

Furcsa, de meggyőző

Írta: Fartik András

2019. november 16. szombat, 17:20 -



Bob Watson kalandjai a Renault Alpine A110-zel



A gyártóknak kiírt legelső, 1973-as világbajnokságot a Renault Alpine A110 nyerte, miután olyan híres futamokon győzött, mint a Monte-Carlo Rallye, az Akropolisz Rally vagy a Sanremo Rallye.

Néhány hónappal később egy ilyen gép került Ausztráliába, és futott az 1974-es Don Capasco Rally-n (későbbi Castrol International Rally) az 1970-es ausztrál ralibajnokkal, Bob Watsonnal. A fura kocsi nem csak gyors volt, de meggyőző módon nyerte meg a futamot.

Bob Watson mesél:

„Amikor az 1973-as ausztrál ralibajnok Peter Lang bejelentette, hogy egy európai stílusú, gyorsasági szakaszokat tartalmazó raliversenyt tart a Canberra környéki erdőkben 1974-ben, minden ausztrál raliversenyző ott akart lenni.

Az eseményt egy fékbetétgyártó, Don Capasco szponzorálta, bár a neve inkább hangzott egy spanyol torreádornak.

Szerződésemm volt a Nissannal 1974-re, Jeff Beaumont navigált, és két versenyt teljesítettünk is már velük. Beszéltem a Nissan csapatvezetőjével, Bruce Wilkinssal arról, hogy futhatna egy autó a Don Capascón, a válasz azonban negatív volt, jöllehet a Mitsubishi, a Holden és mások is erős csapatot raktak össze.

Aztán az újságíró és a Renault publicistája, Michael Browning megkeresett, hogy elmondja, Ausztráliába hoz egy Alpine A110-es raliautót a Renault Ausztrália, hogy egy túra keretében kiállítsa a márkaképviselőknél és autókiállításokon. Az Alpine nyerte a világbajnokságot 1973-ban.

Véletlen egybeesés volt ez. Michael meggyőzte a Renault-t, hogy az Alpine Don Capascón történő futtatása nagyszerű lehetőség lenne a kocsi ausztráliai jelenlétének tőkésítésére.

Bár a Renault kiszállt a raliversenyzésből 1973-ban, a csapat főbb szerelői, Enzo Donzi és Bruce Shepherd rendelkezésre álltak még, a Renault tehát beleegyezett a dologba. Nem voltak tartalékalkatrészek az Alpine-hoz, még kerekek és gumik sem, úgyhogy körbe kellett járnunk, hogy darabokat és egységeket találjunk, főleg a rallycross programunkból.

A 3698 HK 76-os Alpine története ismeretlen volt, bár a marokkói pénzürmék ülés alatti jelenléte jelet mutatott a múltjára. Két éjjellel az esemény rajtja előtt fel lett téve egy trélerre néhány tartalékkerékkel és gumival, aztán elvontatták Canberrába.

Yass közelében az autó és a tréler átment egy nagy bukkanón, ahol a nehezen meglelt tartalékkerekek és gumik kilőtték magukat az éjszakai tájba. Talán néhány farmernek megvannak ezek a fészerekben.

Canberrától ötven kilométerre levettük az Alpine-t a trélerről, hogy tudjam vezetni egy kicsit a verseny előtt. Amikor beindítottuk a motort, három hengerrel járt, a teljesítménye pedig egy megfáradt Volkswagenével volt egyenlő. Kezdttem megkérdőjelezni, hogy bölcs volt-e a teljes gyakorlat. Bementem a kocsival Canberrába, és aludtam néhány órát, mielőtt esedékes lett volna a kocsival a gépátvétel.

Szerencsére a motorprobléma egy elmozdult gyertyakábel miatt volt, és az átvételt, valamint a kiegészítő lámpák sietős felszerelését követően az autó készen állt a rajtra.

Jeff Beaumonttal szörnyen szűknek találtuk a kocsit, nagyon nehéz volt kezelni a pedálokat. Lehetetlen volt látni őket, az alacsony üléspozíció pedig azt jelentette, hogy a lábfejeim valójában feljebb voltak, mint a fenekem, úgyhogy nagyon furcsának érződött minden.

Lévén, hogy balkormányos volt, a sebességváltás is problémásnak bizonyult – ahelyett, hogy ösztönösen tudtam volna, melyik fokozatban vagyok, nagyon nagy koncentrációt igényelt sebességet váltani.

A két duplatorkú Weber karburátor szívócsonkja a kabinon belül volt, hogy megakadályozzák a por bejutását, úgyhogy kemény kigyorsításkor úgy lehetett érezni, mintha a füleid kívül-belül eldugultak volna, a zaj pedig hihetetlen volt.

Egy nagyon meleg hétvége volt ez, és a teljes overállal, valamint a sisakkal csaknem kibírhatatlan volt a hőség a parányi pilótafülkén belül.

Ezek voltak a rossz dolgok. A jó dolgok több mint ellensúlyozták ezeket.

A kocsit képtelenül könnyű volt vezetni, olyan volt, mint egy gokart. A kormányzás nagyon direkt volt és érzékeny, murván pedig nagyon precíznek érződött a kocsi, olyan volt, mint egyik másik raliautó sem, amit előtte vagy utána vezettem.

A kimondottan farnehéz súlyeloszlása ellenére a túlkormányozottság csak provokálásra jelentkezett, vagy megrántva az autót vagy a nagy motorerőt használva.

A motor pompás volt – erőteljes és rugalmas, a középső fordulatszám tartományban nagy nyomatékkal. A percenkénti fordulatszámhatár hétezer volt, a kocsi azonban olyan gyors volt, hogy már a verseny kezdetén rájöttem, hogy nem is kell eddig elhúzni.

A tapadás még az Alpine gyár által felszerelt vékony, 165x15-ös Michelineken is kivételes volt, jobb, mint az 1970-ben bajnokságot nyerő R8 Gordiniken.

Nyilvánvaló volt, hogy incidensekkel nem számolva a kocsi könnyűszerrel volt elég gyors, hogy legyőzze Colin Bond XU1-es Toranáját és Stewart McLeod Datsun 260Z-jét.

A Don Capasco egy hosszú, kemény rali volt, a gyorsasági szakaszok közül sokat kellett háromszor teljesíteni a hétvége folyamán. Azt hiszem, a Mineshaft-on négyszer futottunk.

Voltak kisebb drámák, beleértve az önindítót, mely arra kényszerítette Jeffet és engem, hogy szálljunk ki, amikor orral lelógtam az útról és lefullasztottam a motort a szakaszon, valamint egy defektes hátsó kerék a legutolsó gyorsasági szakaszon.

Az utolsó időellenőrzőbe csapkodó hátsó gumival érkezünk az összegyűlt TV stábok örömére. Több mint kilenc perccel nyertük a versenyt.

Jeff Beaumontnak megvoltak a maga problémái, amik az én problémáim is lettek. Ez az esemény volt az első Ausztráliában, mely kilométeres távolságok szerint futott a mérföldesek helyett, a szokásos '2-es pont, fordulj balra a T elágazóban' nagyon izgalmassá vált az autó sebességével, a féktávolságok pedig a 0,62-es faktorral csökkentek.

Nagyon közel kerültünk ahhoz néhány alkalommal, hogy 'elmenjünk egyenesen egy T-ben', mielőtt rájöttünk a problémára!

Figyelembe véve a kései nekiindulást, a korlátozott szervizt és a tartalékalkatrészek hiányát, a győzelem váratlan volt, minden más pedig kielégítő volt ehhez. Nagyszerű autó, nagyszerű verseny."

Andrew