedik futamára Nyirádon, a Nyirádi Motorsport Centrumban. Az idei már a negyedik hazai verseny volt a sorozatban, a magyar futam mára a bajnokság megszokott és kedvelt helyszínévé vált. A versenyzőket és a minden eddiginél nagyobb számban megjelent közönséget kibővített paddock, új lelátók és izgalmas versenyfutamok várták.



Jernberg, a győztes

futamot Eriksson nyerte Ford Fiestájával, aki talán a legközönség-szórakoztatóbb módon, szinte minden kanyarban négy kerékkel csúszva közlekedik. Az A-döntőben az első három helyről a három eddigi nyirádi győztes indult. Végül hatalmas küzdelemben a 2007-es bajnok, Jernberg győzedelmeskedett, ezúttal Skoda Fabiával. A 2006-os győztest, Isachsont sikerült maga mögé utasítania úgy, hogy taktikusan az utolsó körben ment ki a Joker-körre, és hajszállal vetélytársa elé sikerült visszatérnie a pályára. A Joker-kör lényege, hogy a futamok során egyszer kötelezően, a versenyzők által választott körben egy más (hosszabb) nyomvonalat is teljesíteni kell. Ez taktikailag nagyon fontos, ki kit tart fel, illetve hova jön vissza. Isachsen második helyével továbbra is vezeteti az összesítést a 14-szeres Európa-bajnok Hansen előtt.

Divízió 1A

A Divízió 1A mezőnye volt a legnépesebb, 29 autót számlált, köztük 5 magyar ver-



Ifj. Kiss László, a legeredményesebb magyar versenyző

Lapunk hasábjain legutóbb 2007-ben számoltunk be a nyirádi ralikrossz Európa-bajnoki futamról (Autótechnika 2007/6). Idén a tízfutamos bajnokság negyedik helyszíne volt Nyirád. A nyirádi katlant évről évre módosítja, szépíti, bővíti a rendező. Idén a paddockban történtek hatalmas változások, a csapatokat minden eddiginél nagyobb hely, továbbá aszfaltozott és zúzott köves utak fogadták. A mezőnyre sem lehetett panasz, 3 kategóriában összesen 63 versenyző állt rajtjához, köztük 10 magyar.



Pinomäki és Isachsen

Divízió 1

A sportág csúcsát jelentik az itt induló autók, melyek versenyét a legnagyobb érdeklődés kíséri. 2 literes, összkerék-meghajtású, turbófeltöltéses autók tartoznak ide, 500 lóerőt is meghaladó teljesítménnyel, a Formula 1-es autókat megszégyenítő gyorsulással. Öt honfitársunk is indult ebben a kategóriában, közülük a tavalyi magyar bajnok, ifj. Kiss László volt az, aki döntőbe jutott Mitsubishijével. A C-döntő mezőnyét több körön keresztül vezette is, mielőtt ki

kellett állnia az osztómű meghibásodása miatt, de még így is szerzett 3 pontot. Kiss kiesésével a sportág egyik legendája, a 63 éves volt Európa-bajnok Eklund győzött. A B-döntőt kétszer futották, mivel az egyik versenyző kiugrott a rajtnál (?) az első futamban (lásd keretes írásunkat). A megismételt

Korai rajt(?)

Essen szó a negatívumokról is, bár nem sok volt belőlük. Ezek egy része szubjektív (kevés büfé, hozzá nem értő, komolytalan kommentátorok), egy másik probléma azonban az FIA ellenőreinek is szemet szúrt. Már tavaly is akadtak gondok a rajtoltató berendezéssel, melynek segítségével a korai rajtot igyekeznek kiszűrni. 2008-ban a verseny egyik esélyesét, a norvég Isachsont (a 2006-os győztest) zárták ki - vitatható módon - a királykategória döntőjéből. Idén pedig a Divízió 1 B-döntőjében honfitársra, a volvos Holte rajtolt olyan „jól”, hogy a negyedik helyről az első kanyarban már a vezető helyen találta magát. A berendezés nem jelzett, a futamot teljesítették a versenyzők, Holte pedig győzött és bejutott az A-döntőbe. Vagy mégsem? A versenyzőtársak panasza miatt ugyanis a rajtot az illetékesek visszánézték, és egyedülálló módon új rajtot rendeltek el. A résztvevők 20 percet kaptak autóik javítására. Az új futamban már a sorrend is máshogy alakult, Eriksson nyert és jutott fel az A-döntőbe.



Pailler és Eriksson

senyzőt. Itt 1,6 literes, szívómotoros, elsőkerék-meghajtású autók indulnak, melyek gyakorlatilag a rali Szuper 1600-as autók továbbfejlesztései, 230 lóerő körüli teljesítménnyel. Állandó EB-futam résztvevőnk, Bánkúti Gábor nagy reményekkel várta a futamot, de a jó szereplés a többszörös technikai hibák miatt meghiúsult. Az előzetes rajtlista alapján még arra is volt esély, hogy ebben a kategóriában D-döntőt is fussanak. A D-döntő az idei év újítása, akkor kerül lebonyolításra, ha egy kategóriában az előfutamok után legalább 30 versenyzőnek van értékelhető eredménye. Ez végül nem jött össze, pedig így talán a magyaroknak is több esélyük lett volna – sajnos egyikük sem jutott be a döntőbe. A dobogós helyezésekért végül a 2007-es győztes Bossard (Citroën C2), valamint Lysen (Renault Clio) küzdött meg egymással. A francia Bossard győzött végül, miután a starttól a célig uralta a futamot.

Divízió 2

Tavaly a Divízió 2-ben még N-csoportos, elsőkerék-meghajtású autók indultak, és ezen kívül létezett a Ralikrossz-kupa nevű kategória is, amelyben csak hátsókerék-hajtású autók álltak rajthoz. Idénre valójában a ta-



Bossard és Lysen, a kiskategória éllovasai

Technikai csemegék



Honda Civic egyedi hátsókerék-hajtású futóműve



Nem mélynyomó, a sérülések miatt van itt a hűtőrendszer



Citroën C2 hátsó futómű – mindenhol lehet súlyt spórolni



Innen van az akár 600 lóerő

valyi kupás kategória maradt meg, Divízió 2 néven. Ez azt jelenti, hogy száműzték az elsőkerék-hajtású autókat, így aki korábban ebben a kategóriában indult, és továbbra is így akart tenni, annak át kellett alakítani autóját. Mint például a cseh Castoralnak, a többszörös nyirádi futamgyőztesnek, aki most is Opel Astrával versenyzett. Érdekes volt látni az ugyancsak hátsókerék-hajtású Ford Focus-t és Fiestát, a Citroën Xsarát (elől hosszában beépített motorral) vagy éppen

a Honda Civicet. A kategóriában 9 induló volt, de csak heten nyújtottak értékelhető teljesítményt, így csak A-döntőt rendeztek. A belga Sterkens győzött egy Ford Focussal a BMW-s Kenis és a citroënes Lőöv előtt. Sterkensről tudni kell, hogy már 1989-ben versenyzett Nyirádon egy Ford Fiestával (akkor is győzött), és az idei évben váltott Focusra.

ONÓDI GÁBOR
FOTÓ: SZALAY IVÁN