



DRIFT, AVAGY AUTÓVAL MIKÉNT KELL KILINGCSEL ELŐRE HALADNI

Csúsztatásból jeles!



Az egyik legfiatalabb, japán eredetű, autósport a drift, amely Európát néhány éve hódította meg. Hazánkban is gyorsan népszerűvé vált, tavaly két bajnokságot is rendeztek nálunk, az öreg kontinens egyik legjobb driftere pedig Kerényi Ádám.



Az angol eredetű drift szó témához tartozó jelentése sodródás, csúsztatás. Drifteléskor úgy közlekednek a kanyarokban, hogy a jármű nem a megszokott módon fordul, hanem keresztben csúszik. Az első kerekek a csúzás irányába néznek, a hátsó gumik pedig füstölnek a túlpörgéstől. Ezt a közlekedési módot hívják az autósportban kilingccsel előre stílusnak. A verseny abból áll, hogy a résztvevőknek a kanyargós pályán minél többet kell keresztben autózni, túlpörgő hátsókerékkel. Az autó pontos irányítása a pilóták célja, ennek a precízességét mutatja, hogy időnként centikre közelítik meg a pályát szegélyező korlátot, bójákat.

A KEZDETEK

A drift kezdete az 1960-as évek Japán hegyeibe vezethető vissza, mikor a kanyargós, koszos hegyi utakon azzal versenyeztek egymással a fiatalok, hogy ki ér el gyorsabban egyik pontból a másikba, ezt hívták zokunak.

A gyorsaság mellett a

A gyárak, versenyzők mindenféle eszközt megragadnak arra, hogy felhívják magukra a figyelmet. Ennek köszönhető, hogy a gumigyárak a drift versenyzők részére kifejlesztettek piros, sárga és egyéb, nem a megszokott szürkésfehér színű füstöt kibocsátó gumikat. Ezekkel teszik még látványosabbá a versenyeket.

A NAGY NEVEK

Az 1940-es születésű *Kunimitsu Takahashi* ikonnak számít a felkelő nap országában. A versenyzést motorke-rékpározással kezdte, és azért foglalták aranyba a nevét, mert ő volt az első pilóta, aki japán-

látvány is kezdett fontossá válni, ez pedig egy japán autóversenyzőnek és az akkoriban használatos, nehezen melegedő versenygumiknak volt köszönhető. A túlpörgő kerekekkel látványosan versenyző *Kunimitsu Takahashi* gyorsan népszerűvé vált a feljavított szériaautók mezőnyében (túrakocsi). Látta a versenyzését *Keichi Tsuchiya*, aki eleinte csak a hegyekben és az utcákon száguldozott, majd később ő lett a műfaj alapítója és sikeres autóversenyzője.





ként, japán motorral nyert futamot a gyorsasági motoros világbajnokságon (Németország, Hockenheim, 1961, 250 cm³, Honda RC162). Az akkori pályák, a motoros ruhák és a sisakok biztonsága elmaradt a jelenlegitől, a Man sziget útjain zajló viadal anno ezért még halálosabb volt, mint ma. Takahashi is súlyos sérülést szenvedett itt, ám felépülése után visszatért a motorversenyzésbe, és négy nagydíj győzelemmel a tarsolyában 1965-ben átnyergelt az autósportra. A túraautó versenyzés mellett a sárvédő nélküli, együléses kocsikkal is harcolt a jó helyezésekért, egy versenyt ment a Forma 1-ben is (1977-ben 9. lett), és sportkocsi viadalokon is sikeres volt. Hatvanévesen akasztotta szögére a bukósisakot, jó ideje pedig az egyik legfejlettebb technikát felvonultató sportkocsi bajnokságnál (Super GT széria) tevékenykedik.

A leginkább Drift királyként (Drift King, Dorikin) ismert *Keiichi Tsuchiya* a tuning autó örült *Daijiro Inada*-val vitte el az utcákról, hegyekből a zárt pályákra a driftet, és szervezte meg a világ legszínvonalasabb bajnokságát a D1 Grand Prix-t (2001). Vezetéstechnikájáról 1987-ben *Pluspy* címen film is készült, a videót még ma is inspirációként emlegetik a műfaj legnagyobbjai. Tsuchiya a drift mellett, a „hagyományos” autóversenyzésben is komoly sikereket ért el. Leg-

A leghosszabb egyfolytában driftelés rekordját a világ legelső épített versenypályáján (Brooklands, 1907) létesített vezetéstechnikai centrumban hajtotta végre Mauro Calo. A körpályán 2308 métert ment folyamatosan sodródva Mercedes-Benz C63 AMG típusú autójával. A rekord azért lett „csak” ennyi, mert a gumiabroncsot szó szerint elfüstölte a kocsiján.



nagyobb sikerét 1999-ben a Le Mans-i 24 órás viadalon, a Toyota GT-One prototípussal, érte el második helyezésként, és hogy teljes legyen a távol-keletiek öröme, a két pilóta társa is japán volt. Hogy mennyire megbecsülik, mutatja, hogy hollywoodi produkcióban is feltűnt, a *Haladás iramban: Tokiói hajsza* című filmben. A driftet kiválóan bemutató mozi azon részében látható a kikötőben horgászó mester, amelyben gyakorol a főhős. A film kiválóan megmutatja, hogy az egyszerűnek látszó tevékenység, mennyire nem egyszerű és hogy mennyi gyakorlás szükséges a sikerhez.

