

Amikor három henger is elég volt

Írta: Fartik András

2015. március 14. szombat, 05:57 - Módosítás: 2015. március 14. szombat, 06:01



A régi Saab raliautók sosem passzoltak a végtelenül letisztult és végtelenül kifogástalan svéd gondolkodásmódba, ugyanakkor nagy különlegességeknek számítottak akkoriban.

A régi Saab raliautók sosem passzoltak a végtelenül letisztult és végtelenül kifogástalan svéd gondolkodásmódba, ugyanakkor nagy különlegességeknek számítottak akkoriban. A svéd gyár végül akkor érkezett meg az új világba, amikor Stig Blomqvist győzött az 1978-as Svéd Rally-n egy autójukkal. Ez jelentette a turbómotorok első világbajnoki futamgyőzelmét is egyben.

Jóval korábban azonban a négyütemű erőforrások szükségtelenül komplikáltak számítottak, a négy henger pedig túl sok volt. Akkoriban vezették be a politikai korrektség fogalmát, a kipufogógáz kibocsátás ugyanakkor egy nem hallott tudomány volt. Mindez akkor történt, amikor a mai öregek aktívak voltak még az autósportban. Ilyen ember Bo Swaner is.

A Saab számított az aluméretezett ralimotorok mesterének, 1950-ben egy kéthengeres kétütemű 28 lóerős erőforrással kezdtek a 92-es modelljükben. Ezt követően léptek tovább, a 93-as típusba egy háromhengeres kétütemű motor került öt esztendővel később, ami 33 lovat tudott produkálni. Ahogyan 62 lóerőre növekedett a teljesítmény, elkezdtek jönni a sikerek, Erik Carlsson megnyerte az 1000 Tó Rally-t 1957-ben, majd komoly támadást indított az Európa-bajnokságon 1959-ben.

Amikor három henger is elég volt

Írta: Fartik András

2015. március 14. szombat, 05:57 - Módosítás: 2015. március 14. szombat, 06:01



Erik Carlsson és Stuart Turner az 1960-as RAC Rally-n

A Saab autói folyamatosan fejlődtek, 1960-ban a 96-os modellt már négyfokozatú sebességváltóval, de még háromhengeres kétütemű erőforrással mutatták be. Komoly sikerek sorozata következett. 1960 és 1962 között sorozatban nyerték a RAC Rally-t, 1961-ben győztek az Akropolisz Rally-n, 1962-ben és '63-ban a Monte-Carlo Rallye-n, 1964-ben pedig a Sanremo Rallye-n.

Amikor három henger is elég volt

Írta: Fartik András

2015. március 14. szombat, 05:57 - Módosítás: 2015. március 14. szombat, 06:01

Ahogy Swane visszaidézi, más idők voltak azok. „Akkoriban kezdtem el a Saabnál dolgozni, előtte navigátorként versenyeztem kétütemű Saabokban. Az első emlékem kicsit egzotikusnak hangozhat abból a korból. A kirunai székhelyű Midnight Sun Rally volt ez 1963-ban, ahol egy szakaszt egy szénbányában teljesítettünk lefelé. Érdekes volt, mert egy olyan pontrendszer volt, melyben a kategória leggyorsabb autója nulla büntetést kapott az egyes szakaszokon, a kategória többi autója pedig ez alapján kapta a büntetéseit.

