

## **BERNIS KUPA, Pannónia-Ring**

**Két hónap szünet után augusztus 26-28. között folytatódott a Duna Autós Gyorsasági Országos Bajnokság. A VII-VIII. fordulónak az Ostffyasszonyfa melletti Pannónia-Ring adott otthont. A BERNIS Kupa a magyar bajnokság mellett szlovák és lengyel bajnoki forduló, valamint FIA Közép-Európa Zóna Trófea is volt, így népes nemzetközi mezőny gyűlt össze.**

Ausztria, Csehország, Lengyelország, Magyarország és Szlovákia 100 versenyzője mérkőzött egymással augusztus utolsó hévéégén, a 40 fok körüli hőségben. Pénteken délután az első időmérő edzésekkel kezdődött a program. Szombat reggelre maradt a formula autók edzése, ezt követően már a versenyekkel folytatódott a program. A napot a második időmérők illetve az Endurance kvalifikációs edzése zárta. Estére heves széllel megérkezett a hidegfront a Pannónia-Ringre is, munkát adva sok csapatnak, akik megelőzendő a károkat, a sátrak lebontásáról döntöttek. Vasárnap délelőtt már jóval hűvösebb időben zajlottak a futamok, ez a köridőkön is meglátszott, jobban érezték magukat a motorok. A versenyhétvégét a két órás Endurance futam zárta.

## **Túraautók 2000 cm<sup>3</sup> alatt**

Ha a végeredményre nem is, arra különösebb kockázat nélkül bárki nagyobb összegben fogadhatott volna, hogy a 2000 ccm alatti túraautók versenyében a legtöbb izgalmat a három WTCC-t megjárta 156-os Alfa Romeo fogja szolgáltatni. Mint ahogy az is valószínűsíthető volt, hogy a rajtnál az Alfásoknak különösen figyelniük kell az ötödik helyről startoló Tomás Kusy zöld-sárga Lotusára. És akkor még nem szóltunk Major Benedekről, aki 1600 ccm-es Lotus Exige-ével az időmérőn a negyedik kockát szerezte meg.

# MNASZ 2011 AUTÓS GYORSASÁGI BAJNOKSÁG



A rajtnál aztán nagyjából minden az előzetes várakozásoknak megfelelően történt. Gáspár Csaba az pole pozícióból jól indult, de ez mégsem volt elég ahhoz, hogy megtartsa helyét a két sorral hátrábbról előre törő Tomás Kusy-val szemben. A harmadik helyről induló Matej Homola megelőzte Nagy Norbertet.

Major Benedek egy kicsit elővatoskodta a startot és két-három hellyel hátrébb csúszott a mezőnyben. A három Alfa azután, ahogy az eddigi versenyeken is, hamar visszaelőzte Kusy-t, akinek Lotusa hiába rendelkezik kiváló rajtkészséggel, de versenytempóban jelenleg nem tudja felvenni a versenyt az ex WTCC-s autókkal.

Nagy Norbert a pálya hátsó részén az egyik kanyart egy kissé szűkre vette, így érintőre vette az egyik gumibóját. Ennek eredményeképpen az Alfa jobb első sárvédője kinyílt, mint egy konzervdoboz, de ez nem akadályozta a tovahaladásban. Olyannyira nem, hogy a második körre visszaelőzte Homolát, és Gáspárt kezdte üldözni. Néhány körön keresztül így haladtak, ám ekkor Csaba rontott és a pálya egyik hátsó kanyarjában egy kissé leszaladt az aszfaltcsíkról. Ez éppen elég volt ahhoz, hogy Norbi az élre álljon. Gáspár azonban nem adta föl, üldözőbe vette ifjú vetélytársát. Annyira igyekezett utolérni, hogy a paddock mögötti balos visszafordítóban megúszott az autó hátulja, és többeknek a szeme előtt egy sóderágyba ragadt piros Alfa víziója jelent meg. Ám Csaba jó reflexszel, talán még drift versenyen is pontot érő produkcióval, kivédte a csúszást, és egyenesbe hozta az autót. Igyekezete végül nem volt hiábavaló, és pár körrel később, a célegyenes végén sikerült visszaszereznie a vezető helyet. Ekkor már Homola is elkezdte szorongatni Norbit, aminek eredményeképpen a négyes kanyarban a magyar fiú kissé leszaladt a pályáról és ezzel elvesztette a második pozíciót is. De persze, az Alfákon túl is van élet a „kistúrában”. A hátsó régiókban az F-1600, és az A-2000 géposztály autói küzdöttek egymással. Az 1,6-os autók között Major Benedeket nem lehetett megszorogatni, Mohácsi Ákos és Blaskovits Tamás pedig a két 1,6-os Suzukival Tomsics Gábor diesel Alfájával küzdöttek. Mohácsinak sikerült megelőznie a sűrű fekete füstöt eregető 156-ost,

Blaskovits végül mögötte maradt.

Említésre érdemes még Szabolcs Róbert, aki mért kvalifikációs kör hiányában a mezőny végéről indulhatott, és bár az ötödik-hatodik hely környékére jött előre a Renault Clival, a végén defekt miatt föladni kényszerült a versenyt.

A futamot végül Gáspár Csaba nyerte, Matej Homola, és Nagy Norbert előtt. A magyar F-2000 géposztály értékelésében Gáspárt és Nagyot Tomsics Gábor követte a harmadik helyen. Az F-1600 géposztály győztese Major Benedek lett, őt Mohácsi Ákos és Blaskovits Tamás követte.

Az A-2000 géposztályban Dr. Laczkó László állhatott föl a dobogó legmagasabb fokára, Müller János és Karajánnisz Manolisz előtt.

**Gáspár Csaba (Alfa Romeo 156 TS S2000, E1-2000, 1. hely):** „Nagyon izgalmas meccs volt. Nagyon jól elkaptam a rajtot, nagyon szerencsém volt, hogy a Lotust azonnal meg tudtam előzni. Láttam a többieket kicsit beragadni mögötte. Utána szépen mentem. Kicsit elgyengült a gumi, aztán sok volt hátul a fékerő és keresztbe állt az autó. Norbi megelőzött, de később vissza tudtam előzni. Nagyon jó, sportszerű versenyt vívtunk.”

