

Amikor azt hiszed, semmi sem sikerül...

Írta: Fartik András

2012. február 26. vasárnap, 07:38 - Módosítás: 2018. február 25. vasárnap, 19:38



... tarts ki, a dolgok egyszer csak jóra fordulnak!

Beszámoló a Svéd Rally-ról

... tarts ki, a dolgok egyszer csak jóra fordulnak!

A 2012-es Svéd Rally-t a promóter-kérdés, valamint a Prodrive és a BMW lehetséges szakításáról szóló pletykák vezették be, bennünket azonban más problémák foglalkoztattak a verseny előtt. A csapat nehezen állt össze, volt, akinek szűken fért bele a sulis mellett, akadt, aki egy esetleges munkahelyváltást kockáztatott az utazással, sajnos olyan is előfordult, akinek asszonypajtas „állta útját”. Miután meglettünk négyen, az ügyintézés - repülőjegy megvétele, bérautó foglalása, szállásfoglalás, ezúttal a rallyetours-szal kooperálva - valamiért nehezebben

ment, mint szokott, de végül minden összeállt... Gondoltuk naivan, de jött a verseny előtti péntek, és ½ 9 környékén salisttól (még mindig nem sajtóhiba a kis kezdőbetű) egy telefon: „Leállt a Malév!”. A telefonálgatások után hamar nyilvánvalóvá vált, a magyar légitársaságnak annyi, úgyhogy szinte mindent újra kellett szervezni: repjegy a Wizzairtól, Csabától pedig segítség az autó átfoglalásában. Szombaton végre érkezett egy jó hír is, egy kicsike mérföldkő, megkaptuk az akkreditációt az FIA-tól!

Hogy ezután se legyen egyszerű az élet, arról az időjárás gondoskodott, a hétfőn és kedden leeső hó a Pestre történő feljutásunkat igyekezett megnehezíteni. Azt reméltem, innentől kezdve minden OK lesz, leszállunk Svédországban és kezdődhet a buli. Igen ám, csak valami rejtélyes módon egyikünk csomagja nem érkezett meg a nyköpíngi repülőtérre... Mekkora szívás! Mert ha még egy nyári versenyen történik ez, megveszi az ember a szükséges „apróságokat”, de a poggyász most a jó meleg síoverált és egyéb téli túlélő felszereléseket rejtette! Nyomasztó volt ennek tudatában az út Karlstad, a verseny központja felé. Itt átvettük az akkreditációt, és beszereztük a minimálisan szükséges felszereléseket az elkallódott cuccok helyett.

A többórás autózás során a letargiában csendben szemléltük a tájat és elméltünk azon, hogyan lesz itt havas verseny. A reptér környékén egy szem hó, de annyi sem volt, és észak felé haladva sem „javult” a helyzet. Szerencsére a rammeni szállásnál már volt az égi áldásból, a táj fehérelett, a mellékutak pedig a letaposott hótól, jégtől voltak csúszósak. Mivel a közös szállás éppen zárva volt, a szervizpark felé vettük az irányt. Túl sok mindent nem láttunk, hiszen az autók egy része a gépátvételen időzött, de arra mégiscsak jó volt a látogatás, hogy a kezdeti nehézségek után végre hangolódjunk kicsit a versenyre.

Este kis aggodalomra adott okot, hogy nem volt fűtés, aztán távirányítással azt is sikerült beröföföteni, úgyhogy úgy hajtottuk álomra fejünket, hogy innen már tényleg csak jó jöhet!

A shakedown-on kicsit szétszakadt társaságunk, Zsoltival ketten szokás szerint nekiálltunk felfedezni a pályát. Al-Attiyah brutálisan kezdett új játékszerével, a DS3-mal, talán magára is ijesztett, hiszen a következő alkalommal már visszafogta magát, sőt, a versenyen sem volt nyoma a rá jellemző agresszív vezetési stílusnak. Az első két órában mozogtunk, hogy minél több pozícióból fényképezzük a kocsikat, majd a végén lementünk egy bal3-jobb2 kijáratához. A gyári pilótává érdekes körülmények között avanszáló – de erről majd később - Paulo Nobre éppen ekkor érkezett a balosban kopp keresztbe. A tempó miatt becsúszott a jobb oldali árokban, onnan tíz méter után visszaugratott az útra, majd ugyanazzal a lendülettel az út túlsó szélén találta magát a hófalban. Szerencséje volt neki is, nekünk is, ő kijött innen is, mi pedig rögtön igazi Svéd Rally-s képekkel gazdagodtunk.

