

Ogier, Ogier és harmadszor is Ogier

Írta: Fartik András

2013. április 28. vasárnap, 20:15 - Módosítás: 2018. február 25. vasárnap, 19:30



Beszámoló a Portugál Rally-ról

Beszámoló a Portugál Rally-ról

Hosszú ideje terveztük a Portugál Rally-t, tavaly már konkrétan beszéltünk róla, azonban a hirtelen jött svéd lehetőség miatt halasztottuk a dolgot. Talán nem is baj, hiszen az időjárás igazi túlélő versennyé tette azt 2012-ben, ami a versenyzőkhöz képest a nézők dolgát talán még inkább megnehezítette.

Idén végre formát öltött a dolog, és a verseny előtti szerda este – a télből a koranyárba érkezve – boldogan vigyorogtunk már az Algarve stadion parkolójában. Rögtön egy meglepetéssel szembesültünk, a Citroen a Top Driver sorozat keretein belül bemutatta a DS3-ből épülő R5-ös egy '80-as évekbeli filmbe csöppentünk volna. Szűk utcák, zsúfolt lakások, az anyóka a szobában vasal, miközben a TV-t nézi, a házigazda bekiabál, mivel nem találja a foglalásunkat, majd átvezetnek egy másik épületbe, ahol a szobánk lesz. A szoba rendben, a konyhában mikro van, villanyrezsó van, világítás nem igazán, tányérok igen, de edény, amiben főzni lehetne, nincsen. Vissza az recepciós pulthoz, ahol megérik megérteni, nem a „tűzzel” van a baj, hanem azzal, hogy nincs miben megfőzni a tésztát. Végül kapok egy ütött-kopott edényt, majd az épületrészt felügyelő fekete srác még egyszer lelkemre köti, el ne hagyjam a kulcsot, mert nincsen neki másik. Mondanom sem kell, másnap este kitakarított szoba, beágyazott ág vár minket ismét.

A shakedown-t váltó szabadedzéses-kvalifikációs rendszer anomáliájáról írtam már korábban, nem részletezem újból, csak annyit erről, hogy a svéd viadallal szemben itt csupán tizenhárom autó volt jogosult részt venni ezen a procedúrán. A bemelegítésen az első kocsi fél órát követően érkezett, aztán tizenöt percen keresztül újra csak csend. Újdonsült görög barátommal, Harris-szel kitárgyaltuk, ez mennyire nem jó, illetve megállapítottuk, milyen szigorúak a biztonsági intézkedések. Hihetetlen volt, a srác mennyire képben van a magyar mezőnnyel (is), végigkérdezett minden nevesebb versenyzőt, kivel mi a helyzet manapság. Az események akkor pörögtek fel, amikor a kvalifikációt követően a „kicsik” nekiállhattak tesztelni. Kitűnt, Esapekka Lappi nem normális. Ekkorra visszamentem a reggeli helyemre, egy jobbos dobálósba, ahol belső íven közel lehetett menni a pályához. Reggel még Latvala hozta az itt állókra a szívbjajt, később pedig a perui Nicolas Fuchs, akinek Mitsubishijéből kiszakadt az ívbelső első kerék egy gödörnek köszönhetően. Nem sokkal később, párszáz méterrel feljebb Subhan Aksa is hasonlóképpen járt a Fiesta RRC-vel, amire mindenki elkezdett rohanni, a rendnek egy csapásra lőttek.

A délután a szervizparkban a nagyközönség előtt tartott rajtpozíció választáson kisebb meglepetésre Dani Sordo kezdhette a procedúrát, mivel ő nyerte a délelőtti műsort. Mivel szerencsére esőnek híre-hamva sem volt, naná, hogy a legutolsó választható helyre tette névtábláját. Hirvonen úgy csapta fel sajátját, hogy majd hanyatt dőlt a tábla, a finnek most sem jött össze a valódi, támadószellemű kezdés...

Az ezt követő sajtótájékoztató érdekessége Latvala magyarázata volt eddigi gyengélkedésére, mondván a háromversenyes szabály miatt nem nyúlhatnak a számára nem megfelelő beállítású első differenciálműhöz. Személy szerint kulcsfontosságú volt az általam nagyra tartott Martin Holmes-szal történt rövid eszmecsere, remélem, az eredmény mindenki számára jól látható lesz innentől kezdve a superally.hu tartalmán.

Este még elnéztünk a vilamourai rajtceremóniára, ami rendezettségével, új szállodáival, nagy kikötőjével sokkal inkább turistaközpont, mint Faró kopottas települése. Az autók hivatalos rajtolásából nem sokat láttunk, a foglalkozásnak inkább a jövőbeli események tervezése és csapatépítő jellege lett, de ez valahol így is van jól.

Nap közben fény derült persze sok minden másra is, Ogier-t például egy valószínűleg még Mexikóban összeszedett vírus döntötte le lábáról, így a rajthoz állása is veszélybe került, míg a citroenesek arról számoltak be, úgy érzik, jól sikerültek a tesztek, megpróbálták jobban munkára fogni az autó elejét, változtattak a rugókon. Kiderült, Sordo egy jónak mondott teszt után miért szenvedett mégis Mexikóban: az oka prózai volt, voltak olyan alkatrészek, amik a próbák során benne voltak az autóban, azokat azonban a Citroen valamilyen okból kifolyólag nem vitte el az amerikai kontinensre, így ott más specifikációjú autót kellett használnia a spanyolnak, ami nem feküdt neki, ez eredményekből is jól kitűnt.