**Matej Homola (Alfa Romeo 156 GTA, E1-2000, 2. hely):** „Nagyon meleg van. Jól rajtoltam, sikerült megelőznöm Norbit, de aztán visszaelőzött. Továbbra is problémáink vannak a kipufogó rendszerrel így kicsit lassultam. Aztán Norbinak is technikai gondjai akadtak, így sikerült megszereznek a második helyet.”

**Nagy Norbert (Alfa Romeo 156 S2000, E1-2000, 3. hely):** „Az elején volt egy kis szerencsém, a Lotust úgy tudtuk megelőzni, hogy el tudtam menni Homola mellett is úgy, hogy, szerintem, nem is számított rám. Az elején tudtam menni, de kanyarokban valami nem stimmelt az autóval. Tudtam menni a többiekkel, amit a kanyarokban elvesztettem, a féktávokon nyertem vissza. Ezt persze nem lehet csinálni a verseny végéig, elfogytak a gumik, visszaestem. Csabi egy lekörözésnél előzött meg. Szerencsétlen helyzet volt, egy Clio mögött mentem és amikor ráfordultunk a célegyenesre még előttem volt és egy pillanatra el kellett

# MNASZ 2011 AUTÓS GYORSASÁGI BAJNOKSÁG

vennem a gázt. Csabi végig tudta tolni így megvolt a lendülete az előzéshez.”

**Major Benedek (Lotus Exige, F-1600, 1. hely):** „Rendkívül jó verseny volt. Az elején sikerült picit elrontanom a rajtot, de utána fel tudtam venni a ritmust, úgy hogy teljesen jó volt. Még soha nem rajtoltam ezzel az autóval. Csak 5000 felett él a motor, a hátsó gumi pedig nagyon megtapadt és leesett a fordulat, ennyi volt az egész. Az autónak nagyon jó aerodinamikája van, most került fel rá egy diffúzor, nagyon jól viselkedik a kanyarokban, mintha kötélén húznák.”

**Mohácsi Ákos (Suzuki Swift RSR, F-1600, 2. hely):** „Volt bennem egy félelem, mert az utolsó futamot egy kieséssel zártuk és volt két hónap szünet. Ilyenkor az ember kicsit elbizonytalanodik. Az tartotta bennem a lelket, hogy a szünet alatt szétváltuk az autó hátulját, 30-40 kg-ot sikerült kivennünk belőle. Előnye, hogy kigyorsításnál energikusabb az autó, hátrány, viszont, hogy nem tudjuk hozzá a beállításokat. Ez az egész hétvége a tesztelésről szól, ahányszor bementem, annyiféle futómű beállítással tettem. Kicsit tapogatózunk a ködben. De a lényeg, hogy jól érezzük magunkat, jó az idő, panaszra nincs okunk. Az autónak, szerencsére, nincs túlmelegedési problémája, nekem kell csak kibírnom a meleget ott bent.”

A két liter alatti túraautók vasárnapi versenye kivételesen nem hozott annyi izgalmat, mint amit az idén megszokhattunk. Ennek egyik oka valószínűleg az volt, hogy a három ex WTCC-s Alfa Romeó egyike, Nagy Norberté, műszaki problémák miatt nem indult a versenyen. Az időmérő edzésen a rajtrács negyedik helyét megszerző Kiss Norbert szintén nem tudott rajthoz állni, mivel a kvalifikáció alatt a Renault Clio több mint egy liter motorolajat fogyasztott el, így a csapat nem akarta vállalni a jelentősebb anyagi kár kockázatát.

Mindezekről függetlenül a futam a papírforma szerint indult: a harmadik helyről startoló Tomás Kusy Lotus Exige-ével állva hagyta Matej Homolát és Gáspár Csabát. Habár Homola indult a pole-ból, mégis Gáspár kezdhette meg a Lotus üldözését. A kötelező feladatot, vagyis az Exige megelőzését mindkét Alfás már az első körben teljesítette, így ettől kezdve már csak egymásra kellett figyelniük. Homola üldözte Gáspárt, ám nem sokkal később Csaba hibázott, így a

szlovák fiú átvette a vezetést, amit a verseny végéig már nem engedett ki a kezei közül. Gáspár az utolsó körökben tett néhány előzési kísérletet, ám ezek nem jártak sikerrel, így a bizonytalan futamgyőzelem helyett inkább begyűjtötte a magyar OB értékelésben járó maximális pontszámot.

A start pillanatainak visszajátszása után a versenyigazgatóság megállapította, hogy Tomás Kusy Lotus a rajtnál bemozdult, ezért boxutca áthajtásos büntetést kapott. Mivel azonban büntetését szabálytalanul töltötte le, további 20 másodperces büntetést ítélt meg neki, melyet a futam végén a versenyidejéhez adnak hozzá. Így hiába ért célba harmadikként, csak az ötödik helyre rangsorolták.

Az 1600ccm alatti géposztályban Major Benedek haladt elől 1,6-os Lotusával, és sokáig csatázott egy lengyel, és egy cseh, 2 literes Renault Clioval. Mohácsi Ákos gyakorlatilag „légüres” térben senkitől sem zavartatva körözött a pályán. A mezőny végét az A-2000 géposztály autói zárták Dr. Laczkó László vezetésével.

A versenyt Matej Homola nyerte, Gáspár Csaba, és Andrej Barcák előtt. Az F-2000 géposztályban Gáspár Csaba győzött, Tomsics Gábor előtt, míg F-1600-ban szombathoz hasonlóan Major Benedek, Mohácsi Ákos lett a sorrend.

Az A-2000 befutója Dr. Laczkó László, Nyéki Kornél és Karajannisz Manolisz sorrendben volt.

**Gáspár Csaba (Alfa Romeo 156 S2000, F-2000, 1. hely):** „Ma Homolának jött ki jobban a lépés. Tagnap én nyertem, ma ő. Nagyn egyformák az autók, nagyon egyformán mentünk. Nem talltam rajta támadási pontot. A rajtot jól elkaptam, megelőztem, de az első kanyarban rögtön visszajött. Én lesodródtam a pálya szélére, 20-30 métert lemaradtam, amit másfél-két kör alatt vissza is hoztam de annyira jól zárta az íveket, hogy nem tudtam megelőzni. Háromszor be is mentem mellé, egyszer már előbb is voltam, de mivel a következő kanyar neki kedvezett, ő jött ki jobban. A hétvégét jónak értékelem. A magyar bajnokságra koncentrálnunk, azt pedig nagyon nagy fölényel vezetem.”

