

Ferge Viktor (balra)
és Lukács András

Nem csupán a versenyzőknek, hanem Hegyi Tibornak – a Bomba! energiatalt forgalmazó Bükki Üdítő Kft. tulajdonosa megbízottjának – is tetszett az új gép



Proto belső



Lukács/Ferge duó Régi új csapat a tereprali élmezőnyében

**Bár Lukács András és Ferge Viktor neve nem hangzik ismeretlenül mind-
azok számára, akik figyelemmel kísérik a hazai tereprali híreit, a szezon-
nyitó, VI. Adrienn-Gombi Kupán mégis újdonságot hozott rajthoz állásuk**

A duó meglehetősen hosszú kihagyás után ült újra autóba, hogy felvegye a versenyt az élmezőny csapataival. A kényszerszünet oka egyébként a megfelelő jármű hiánya volt. Lukács András régóta tervezte, hogy egy, a Gál Istvánt több magyar bajnoki címhez segítő autóhoz hasonló Proto-t birtokoljon, ám aki vágta már a fejszét ekkora terv kivitelezésébe, az pontosan tudja: jó munkához idő kell. Nem volt ez másként az új Proto esetében sem. Közel három évig tartott, míg a kerepesi műhely kapuján kigördülhetett a vadonatúj sárga gépcsoda. Egy olyan autó, amely igazán merész álmok dédelgetésére jogosítja fel pilótáját.

Az, hogy a hathengeres dízel motor komoly teljesítményre képes, már az első viadalon kiderült, a csapat abszolút második helyezése bizonyítja, megérte ennyit várni a Proto-ra. A Lukács/Ferge páros azonban a jövőben sem kezd esztelen versenyzésbe, s nem hajszolja a végletekig újdonsült csapattársát! A Proto valóban csupán néhány órával az évadnyitó viadal előtt vált „versenyéretté”, így még jó néhány versenynek el kell telnie ahhoz, hogy gép és ember harmonikus egységgé kovácsolódjon, s hogy a minden szempontból tökéletes beállítások futamok közben is vizsgázhassanak.

„Ez egy csodálatos gép! Úgy is mondhatnám, hogy az élet a Proto volánja mögött mindig szép! – nyilatkozta az első megmérettetés után Lukács András. „Ugyanakkor azt is tudom, hogy alig 5%-át használtam ki mindannak a lehetőségeinek, amit Gál Baba beleépített ebbe az autóba. Sokat kell még tanulnom, hogy felnőjek a konstrukcióhoz! Mást ne mondjak, soha nem ültem még olyan versenyautóban, ahol a hátsó kereket ennyire közel éreztem magamhoz. Bár mindenkit a motor teljesítménye, vagy a váltó izgat, én nem ebben, sokkal inkább a futóműben látom az óriási előnyét ennek az autónak. Biztos vagyok abban, hogy ez a konstrukció képes lesz az élmezőnyt megszorongatni, ha már tökéletesen kiismertük egymást!”

A Lukács/Ferge páros semmit nem kapkod el. Három éves, igazán hosszú távú célokat felölelő tervet tűztek ki maguk elé, amelyben a futamgyőzelemtől, a nemzetközi viadalokon át, a Dakarig, sok minden szerepel. Az idei év azonban minden tekintetben a csapatépítésé. Egy olyan ütőképese versenycsapat létrehozás a cél, amely nemzetközi versenyeken is megállja a helyét. Természetesen ennek a csapatnak nélkülözhetetlen részét képezik a támogatók is. Úgy tűnik, a Proto ebben a tekintetben is szerencsét hozott Andráséknak, hiszen egy olyan, a technikai sportok világában jól ismert cég állt mögöttük, amely már számos bajnoknak volt az útítársa! Csak reméljük, hogy a Lukács/Ferge kettőst is „Bombarztikus” sikerekhez segíti majd ez a plusz energia!



EMLÉKEZŐIRATOK

Autósportos meséim tavaly kezdtek el helyet szorítani maguknak az AMS hasábjain, amikor éppen 30 esztendeje múlt annak, hogy hivatalosan is a magyar autósport elkötelezettjévé váltam.

Sportbíró, csapat- és szakágvezető, versenyirányító és rendező, szakvezető, elnökségi tag, szóval mindenféle hasznos és kerékkötő tagja voltam az óriási gépezetnek, s csaknem 20 éve már, hogy megszerzett tapasztalataimat írásaimban is igyekszem hasznosítani.

