

Így láttam én

no.203.078

Minden ami Foolracing

Budapest 2012 Ápr 18

Restart nélkül Kaliforniában



Lagúna Seca. Spanyol nevén a Kiszáradt Tó. Itt mérkőzött meg az FRC mezőnye. A kisebb létszám hiánnyal és a dugóhúzóval, több kevesebb sikerrel. **Új rovat indul!**

Az Endurance futamokról számol be nekünk röviden Szabó Attila.

Mitől kihívás a dugóhúzó? Taglaltuk a kérdést és pár beállítási trükköt is elemzünk, ami segíthet az utolsó futamon.

Császár Krisztián mind a két futamot megnyerte és ezzel a bajnokságot is.



Így is végződhet az egyes kanyar

Restart nélkül Kaliforniában

Laguna Seca. Spanyol nevén a Kiszáradt Tó. Itt mérkőzött meg az FRC mezőnye. A kisebb létszám hiánnyal és dugóhúzóval, több kevesebb sikerrel. Nem volt nagy tolongás a szabadedzéseken, tán az Amerikai pálya nehézsége miatt? Nem tudni, ám sokat mutat, hogy Császár Krisztián tőle nem megszokott módon, több mint 500 kört teljesített, ahogy azt követte Srankó és Rapai is. Kőszegi Szabolcs hiába futotta a legjobb edzésidőt, a futamon nem indult, ahogy Rapai sem.

Érdekesen alakult a rajtsorrend az edzéseket figyelembe véve, mivel a második helyen Huszár várhatta a zöld lámpa felvillanását Császár és Srankó közé ékelődve. A rajt problémamentesen zajlott, csak Srankó ragadt be mint azt már a mezőny minden tagja megszokta és számított is rá. Mindenki azon izgult, vajon mi lesz az első kanyarban. Ám jól látható módon az eddigiektől eltérően több autó is elfért egymás mellett minden probléma nélkül.



Császár hamar kiutózta a biztonságos előnyét és ezt meg is tartotta a kockás zászlóig. Lukács Ádám Srankó előtt fordult, és üldözőbe vette Huszárt, de egy pici hiba is elég volt, hogy mind a ketten lesodródjanak a kavicságyba és Srankó eléjük került és ehhez ragaszkodott is a futam végéig. Nagy Sanyi a két Vodafonoson hámozta át magát, akik közé Marton Gábor furakodott be, aztán jött a fekete leves.

A dugóhúzóban Huszár rontott és Lukács Ádám elé forgott, aki ezt már nem tudta kivédeni és belehajtott. Mögöttük Nagy Sándor és Papp Nándor épp elérték, Szabó Attilát a szélárnyék csapta be és a féktávon Marton Gábort érte utol, így a mezőny igen csak összekeveredett. A két Vodafonos folytatta a házbajnokságot és szépen küzdöttek egymás ellen is. Huszár Miklós pedig csak az alkalomra várt, mikor hibáznak ez kifizetődő volt és lassan előbbre araszolt. A boksztaktikák igencsak különbözőek voltak és ezen sokat lehetett veszíteni illetve nyerni. Az első futam befutója végül a következő képen alakult: Császár, Srankó, Nagy, Lukács Á, Szabó, Huszár. Természetesen a második futamon fordított sorrendben rajtolt el a mezőny.

Huszár a második rajtot jól fogta és magabiztosan fordult el az első kanyarban.

Nem maradtak a nézők látványosság nélkül, mivel Marton megcsúszott a féktávon és Lukács L. hátsóját érintette, ettől mindkét autó kilendült és egy 9 pontot érő piruettet mutattak be, amit Heringei használt ki ügyesen.



Huszár, Papp után eredt, Nagy Sanyi elfékezte magát és Marton viharzott el mellette magabiztosan. Srankó egy kipörgés után a tizedik helyre esett vissza, és végletekig feszítve autója szelepeit, rágta át magát a mezőnyön a dobogóra. A két Lukács az első körtől csak szemlélője volt az eseményeknek. A futam felétől rendeződni látszottak a dolgok, és szinte mindenki légüres térben autózhatott. Heringei a 11-ik körben alakította át az autója orrát így a tankolás és kerékcseré mellett a lakatosoknak is volt dolguk a Porschén. Nagy Sándor tartotta a távolságot Császár és Srankó között így besöpörhette a dobogó második fokát, amivel közelebb került Kőszegihez az összesítésben. Császár Krisztián pezsgőt bonthatott, A bajnokságot a Szaki Power Team behozhatatlanul vezeti, ahogy Császár Krisztiánnak is biztos a bajnoki cím, hisz matematikailag sem tudja utolérni csapattársa. Viszont a második és harmadik hely még kiadó. Nagy Sanyi a számok szerint akár kőszegit is fogni tudja, viszont Nagyot pedig Kriss Bauer érheti utol. A csapatok is harcolhatnak még a dobogóért. A Szakik 500 pontja behozhatatlan a mögötte 249 ponttal guruló LRS viszont nincs biztonságban ahogy a Lizard Racing sem, hisz őket az SRS csupán 3 pont hátránnyal követi, és a LINX csapata is a dobogóra feni a fogát.

Mitől is kihívás a dugóhúzó?