**Tomsics Gábor (Alfa Romeo 156 TD, F-2000, 2. hely):** „Szombaton nagyon meleg volt,

melegedett a motor, gumik, fékek, de nagyjából hiba nélkül mentünk és kategória harmadikok lettünk. A mai hűvösebb időben nagyon jó volt a verseny, megint minden hibátlan volt, ezúttal második lettem. Nemrég építettük az autót, tulajdonképpen tesztek futunk vele."

**Major Benedek (Lotus Exige, F-1600, 1. hely):** „Nagyon örülök a második győzelmemnek. Rendkívül jól sikerült az autó, nagyon tetszik. A rajtolást még nem sikerült elsajátítanom teljesen, így a rajtnál izgultam. A verseny közben nyugodtabb volt a dolog. Két-vagy három autóval volt csatám, ha hibáztak, elmentem mellettük vagy megpróbáltam saját erőből is, de nem nagyon erőltettem, nem akartam kockáztatni, mer nem velük vagyok egy kategóriába."

**Dr. Laczkó László (Renault Clio II, A-2000, 1. hely):** „Mondhatom, hogy elégetett vagyok. Igazából nem volt nagyon éles a verseny, de végig kellett menni, végig kellett csinálni. Teljesen felboríthatta volna az egészséget az, hogy három körrel a vége előtt úgy éreztem, hogy defektet kaptam, teljesen vezethetetlené vált az autó. A szerelőmmel azt beszéltük, hogy menjek végig, nyomjam, ahogy tudom majd lesz valahogy. A park fermébe megérkezve láttam, hogy nem defektről volt szó, hanem majdnem leszakadt a kerékagy, 5-6 centimétert lógott a kerék. Ez okozta a problémát. Szerencsére kibírta, behoztam az autót, de az utolsó három kör kínszenvedés volt."

## Túraautók 2000 cm<sup>3</sup> felett

A 2000ccm fölötti túraautók szombati versenyének rajtja izgalmasra sikeredett. Már a felvezető körre sem tudott mindenki problémamentesen elindulni, ugyanis Barta Attila BMW GT-3 Alpina-ja állva maradt, és a versenybíróknak a boxutcába kellett tolniuk, ahonnan aztán az éles rajt után a többiek után indulhatott.

A rajtnál aztán az élről induló Tomás Liedl autója ragadt be, nem kis veszélynek kitéve ezzel saját magát, és a mögüle érkezőket. Szerencsére aztán életre kapott a DTM sorozatból származó Audi TT, így talán még a fél mezőny sem haladt el mellette.

# MNASZ 2011 AUTÓS GYORSASÁGI BAJNOKSÁG



A rajt utáni kavarodást legjobban a negyedik kockából induló Zdeno Mikulasko használta ki és Porsche-jával az élre ugrott. Az első körben jó néhány autóhossznyi előnyre tett szert az őt üldöző Saleen-es Miro Konopka és a Ferraris Max Stanco előtt. Liedl hamar elkezdett visszakapaszkodni a rajtnál elveszített pozíciójába, és pár körön belül át is vette a vezetést. Ezalatt az üldöző bolyban is változott a sorrend, Stanco feljött másodiknak, Mikulasko pedig a negyedik helyre csúszott vissza. Már-már úgy látszott, hogy ez lesz a végső sorrend, ám Stanco a célegyenesre ráfordító kanyarban hibázott, és kicsúszott a sódérágyba. Autója ugyan visszapördült a pályára, de pár pillanatig úgy látszott, hogy nem tudja újraindítani azt. Végül aztán sikerült elindulnia, de ekkor már csak az ötödik helyen tudta folytatni a versenyt. A futamot végül Tomas Liedl nyerte, a második Miro Konopka, a harmadik Zdeno Mikulasko lett. A Kalaschnikow Nagytúraautók versenyében a Konopka (SK) lett az első Mikulasko (SK) és Stanco (PL) előtt.

Az F-3500 géposztályban Mato Konopka (SK) állhatott a dobogó legtetejére, Kontra György és Krysztóf Spyra (PL) előtt.

**Tomas Liedl (DTM Audi, E+3500, 1. hely):** „Nem láttam a rajtlámpát, ezért ragadtam be a rajtnál. Gyakorlatilag arra reagáltam, hogy a többiek elindulnak. Jó pár helyet vesztettem, de sikerült visszakapaszkodnom az élre és megnyernem a futamot.”

**Miro Konopka (Porsche 997 Cup, F+3500, 1.hely):** „A meleggel szerencsére nincs gondom. Számos meleg versenyen indultam, Dubajban, Bahreinben, nekem nem okoz problémát, ha eleget ihatok. Jó verseny volt, annak ellenére, hogy nem volt túl sok autó. A pálya nagyon fekszik a DTM Audinak, olyan mint egy gokart, szereti a technikás pályákat. Csatáztam egy kicsit Mikulaskóval. A bajnokság még nem dőlt el, még van öt futam, bármim megtörténhet. Remélem a végén én fogok nyerni.”

**Zdeno Mikulasko (Porsche 997 Cup, F+3500, 1.hely):** „Sikerült jól elkapnom a rajtot, a gumik nagyon jól működtek és a motor is. De a Porschéval csak pár körig tudok gyors lenni, utána visszább kell vennem a tempót. A vízhőfokom is 100 fok felé ment, így arra is oda

kellett figyelnem. A Saleennel nem tudom felvenni a harcolt, az egy másik kategória. ”

**Max Stanco (Ferrari F430 GT3, F+3500, 2.hely):** „Mi történt az utolsó körben? Láthatod az autón. A felügyelők azt mondták, hogy versenybaleset volt. Kértem, hogy mutassák meg videón. Az egyik felügyelő azt mondta, hogy rendben de a másik, szlovák felügyelő azt mondta, hogy túl messze volt a kamera, nincs mit látni a felvételen. Nem tartom korrektnek. Versenybaleset általában fékezés alatt történik, ha későn fékezel és belemegy az előtted haladóba, de a kanyarból kigyorsítva nem ez a helyzet. A pálya nagyon szűk és nehéz előzni. Néhány kanyarban én voltam gyorsabb, néhány kanyarban Miro. Az egy GT1-es autó, a gyors kanyarok fekszenek jobban neki. Védtem a pozíciómat és úgy tűnik Mirónak nem volt más választása, mint hogy átmenjen rajtam és ezt meg is tette. A nagy meleg egy másik probléma. Én viszonylag jól bírom, de az autó nagyon melegedik, mintha egy afrikai versenyen lennénk, de ez minden autónál probléma. Erre oda kell figyelünk és kímélnünk kell az autót.”

