



Jobbágy Ákos



Szobi Balázs



Éder Attila

A Hungaroringen a 80-as évek végén örültem meg. Akkor óriási hatást gyakoroltak rám a körbe-körbe dübörgő óriás járművek. Aztán eltűnt Krasznai János, eltűnt az egész kamsport. Az az ötletem támadt, élesszük fel ezt a sportot, hozunk létre egy csapatot. Most ott tartunk, hogy várjuk a versenykamionunk motorját, szerelést, tesztelést. Az első Európa-bajnoki futam Barcelonában lesz május második hétvégéjén – reméljük, velünk! – mondja **Jobbágy Ákos**. De még előtte részt veszünk a Magyarországról induló kis Dakaron.

● **Ez így dióhéjban a történet, de valószínű az olvasók az időig megtett útra is kíváncsiak.**

– Középszintű közlekedésgépész technikusként és szállítmányozóként végeztem. Volt vagy 8-10 munkahelyem. Szerettem volna szállítmányozóként elhelyezkedni, de mindenhol a fuvarszervezési gyakorlatot kérték. De hogyan szerezhettem volna tapasztalatot, ha elutasítottak, ha sehova nem vettek fel? Sok pályakezdőnek ismerős probléma ez. Sikertelenül kiköttem egy műhelyben, ahol rali versenyautók szerelésével foglalkoztak. Ez sorsdöntőnek bizonyult, innen datálódik az autósport iránti közvetlen érdeklődésem. Szobi Balázst már régóta ismerem, szinte gyerekkorunk óta jobban voltunk. Balázsék családi

vállalkozásában kezdtünk együtt dolgozni, de ami ennél is lényegesebb, nekiláttunk versenyautó-építésnek, egy-egy versenyen is elindultunk, Balázs vezetett, én navigáltam. Mivel a raliversenyezéshez borzalmasan sok pénz kell, azon gondolkodtunk, miképp lehetne alacsonyabb költségvetéssel autósportot megvalósítani. Akkor támadt az ötletem, vegyünk egy kamiont! Egy utcai autó alkatrészeit 200-400 000 kilométerre tervezzük, a kamionokét minimum 1,5-2 millió kilométerre méretezzük. A MAN versenykamion volt az egyetlen, amelynél 50 000 kilométer garanciát adtak a hajtásláncra, a motorra. Versenygaranciával rendelkező versenyjármű!

A MAN és az akkori HVB Lizing segítségével sikerült nagyon alacsony költségvetésből egy versenykamiont lízingelni, megtettük az első lépést a teherautósport irányába. Ezzel egyúttal haszongépjárműves cégeknek célirányos megjelenési formát is fel tudtunk kínálni.

● **Mikor történt mindez?**

– 2004-ben, 2005-ben zajlottak az első próbák, versenyek, 2006-ban indultunk először a Dakaron. De 2002-ben született a gondolat, onnan számítható a kamionversenyzés életünk.

● **Nagy feltűnést keltett, hogy a Flex Dakar Team szervizhátér nélkül versenyzett.**

JÖVŐKÉP A KAMIONSORT ÚJRAÉLESZTÉSE

Magyar résztvevő a Truck Race-ben

FLEX DAKAR TEAM ÉV KÖZBEN OXXO RACING TEAM

Idén – sok-sok évi szünet után – ismét lesz magyar résztvevője a Truck Race Európa-bajnokságnak. Az OXXO Racing Team „csapatkapitánya” **Jobbágy Ákos**, a versenykamion volánja mögött **Szobi Balázs** ül majd, a szerelőcsoport vezetője **Éder Attila**.

A nevek ismerősek, hiszen általában decembertől egy óriásplakátról szoktak szembenézni velünk, csak akkor hármójukon kívül még egy MAN kamion is látható – Dakarra készülve. A Flex Dakar Teamből hogyan lett OXXO Racing Team, erről beszélgettünk **Jobbágy Ákossal**, **Szobi Balázzsal** és **Éder Attilával**.

– Mi kis csapat vagyunk; az anyagi háttér nem tette lehetővé, hogy még egy szervizkamionunk is legyen, bár nem kétséges, könnyebb lenne, ha volna. A MAN minőségét példázza, hogy nyolc versenyen álltunk rajthoz, mindegyiken végig tudtunk menni, sőt viládkupafutamon sikerült harmadik helyezést elérni, napot nyerni prototípus versenykamionokkal szemben – és szervizkamion nélkül! Ez nagy fegyvertény.

