

Nagy győzelem, csapatutasítás nélkül

Írta: Fartik András

2021. július 04. vasárnap, 09:53 - Módosítás: 2021. július 04. vasárnap, 10:01



Jari-Matti Latvala sajnálja Thierry Neuville-t, ugyanakkor úgy érzi, nagy győzelmet arattak Sebastien Ogier-vel a rali világbajnokságba tizenkilenc év után visszatérő Safari Rally-n, Takamoto Kastutára pedig büszke a szakvezető.



Jari-Matti Latvala sajnálja Thierry Neuville-t, ugyanakkor úgy érzi, nagy győzelmet arattak Sebastien Ogier-vel a rali világbajnokságba tizenkilenc év után visszatérő Safari Rally-n, Takamoto Kastutára pedig büszke a szakvezető.

A 2021-es Safari Rally befejező napjának reggelén, a második gyorsasági szakasz rajtjában a Toyota azon találta magát, hogy két autójával vezeti a versenyt, a következő különpróba céljában pedig a két Yaris WRC holtversenyben állt. Lesz-e csapatutasítás? – fordulhatott meg a nagyközönség fejében a kérdés.

Ami Ogier mellett szólt, hogy szezonbeli negyedik győzelmével alaposan elhúzhatott a pontversenyben a szezon félidejénél. Az ugyanakkor, hogy Katsuta állt volna fel a dobogó legfelső fokára, egy világraszóló siker lett volna, hiszen a Toyota számára a Safari győzelem csaknem ugyanolyan értékes, mint egy világbajnoki cím, ha pedig ezt egy japán pilótával érik el, az egy még nagyobb durranás.

A Toyota GAZOO Racing ralicsapatának vezetője, Jari-Matti Latvala viszont már vasárnap reggel, még akkor, amikor a vetélytárs Hyundai pilótája, Neuville állt az élen, felhívta Katsuta figyelmét egy fontos dologra.

„Elmondhatom, őszintén, hogy nem volt semmilyen csapatutasításunk. Igen, szép dolog lett volna, ha egy japán pilóta nyer nekünk, de nem tettünk semmilyen utasítást” – nyilatkozta Latvala. „Amit vasárnap reggel Takának mondtam, az ez volt: 'Figyelj rám most, Taka! Az utolsó napra mentek ki, és Sebastien hat lágy gumival rendelkezik. Te négy keménnyel és két lággal rendelkezel, és a lágyaid nem annyira jók, mint Sebé.

Igen, mehetsz, és csatázhatsz vele. Ugyanakkor emlékeztetni szeretnének most, hogy a gumik alapján nincs esélyed Ogier ellen. Életed pozíciójában vagy most, a pályafutásod pedig, mikor megszerzed a dobogót, sokkal értékesebb, mintha lemész az útról, miközben megpróbálsz csatázni a győzelemért. Tervezzél! Megszerezheted a dobogót most, később pedig gyere a győzelemért.’

Nagyon büszke vagyok rá, hogy végigment, ez volt a terve. Nem csatázott Ogier-vel egész idő

Nagy győzelem, csapatutasítás nélkül

Írta: Fartik András

2021. július 04. vasárnap, 09:53 - Módosítás: 2021. július 04. vasárnap, 10:01

alatt, arra összpontosított, hogy célba vigye az autót és hogy ott legyen a dobogón. Fantasztikus volt.”



Latvala arról is beszélt, együtt érez a versenyt tizenkét szakaszon keresztül vezető, de az utolsó nap reggelén a jobb hátsó lengéscsillapító törése miatt kieső Neuville-lel. A szakvezető véleménye azonban az, hogy Ogier megközelítése jobb volt.

Latvala azt is bevallotta, hogy amikor mindhárom gyári színekben induló autójuk bajba került pénteken, Elfyn Evans és Kalle Rovanpera kiesett, Ogier Yaris WRC-jének bal hátsó lengéscsillapítójáról pedig leszakadt az olajtartály jelentős idővesztéssel okozva, tartott attól, hogy elúszott az esélyük a Toyota nyolcadik kenyai sikerének megszerzésére.

„Tudtuk, hogy Taka ott van, de azt gondoltuk, hogy nehéz lesz a fő csapattal a dobogóra kerülni” – mesélte Latvala. „Ugyanakkor elmondtam a csapat néhány emberének: 'A sebességből, amivel Neuville megy, nem látom, hogy hogyan fogja meglátni a célvonalat ezzel a sebességgel – ez túl nagy. Túl gyors.'”

Két defektje volt. A defektekkel, mondjuk úgy, szerencsés volt abban a helyzetben. Normál esetben továbbmész egygel, ugyanakkor normál esetben nem mész tovább a másodikkal. Figyelned kell a figyelmeztetésre. Azt kell mondanom, nagyon sajnálom őt, hogy nem tudott nyerni. A sebessége jó volt, de ha jól értettem, egy kicsit túl sok volt a befejező napra.”

Latvala szerint Afrika azt tette Neuville-lel is, amiről híres és amit számos más autóval is tett. „Azt gondoltam, hogy csak pénteken délután kezdődik a dráma, de nagyon gyorsan jött már délelőtt” – mondta a Toyota ralicsapatának első embere. „Azt hiszem, a versenyzőket kezdte elragadni a sebesség, aztán pedig rajtavesztek.

Ez azonban az általános mód az új versenyeken, amikor nem ismered a pályákat és a terepet. Emlékszünk Törökországra 2018-ból? Az eredményre tölem és Ott Tanaktól – nem volt meg a teljesítményünk, de kettős győzelmet arattunk.

Aztán 2019-ben és 2020-ban egyre kevesebb dráma történt Törökországban, mivel ismerték az emberek a helyet és tudták, mit várjanak.

A sebességet a terep alapján kell megválasztanod. Taka volt az a pilóta, aki felállította ezt a tervet. Tanaknak is ez volt a gondolkodása, ő azonban balszerencsés volt a szélvédővel, aztán ott volt Sebastien. Nézzük meg Sebet az összes durva szakaszon. Óvta az autót, és meg tudta szerezni a győzelmet. Ez egy nagyon különleges győzelem volt.”

A Toyota Björn Waldegarddal 1984-ben nyert először Kenyában, utolsó diadalukat pedig tíz évvel később aratták a Safari Rally-n. „Kétségtelenül egy szép eredmény ez Japán számára” – mondta Latvala. „Az utolsó győzelem 1994-ben jött a Toyotának. A befektetés, amit az 1980-as és '90-es években tettek – ez volt a legfontosabb verseny a Toyota számára.

Nagy győzelem, csapatutasítás nélkül

Írta: Fartik András

2021. július 04. vasárnap, 09:53 - Módosítás: 2021. július 04. vasárnap, 10:01

Beszélgettem Miki Biasionnal a múlt héten. Ő 1988-ban és 1989-ben nyerte a Safarit. Elmondta nekem, a Lancia költségvetése mai értéken ötmillió euróval volt egyenértékű, és ez csak a Safarira vonatkozott. A Toyota és a Lancia egy kicsit ugyanolyan volt ebben, műhelyük volt itt, és több hónapot dolgozott mindenki, hogy készen álljon minden erre a versenyre. A Toyota és a japánok imádják ezt a versenyt, ez pedig egy nagy győzelem.”

Andrew

2021. július 4.