Írta: Fartik András

2012. február 26. vasárnap, 07:38 - Módosítás: 2018. február 25. vasárnap, 19:38



Az eset után úgy döntöttünk, ebben a kombinációban nézzük végig a kvalifikációt is. Őszintén megmondom, ez a rendszer, hogy a prioritásos párosok 8 órától 10-ig mehetnek kettőt, majd jönnek még egyszer élesben, nem az igazi. A versenyzők utólag dicsérték, hogy a média szempontjából milyen jó ez – nyilván a média megjelenést érthették ez alatt – viszont nézői szempontból pont hogy a sava-borsát vettél el ennek az egésznek. Korábban a nagyok 3-4-et, olykor még többet is jöttek a bemelegítésen, most mindez három alkalomra lett korlátozva a nem aszfaltos versenyeken, ráadásul az időkeret is nagy erre, így előfordulnak üresjáratok.

A „kicsiket” nem vártuk meg, helyette elindultunk a szervizpark felé. Ekkor már sejtettem, túlélhető lesz ez a verseny. Nem vagyok fázós típus, a legnagyobb félelmem azonban mégiscsak az volt, hogyan fogom bírni azt, hogy a nagy hidegben akár órákat is kint kell állni. A kulcsmomentumon túl voltunk, a teszten tulajdonképpen négy órát voltunk kint úgy, hogy nem mozogtunk túl sokat. A titok a normális aláöltözet, bakancs, overál, kabát, egy jó kesztyű, ezekhez igény szerint jöhet egy termosz meleg tea, kézmelegítő és egyéb, manapság kapható apróságok. Persze emellett az is jót tesz, hogyha az ember mozog kicsit, mozgatja végtagjait, ujjait és nem közvetlenül a letaposott hóra áll, hanem valamilyen hőszigetelő anyagra vagy faágakra.

Ketomaa autója a szervizpark parc ferméjében?! Mit keres ez ott? A választ később Borsos Peti adta meg, „elfelejtették” kihozni onnan. Az új kvalifikációs rendszer egy zárt parkolót is hozott magával, de ez még nagyon új mindenkinek, így az Autotek nem volt tisztában azzal, mikor oldják fel a parc fermét. Petiék éppen a Fiesta alatt feküdtek, mikor odaértünk, már-már hajtásgondokat, egyéb kényes problémát vizionáltunk, mikor jött a válasz, azért nézegetik, mert nagyon új nekik ez a technika.

A mókázás könnyedén ment már ekkor, hiszen szokás szerint jöttek az események. Jót bratyztunk, mikor megmutattam Nobrének a délelőtti akcióját a fényképező kijelzőjén. Paulo szimpatikus volt, végignézte a képeket, látszott rajta, hogy nem csak udvariasságból mosolyog. A brazilnak ez csak hobbi, főállásban a híres focicsapat, a Palmerias köti le idejét. Hogy ott mit csinál? Erre nem sikerült rájönnünk eddig még... Ha valaki tudja, küldje el a helyes megfejtést e-mail címünkre- info@superally.hu - jutalom fejében! Az persze más kérdés, hogyan lehet valaki ilyen rövid úton gyári csapattag, de ez már a MINI sztorija. Említettem a beszámoló elején, hogy benne volt a levegőben a Monte-Carlo Rallye után egy MINI-vel kapcsolatos bejelentés. Nos, sokan már arra számítottak, hogy szakít a BMW fennhatósága alá tartozó autógyár az egész raliprogramot vezénylő Prodrive-val, mely mellett és ellen is szóltak érvek. Kicsit érthetetlennek tűnt, hiszen a tavalyi néhány futamon a várokozásokon felül teljesített a gép, Franciaországban még a győzelemért is harcban volt. A folytatás ellen szólt viszont, hogy a bajorok sohasem rajongtak a raliért, most éppen a Német Túraautó Bajnokságot igyekeznek újoncként meghódítani, s legyőzni az Audit, valamint ősi riválisukat, a Mercedest. Menedzsment terén a Prodrive sem tudta azt hozni, amit vélhetően a szerződésekben vállalt és támogatók hiányában az autógyártól várt anyagi forrást a program idejének folytatásához. Ebből az egészből aztán egy érdekesnek is mondható, de inkább furcsának nevezhető döntés született a svéd verseny előtt: a Prodrive felel továbbra is a fejlesztésekért, de a gyári státuszt a Motorsport Italia kapta meg. A közleményekből az olvasható ki, hogy a Prodrive részéről beépítésre került néhány általuk szabadalmaztatott megoldás, valószínűleg ez volt az ütkőkartájuk, ezzel tudták maguknál tartani a fejlesztési jogokat. A MINI-vel kapcsolatos kérdések tisztázása ugyanakkor azt eredményezte, hogy a Nemzetközi Automobil Szövetség egészen 2018-ig jóváhagyta a Countryman homologizációját. Az már csak az én költői kérdésem, hogy mi sül ki ebből a szituációból, kinek mi lesz a motivációja a sikeres folytatáshoz?