Pénteken négy igazi, murvás gyorsaságit iktattak a programba a rendezők, majd a már-már hagyományos lisszaboni superspeciálra kellett felautóznia a mezőnynek, valamint azoknak az elvetemülteknek, akiknek megért hatszáz kilométert egy mesterséges, rövid utcai kergetőzés.

Korábbi terveimben az szerepelt, hogy korán kiérünk az első szakaszra, majd keresünk egy jó helyet az első, ezt követően a második körre. Milyen jó lesz, nem kell rohangálni, végignézzük a mezőnyt, igazi látványban lehet részünk! A csütörtöki shakedown tapasztalataiból már sejtettem, ebből az álomból nem sok minden fog megvalósulni. Már az is kalandos volt, hogy hogyan jutottunk el a nézői pontig, hiszen többen be sem vállalták a több kilométeres rossz minőségű murvás utat (azoknak meg elismerés, akik gyalog vágtak az ismeretlenbe), majd a szakaszhoz érve szembesültünk vele, a pályabírók párszáz méteren kihúzták a szalagot a bozótos mellett, néhol benne, és nem engedték elkószálni a nézőket. Olyannyira, hogy a két kör között a rendőr és a rendező nekiindult, majd kisvártatva egy kisebb csoport szőkevénycsapat tűnt fel a kíséretükben. Bizony mindenkit helyre tettek. Tiszta sor, a biztonság a legfontosabb, de érthetetlen az, hogy miért ilyen rövid szakaszokban kell megállapítani a nézői pontokat.



Ennek megfelelően ugyanazt a kombinációt voltunk kénytelenek nézni mindkét gyorsasági alkalmával, csak a szöveget változtattuk. Elsőre jobban átjött a téma, hiszen a bukkanós jobbosban kissé elemelkedő, majd egy balos ívben tovahaladó autókat oldalról figyeltük. Másodszorra fényképezőbarátabb megoldást választottunk, szemből néztük a bukkant, így viszont nem lehetett annyira érzékelni a sebességkülönbséget a versenyzők között. Az ugyanakkor elég hangosat szólt, amikor Ostberg tulajdonképpen a szakadék felett átküldve a Fordot végigborotválta a kocsí bal oldalával a növényzetet. Pár alkatrész itt maradt, a többit pedig nem sokkal ezután bontotta le az ifjú norvég a Fiestáról, miután egy fokozattal feljebb próbált meg abszolválni egy kanyart, mint kellett volna. Később megpróbálták a belsőkamerás felvétel segítségével kielemezni a hibát, de a kövek felcsapódásától nem lehetett hallani, hogy a

navigátor mondott-e rossz információt, vagy a pilóta hallotta félre az itinert.

A hibáért mindenképp kár volt, az előző gyorsaságin Ostberg átvette a vezetést, igazán kíváncsi lett volna mindenki, hogyan tud megküzdeni Ogier-vel. Neki tehát nem, de Sordónak sikerült egész nap kiváló formában autózni. A spanyol alig kétmásodperces hátránnyal zárta a napot a második pozícióban, míg a képzeletbeli dobogón egy újabb Volkswagen, Jari-Matti Latvala várhatta a folytatást.

Minderről nem Lisszabonban, hanem Sagres-ben, Európa csaknem legdélnyugatibb pontján értesültünk Reninek köszönhetően, aki SMS-ben osztotta meg Sordo teljesítménye felett érzett örömét és természetesen az eredményeket is. Hogy miért mentünk Sagres-be? Megnéztük az óceánt. Képeken csak néhány szikla a hely, a valóság azonban sokkal nagyobb élményt ad. Félelmetes, mikor áll az ember a sziklaszirten, harminc méterrel alatta pedig ott a nagy víz. A kis félsziget valamikor egy erődítmény lehetett, belépővel lehet csak bemenni, de a horgászokat ez sem zavarja. Kiállnak a szikla szélére, nézik, mi a helyzet az úszóval. Van, aki egy nagyobb fogás érdekében lejjebb ereszkedik a sziklán. Egyszerűen életveszélyes... Ahogyan észrevettük, mindezt párdekás halak érdekében teszik. A személyzet a nap végén a gazdátlan bicikliket összeszámolva könnyedén kitalálhatja, mennyi az aznapi elhullottak száma...

Szombatra hat gyorsasági volt a penzum, három délelőtt, ugyanazon három délután. Számunkra szoros volt a beosztás, hiszen négy szakaszt is beterveztünk (amit végül sikeresen abszolváltunk is). Az elsőn előttünk már nem jött el az eddig tündöklő Sordo és a fordos Neuville sem. Kifejezetten sajnáltuk mindkét versenyző kiesését, akik egy-egy kisebb vezetéstechnikai probléma miatt adták fel a szombati napot. A többiek tekintetében a sorrend nem változott a nap folyamán. A napot a Volkswagen uralta, mindegyik gyorsaságit a Volkswagen Motorsport pilótái nyertek. Estére a látványosan közlekedő Latvalának már 34 másodperc volt a lemaradása a magát még mindig gyengének érző, de a vezetésén ez nem mutakozó Ogier-vel szemben, Hirvonen pedig percen kívül volt.

Ogier, Ogier és harmadszor is Ogier

Írta: Fartik András

2013. április 28. vasárnap, 20:15 - Módosítás: 2018. február 25. vasárnap, 19:30



Ogier, Ogier és harmadszor is Ogier

Írta: Fartik András

2013. április 28. vasárnap, 20:15 - Módosítás: 2018. február 25. vasárnap, 19:30



[albumban](#)