**Matej Konopka (Porsche 997 Cup, F-3500, 1. hely):** „A verseny jó volt, a rajtom kevésbé. A lengyel versenyző, Lewandowski lerajtolta, mint ahogy Gladys is a Sciroccóval, de végül sikerült megnyernem a géposztály versenyét. Az összesített ötödik hely sem rossz és a magyar bajnokságot is vezetem, úgy hogy boldog vagyok és remélem a holnapi nap is hasonlóan alakul majd.”

**Kontra György (Seat Leon TSI, F-3500, 2.hely):** „Igazból egy kicsit kaotikus volt. Fogalmam nem volt, hogy kik voltak a versenytársak ezért egy olyan versenyt terveztem, ahol jól érzem magam. A többi SEAT-ot tekintettem egyenlő ellenfélnek, bár az egyik olyan, mintha egy kicsit erősebb motorvezérléssel menne, mert az egyenesben nagyon ellépegetett. A verseny elején kicsit elszakadtak tőlem, de láttam, hogy nagyon erőltetik. Mivel nagyon meleg volt, reméltem, hogy részükre ez a verseny végére megbosszulja magát. El is melegítették a gumik. Újra feljöttem, még erősebb autókat is sikerült megelőznom. A végén kiderül, hogy a második helyen végeztem Mato Konopka mögött. Az ő Porschéját megverni? Hát ha még egy motort betennék a SEAT-ba, akkor talán. Teljesen elégedett vagyok az eredménnyel, nagyon élveztem.”



# MNASZ 2011 AUTÓS GYORSASÁGI BAJNOKSÁG

A pole-ból induló Tomás Liedl-nek ezen a hétvégén nem volt szerencséje a rajtolással, hiszen hasonlóan a szombati futamhoz, ismét beragadt a piros lámpák kialvása után. Most azonban majdnem az egész mezőny elment mellette mire el tudott indulni.

A start ismét az állva maradt Audi TT mögül induló Porsche-s Zdeno Mikulaskonak sikerült a legjobban. Őt Max Stanco követte a 430-as Ferrarival, az élboly végén pedig Miro Konopka kezdhetette meg a 25 perc + 1 körös száguldást. Konopka először megelőzte Stancot, majd elkezdte Mikulasko üldözését. Körről-körre került közelebb hozzá, mígnem hibára kényszerítette szlovák honfitársát. Mikulasko az egyes kanyarban túl rövidet próbált fékezni, leszaladt a pályáról, és megpördült. A versenyt ugyan folytatni tudta, de behozhatatlan hátrányba került Konopkához és Stancohoz képest.

Időközben Liedl Audijával áthámozta magát a mezőnyön, és Konopkát kezdte szorongatni a vezető pozícióért. A Saleent azonban sehogy sem tudta megelőzni, bár a kanyarokban gyorsabbnak tűnt a DTM-es TT, de az egyenesekben Konopka mindig el tudott távolodni egy kissé. A futam vége előtt másfél perccel, a pálya hátsó visszafordító kanyarjában Liedl elvesztette uralmát az autója felett, és a sódérágyba pördül, ahonnan nem tudott visszatérni. A BMW Alpina GT-3-al versenyző Barta Attilának sem volt túl szerencsés a hétvégéje.

A szombati rajtproblémák után, vasárnap a negyedik helyen autózott, amikor egyszer csak a pálya szélére gurult és feladni kényszerült a versenyt. Mint később elmondta elektronikai meghibásodás miatt kellett kiállnia.

A futamot Miro Konopka nyerte, a második Max Stanco, a harmadik Zdeno Mikulasko lett. Az F-3500 géposztályban vasárnap is Mato Konopka nyerte, míg legjobb magyarként az előző napi teljesítményét megismételve Kontra György lett a második. A dobogó alsó fokára Keskeny László állhatott fel.

**Max Stanco:** *„Sokkal jobb volt ma. A körülmények tökéletesek voltak a versenyzéshez, se nem túl meleg, se nem túl hideg. Sokkal jobb köridőket mentünk, mint az időmérő edzésen.*

Sajnos mára is megvolt a kis történetünk Miroval, lelökött a pályáról. Aztán a verseny második érzében sokkal gyorsabb volt és nem tudtam követni. Arra számítottam, hogy a közte és Liedl között zajló csatából rosszul jön ki. Aztán az Audi a kavicságyba ragadt így második lettem.”

**Matej Konopka:** „Sokkal könnyebb volt a mai verseny, mert nem volt annyira meleg. Jobbak voltak a körülmények, megint megnyertem a géposztályt, boldog vagyok az eredménnyel.”

**Kontra György (Seat Leon TSI, F-3500, 2.hely):** „Sikerült ma is második helyen végezni, de a meglepőbb az összetettben elért nyolcadik hely. Ebben a mezőnyben egy SEAT-tal ez egy jó eredmény. Jóval hűvösebb van me, ez jót tesz a motoroknak. Emiatt a tempó is magasabb volt. A verseny lefolyása pontosan olyan volt, mint a tegnapi. Azok az abroncsok, amiket én használok, felvesznek egy viszonylag gyors tempót az elején és azt tartják. A többiek az elején igencsak úridőt tudnak menni, de a végére lelassulnak és most is sikerült vagy két helyet javítani, így lettem nyolcadik.”

## Formula autók

A két versenyt kihagyó Chanoch Nissany nyerte a formula autók szombat reggeli időmérő edzését. A második helyere Fekete Krisztián, a harmadikra Mendre Róbert kvalifikálta magát. A rajtnál a harmadik helyről induló Mendre Róbert beragadt és csak miután a mezőny elhaladt mellette, tudta megkezdeni a többiek üldözését.

Az élről rajtoló Chanoch Nissany viszont jól startolt és megőrizte vezető helyét, kisebb előnyre szert téve az őt követő Fekete Krisztián előtt. Az első néhány körben nem igazán változott a helyzet, ám aztán Fekete elkezdett felzárkózni Nissanyra. Olyannyira, hogy az izraeli származású pilóta védekezni kényszerült, aminek az lett a vége, hogy a kettes számú kanyarban jókora gumifüstöt hátrahagyva fékezte el magát, ám ekkor még meg tudta őrizni vezető pozícióját. A következő körben ugyanott ismét hibázott, lecsúszott a pályáról. Folytatni tudta a versenyt, ekkor már csak jelentős hátránnyal lemaradva Fekete mögött.

