

Írta: Fartik András

2013. február 24. vasárnap, 17:36 - Módosítás: 2018. szeptember 01. szombat, 16:01



Beszámoló a Svéd Rally-ról

Beszámoló a Svéd Rally-ról

Tavaly rosszul indult, jól végződött. Idén reménykedtünk benne, hogy a trend folytatódik, csak jó élményben lesz részünk. A feltételek adottak voltak, hiszen míg egy évvel ezelőtt az elutazás előtti zűrök után a reptérről Hagfors felé vezető úton sem igazán azzal voltunk elfoglalva, hogy nem sok havat látunk, most vigyorogva gyönyörködhattünk abban, hogy már a nyköpíngi reptér is fehérbe burkolódzott.

A szerda esti lazítást követően csütörtökön a shakedown-on kezdtük meg a menetet. Most is megfogalmazódott, mennyire nem jó ez a rendszer. Míg korábban akár 4-5-ször is lehetett látni a bemelegítésen az élmenőket, a kvalifikációs szakasz szisztémájának köszönhetően most csak háromszor. Ami emellett a legbosszantóbb, hogy rengeteget kell várni. Ezen a versenyen 17 prioritásos versenyző állt rajhoz, ők a két órás intervallumban kétszer mehettek végig a pályán a szabadedzés gyanánt. Ez két perces rajtoltatással azt jelenti, hogy alig több mint fél óra az az időtartam, amíg „műsor” van. Szóval rengeteg szünet lehet, majd a kvalifikáció előtt még egy fél óra. Ráadásul idén a tavalyihoz képest máshová mentünk, nem volt az igazi, csak a végére találtunk egy látványosabb részt.

A szervizparkban az tűnhetett fel elsőnek a szemlélődő számára, hogy a nagy motorhome-okat nem hozták el az alakulatok, nem volt itt az M-Sport „Terminal 5”-je sem, csupán a Volkswagen lélegzetelállító kamionjai, ellátó egységei érkeztek meg fehérbe burkolózott Skandináviába. A német cég nem csak a csillogással-villogással tűnt ki, jelen volt minden jeles képviselőjük is. Carlos Sainz egy kör erejéig még a körülményekhez illően lánctalpakkal ellátott, elmésen Snowareg-nek keresztelt Touareg-et is kipróbálta. A fordos szerelők viszont vagy büntiben vannak, vagy nem fáznak. Mára már minden valamire való csapat – a privátokat is beleértve – olyan sátrakat visz Svédországba, aminek legalább oldalfala van, extrém megoldásként fűtöttek is az építmények. A Fordnál, bocsánat, M-Sportnál viszont nem alkalmaznak ilyen eszközöket.

A délutáni pihenőt a „na, akkor készüljünk” felkiáltás törte meg. A csapat hirtelen módosította elképzelését, és elindultunk a csütörtök esti karlstadi superspeciálra. Csupán egy közönségcsalogató ez az esemény a helyi lóversenypályán, nekem személy szerint nem ez jelenti a ralit, de erre megérte lemenni, már csak egy momentumért is. A pálya egyik része csiki-csukis lassú szakasz, a másik viszont a lóversenypálya hosszú tempós kanyarja. Ez utóbbi volt az, amit Latvala egy íven keresztben lefűzött... Csapattársának, Ogier-nek nem mentek ilyen jól a dolgok, több, szemmel jól látható hibát is elkövetett, emiatt jócskán ki is kapott ellenfelétől, Loebtől.

