



EZ A DÍZEL BIZONY JÓ!

Fotó: www.206wrc.hu, Pataky Péter és Vámosi-Nagy Gergely: SAjt foto

Mégis, kinek az érdeke?

Amikor 2007 tavaszán először pályára lépett, a nézők hitetlenkedve csodálták, majd mikor kiderült, hogy CDTi motor lapul orrában, egyre többen körülrajongták a roppant tetszetős formavilágú Opel Astra GTC raliutót, ám a hazai mezőnyben inkább csak megmosolyogták a dízel üzemű versenygépet. A csapatot különös „hülyegyerekeként” kezelték, amire rájárt persze az is, hogy anno a hazai szakvezetés sem volt felkészült az autósportban egyébként egyre népszerűbbé váló dízelre (gondoljunk csak a Le Mans-i gépekre, vagy túraautózás világbajnokságára) esetleges ralis előretörésére. Ennek ellenére ugyanis, hogy a FIA szabályok egyértelműen meghatározzák a kétkerék-hajtású turbódízel raliutók versenyfeltételeit, egy eléggé sajtósági áldeológiával a magyar versenyeken nem találták meg helyét. Az Opel Diesel Rally Team lelkesedését azonban nem törte le ez a „kis malőr”, sőt. Az autó és a csapat valódi versenyképességét külföldön csiszolhatta, ahol nem csupán szabályosan értékelve érték el a sikereket, de sokszorta több versenykilométert teljesítettek, mint a magyar mezőny sztárpilótái. És ugyebár, gyakorlat teszi a mestert...szól a mondás is!

Tette is! A tavalyi évadban ugyanis már nem mosolyogtak, hanem vicserogtak a dízelautóra néhányan. Miért is? Elsősorban azért, mert a hazai bajnokságban is betartották a nemzetközi szabályt, s a dízel raliutó a helyére került. Ettől ugyan még nem lett bajnok – itthon –, hiszen a technikai sportban nem lehet előre lefogadni semmit. Igaz, Szlovákiában kategóriabajnokságot szerzett a dízel Astra GTC, sőt az abszolút értékelés 7. helyén zárta az évet. Mindez csak azért lényeges, mert az Opel Diesel Rally Team csapata ismét minimum kétszer annyi versenyt teljesített, mint azok a pilóták, akik csak a jól megszokott hazai pályákon körözgetnek – néha –.

Persze a hazai anomáliáktól egyre többen külföldre „menekülő” szereplését nem szívesen jegyik idehaza, vélhetően azért, nehogy kiderüljön miért is „szöktek” el. Sőt, esetleges „hőstetteik” nem maradnak büntetlenül. Úgyes kis aknamunkával igyekeznek például egyesek ismét ellehetetleníteni a dízel ralizást itthon. (Érdekes, hogy szövetségünk egy másik szakágában még nem gáncoskodnak a dízelek ellen.) Bár nyilatkozataikból úgy tűnik, hazai sportvezetésünk épp azt tűzte zászlajára, hogy EU kompatibilisak legyünk, a FIA szabályokról már nem is beszélve, mégis vannak más, nyilván erősebb érdekek is. Tervbe vették ugyanis, hogy a hazai raliban jövőre ismét szembeszállnak a nemzetközi szabályokkal, és újfent diszkriminálják a dízelautókat. Azt már csak egészen hal-kan jegyzem meg, hogy a dízelmotor kevesebbet fogyaszt – versenyautóként kiváltképp –, mint benzines társai. Nesze neked válság, spórolás, stb.

De, hogy ne csupán a dízelen „lovagoljak”, megemlíteném, hogy hazánkban egyelőre az S2000 autók sem „kivánatosak”. Igaz, nemzetközi szinten nekik is megvan a helyük, arról már nem is beszélve, hogy egy teljesen új bajnoki sorozatot alapoztak rájuk. S, milyen jól tették, hiszen az IRC oly annyira beváltotta a hozzá fűzött reményeket, hogy a jövő mérlegének nyelve is feljűk billen. Na, de nem minálunk! Itthon ugyanis megmagyarázhatatlanul, de az S2000 autók nem férnek be az N/4-es géposztályba.

Bevallom, eléggé régen értelmeztem a szabályokat ahhoz, hogy ne lássam mennyire égbekiáltó blama ez! Olyan versenyautó ugyanis nem létezik, amelyik nem tartozik valamilyen géposztályba! Na, nálunk feltalálták a fedőre a púpot! Persze, hogy ne legyen egyszerű, az S2000 autóknak tavaly még itthon is megvolt N/4-es kategóriájuk, csak időközben „elvesztett”. Isten hozott itthon Janika!

IFJ. TÓTH JÁNOS, ILLETVE AZ S2000 IS KIHÚZTA A GYUFÁT



KÖZÜTON AZ OPC LINE VALÓDI SPORTSZERKÓ

A DÍZEL OPEL SIKERÉBEN PERSZE KIEMELKEDŐ SZEREPET JÁTSZIK A HADIK RALLYE TEAM ÁLDOZATOS MUNKÁJA



Lázás győzelem

Bessenyey Zoltán: „Kellemesen kezdődött miskolci hétvégénk, hiszen a versenyt megelőző teszten már éreztem, hogy nagyon jó állapotban van a kocsi, és sikerülhet gyorsan mennünk majd. A Prolog is kiadta, hiszen a legjobb kétkerékes idővel, abszolútban is igen elől végeztünk, aminek örültem, hiszen talán így a szurkolók is látják, hogy a dízelnek van létjogosultsága a raliban is.