A versenyt végül Fekete Krisztián nyerte, majdnem húsz másodperces előnnyel Chanoch Nissany előtt. Mendre egy lekörözésnél túl gyorsan érkezett a kanyarhoz és megpördült. A sebességváltó ötödik fokozatba maradt és mire sikerült visszatennie egyesbe és elindulnia, már egy kör hátrányba került. Harmadikként Eszenyi Lászlót intették le a kockás zászlóval. Külön versenyt vívtak az 1600 köbcentiméter alatti versenyzők. Lőrincz Péter elmondása szerint az előző verseny óta gyorsult az autója, így remélte, hogy közelebb kerül Tóth Csabához. A rajtnál beragadó Mendre miatt azonban neki is el kellett vennie a gázt, így Tóth meglépett, nem tudta már utolérni.

**Fekete Krisztián (Formula Master, E-2000, 1.hely):** *„Nem volt egyszerű a feladat mert kissé elrontottuk a gumiválasztást az időmérő edzésre. Azt gondoltam, hogy a második helyről jól fogok rajtolni, Chanoch viszont nagyon jól elkapta a rajtot. Próbáltam gyorsan menni és megelőztem. Kicsit eltávolodott, aztán megint megjelent és megint eltűnt. Nem tudom mi történt vele. Belülről ennyi volt, de borzasztóan meleg van, kegyetlen ez a nap. Délután lesz még egy időmérő edzésünk az kemény lesz.”*

**Chanoch Nissany (Formula Master, E-2000, 2.hely):** *„Vezettem a versenyt. Voltak némi gondjaink a fékekkel és ezzel kinyírtuk a gumikat és lelassultam. Hogyan látom az esélyeimet a második versenyre? Mindegyik egy új történet. Új kvalifikáció, új futam. Mindig optimisták vagyunk és reméljük a legjobbakat. Attól a pillanattól kezdve, ahogy beülök az autóba, elégedett és boldog vagyok. Persze a legjobb a győzelem, de nem lehet mindig nyerni. De minden pillanatát élvezem a versenyzésnek.”*

**Eszenyi László (Formula Renault, E-2000, 3.hely):** *„Régi gumikkal indultunk az időmérőn. Csak az volt a cél, hogy bejárjuk a pályát, mert szombat reggelre tudtam csak ideérni. Ehhez képest nagyon jó időt futottunk, mert néhány tized volt csak a különbség a másik Renault-hoz képest. Szabolcsot pár körrel a rajt után előztem meg. Nem erőltettem, mentünk együtt az időmérőn, láttam, hogy a pályán több helyen hibázik, ami nekem előzési pont, úgy hogy lesz alkalmam megelőzni. Nem akartam kockáztatni, karambolt, mert nagyon poros a pálya.*

Sajnáltam, hogy Robi kicsúszott, senkinek nem kívánom, hogy a versenyből balessettel vagy műszaki hibával essen ki, ha valakinek volt benne bőven része, az én vagyok. Jobban szeretek csatában nyerni, de ha így sikerül, ez is benne van a pakliban. "

**Tóth Csaba (Formula Renault 1.6, E-1600, 2.hely):** „Meglepő módon sokkal rosszabbra számítottam, már ami a hőséget illeti. Reggel, amikor kimentünk az időmérőre, akkor nagyon kellemetlenül éreztem magam, olyan volt, mintha nem férne bele a fejem a sisakba. Ennek megfelelően kissé rezignálnak is sikerült az időmérő. Abszolút fáradtnak éreztem magam, mikor elrajtoltunk a versenyre, aztán nem tudom mi történt, de a harmadik kör környékén felébredtem és onnantól akár egy órát is elvezettem volna. A rajtnál ennek ellenére sikerült jól elmennem Peti elől, így elmaradt a meccs. Most már meglehetősen kicsi a különbség a két autó között, úgy hogy kilátásban van egy jó kis adok-kapok a közeljövőben.”

**Lőrincz Péter (Metalex Honda, E-1600, 2.hely):** „Nem tudom mi történt az autó hátuljával. Meglepődtem, amikor a park fermében láttam, hogy eltűnt a burkolat. A többieket kérdeztem, hogy mi lett vele, ők mondták, hogy a célegyenes végén a 150-es táblánál átment repülőbe. A 16-os posztnál letört az oldala, onnantól már csak idő kérdése volt, hogy lerepüljön. Szerettem volna egy első helyet, de, ha jól láttam, Mendre Robi beragadt és így Csabinak volt ideje bejönni elé, nem tudtam őt legyorsulni. Ha sikerült volna, akkor egy nagyon jó verseny lett volna. Így sem volt rossz, de úgy izgalmasabban alakult volna.”

Sűrű napjuk volt a formula autósoknak szombaton, hiszen a második időmérőjükre is akkor került sor. A leggyorsabb ezúttal is a Főnix Motorsport versenyzője, Chanoch Nissany lett. Szombati naphoz hasonlóan Nissany jól rajtolt. A második sorból induló Fekete Krisztián megelőzte csapattársát, Mendre Róbertet és üldözőbe vette Nissanyt. Mendre nem sokkal lemaradva követte őt. Nissany hiába szerzett több autóhossznyi előnyt az elindulásnál, Fekete körről-körre közelebb került hozzá, mígnem ugyanúgy ahogy egy nappal korábban, hibára kényszerítette a Formula 1-et is megjárta pilótát. Nissany lecsúszott a pályáról, és Fekete átvette a vezetést. Eközben azonban Mendre Róbert is megpördült, így a verseny további

részében már nem volt esélye utolérni az élen haladókat.

Galambos Szabolcs autója a rajt előtti pillanatokban bemozdult, ezért a versenyigazgatóság a szabályok értelmében boxutca áthajtásos büntetést szabott ki rá. A pilóta azonban ezt nem vette figyelembe és az maximálisan előírt harmadik kör végén sem ment ki a boxutcába büntetését letölteni, ezért kizárták a versenyből.

A futamot és az E-2000 géposztály versenyét Fekete Krisztián nyerte, Chanoch Nissany, és Mendre Róbert előtt.

