

Ahogyan a gyártók távoznak a rali világbajnokságból

Írta: Fartik András

2019. december 07. szombat, 17:23 - Módosítás: 2019. december 07. szombat, 17:25



Sokként hatott a Citroen bejelentése 2019 novemberében, miszerint az autógyár tizennyolc évnyi elköteleződés, kilenc egyéni és nyolc gyártói világbajnoki cím után kivonul a rali világbajnokságból. Az eset nem egyedi.



Sokként hatott a Citroen bejelentése 2019 novemberében, miszerint az autógyár tizennyolc évnyi elköteleződés, kilenc egyéni és nyolc gyártói világbajnoki cím után kivonul a rali világbajnokságból. A franciák tétova szezonok után, az új szabályok kialakításának közepette döntöttek így, Sebastien Ogier Toyotához történő távozása pedig tökéletes alkalmat kínált számukra, hogy búcsút intsenek.

A Citroen esete nem egyedi, több autógyártó óriás is egy sikeres programból ugrott ki a rali világbajnokságon. Minden világbajnokságban észrevehető, hogy jönnek-mennek a márkák, a raliban azonban úgy tűnik, ez több mint méltányos.

Az autósportos pályafordulás nem új természetesen a vezető gyártók részéről, a ralisportban pedig jelentős számú bomba robbant az évek során. Egy ingatag biznisz ez, főleg akkor, amikor nagy cégek kerülnek be, úgyhogy folyamatosan meg fog történni, attól függetlenül azonban nem tudja megszokni azt az érzést az ember, hogy hiányoznak, amikor elmennek.

Sok gyártó idézett már elő ilyen érzéseket a ralisport közösségében, hatot azonban mindenképp ki kell emelni. Ők nagy sikereket értek el az autósport legdurvább és legkeményebb arénájában, ikonikus gépeket alkottak, learatták velük a babérokat az utcai autók értékesítésében és a mérnöki elmékben, de amikor megváltoztak a szabályok vagy a tanácstermi ülnökök eleget sírtak, távoztak.

Volkswagen

Az utolsó komoly kivonulás a párizsi barátaink előtt hirtelen, egy botrány gerjesztette formában történt, a Volkswagen így tűnt el a gyorsasági szakaszokról. A németek 2013-ban érkeztek meg a rali világbajnokságba a fentebb említett Ogier-vel az élükön, és sikerült rögtön domináns szerepre szert tenniük mindenki felett, akik már korábban is a sorozatban szerepeltek, Ogier ugyanis négy kivételével az összes futamot megnyerte a csapattal. A 2016-os szezon végéig minden bajnokságot elhódítottak a francia pilótával, a küzdelem pedig az új technikai szabályokkal a horizonton a Citroen, a Hyundai, az M-Sport és a sorozathoz csatlakozó Toyota

ellenében pikánsnak ígérkezett.

Aztán hirtelen, miután az új autója már számos alkalommal látható volt tesztelés közben, a Volkswagen bejelentette, hogy kiszáll. A dízelbotrány belemart és a történelem részévé tette a Volkswagen csoport több autósport projektjét is. Ogier természetesen távozott, hogy új ülést találjon magának (további két világbajnoki címet gyűjtött az alulfinanszírozott M-Sporttal), a rali világbajnokság pedig elvesztette egyik legnagyobb finansziális támogatóját. A fény az alagút végén viszont az lett a Volkswagen kilépésével, hogy a sorozat sokkal-sokkal nagyobb versengést hozott.

Audi

Quattro. A szó, amitől önmagában felszökik a raliláz. A német gyártó négykerékajtásos masinája az 1981-es megérkezését követően hamarosan magához ragadta a gyeplőt, és kultuszautóvá vált. És ehhez Hannu Mikkola, Stig Blomqvist, Walter Röhrl, valamint Michele Mouton neveit hozzátéve a ralisport szelleme egy sohasem látott irányba ment el. A B csoport 1986-os halálával az Audi a távozás mellett döntött. A cég 1987-ben hiábavalóan küzdött a hatalmas és nehéz 200 Quattro hajóval – amivel a Safari Rally-n elhozták az első két helyet –, a varázslat azonban akkorra elillant.

Lancia

A Martini csíkok, melyek a Lancia hősi fegyvereit – a 037-et, valamint a Delta S4-et, 4WD-t és Integralékat – díszítette, hosszú ideig futottak, hogy enyhítsék azon – ma már – elég idős rajongók fájdalmait, akik szenvedtek, amikor a jellegzetes hangú, V6-os motorral szerelt Stratos eltűnt a pályákról a piros-zöld Alitalia dekorációjával együtt. Az olasz gyártó még a korszerűtlen, kétkerékajtású 037-tel is tudott versenyeket nyerni 1984-ben, mielőtt a következő szezon végén kibontakozhatott a Delta S4. Az A csoportos Delták 1987-ben vették át a stafétát, és

dominálták a sorozatot a '92-es szezon végéig, rekordszámú, egyhuzamban hat gyártói világbajnoki címet begyűjtve. 1993-ban véget ért minden, a rali világbajnokság pedig furcsán mutatott nélkűlük.