SZABÁLYOK

A hagyományos autósportoktól az a fő eltérés, hogy nem egymás és a stopperóra ellen megy a küzdelem. Hasonló zsűrizést használnak, mint például a jégtáncban, tornában is. Az eredményt meghatározó négy szempont közül a kanyar kezdeténél mért sebesség a legobjektívebb, itt traffipax mutatja az értéket. Az összképbe a keresztbe menés pontossága, a gumi füstölése, a kanyarvétel energikussága és az egésznek a kisugárzása számít bele. A szög alatt azt értik, hogy a kocsí milyen szögben csúszik végig a kanyarban – ezt zsűrizik a bírák. Az ív alatt azt az ideális ívet értik, amin végig kell, elviekben, mennie az autónak, miközben egyenletesen, keresztben sodródva halad, korrigálás nélkül. Ha az autó követi ezt, akkor sok pontot kap a pilóta. A pálya azon részét, ahol a pontozás folyik, bóják mutatják, ha ront, pl. megpördül az autó, akkor a vezető nulla pontot kap.

A versenyek úgy zajlanak, hogy a kvalifikáció alapján 32 vagy 16 pilótát páronként összeállítanak, majd egyenes kiesési rendszerben folyik a megmérettetés. A párban végzett driftelést (tsuiso csata) a fent leírtak alapján értékelik, hozzá téve azt, hogy miként védekezik és támad a pilóta.



SPORTESZKÖZÖK

Értelemszerűen hátsókerék hajtású járművek jöhetnek szóba, de létezik összkerék hajtású kategória is. Kezdeknek a széria közeli járművek ajánlottak, a haladóbbak már komolyabban átalakított négykerékűekkel vívják a csatáikat. A legkomolyabb módosítást a futóművek igénylik, leginkább az első futómű, de a jobb súlyelosztás miatt a motor hátrább helyezése és sok más technikai trükk is található az autóépítők tarsolyában. Magyarországon a favorit típus a BMW hármassorozat, legtöbbször V8-as motorral szerelve és jócskán átalakítva. Az öreg kontinens gyártmányai közül a Volvo régebbi hátsókerék hajtású példányai és a Mercedes-Benz különféle típusai a kapósak. Előfordulnak itthon is amerikai gyártmányok, amelyek természetesen a tengerentúlon igen kedveltek, pl. Ford Mustang, Dodge Viper vagy a Magazinunk 2012/5-ös számában már bemutatott Chevy Camaro. A tengerentúlon a Hyundai Genesis kupé verziója is nyerő gép. A sportág szülőhazájában a hazai típusok kedveltek, ezek a sokszor csak japán belpiacon árult autók (JDM), amelyek – gyakran szürke import útján – jobb kormányosságuk miatt átkerülnek az Egyesült Királyságba. A Toyotánál nemrég történt generációváltás, a

Kerényi Ádám azon ritka magyar autóversenyzők közé tartozik, akik külföldi vállalatok sajtóközleményeiben szerepel. Köszönhető ez annak, hogy a Dotz könnyűfém-keréktárcsát gyártó német cég csapatába tartozik.



gányok már 150–200 lóerővel is kiválóan szerepelnek, az igazán nagyok között 500 lóerő fölötti teljesítménnyel lehet igazán jól pörgetni a hátsókeréket. Az európai élményben azonban egyre gyakoribbak a 600–800 lóerős autók.

HAZAI PÁLYA

Itthon abban a szerencsés helyzetben vagyunk, hogy pár év alatt olyan pilótákat „termelt” ki a hazai mezőny, mint a kétszeres magyar

bajnok és kétszeres hazai második helyezett *Kerényi Ádám*. A fiatalember nemcsak itthon eredményes, hanem külföldön is, a King of Europe (KoE) kétszeres bajnoka és kétszeres második helyezettje.

Ha valaki ilyen szintre szeretne eljutni, ahhoz a tehetség mellett rengeteg gyakorlásra van szüksége, ezt azonban nem az utcákon, hanem az amatőröknek, kezdőknek is egyre több lehetőséget biztosító hazai futamokon, drift edzéseken kell megszerezni.

Benedek Attila

Elérhetőség:
www.drifter.hu
www.drifting.hu
<http://kerenyidrifi.com>