Ha már itt tartunk, a bevezetésben említett másik téma mellett se menjünk el! A North One Sport kirúgása után az FIA elég gyorsan megegyezett az Eurosporttal a Monte-Carlo Rallye közvetítéséről, a továbbiakról azonban az esemény után kezdtek el egyeztetni. A tárgyalások állítólag jól haladtak, a végén azonban egy banális dolog hiúsította meg a megegyezést: létezik egy olyan Európai Uniói jogszabály, miszerint egy jogutódnak át kell venni az előző cég stábját. Ebbe a sportcsatorna nem volt hajlandó belemenni, ami érthető is, megvan a saját stábjuk, felesleges dolog lett volna az NSO nagyságrendileg százfős személyzetének átvétele, ráadásul nem kevés plusz költséggel járt volna ez. Így viszont úgy tűnt, közvetítés nélkül marad a világbajnokság második futama. Végül a svéd rendezők találtak partnereket a közvetítéshez. Az egész évre tekintve ugyanakkor aggódhatunk mi nézők és aggódhatnak a bennfentesek is, hiszen nincsen jelen pillanatban promóter, az FIA pályázatot hirdetett, de ki tudja, mikor lesz annak kézzel fogható eredménye. A versenyrendezők figyelmét is felhívta a szövetség, a svédekhez hasonlóan próbáljon intézni mindenki saját magának közvetítést. Sajnos ez az egész hercehurca csak tovább árt az amúgy is megtépzott rali világbajnokság hírnevének... Ami viszont jó hír mindnekinek, a monte-carlói kényszerű távolmaradás után a Stage 1 Technology csinálta ismét az időmérést, ők a versenyt követően le is szerződtek egész évre.

Feltűnő volt a szervizparkban, hogy egyik csapat sem hozta el csillogó-villogó motorhome-ját, mondhatni a volkswagenesek néztek ki a legpofásabban. A németek Fabiáikat egy-egy kisebb méretű, de fűtött sátorban szervizelték, a szervizpark bejáratánál pedig egy nagy bemutatótermet állítottak fel. A Polo WRC bemutatópéldánya mellett a gyönyörű hostess lány rögtön azt kérdezte, tudom-e, mi ez? Persze, a jövő bajnoka, adtam tudtára a márka iránti elkötelezettségemet. Majdnem 300 lóerő, próbálta bemutatni a kocsit, melyről mindenki sejti, valószínűleg átlépi ezt a bűvös határt. Miután a leányzó megjegyezte, hogy 1,6-os a kocsi motorja, bedobtam neki, hogy igen, ráadásul turbófeltöltéses. Láttam rajta, ízlelgeti a kifejezést, próbálja értelmezni, belenézett a füzetébe is, ahol minden kiállított autóról volt egy kis kézzel írott jegyzet, majd felkiáltott: „ah, turbocharged”. Kíváncsiságból a direkt befecskendező kifejezést is bedobtam, ami ledobta a láncot a csajnál, és faképnél hagyott... Mindegy, ebből hosszútávú kapcsolat úgysem lehetett volna, ami viszont kellemetlen volt, az a többiektől érkező cinkelés. A wolfsburgiak adták az esemény összes kiszolgáló járművét, köztük az előfutó autókat is, tehát valóban kitettek már most is magukért. Kontrázásként a Citroen rögtön a verseny után bejelentette a Finn Rally-val kapcsolatban, hogy ők lesznek a hivatalos partnerei annak az eseménynek.