Az E-1600 géposztályban vasárnap már izgalmasabban alakult a verseny. Lőrincz Péter tudta tartani a Tóth Csaba által diktált tempót, több körön keresztül méterekre haladtak egymástól. Az előzés azonban még várat magára. A futamot ezúttal is Tóth nyerte Lőrincz előtt.

**Fekete Krisztián (Tatuus Honda, E-2000, 1. hely):** *„Nagyon jó verseny volt ez is, de borzasztóan elfáradtam. Nagyon jó, hogy itt van Chanpch, ő mindig tud meglepetést okozni, piszok gyors még mindig. Csatáztunk, nagyon élveztem de elfáradtam. Egy kicsit taktika volt, hogy a harmadik helyről indultam. Tudtam, hogy jövök fel Robira, de nem akartam a második helyről rajtolni, mert az a koszosabb ív. A bajnokság még nincs eldőlvé, bármi lehetséges. Sosem szabad előre inni a medve söréből, úgymond. Nyilván szeretnék bajnok lenni, de az még odébb van. Egyelőre jön egy hungaroringi verseny, arra koncentrálok.”*

**Chanoch Nissany (Formula Master, E-2000, 2. hely):** *„Másfél körig vezettem a versenyt. A második helyen álló versenyző gyorsabb volt és meg tudott előzni. Utána is gyorsabb volt, így nem tudtam utolérni, második lettem. Ahogy tegnap elmondtam, attól a pillanattól, ahogy beülök az autóba, élvezem az egészet, egy nagyon jó érzés.”*

**Mendre Róbert (Tatuus Honda, E-2000, 3. hely):** *„Egy kicsivel jobb eredménybe reménykedtem, de nem vagyok elkenődve. Krisztiánék az elején el tudtak menni, de most a rajtot annyira nem rontottam el. Az ötödik kör körül már ott voltam mögöttük. Aztán megint hibáztam, túl gyorsan mentem be egy kanyarba, megindult az autó hátulja és kavicságy lett belőle. Minden bizonnyal Krisztián lesz a bajnok, nem is baj ez. Első évem, tanulok, jövőre*



*majd odacsapok.”*

**Tóth Csaba (Formula Renault 1600, E-1600, 1. hely):** *„Éppen most elemezzük a versenyt, amit nagyon élveztünk, jól el is fáradtunk. Azt kell hogy mondjam, hogy gyenge négy másodpercet hoztunk le az időmérőn elért köridőnkből. Nagyon hasznos volt, hogy Peti ott volt mögöttem, mert szépen húztuk egymást. Volt egy-két túlvállalás, a végére a gumim is elmelegedett, de végre egy igazi jó verseny volt. Csak ilyeneket a továbbiakban is”*

**Lőrincz Péter (Metalex Honda, E-1600, 2. hely):** *„Roppantul élveztem és éreztem, hogy gyorsabb vagyok mint Csabi. Sajnos a lekörözéseknél nagyon sokat vesztettem, de, mint látszódott, ezeket szorgosan behoztam. A negyedik fokozat hiánya kicsit hátráltatta a gyorsulást, de így is életem legjobb viársenyét futottam ma, nagyon boldog vagyok.”*

## Suzuki Bio Kupa

Bárkovics Zoltán nyerte a Duna Autó Suzuki Bio Kupa időmérő edzését, Tim Gábor és Tózsér Áron előtt. A bajnokságban harmadik helyen álló ifj. Ficza Ferenc motorhiba miatt nem tudott mért kört menni, az utolsó helyről kellett rajtoljon.

A rajtnál Tim megelőzte Bárkovicsot, Tózsér viszont kiugrott és ezért boxutca áthajtásos büntetést kapott a felügyelőktől.

Ficza, mint kés a vajban, haladt előre a mezőnybe, meg sem állt az élig, de a korábban ott csatázó Tim-Bárkovics páros visszatessékelte a harmadik helyre. Tim állt az élen, Bárkovics támadta, az utolsó körben pedig rosszul ítélte meg a helyzetet és nekiment Gábornak, aki defektet kapott és visszaesett a második helyre. Bárkovics manőverét a felügyelők szabálytalannak ítélték és egy 20 másodperces büntetést osztottak rá, így hiába őt intették le az első helyen, végül harmadik lett Tim és Ficza mögött.

A negyedik helyen Takáts Ákos ért célba, őt Deák Vincent és Laczkó Lehel követte.

A bajnokságban Tim vezet, Bárkovics áll a második helyen. Bár Ficza lemaradása már tetemes,

még neki is van esélye, hogy megtartsa a tavaly megszerzett bajnoki címét.

**Tim Gábor (Duna Autó Suzuki Bio Kupa, 1. hely) :** „Nagyon jó mérkőzés volt, de a vége, sajnos, nem nevezhető a fair játékok közé, én úgy gondolom. A rajt nagyon jól sikerült, lerajtoltam Bárkovics Zolit, végig vezettem. Az első körben elment a szervóm, úgy hogy kicsit Mochelisz Norbi, Zolder eset volt, kigyúrtam magam alkarra. Az utolsó körben volt egy autónyi távolság előnyöm Zolihoz képest, megválasztottam a belső ívet, határozottan, ahogy 14 körön keresztül és ő egyszerűen nekem jött hátulról és amikor keresztbe tolt, még akkor sem vette el a gázt. Én erre nem tudok mit mondani.”

**Ifj. Ficza Ferenc (Duna Autó Suzuki Bio Kupa, 2. hely) :** „Nagyon nehéz verseny volt. A felzárkózással nem volt gond, elengedtek a többiek, nem akartak feltartani, de hát hiába volt nagyobb a tempóm, mint az elsőké, ők harcoltak. Voltam első is, de aztán elment a futóművem. Nem láttam normálisan a tükörben, nem láttam hol van Gabi és nem mertem ráhúzni, hogy nehogy kiforgassam magamat vagy hogy szabálytalanság legyen. Megelőzött, utána meg már úgy csúszott a kuplungom, hogy nem tudtam normálisan gyorsítani. Az új motor tetszett, jó volt.”