Az első nap első szakaszán azonnal sikerült komoly előnyt kiautóznunk, Hadik Andris úmtatása alapján, talán életemben először nem kezdtem lassan. Onnantól csak arra figyeltünk, hogy megmaradjon az előny és vigyázzunk a kocsira, ami itt nagyon fontos volt, hiszen a pályák minősége körről-körre romlott. Este megnyugtató előnnyel térünk nyugovóra, és az abszolút értékelésben elfoglalt helyünk is kellemes volt. Éjjel aztán kezdődött a baj, valami vírust sikerült elkapnom és ez nem tett jót az emésztésemnek. Másnap csak Gyurinak köszönhetem, hogy végigvitte a pályákon, és édesanyám leve-sének, hogy valahogy túléltem. Egész nap nem volt erőm még kiszállni sem a kocsiból, és amikor csak lehetett aludtam, bekötte a versenyautóban, lázasan. Ettől függetlenül a gyorsaságokra valahogy mindig sikerült összeszedni magamat, bár okoztam azért sok hibát, és egy ízben lassú tempónál még forogtunk

is. A vége azonban nagyon örömteli volt, hiszen nyertünk az N/3-as kategóriában, és mindössze 2 darab S1600-as kocsi tudott megverni bennünket kétkerék-hajtással.”



HOGY EGY RÉGEBBI ÉVJÁRATÚ N/3-AS-SAL IS LABDÁBA LEHET RÜGNI. AZT NÉMETH „APU” BIZONYÍTOTTA

Abban viszont a hazai sportvezetés helyében egyáltalán nem lennék biztos, hogy ezek az össze-vissza tekert szabályozások megállják helyüket a FIA Sporttanácsa előtt. Azt is elárulom miért! FIA homologizációval rendelkező autókról beszélünk, azaz a nemzetközi szövetség engedélyezésével, s annak megfelelően léphetnek versenypályára. Homologizáltatni viszont csak gyártók tudnak, akik nyilván azért áldoznak jelentős összegeket a sportmegfelelésre, hogy produktumaikat ezen a területen is népszerűsítsék. Van tehát erről érvényes FIA engedélyük és az érvényes FIA szabály szerint mehetnek a világ minden pontjára. Lehet apróka kis kivétel Magyarország? Nem hiszem, kiváltképp, hogy FIA tagország vagyunk. Arra van „jogosítvány” egy tagországnak, hogy önállóan szabályozza, hogy milyen versenyágakat, milyen csoportokat, milyen géposztály határokat húz meg, az adott ország érdekeit figyelembe véve. Arra azonban nyilván nincs, hogyha már kiír egy bajnoki sorozatot, amelybe a nemzetközi előírásoknak megfelelő járművek jelentkeznének, azokból önhatalmúlag kipöckölgessen néhányat.

De visszatérve a dízel sztorihoz...

Jelenleg nem lehet mit tenni, így mostanában néhányan arra „szakosodtak”, hogy sűrűn mondogassák: a turbódízel nem való az N/3 géposztályba! A „Farkast” kiáltók között persze vannak teljesen kívülálló, annak könnyen „megvezethető”, s persze olyanok is akadnak, akik az uszítás mögé igyekeznek elrejtetni valódi vezetési képességük mutatóit. (Persze utóbbiaknak szép lassan mindenkivel bajuk lesz.)

Ám, ahogyan vannak FIA szabályok, úgy vannak bizony számok is, amelyek néha beszédesebbek sok üres fecsegésnél.

Számok, számok, számok...

Széria autók adatai, amelyek a hazai N/3-as géposztály autóinak alapját adják:

	Honda Civic Type-R	Peugeot 306 S16	Ford Fiesta ST	Opel Astra GTC CDTi
Tömeg [kg]	1265	1190	1137	1320
Max.teljesítmény	201 LE 7800/perc	167 LE 6500/perc	150 LE 6000/perc	150 LE 4000/perc
Max.nyomaték	193 Nm	193 Nm	190 Nm	320 Nm
Végsebesség [km/h]	235	218	208	208
Gyorsulás [0-100 km/h]	6,6 s	8,6 s	8,4 s	8,9 s

Természetesen a homologizációs, illetve az N csoportra vonatkozó szabályoknak megfelelően a versenyautók teljesítménye javítható, pl. a nyilván „tehetségtelen” M-Sport által üzemeltetett Ford Fiesta versenyautók már 165 lóerőt teljesítenek, illetve bio üzemanyagos változatban elérik akár a 168 lóerőt is. 201 lóerőt viszont, amelyet a Honda Type-R már alából tud, még csak megközelíteni sem képesek a kategóriatársak, legyenek bármennyire is „felhúzva”. Ehhez képest idén itthon még nem sikerült Hondával egyetlen gyorsasági szakaszt sem megnyerni, a többiek viszont már valamennyien voltak szakaszgyőztesek.

Néhány külföldi versenyen egyébként pl. az elképesztően erős és jó Hondák bizony derekasan megdolgoztatták a dízel Opelt, sokszor nem is sikerül megcsípni őket. Igaz, másutt komoly versenyzőtársakkal találkozunk, akik nem dumálnak, hanem a gázt nyomják, méghozzá nagyon keményen. Egyébként elárulom azt is, hogy a pályaversenyzéssel ellentétben a ralizásban épp azért nem terjedtek el tömegesen a dízelek, mert „odaát” nem tartják eléggé erősnek N/3-ban, vagy A/7-ben őket! Hát nem érdekes?

Itthon azonban talán már érthető, hogy miért kell „Farkast” kiáltani...

BeK

carsandgirls.hu
az on-lány férfimagazin

exkluzív fotók
autósport
interjúk
erotika
videók
drift

www.carsandgirls.hu