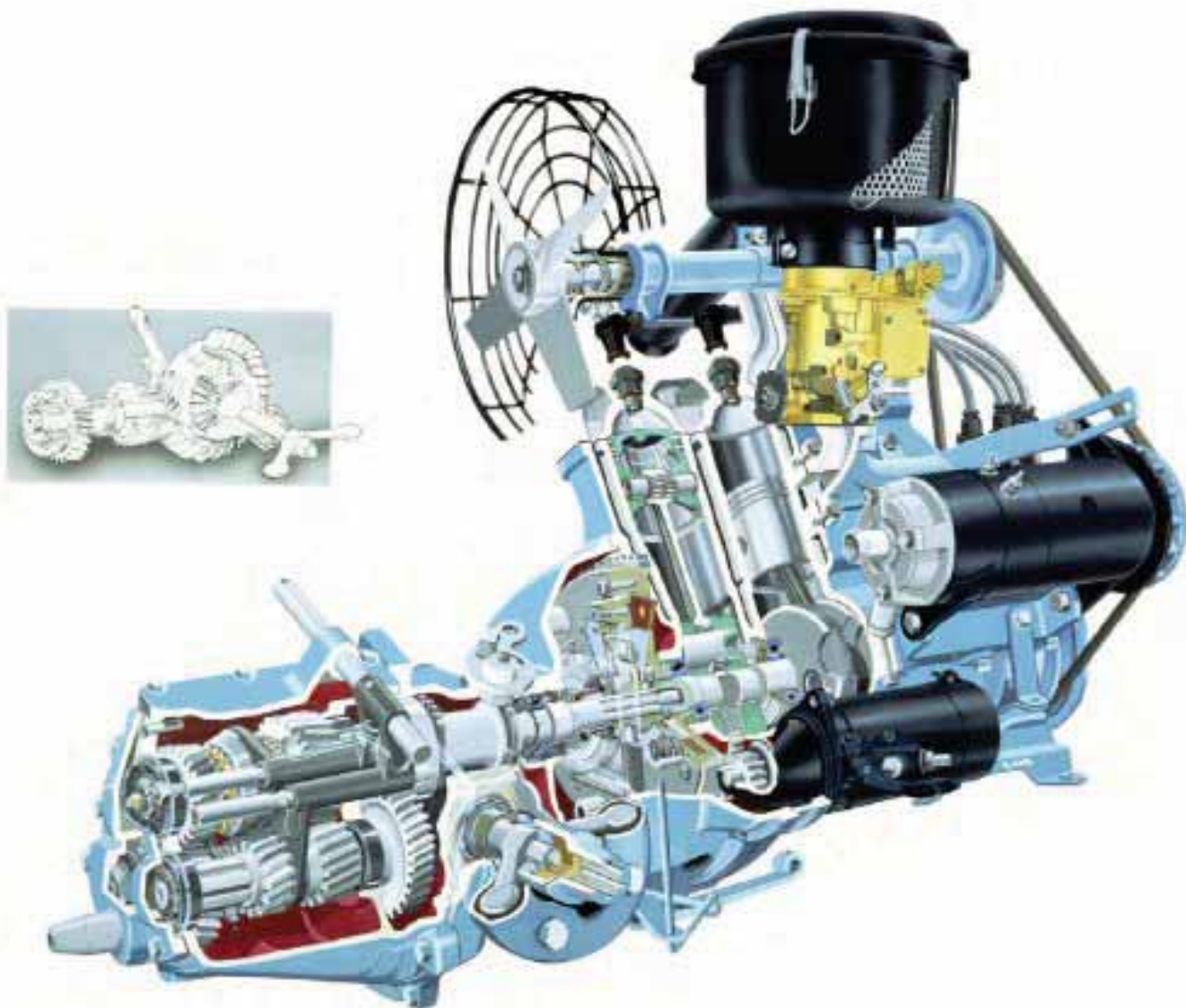
A kategóriánk első autójaként futottunk, és sajnos voltak problémáink, amikor víz került a gyújtáselosztóba, a kocsi csak két hengerrel ment, amitől rendkívül füstölt. A csatornák megteltek füsttel, a mögöttünk jövők pedig ennek következtében rossz időket futottak!

Nagyon sok szép emlék van, főleg azoknak, akik nézték a versenyeket azokban az időkben, akik hallhatták a kétütem hangzását. Különleges emlék volt, amikor a Lake Districten voltunk Nagy-Britanniában, ahol egy helyen megállva, ahol a szervizautóink is voltak, két vagy három különböző szakasról is hallhattuk a raliautókat. Hallgatni a kétütemnek azt a hangzását, meg kell mondanom, csodás volt.”

Amikor három henger is elég volt

Írta: Fartik András

2015. március 14. szombat, 05:57 - Módosítás: 2015. március 14. szombat, 06:01



Amikor három henger is elég volt

Írta: Fartik András

2015. március 14. szombat, 05:57 - Módosítás: 2015. március 14. szombat, 06:01



A Ryce Motors Daihatsu Charade-jai az 1988-as Safari Rally-n

Amikor három henger is elég volt

Írta: Fartik András

2015. március 14. szombat, 05:57 - Módosítás: 2015. március 14. szombat, 06:01



Amikor három henger is elég volt