A pénteki nap a „kevesebb több” mottó jegyében telt el. A kör első szakasza szállásunk alatt volt, a másodikra lehetetlen volt átérni innen, a harmadikért pedig kilencven kilométert kellett volna autózni, amire lett volna másfél óra, és a begyaloglást nem is számoltuk még. Reálisan nézve ez nem kivitelezhető, így maradt egy gyorsasági délelőttre, egy másik pedig délutánra. Az elsőn nem sokkal a rajt után a verseny legnagyobb esélyese, Mikko Hirvonen beesett, csak hosszú-hosszú percek után tudták a nézők segítségével visszarakni a pályára a Citroent. A szervizparkban természetesen ez volt az egyik szenzáció, Mikko rezignáltan válaszolt a kérdésekre. Spanját, Jarmo Lehtinent láthatóan nem viselte meg ennyire a dolog, jópofa interjút készített vele a Rally Radio kiváló munkatársa, Becs Williams. A hölgy azon kérdésére, hogy „úgy hallottuk, még a ruhádat is levetted, hogy a kocsi alá téve azzal is segítsetek a visszajutásban”, Jarmo szellemesen csak ennyit mondott: „Becsy, ezt te szeretnéd álmaidban!”.

Írta: Fartik András

2013. február 24. vasárnap, 17:36 - Módosítás: 2018. szeptember 01. szombat, 16:01

Azt még meg kell említeni, a híresztelésekkel ellentétben Hirvonenék nem borultak fel az esetről, nem voltak tetőn, csupán az autó egyéb oldalain pörögtek-forogtak. A másik nagy hírnek Ogier és a Polo szereplése bizonyult, hiszen a franciák kiválósága annak ellenére, hogy némi kuplungproblémáról számolt be, a háromból két szakaszt megnyert, és már több mint tíz másodperccel vezetett a mezőny előtt. Pedig elmondása szerint nem is volt teljesen magabiztos... Felmerül a kérdés, mi lesz, ha az lesz? Ostberg előbb harminc másodperc büntetést kapott, majd ezt húszra mérsékelték a rendezők. Az egésznek az oka egy eldurrant vízcső és a 140 fokig melegedő motor volt. Kreatívan a saját energiáikat, ablakmosó folyadékot és havat töltöttek a hűtőrendszerbe, hogy ne főjön meg az erőforrás. Maga Wilson sem reménykedett benne, de mint kiderült, nem károsodott a Fiesta erőforrása, a norvég, akit délelőtt még egy, az ülésről elszabaduló védőelem is lassított, megkezdhette délután a felzárkózást.



Ahogy már említettem a távolabbi gyorsasági, a Vargasen és vele együtt a Colin's Crest kimaradt nekünk a programból, de nem maradtunk ugrató nélkül ezen a napon. Délután a Varmullsasen nevű szakaszra mentünk, aminek vége a hagforsi sílesikló pályán vezet lefelé, megspékelve ezt egy jókora dobbantóval. A laza időbeosztásnak köszönhetően korán ott voltunk, a Hagfors Arenában szinte bárhová állhattunk. Itt kiderült, nem csak motorikusan jó a legújabb WRC, de nagyon jól ki is egyensúlyozták. Nyilván a pilóta is befolyásolja az autó röppályáját, de jól látszott, a Fordok orrnehezek, Novikov és Neuville hatalmas orrost mutatott be. A Citroenek is az első kerekeikre érkeztek, viszont Latvala és Ogier alatt macskaként viselkedett a Volkswagen jószága, mindkét esetben négy keréken landolva. Ügyes!

Az esti szervizparkban Mikko még mindig magába volt zuhanva, nem úgy a fiatalabbik Sebastien, aki örömmel újságolta, megjött az érzés. A fél perces vezetés tudatában mi más is mondhatott volna? A második helyen álló Loeböt árnyékként követte Latvala, míg Ostberg délután tíz másodpercet hozva ugyanekkora távolságra tért este pihenőre. A többiek már egy percen kívül voltak ekkor.

A nap emberének a nagy meglepetést, azt a Pontus Tidemandot választottuk, aki privát Fiesta RS WRC-jével a „gyári” Fordokat is verve volt, hogy a negyedik helyen állt nap közben. A fiatal norvégnak nem más egyébként a mentora, mint mostohapapája, Henning Solberg, úgyhogy egy vasárnapi ebéd közben is valószínűleg többet beszélgetnek a beállításokról, mint bármi másról. Az ifjú mindössze huszonekét éves, két évvel ezelőtt svéd bajnok volt már, úgyhogy lesz még villantás tőle biztosan. Az idősebbik Solberg testvérnek amúgy az utolsó pillanatban állt össze a keret, ebbe besegített Malcolm Wilson is. Henning az M-Sport öreg tesztautójával rajtolhatott el, biztos vagyok benne, hogy a megállapodás keretében a hófehér Fiestába bekerült már egy-két olyan alkatrész is, amit a közelgő modellfrissítés során kíván a fordos egylet élesben bevetni.

