

A részemről észleltelek alapján a következőkben leírt vélemények az én mozgásteremet tükrözik, ezért természetesen a túraautók - 2000 – rel kapcsolatosak.

Észrevételek, javaslatok a 2012-es versenyévre

1. Figyelemmel a kialakult helyzetre a 2010 és 2011-ben történt és a 2012-ben várható eseményekre a legfontosabbnak, az értékelhető mennyiségű versenyzői létszám növelését tartom.
Sajnos a helyzet azt mutatja, hogy mindegyik géposztály létszám gonddal küszködik. Valamilyen koncepció alapján egy vagy több húzó és mértékadó géposztályt kellene kifejleszteni. A nemzetközi tapasztalatok és ismereteim azt sugallják, hogy a legnépszerűbb elérhető kategória a 2000cm³.
Jelenleg is sok 2000cm³-s versenyautó található a környező országokban és hazánkban, valamint számítani lehet a szabálymódosítások miatt a WTCC-ből felszabaduló autókra.
2. Nem hiszem, hogy az a helyes cél, miszerint 1-2 versenytárral valaki bajnoknak mondhatta magát. Elsősorban egy bajnokság és bajnokának színvonala az ellenfelek számától és a technika minőségétől függ. Egy bajnokot lehessen példaként állítani mások elé a teljesítménye és a sportszerűsége miatt, valamint rendelkezzen a környezetéhez képest kiemelkedő és megbízható technikával.
3. A versenyek magas színvonala és látványossága elsősorban a sok azonos technikai szinten lévő autó együttes futtatásával érhető el. A mi Suzuki kupánk nem véletlenül népszerű és színvonalas. Amennyiben a 2000cm³ – s autókát nézzük egyértelmű, hogy jelen helyzetben a legnagyobb mennyiséget az S-2000 előírásainak megfelelő fajtából találunk. Ezek az autók egész Európában elterjedtek, és számtalan sorozatban vannak szerepeltetve.
Technikailag magas szintű versenyek pl.: WTCC, ETCC, BTCC, STCC, PROCAR stb. Az „öregecske” Supertúrás kocsikkal kapcsolatban sokaknak tévesek az információik. Véleményem szerint versenyképesség szempontjából futtathatók az S-2000 – rel. Az igaz, hogy a magasabb technikai színvonal a korosabb ST autók oldalán áll, de arról keveseknek van ismerete, hogy mibe kerül olyan szinten tartani, hogy érvényesüljön a technikai fölénye. (szinte minden alkatrésze egyedi gyártású és nehezen vagy nem beszerezhető, 19 – es kerekekről nem is beszélve, stb.)
4. Véleményem szerint, amíg nem alakul ki és nincs ebben a kategóriában megfelelő mennyiségben magyar országon versenynevező, addig a 2000 – es autók összевontan a magyar bajnokságban futtathatók. Amennyiben feltételek a technikailag legelterjedtebb mennyiséghez lesznek igazítva, van esély a növekedésre és a jó versenyekre. Ezt követően érdemes foglalkozni esetleg „HTCC” kiírással.
5. Eredeti állapotukban ezek az autók üresen mind 1000kg feletti súllyal rendelkeznek. Az a párdarab „faragott” 900 kg – os autó, ami található a piacon, azok miatt nincs értelme elrontani a fejlődéshez szükséges mennyiségi igény elérhetőségét, és a többség versenyképességét. Legyünk őszinték, az a dicsőség, ha valaki 100 kg – mal könnyebb autóval nyer? Nem látom értelmét, ha 2012 – ben is a verseny kiírás

megbízható elterjedt technikai szintű autók helyett, a faragott egyedi autók futtatására ösztönözne.

A mi esetünkben egy a PROCAR – ra hasonló kiírás lenne a legalkalmasabb a fejlődés megindítására. Mellesleg ott a súlyhatárok:

- 2000cm³ – nél 1140kg versenyzővel.

- 1600cm³ – nél 1020kg versenyzővel, és a hátsókerekesek még + súlyt kapnak.

A Mennyiségi igény elve alapján indokolt a magyar kiírásban a 2000cm³ esetén a legalább 1000kg üres autósúly, és az 1600cm³ esetén a versenyképesség miatt és a sok könnyített autó miatt a 850kg üres súly meghatározása. Ezek az autók ezekkel a súlyokkal még látványos, jó tempóra képesek.

6. Amennyiben a megfelelő számú 2000 – es autó nevezése lehetővé teszi, (már javasoltam) a magyar viszonyok miatt egy alacsonyabb kategória szétválasztását esetleg kisebb súly – lóerő aránnyal belehetne vezetni.

7. Ez évben az Alfák csatái bizonyították, hogy milyen az autóversenyzés azonos jó képességű autókkal, és a tized vagy század másodperces különbségekkel.

Amennyiben nem lesz azonos szintű megfelelő autó mennyiség a kategóriában kérdéses, hogy ki fog pénzt lapátolni esetleg egy ellenfél miatt. Ugyanis ha elől akar lenni, akkor a költségek ugyanazok tíz ellenfélnél és egynél.

Az igaz, ha nincs ütőképes ellenfél, akkor szinte bárki könnyen első lehet, de valóban arra büszke valaki, ha ellenfél nélkül bajnok lesz?

Ezek függvényében javaslom a 2000cm³ – nél minimum az 1000kg üres, vagy még inkább az esélyegyenlőség és a jó versenyek érdekében az 1080kg vezetővel együttes súly meghatározását.

2011. szeptember 01.

Sportbaráti üdvözlettel: Id. Gáspár Csaba