**Bárkovics Zoltán (Duna Autó Suzuki Bio Kupa, 3. hely) :** „Úgy éreztem, hogy Gabi nyit egy kis rést, amit előtte nem csinált. Nem volt nagy. Beugrottam, aztán bezárta. Ennyi. Gázt elvettem. Egyébként a verseny közepén már elől voltam és kiraktak, kétszer is kilöttek, egymás után. Akkor estem vissza a harmadik helyre. Most akkor melyik az inkorrekt. A rajtot elrontottam. Beragadtam, elmentek ketten. Visszaelőztem Áront, Gáborral üldöztük egymást. Igazából nem ment már, csak zárta az íveket, tempó nem volt. Próbáltam hibát kikényszeríteni.”

Egy hidegfrontnak köszönhetően majdnem 20 fokkal volt hűvösebb a vasárnapi verseny reggel 8 órai rajtjánál, mint a szombati első futamon. Az élről a szombaton nyolcadik helyen végző Csík János rajtolhatott. A rajtot nem ő, hanem a második helyről rajtoló Lévai Zoltán kapta el



jobban és átvette a vezetést. A mezőny közepéből induló élmenők is elkezdtek a felzárkózást. Tim Gábor az első körben négy helyet javított a negyedik körben pedig már Lévai mögött autózott. Bárkovics és Ficza követték. Tim megelőzte Lévait és egy szép kis előnyt is összeszedett addigra, amíg üldözői is átverekedtek magukat csapattársán. Ficza Tim után eredt, Bárkovics viszont elvesztette a harmadik helyét Tőzsér Áronnal szemben, aki egy büntetés után az utolsó helyről jött fel a harmadikra.

Tim Gábor elénye pillanatok alatt elapadt, mivel Ficza Ferenc 6-7 tizeddel jobb köridőket tudott autózni. Az utolsó pár körben már majdnem egymást érve autóztak. Ficza rátapadt Timre, próbált fogást találni a GFS Repsol Team versenyzőjén, de az eredményesen védekezve elsőként száguldott át a célvonalon.

Tőzsér majd' nyolc másodperces hátránnyal a harmadik helyen ért célba, Bárkovicsot a negyedik, Lévai Zoltánt az ötödik, míg Laczkó Lehel újra a hatodik helyen intették le.

**Tim Gábor (Suzuki Swift, Suzuki Bio Kupa, 1. hely):** „Nagyon nagy csata volt és nagyon fair. A tegnapi nap után ez egy álomcsata volt. A rajtot megint sikerült jól elkapnom, azt hiszem 5. vagy 6. helyen fordultam. Valaki hibázott, ott sikerült előre mennem a harmadik helyre és a csapatmunkának köszönhetően feljutottam az élre. Ferike nagyon jött, brutális tempót diktált, de sikerült megőriznem a helyemet.”

**Bárkovics Zoltán (Suzuki Swift, Suzuki Bio Kupa, 3. hely):** „Nagyon nehéz csata volt. Az elején beragadtam Laczkó Lehel mögé és ott el kellett töltsék pár kört, az úgy hiányzott a végén. Örvendek a második helynek is, nagyon jó csatát vívtunk Gabival. ”

**Tőzsér Áron (Suzuki Swift, Suzuki Bio Kupa, 3. hely):** „Tegnap volt bajon. Volt egy boxutca áthajtásos büntetésem, a végéről kellett visszakapaszkodnom és volt egy kis műszaki probléma is. Most sietnem kellett a hátsó traktusból, de már van rutinom, mert Slovakia Ringen is ugyanez volt a forgatókönyv. Bárkovics Zolival kemény, fair küzdelem volt. Többször próbáltam megelőzni. Volt egy olyan érzésem, hogy nincs minden rendben az autójával. Aztán egyszer hárman kerültünk egymás mellé és ő mögém sorolt be. Élveztem a versenyt.”



## Lotus Cup Eastern Europe

A Lotus Cup Eastern Europe idei negyedik hétvégéje előrelépést jelentett, hisz kilenc autó nevezett a futamokra. A megszokott Exige és Open Class autói mellett, egy igazi kuriózum is megjelent, a GFS által fejlesztett 1,6-os Lotus, Major Benedekkel a volánjánál. A Production Class-nak is volt versenyzője, igaz kényszerűségből. Markus Nikowitch autója (Lotus Exige) megsérült, így egy egyedi Elise-el állt rajthoz.

Peter Entenfellner és Andreas Holzleithner autója is meghibásodott az edzéseken, így nem tudtak elrajtolni. Michael Seemüller személyében már Lotus 2-Eleven indulója is volt a sorozatnak.

A pénteki időmérésen Vizin Tamás szerezte meg az első helyet Tomás Kusy előtt, és erről a párosról szólt a szombati verseny is. Az első helyért az utolsó körökig a már megszokott küzdelmet láthattuk, Vizin és Kusy egymást előzgetve jutottak el a célig. Vizin Tamás 0,9 másodperccel Kusy előtt nyerte a futamot. A harmadik helyért is szoros csata alakult ki Klaus Requat és Moritz Hannapel között, de végül Requat szerezte meg a harmadik helyet. A negyedik Hannapel-t az ötödik helyen Markus Nikowitch, a hatodikon Michael Seemüller, a hetedikon Major Benedek követte. Burkus Egon feladni kényszerült a futamot elektronikai probléma miatt.

**Vizin Tamás (Lotus Exige, 1. hely):** *„Nagyon jó verseny volt, nagyon élveztem. A rajtnál volt egy kis izgalom, sikerült jól elkapnom, de aztán nagyon sok sárga zászlót láttam. Azt hittem valami komoly probléma van előttünk, ezért kicsit elvettem a gázt. Most már tudom, hogy nem volt jó ötlet. A végén aztán mégis sikerült Tomást megverni. Az előzés érdekes volt. Egy kicsit kívül fordult rá a célegyenesre, én pedig szűkebben. Egymás mellett mentünk, előbb volt vagy két méterrel miközben néhány centire mentem tőle és olyan szélárnyékot húzott,*

*hogy képes voltam megelőzni annak ellenére, hogy az ő autója általában gyorsabb az egyenesekben. Kellett hozzá az is, hogy ő is hibázzon, de ez könnyen előfordul, ha az ember próbál gyorsan menni. Nálam is volt izgalom, mert a végére nagyon elmelegedtek a gumik, ezt a hőséget nem nagyon bírták ezek a gumik. Voltak pillanatok, amikor próbáltam óvatosabban menni, spórolni a gumival, hogy bírja ki a végéig. Nem sokan múlt, de sikerült. "*

A vasárnapi futamon minden ott folytatódott, ahol a versenyzők szombaton abbahagyták. Ezúttal azonban Tomás Kusy nagyobb tempóra tudott kapcsolni, és úgy is megnyerte a futamot, hogy egyszer megpördült. Vizin a második helyen ért célba, ezúttal Moritz Hannapel előtt. A szombati dobogós Requat a negyedik lett Seemüller és Burkus előtt. Major Benedek és Markus Nikowitch nem tudta befejezni a futamot.