● **A Dakar három hete és néhány más verseny a jelek szerint nem volt elég a csapatnak.**

– Úgy gondoltuk, próbálunk egy teljes évadot adni a kamsport támogatóinak. Májustól októberig tartanak a pályakamion-versenyek, ez lényegesen hosszabb, mint a Dakar. Vonzó még, hogy a Truck Race zártpályás verseny. Tavaly a Nürburg-ringen vagy 200 000 nézőt számoltak. Óriási látogatottsága van ennek a sportnak. A nézők jobban figyelemmel kísérhetik a versenyt, mint a Dakaron.

● **Ezek kétségtelenül fontos szempontok, de mi az, amiért ekkora vállalkozásba kezdtek?**

– Valóban nagy kihívás. Ebben a körben viszont sokkal több egyformaságot véltünk felfedezni a technikák körében, mint a dakari versenyautók között. Ott olyan prototípusok vannak,

A Flex Dakar Team MAN kamionja, amely már nyolc versenyen célba juttatta a csapatot – szervizkamion segédlete nélkül

amelyhez földi halandó nem juthat hozzá, csak gyári érdekeltségű emberek. A Truck Race olyan, mint a Forma-1, szigorú normáknak kell megfelelni. Nagy örömmünkre az elmúlt évben sikerült egy gyári versenyautót vásárolni, amellyel akár az élmezőny közelébe is lehet kerülni. Balázs 2007-es éve a pályaversenybe való betanulásról szólt, a Suzuki Kupán rendkívül jól szerepelt.

● **Milyen eredményt várnak maguktól?**

– Az első edzésen 40-42 versenykamion vesz részt, de ebből csak harminc indulhat el magán a versenyen. Mi szeretnénk minden versenyhelyszínen szerepelni, ez már számunkra siker, az összes többi ráadás, próbáljuk kihozni a legjobbat.

Májustól októberig sűrűn vannak versenyek, előfordul, hogy a csapat másfél hónapig haza sem jön. Balázs és én hazarepülünk, elvégezzük az itthoni tennivalókat, aztán repülünk vissza.

● **Úgy hírlík, Magyarországra vissza szeretnék hozni a kamsportversenyt.**

– Nem csak mi. Például a Nemzetközi Automobil Szövetség, mivel a Hungaroring rendelkezik kamsportversenyzési engedéllyel, itt még próbaversenyt sem kellene tartani. Úgy gondolom, ha jól szerepelünk, elfogadható eredményeket hozunk, akkor még több rajongója lesz a kamsportversenyeknek. A magyar nézők is szeretnék, ▶



különösen, ha már van kiért izgulni a pályán. Az emberek azt mondják, jönnek, segítenek, csak már legyen ismét Magyarországon verseny!

● **A versenyzés, a szervezői teendők mellett „mellesleg” egy fuvarozói vállalat vezetője is, mely céget Komár Transport néven ismertünk meg, most OXXO felirat olvasható a ponyvákon.**

– A Komár név az ékezetével előítéleteket vált ki, azonnal tudják külföldön, ez valahonnan a „Balkánról” jött, úgy is kezeltek minket. Az OXXO bármi lehet, így neutrálisán tudunk megjelenni a piacon.

A szerelvények: MAN nyerges vontató, Krone Profi Liner függönyponyvás félpótkocsi. Azért MAN, mert az első Dakarunk végén, mikor ott álltunk a kamion tetején a magyar zászlót lenggetve, azt mondtuk, hihetetlen, mit bírt ki ez a jármű, ütést, rázkódást, árkot, gödröt... minden „szervi” baj nélkül vitt minket el a célig. A legnehezebb versenyben bizonyított, ezért esett rá a választás járműbeszerzéskor.

Normál kereskedelmi árut szállítunk, úti célunk többnyire Portugália, Spanyolország, Olaszország. Igaz, elég dimbes-dombos a pálya, de legalább hóval, jéggel nem kell megküzdeni.

Tíz gépjárművezető dolgozik nálunk, mindenkinek saját kocsija van, így könnyebb nyomon követni a járművel történeteket.

● **Az erős- és időbeosztás nem lehet egyszerű.**

– Komoly logisztikai feladat. A verseny-előkészületekben kevesebbet tevékenykedem, a versenyen viszont igyekszem a maximumat nyújtani a jó eredmény érdekében. A mindennapokban a cég életét irányítom, illetve néhány motorsportkapcsolatot gondozok.

Szobi Balázs nevét nemcsak a motorsport világában ismerik. Hosszú évek óta jetszikizik, begyűjtött magának már néhány bajnoki címet. Meghatározónak tekinti életében, amikor Jobbágy Ákossal elkezdtek autóversenyezni. A Dakart is Ákosnak köszönheti.