Eleinte ugyan csak néhány történet papírra vetését terveztük, ám nem csupán én magam lendültem bele a mesélgetésbe, a visszajelzések alapján kiderült, hogy olvasóink is szívesen fogadták a színes kis sztorikat, így folyt. köv.

Tartozom viszont egy magyarázattal. A mesék, elsősorban a személyiségi jogok védelmében, szándékosan nem archív képanyagokkal kiegészítettek, a történetek Dévényi János vidám illusztrációival kelnek életre.

Bessenyey Krisztina

Hasra!

Arról már több mesém is szólt, hogy milyen, ma már elképzelhetetlen technikai felszereltséggel kezdte működését anno, a Hungaroring. Persze a berendezkedés az adott kornak (1986) tökéletesen megfelelő volt. Manapság például már több új versenypálya is elvesztette toronyépületes szimbólumát, hiszen az irányításhoz nincs szükség magaslesből történő megfigyelésre, sőt. A zárt láncú belső televíziós hálózat sötét kis lukba, megszámlálhatatlan monitorral körülbástyázott helyiségbe száműzte a versenyirányítást. Hajdanán azonban nélkülözhetetlen volt a szabad szemmel követés, ezért születtek a szebbnél szebb toronyépületek, amelyek legtetetőjén trónolt a vezetőség. A Hungaroring kockaépületének legfelső szintjén magasodó üvegtorony, a régi szép időkben, három különálló részből állt, amelyek belső oldalfalai, a teljes átláthatóság kedvéért, szintén üvegből készültek. A legnagyobb területet a versenyigazgató és közvetlen munkatársai birtokolták, kisebb rész jutott az időmérés és értékelésben résztvevőknek, míg egy csöppnyi kis teremben a versenyek felügyelői kaptak helyet. A versenyigazgatói és időmérői területen belül még egy külön dobogó is segítette a tisztánlátást, amelyhez egyébként néha kukkereket is használnunk kellett. Ebben az időben a rajttel megadásra is a toronyépületből történt, ahol a versenyigazgató egy szupi kis lőállásból nyomhatta a zöld gombot, illetve avatkozhatott közbe, ha valami nem stimmel. Ez, az álló rajtos futamok esetében nem is jelentett különösebb problémát, hiszen az üvegfal alatt, szinte a versenyigazgató lába előtt hevert a mezőny, ám a guruló (úgynevezett indianapolisi) start esetében már nem volt ennyire

kedvező a kép. A guruló rajtnál ugyanis a célegyenesre forduláskor kell eldöntenie a rajtoltatónak, hogy eléggé rendezett-e a mezőny ahhoz, hogy a zöld jelzést kaphassák, ehhez pedig tökéletesen kell látnia az eseményeket. A mi kis üvegtoronyunkban azonban az órákat élesítő, akik a vezetőbíróval azonos magasságú dobogón tomboltak, többnyire betakarták a képet. Szegény Jenő bácsi (Zsembery Jenő volt a hősök legtöbb versenyének vezetője), bár jó magas ember volt, többször könyörgött, hogy próbáljuk úgy élesíteni szerkezeinket, hogy láthassa a közelgő mezőnyt. Általában sikerült.

A kamionos Európa-bajnokság egyik futamán viszont, ahol a feszültséggel teli rajtra forduló nem volt ritkaság, Jenő bácsi begurult, s olyat csapott a két szobát elválasztó üvegfalra, hogy az épület is beleremegett. Az még csak hagyján, hogy az órák élesítése, így, finoman szólva nem volt éppen a legtökéletesebb, de az ijedtségen túl még percekkel később is süketen mutogattunk egymásnak. Persze, hogy bosszút forraltunk! Visszavágni nem illett, így kivártuk a következő rajtot, s amikor a mezőny a rajtkanyarhoz ért, az időmérők hasra vetették magukat. Az persze senkinek sem tűnt fel, hogy egy valaki, indián kúszásban, „képben” maradván igyekezett élesíteni a fotocellát. A bosszúnk túl jól sikerült, a túloldal ugyanis ledermedt, s Jenő bácsi sem tehetett mást, mint a sárga gombot nyomva rajtkésleltetett. A lebaltázás persze nem maradt el, ám szerencsére a felügyelők nem vették túlságosan szívükre a dolgot. A továbbiakban viszont a két „tér-fél” már békésen megfért egymással, s többnyire szép kilátásunk volt.