**Vizin Tamás (Lotus Exige, 1. hely):** *„Nem tudom, hogy mi történt. Én azt az időt autóztam, amit ezzel az autóval tudok. Három tizeddel voltam gyorsabb az edzésen elért időmből. Tegnap az edzésen adtam Kusynak egy másodpercet, most pedig 2,3-al volt jobb a leggyorsabb köre. Folyt. Köv. a Hungaroringen. Az a pálya annyival jobb, hogy kicsivel technikásabb, mint ez, hátha nem jött ki az erőkülönbség. Mert úgy előzött az egyenesben, hogy jött és ment.”*

## Endurance

Két teljesen magyar csapat nevezett a két órás megbízhatósági versenyre. Bódis Kálmán és Herter Gusztáv egy Porschéval, Burkus Egon és Major Benedek pedig egy Lotussal állt csatorba. Bódisék a hetedik, Burkusék a tizenegyedik rajthelyet szerezték meg az időmérőn. A legjobb időt Rácz István futotta, aki ezúttal is a Team Machanek pilótájaként szerepelt. Nem is akárhogyan, hiszen több, mint három másodperces előnnyel nyerte a szombati időmérőt. A



Porsche 911 GT3 RSR volánjánál ülő Rácز jónak értékelte a vasárnapi győzelmieket. Erre nem csak az meggyőző fölény adott okot, hanem az is, hogy egy héttel korábban a Slovakia Ringen is győzedelmeskedett a csapat. Végül szerencsétlenül alakultak a dolgok, meghibásodott az autó, így a szlovák csapat nem tudott felállni a rajtrácsra. Hasonlóan járt a Bódis – Herter páros is, de ők a boxutcából azért el tudtak rajtolni.

A 13:35-kor megadott rajtjelre a harmadik helyről rajtoló Miro Konopka reagált a legjobban és az élre ugrott. Az első kanyarban a mezőnyt a BOVI Motorsport Porschéja zárta, de nem sokkal később megkezdtek a felzárkózást. Negyed óra elteltével a tizenegyedik helyen álltak, tíz perccel később pedig már az ötödiken. A futamot végül a dobogót érő harmadik helyen zárták. Szépen teljesített a GFS Repsol Team párosa is, a kis 1600 köbcentiméteres Lotussal egészen az abszolút ötödik helyig kapaszkodtak fel. A célzásól ők nem láthatták meg, tíz perccel a futam vége előtt kifogyott a benzin az autóból. A csapatot még így is a 8. helyen értékelték és a -2000-es géposztály dobogójának harmadik fokára is felállhattak.

A két órás Endurance futamot a Teo Myszkowsky – Miro Konopka (Porsche 911 GT3 RSR) páros nyerte, a második helyen pedig a Robert Senkyr – Marek Fried páros (BMW E46 M3 GTR) végzett.

**Teo Myszkowsky (Porsche 997 RSR, 1. hely):** „Egy biztonságos versenyt terveztünk. Amikor cseréltünk, tudtam, hogy az addig második helyen álló autónak gondjai akadtak, elhagyták az egyik kereküket, így nem kellett nagyon nyomnom a gázt, biztonságosan be kellett hoznom az autót a célba. Nagyon jó csapatunk van. Minden verseny után szétszedik az autót, átnézik és cserélik a szükséges alkatrészeket. Így az autó nagyon megbízható. Nem olyan erős, mint a Machanek csapaté, de az ő autójuk gyakrabban hibásodik meg. A partnerem is nagyon gyors, nagyon boldog vagyok, hogy itt versenyezhetek és természetesen nagyon örvendek a győzelmünknek.”

**Robert Senkyr (BMW E46 M3 GTR, 2. hely):** „Ez egy nagyon jó eredmény számunkra, hiszen a csapatok nagy része Porschékkal versenyez és erősebbek, mint a mi 3,2 literes



motorunk. A célunk az volt, hogy a géposztályunkban az élen végezzünk, ez sikerült is. Nem számítottunk a második helyre, de nagyon boldogak vagyunk, hogy dobogóra állhattunk. ”

**Herter Gusztáv (Porsche 911 GT3 RSR, 3. hely):** „Meleg volt a vége, de megérte. Kálmán kezdett, biztos voltam benne, hogy jól megy, így remekül néztem a Formula 1-et, amíg vártam a soromra. Végül szépen behoztuk az autót a harmadik helyre. A negyedik helyezettnek is tudunk egy kört adni. Mondtam délelőtt, hogy van még tartalék az autóban, ezt most megmutattuk.”

**Burkus Egon (Lotus Exige 1.6, 8. hely):** „Nagyon kicsi a gyári tankja az autónak, mindössze 35 literes. Ez az első hétvége, hogy élesben használtuk a Lotust. Próbáltunk számolgatni a versenyek alatt, hogy fél óra alatt körülbelül mennyi benzin fogy, ebből próbáltuk összerakni, hogy egy óra alatt mennyi fogy. Pont egy óránál cseréltünk. Az elején megpróbáltunk beletölteni, amennyit csak bírtunk, az első egy órát éppen hogy kibírta, a másodikat pedig éppen hogy nem. Rendeltünk az autóhoz egy nagyobb FIA tankot, csak nem érkezett meg erre a versenyre. Ha az benne lesz akkor nem lesz több ilyen problémánk.”

## Epilógus

Három hetes szünet után bögnék majd újra fel a versenyautók motorjai. A Duna Autó Autós Gyorsasági Országos Bajnokság visszatér a Hungaroringre, ahol az utolsó előtti versenyhétvégére, a IX-X. fordulóra kerül sor szeptember 16-18. között. Előtte egy héttel a II. osztályú Autós Gyorsasági OB résztvevői mérkőznek majd meg újra, az állandó helyszín a kiskunlacházi repülőtér

*BERNIS Kupa, sajtóiroda*

*Pannónia-Ring, 2011. augusztus 28.*