– Ákos mindenképp ki akart menni a Dakarra, bár engem az

annyira nem érdekelt – emlékszik vissza Szobi Balázs. – Elmentünk, megnéztük, Ákos ott kezdte el mondogatni, indulni kellene. Örült ötletnek tartottam már eleve, hát még amikor kiderült, kamionnal képzelte a jövődő versenyzést, mert akkor neki 20 éves álma teljesülne. Miután sem időnk, sem pénzünk nem volt, koncepciónk viszont igen, evidens, hogy belevágtunk. De közben nem hagytam abba a jetskit sem. 2007-ben pedig pályaversenyen indultam egy Suzukival.

● **Kamion és Suzuki nem éppen rokon lelkek.**

– Valahogy fel kellett készülnöm a Truck Race-re. Ugyanaz a történet, csak nagyobb autóval. A pályaversenyzés arról szól, hogy vezess precízen, menj ugyanazon az íven akár 14 körön át. Igazából mindegy gyorsabb vagy lassúbb, kisebb vagy nagyobb az autó, a fontos, hogy precízen ugyanazon az íven menj.

● **Edzéseként részt vesz a csapat a kis Dakaron, pedig az alig pár nappal a barcelonai verseny előtt ér véget.**

– Még ennél is szorosabb lesz a program, ugyanis Nogaróban teszteljük az új versenykamiont április közepén, április 19-én pedig startol az European Central Rally. Igazából nem a mi kamionunknak való a terep, de a szponzorok miatt mindenképpen el kell indulnunk, főleg, hogy Magyarországról startol a mezőny, és ide érkeznek vissza. Fantasztikus, ahogy Szalay Balázsék így össze tudták hozni ezt a versenyt!

● **A barcelonai versenyre hogy tud felkészülni?**

– Ez is a tanulási időszak része, mert nem tudom a beállításokat, nem tudom, hogyan kell vezetni, váltani. Tavaly a mosti (Csehország) verseny után mentem a kamionnal három kört – ennyi. A kamionnak sok jó tulajdonsága közül az egyik, hogy egy kilométer megtétele amúgy is kiesik. A nogarói próba alapján már többet tudok majd, de az éles helyzet Barcelonában lesz, addig még sokat kell agyalni beállításokon, nyomvonalon, száz egyéb dolgon.

Az OXXO Transport vontatói mi más márkájuk lehetnének, mint MAN. A park 10 szerelvényből áll, amelyekben kereskedelmi áru utazik a dél-európai országokba



● **Milyen harcra számít a pályán?**

– Amikor a Dakaron gyorsan akartam menni, Ákos mindig azt mondta, annak nincs még itt az ideje, majd a Truck Race-en mehetsz gyorsan. Most májustól valóban lesz alkalom gyorsan menni – az adott szabályok keretei között. Azokat be kell tartani, legyen az világbajnokság, Dakar, pályaverseny, jetski. A Truck Race-ben is vannak szabályok, ha igazán beférek vagy levágok egy kanyart a versenytársam előtt, azért büntetnek, amit persze meg lehet kockáztatni. Nincs még tapasztalatom, az egész évad arról szól, hogy tapasztalatot szerezzek. Októberben már tudom, miképp kell harcolni a pályán, szükséges-e egyáltalán belemenni a harcba vagy kivárára érdemesebb-e törekedni. Most úgy gondolom, ha valaki igazán gyors, annak nincs szüksége arra, hogy értelmetlen csaták részese legyen. Meg kell tanulnom az előzéseket, a féktávolságokat, a pályavonalakat el kell sajátítani, hogy minél gyorsabb lehessenek.

● **Mi okozott nehézséget a kamionvezetésben?**

– Attila azt mondta, a váltás biztos nehéz lesz. Nem értettem, mi lehet a probléma, van 16 sebesség, felezők. Aztán később igazat adtam Attilának, eleve nehéz a ZF váltót kezelni, de számomra sokkal nehezebben ment, hogy volt egy adott féktáv, és adott sebességfokozatba kellett visszkapcsolni.

Ebben a versenykamionban szintén ZF váltó van, de a gyors szinkrongyűrűk segítségével viszonylag gyors lesz a váltás. Van egy fokozat, amivel ki lehet állni az autóval, egy bizonyos sebességre felgyorsul az autó, aztán jön a váltás a felső tartományba, a felső fokozatszinten csak a hét, a hét egész és a nyolcas fokozatot kell használni.