Szombatra négy szakaszt terveztünk be. Az első rögtön a tavalyi kedvenc, sagen-i gyorsasági,

ami Marcus Grönholm számára is az egyik legjobb, éttermét is erről nevezte el. Fatelepítés miatt azonban az utolsó kanyart kivették idén, nagy látványosságtól megfosztva minket. A mostani célkanyar sem volt rossz, a finnek látványosan abszolválták a jobbos kanyarulatot. Itt kell megjegyeznem, Latvalának volt egy olyan megjegyzése a hétvége folyamán, hogy át kell állítani stílusát, mivel a saját beállításaival nem tud gyorsabban menni. Polóját átváriálták annak megfelelően, ahogyan csapattársa belőtte azt, így viszont a szókimondó finnek nem feküdt még annyira. Ezzel kapcsolatban jegyezte meg, más vezetési stílust kell alkalmaznia. Úgy érzem, ez nem csak rá lesz érvényes, hanem minden látványosan autózó skandináv pilótára is, ha eredményesen akar szerepelni. A verseny végeredménye is mutatja, a precizitás lassan-lassan átlépi a látványos finn stílust... sajnos! Beszélgettem pár szót egy norvég apukával, akinek kislfia Henning Solberges overálban követte az eseményeket, és kiderült, ismerik is a neves versenyzőt. Kérdeztem, mi a véleménye arról, hogy a Volkswagen és Ogier ennyire jó, amire elismerő, de kényszeredett mosoly volt a válasz.

Az, hogy más világba csöppent az ember, nem csak a pálya szélén mutatkozik meg. Miután próbáltuk kitolni egy ártatlan szituációban a hófal fogságába eső autónkat, és bosszúsan fordultunk hátra, hogy bizony ez hármunknak nem fog menni, abban a meglepetésben volt részünk, hogy három kocsi állt már mellettünk, utasai igyekeztek segítségünkre lenni. Önzetlenül, mert ez erre felé így dívik!

Sajnos ekkor Tidemand már nem volt versenyben, a napi első szakasz célja előtt nem sokkal kilehelte a lelkét autójának motorja. A nap végére Loeb pár szekundumot hozott Ogier-n, de a fiatalabb francia így is biztonságosnak mondható előnnyel vezetett. Latvala nagyon sokat kapott ezen a napon, őt Ostberg is megelőzte. Az ötödik helytől a három M-Sportos kocsi következett Novikov, Neuville és Hanninen sorrendben. Utóbbinak az utolsó gyorsaságin, a két kilométeres Hagfors Sprint utolsó kanyarjában, egy buta hiba után sikerült több mint egy percet tölteni a hófalban. Hirvonen nem volt az első húszban, szakaszeredményei sem mutattak túl fényesek a kedvezőtlen rajtpozíciója miatt. Ennél nagyobb csatában volt ugyanakkor a két WRC 2-es páros, a hazai pályán versenyző Anders Gröndal (Subaru Impreza STI) és a szaúdi Yazeed Al Rajhi (Ford Fiesta RRC). Az autó képességeit tekintve utóbbi pilótánál volt az előny, viszont ő most látott másodszor havat. Az első napi félperces különbséget szombaton öt szekundumon belülre hozta, ráadásul itt-ott túlcúsúzva gyorsan belopta magát a nézők szívébe is.

Tökéletes verseny

Írta: Fartik András

2013. február 24. vasárnap, 17:36 - Módosítás: 2018. szeptember 01. szombat, 16:01



Tökéletes verseny

Írta: Fartik András

2013. február 24. vasárnap, 17:36 - Módosítás: 2018. szeptember 01. szombat, 16:01



[albumban](#)