Az ebéddel kicsit megcsúsztunk, de nem kellett sietnünk, hiszen úgy döntöttünk, nem megyünk le Karlstadba az este nyolckor kezdődő superspeciálra. Ennek az volt az oka, hogy havat nyomokban sem tartalmazott, ráadásul sokat kellett volna autózni, későn értünk volna vissza a szállásra, nehéz lett volna másnap időben felkelni. Helyette inkább ment a sztorizás, azt vettük észre, hogy este nyolc van. Egyszer csak jött itthonról a hír, Solberg a 15., Latvala a 17. rajtpozíciót választotta a kvalifikációs szakasz után. Nem tudván a többiek döntését, néztünk

elképedve, próbáltuk kitalálni a Ford taktikáját, de mindenképpen úgy véltük, ez nagy kockáztatás a kékektől.

Bár volt, aki este még egy kis fakultatív programot beiktatott a szomszéd szobában, másnap hajnalban mind a négyünk ébren volt már a $\frac{3}{4}$ 4-es ébresztő előtt. Nem volt véletlen a korai kelés, egy 140 kilométeres etap várt ránk, mely az első igazi szakaszra vezetett, immár Norvégiában. Megjött közben a magyarázat a taktikázásra is, a Citroenek Latvala után rajtolnak majd, tehát a két nagy gyári csapat ugyanúgy gondolkodott.

A Petter Solberg háza előtt is kanyargó gyorsaságin egy tempós rész utáni jobbos visszafordítóban álltunk meg. A negatív szenzációt újdonsült brazil barátom és Tanak hozta, előbbi elsőként rajtolt ugyan, de mi már nem láthattuk, hiszen lecsúszott a pályáról, míg az észt srác valami hasonlót követett el annyi különbséggel, hogy ő jópár perces kényszerpihenő után folytatni tudta a meccset. Aki pedig a prímet vitte látvány szempontjából, az mindenképpen Jari Ketomaa volt, a tempós részem úgy lefűzte, mint senki más és a hajtűt is szépen elfordulta. Majdnem azt írtam, hogy meglepetés volt a finn srác, de már a 2010-es francia versenyen maradandót alkotott a szemünkben. Szabolcsnak két érv kellett a svéd kiránduláson való részvételhez: 1. az egyik nap Norvégiában lesz; 2. Ketomaa is indulni fog. Ennek megfelelően ő örült a fenti momentumnak a legjobban.

Másodjára a finnskogeni szakaszon láttuk a mezőnyt egy hosszan belátható részen, mely egy mesterséges dobantót is tartalmazott. A méterek szokás szerint ki voltak táblázva, a sportbírók pedig minden autó után szorgalmasan felfestették a repülés végét jelző vonalat, melléírva az adott versenyző kezdőbetűjét. Mondanom sem kell, Jari volt itt is a menő! Volt, akinek kicsit orros lett a művelet vége, az egyik R2-es Fiesta pedig át is fordult. A képek tanulsága szerint a kocsi eleje el sem emelkedett, a hátulja annál inkább, ami egy előre szaltót eredményezett. Nem lehetett egy jó érzés ez bent a kocsiban, ráadásul a tempóból adódóan csúsztak a norvég srácok még vagy ötven métert tetőn hátrafelé. Az már az én bosszúságom, hogy éppen a következő kanyarra koncentráltam fotózás szempontjából, úgyhogy nem igazán lettek jók a képek.

Amikor azt hiszed, semmi sem sikerül...

Írta: Fartik András

2012. február 26. vasárnap, 07:38 - Módosítás: 2018. február 25. vasárnap, 19:38



Amikor azt hiszed, semmi sem sikerül...

Írta: Fartik András

2012. február 26. vasárnap, 07:38 - Módosítás: 2018. február 25. vasárnap, 19:38



[albumban](#)