● **Várhatóan fizikailag vagy agyilag lesz nehezebb a verseny?**

– Ez kemény fizikai megterhelés. Az első verseny több szempontból is különleges lesz; az elsősége miatt is nem kevésbé azért, mert egy 7 napos tereprali után kell szinte azonnal átülni a Truck Race versenyautóba.

Agyilag sem lesz kevésbé nehéz, itt alapvetően más körülmények vannak, például 100-150 000 néző a lelátókon. Ha az ember elszúr valamit, az nekem azért rossz, mert akkor még többet várnak el tőlem a következő versenyeken.

● **Mennyire ismeri a jövődő ellenfeleket?**

– Akiktől vettük az autót, velük jó barátság alakult ki. Olyannyira, hogy együtt szervezelünk a boksztutácban. Visszük a saját stábot természetesen, de ők is segítenek, és a helyszínen tartózkodik majd a MAN Motorsport kamionja is.

● **Van már esetleg szurkolótábor is, akik versenyről versenyre kísérik és bátorítják az OXXO Teamet?**



1994 óta jetszikizik Szobi Balázs, számtalan érmet, bajnoki címet gyűjtött be. 2008-at a Truck Race miatt kihagyja



Szobi Balázs a Suzuki Kupán gyakorolt az idei kamionos gyorsasági küzdelmekre

– Tervezzük egy kisebb csoport jelenlétét a versenyeken, mely csoport barátokból, szponzorokból, a média képviselőiből tevődne össze.

● **Mi lesz a jetskivel ebben az évadban?**

– 1994 óta versenyzek, de 2008-at mindenképpen kihagyom, idén csak a Truck Race koncentrálok!

Éder Attila a szerelőcsoport vezetője. Még nem rendelkezett jogosítvánnyal, de már lelkesen látogatta a terepjárók versenyét. Amint megszerezte a jogosítványt – azonnal A, B, C kategóriában –, behívták katonának. Ott a seregben, ami csak létezett teherautó mindent kipróbált, KRAZ-t, URAL-t, ZIL-t, ROBUR-t. A leszerelés után vett egy terepjárót, egy Suzuki Samurait, aztán Nissan Patrol következett, majd egy Range Rover. Szeretett volna terepralin indulni, de az anyagilag nem jött össze.

Amúgy a vízi sportokat kedveli, búvárkodott, vitorlázott, jetskizett, tolóhajón szerzett hajóvezetői jogosítványt, de hegyet is mászott, barlangászott. A nagy teherautók Somogybabodon „ejtették foglyul”.

– Somogybabodon láttam egy Csepel 566-ost, azonnal aláfelekedtem. A tulajdonos, Nagy Sándor úgy szólt rám, hogy jöjnek már ki a kocsik alól, mert odébb szeretne állni – idézi fel a „nagy találkozást”. – Elkézdünk beszélgetni, másnap már mellette ültem a fülkében, ezt

követően többször mentünk együtt versenyekre. Országos harmadik helyezést is értünk el – igaz, magyarországi verseny lévén a kevés, a hét résztvevő miatt csak egy kategóriában indították a versenyt.

● **Hogyan lett a Csepelből MAN, a hobbiból hivatás?**

– Egy társammal ketten vettünk egy személyautó-szerelő műhelyt, ahol azért aktívan részt vettem a szerelésben is. Egy alkalommal épp a truck trialos fényképeket rendeztettem, mikor bejött valaki autót javíttatni, meglátta képeket, mondta, ők éppen autószerelőt keresnek nagy kamionra. Találkozások, megbeszélések, aztán a fiúk befűztek, persze nem kellett sokat agitálni, mert a Dakar mindig is nagy álom volt, hogy oda eljuthassak, bármit megtettem volna. Néhány év távlatából azt mondom, megérte, hogy feladtam az addigi életemet, és szerelőnek, konstruktőrnek szegődtem a Flex Dakar Teamhez. Most azzal foglalkozom, amit igazán szeretek!

● **Mennyi munkát ad a dakarosi kamion?**

– Eleget. Először is minden verseny után szétszedem, leveszem a hátsó felépítményt, félreteszem egy bakra, többször egymás után lemosom. Jelenleg például a nyolcadik lemosásnál tartok, de még mindig jön ki belőle homok. A fülkéből csak a műszerfalat nem veszem ki, hogy megszabadítsam a homoktól, de ha egy autót a sivatag-

ban járt, innen kezdve ez reménytelen próbálkozás.