- Nagy kihívás volt a versenyzőknek a hétvégi futam. A napsütötte Kalifornia szinte mindenkit megizzasztott. Nézzük most meg, hogy mire kellett odafigyelni a leginkább. Már a bokszutca kijárata nagy odafigyelést kívánt, hisz ez az a pont, ahol több tizedet is ott hagyhatott az ember. A következő két kanyar senkinek nem okoz problémát, egy jobb három, majd négy és ha jól sikerült a kijárat, akkor a következő féktáv egy bal háromban végződik, ami igazából egy dupla ívű kanyar, itt fontos volt a jól eltalált bejáratati sebesség. Majd negyedekig kapcsoltak a versenyzők és egy pillanatnyi gázelvétel után már abszolválták is a domb alján lévő bal négyest, ami nagyban meghatározta a végsebességet dombnak fölfelé. És el is érkeztünk a pálya legnehezebb pontjához, a „dugóhúzóhoz”. Ez nem csak a PORSCHE- nak de szinte minden a pályára tévedő autónak kihívás.
- A féktáv nagyon becsapós, hisz
- pont a dombtetőn van a fékezés
- csúcspontja, amit szinte vakon
- kell belőnie a sofőröknek, főleg
- a verseny hevében lehetett egy
- két helyet veszteni egy hibásan
- megválasztott féktáv miatt.
- Majd a hírhedt dugóhúzó.
- Mint látható is a mellékelt képen,
- Itt szinte levegőbe emelkednek az autók így az irányítás egy pillanatra nem a vezetőn múlik, fontos volt a helyes irányba állítás már a kanyar bejáratánál. Ezután következett egy igen technikás lejtős balos itt is nagyon fontos volt a jó futómű beállítás majd egy jobb kanyar amit ki harmadik, ki pedig negyedik fokozatba abszolvált. A célegyenesre egy lassú balos vezetett, ami szintén nagy önuralmat követelt a pilótáktól, hisz nagyon lassú és becsapós kanyarról volt szó.
- A megkérdezett csapatok szűkszavúan nyilatkoztak a beállításokról, de pár titkot azért megtudtunk. Fontos volt az extrém beállításokat követniük. Így a kerékdőlések is elég magasak voltak, az él menők 5,1 és 6.0 között állították autóikat, magas, 180 és 200 as guminyomáson. A szárnyállás 6-7-8 között váltakozott ez is ugye pilóta függő volt. Sajnos ennél többet nem árult el egy csapat sem.
- A befejező futam a méltán szeretett Hungaroringen lesz megrendezve, ahogy azt már az FRC tagjai már megszokhatták.
- A pályáról többet Lukács Ádám Pályabejáró rovatából tudhatunk majd meg, ahol, egy Oktávia volánja mögött mutat be nekünk egy kört az aktuális versenyek előtt.



Endurance Hírek

- **Az olaszországi Imolába utazott el a Fool Racing Crew Endurance csapata a szezon második futamára. A Spái sikertörténet nagy lendületet adott a srácoknak a P2-ben, így lelkesen rótták a köröket a szabadedzéseken. Sajnos szomorúan vették tudomásul, hogy a Gt osztály nem tud indulni a versenyen.**
- **Az időmérő ismét remekül sikerült, majdnem a végéig vezeték a kategóriát, ismét P1-es csapatokat verve, de az utolsó pillanatban lecsúsztak a második helyre. Az SG racing pilótája autózott pokoli kört, és előzte meg a fiúkat. Egy pontos taktikai egyeztetés után Szabi indult a rajtrácsra az autóval, és kezdte meg a 6 órás száguldást, ismét 2 órás etapot vállalt, míg Attilára ismét 4 óra vezetés várt. Jól sikerült a rajt tartották a pozíciót, míg egy hibának köszönhetően a kategória élére kerültek. Ekkor Szabi robbantotta a rakétákat és méterről méterre növelte az előnyüket és közben a rádión folyamatosan mormolta „nyamvadt P1-ek feltartanak”. Mit is várhatnánk tőle. Hiba nélküli autózást követően, Atti ült be és kezdte meg a km falást. Sajnos neki nem ment most annyira, mint Belgiumban, és több kisebb hiba is hátráltatta. Ennek következménye képen az autó megsérült, és ahogy koptak a gumik egyre lassabb körök születtek tőle. Sajnos ez a dobogós helyezésekbe került. A csapat a 4. helyen végzett. De kérdezzük meg a srácokat, hogy élték meg a versenyt. Attilával beszélgetünk a verseny után. - Sajnos nagyon családot vagyok, kifejezetten rossz eredménynek tartom, amit produkáltam.**
- **Nagyon elfáradtam a végére ez a pálya nagyon nehéz volt és kimerítő. Igazból értetlenül állunk, hogy mi történ. Olyan előny vesztünk el amit nem lehetett volna. Szerencsére még így is vezetjük a bajnokságot, de a következő versenyre jobban fel kell készülnünk, itt értem az autó beállítását és a pilótákat is. Tárgyalunk egy új pilóta csatalakozásáról is, de ez még egyelőre maradjon titok.**
- **- Most összepakolunk, otthon megállunk egy hétre, szétkapjuk az autót mindent kicserélünk amit csak kell, majd ismét pakolás és irány Németország. Sokat kell tesztelnünk, és ismerkednünk a szabálmódosításokkal.**
- **- Atti, köszi és sok sikert a következő versenyre.**
- **- Én köszönöm, sziasztok**