Mindig akad valami módosítás, például a fülke felfüggesztésén változtattam. Az első Dakaron többször kellett az első gumibakot cserélni, a másodiknál már nem. Most próbálom elérni, hogy komfortosabb legyen az autót, ezért lett egy „hűtőtáska”, ebbe 35 liter víz fér. Nemcsak az a jó, hogy mindenkinek saját itatója van, hanem hogy a vizet a hűtődoboz nem engedi felmelegedni. Ez így jobb megoldás, mint a padlólemezen tárolt félliteres palackokból a majdnem forró víz kortyolgatása.

Sok apró dolgot változtatunk folyamatosan. Most már tudjuk, mi fárad el, azt megerősítjük, hogy tovább bírja. Újabban a könnyen szerelhetőség az elsődleges cél. Ne kelljen mindent leszedni ahhoz, hogy valamit ki lehessen cserélni.

Lehet, hogy egy defekt vagy egy kisebb hiba miatti idővesztés miatt ránk sötétedik a sivatagban, emiatt sokkal később tudunk onnan kijönni, ez az alvásidőből vesz el. A mínuszok csak gyűlnek, gyűlnek. Előfordulhat, ami velem is, hogy két nap alatt sikerült 27 percet aludni, ez azért egy kicsit karcsú. Így aztán bekövetkezett, ami szinte elképzelhetetlen, hogy menet közben elaludtam a kocsiban. Nem sokáig, mert felébresztettek, hogy a futómű épp ki akar esni. Kiszálltam, megnéztem, semmi. Elindultam, hallgatóztam egy ideig, rájöttem, mi a probléma. Hiányzott egy csavar. Tíz perc alatt elhárítottam a hibát, visszaszálltam, elaludtam.

● **A Dakaron és egyéb terepversenyeken szerzett tapasztalatok felhasználhatók a pályakamionnál?**

– Két teljesen más konstrukció. A dakarosi kamionnál mindenek nagyon erősnek, nagyon masszívnak kell lennie, azt a járművet arra készítik fel, hogy 10 000 kilométert bírjon ki nehéz terepen. A pályakamion finomabb „műszer”. A Truck Race-ben még kevesebb idő marad a szerelésre mint egy Dakaron, nagyon gyorsan kell felkészíteni az autót a következő 12-20 körre.

Sok különbség van a normál, utcai kamion és a versenyautó között is – pedig látszatra ugyanazok. Például a fülke esetében. A versenyautóé sokkal könnyebb, néhány helyen vékonyabb lemezből van.

● **Járt már a boksztucában, sikerült tapasztalatokat szerezni?**

– Ott nem, de ahol a versenyautókat építik, ott láttam csoda dolgokat, amit ha mesélnek vagy fotón mutogatják, valószínűleg nem hiszem el. Viszont ott hallottam, az alvástoldás Magyarországról érkezik, mert csak nálunk készül olyan precíz munka, amely ehhez szükséges. Ilyenkor azért örül az ember. Láttam interneten, ezen a versenyen rendszeren van adak-kapok. A Dakaron is törtek tükrök, de itt nem csak erre lehet számítani. Egy autót megy 160-nal, de csak menjen 100-zal, ha egy másik 5,5 tonnás autóval össetalálkozik, ott nemcsak tükrök törnek. Mondtam Baláznak, vigyázzon az autóra, ahogy tud, a többit majd megoldjuk!

A versenyen, előtte-utána a szerelőcsoportot irányítom, de természetesen én is aktívan részt veszek a szerelésben, ki sem bírnám nélküle! Ha itthon elmegegyek nézőként egy versenyre, előbb-utóbb az a vége, hogy szerelem az autót. Ha már egyszer ott vagyok, csak nem fogom tétlenül nézni, hogy a többiek dolgoznak!

● **Az elmúlt egy-két évben csak a Dakaron és egy-két rövidebb versenyen kellett kibírniuk egymást. Idén a versenyszezon több mint fél éves lesz.**

– A Dakaron közel 3 hétig 1,5 m²-en vagyunk összezárva. Ez nem lehet konfliktusok nélkül, ez természetes. De az elmúlt években jól kiismertük egymást, tudjuk, egymástól mit várhatunk el, az egyik nap az egyikünk nyugtöbbsébb, másik nap a másik. Mindhárom óriási feszültséggel élünk az autóban, Balázs a vezetés, Ákos a navigálás miatt izgul, én az autót felkészítése miatt. De jól összeszokott csapat vagyunk, én nem is mennék másokkal!

Papp Erzsébet



Az OXXO Racing Team „szeme fénye”, az MAN pályakamion érkezése a szentendrei műhelyhez