Peugeot

A Peugeot kilépése miatt már szenvedhetett egyszer a nagyérdemű, köszönhetően a B csoport bukásának, amikor a mértéktelen, középmotoros 205 Turbo 16-nak nem maradt hely. Több mint egy évtizedet kellett várni, hogy az oroszán újra harsogjon, ezúttal pedig már a 206 WRC köntösében tette ezt. A rövid tengelytávú zsebbombázó 2000-től csaknem mindent megnyert egy hároméves periódus alatt, két egyéni címet szerzett Marcus Grönholmmal, valamint három gyártói cím került a zsákba. A kocsi egy évig futott még, aztán jött a 307 CC alaptípusként, a WRC változat pedig a történelem egyik legbizarrabb raliautójaként nyert ugyan néhány versenyt, de mivel a Citroen vitte akkor már a prímet a sorozatban, a marketingesek véget vetettek a Peugeot idejének, mely a rali világbajnoki futamgyőzelmek tekintetében a negyedik pozícióból távozott.

Subaru

Minden bizonnyal az autósportok egyik legnagyobb szerűbb példája a „nyerni vasárnap, értékesíteni hétfőn” jelmondatnak a Subaru, mely egy, a farmerek számára autót előállító szerény gyárból a rali világbajnokság győztese lett úgy, hogy kultuszt teremtett eközben. A japánok első rali világbajnoki gépe a Legacy RS volt, melyet Markku Alén, Ari Vatanen és egy feltörekvő tehetség, Colin McRae helyezett fel a ralisport térképére. A skót lett az végül, aki megszerezte a gyártó első világbajnoki futamgyőzelmét, ez az 1993-as Új-Zéland Rally-n történt. Rögtön ezután bevetésre került a kisebb, könnyebb, éppen ezért gyorsabb és jobb Impreza. McRae további diadalokat aratott, és '95-ben elhódította a világbajnoki címet is. A Subaru innentől három gyártói címet nyert sorozatban, 1998-ig pedig újabb futamgyőzelmek kerültek McRae életrajzába. Van bármi is, ami jobban bevésődött a '90-es évek ralirajongóinak tudatába, mint hogy Colin McRae a határon közlekedik a Prodrive által épített, 555-ös dekorációjú kék

Imprezával? Természetesen nincs. A skót után Richard Burns, majd Petter Solberg volt az alakulat zászlóvivője, a brit pilóta 2001-ben, norvég kollégája pedig két évvel később hódította el a címet. A japán márka fénye azonban megfakult a sorozatban, és a 2008-as év végén szomorúan kellett konstatálni a távozásukat.

Toyota

A ralisportban érdekelt első japán márkaként a Toyota a megbízható Corollákkal ért el sikereket a '70-es években, majd a robosztus Celicákkal a következő évtized közepén, főként a strapabíróságot előtérbe helyező Safari Rally-n és az elefántcsontparti megmérettetésen. A dolgok aztán az ST165-ös Celica GT-4-gyel fordultak komolyabbra 1988-ban. Juha Kankkunen és Carlos Sainz aratták le az első babérokat, legyőzve az ezidáig domináns Lancia Deltákat. Sainz 1990-ben megszerezte az egyéni koronát, majd két évvel később ismét elhódította azt, utóbb már a Celica Turbo 4WD-vel, azaz az ST185-ös változattal. Két domináns szezon következett a japán gyártó számára, előbb Kankkunen, majd 1994-ben Didier Auriol lett a világbajnok. A sikereket azonban egy hatalmas botrány követte '95-ben. A Toyotát kirúgták a világbajnokságról, miután kiderült, hogy a csapat egy trükkös turbófeltöltőt használ. A Toyota a sebeit nyalogatva letöltötte az eltiltást, majd visszatért az 1997-es szezon közepén, ezúttal már a Corolla WRC-vel. Sainz '98-ban ismét az alakulatnál találta magát, és első versenyét siker koronázta, megnyerte a Monte-Carlo Rallye-t. A spanyol ász aztán a világbajnokság várományosának számított, a korona azonban az utolsó futam, a Brit Rally utolsó szakaszának utolsó méterein csúszott ki a kezéből, amikor autója kilehelte lelkét. A Toyota 1999-ben megszerezte a harmadik gyártói címét, ekkor azonban már tudni lehetett, hogy távoznak az idény végén, hogy egy újabb kihívásra koncentráljanak, hiszen úgy tervezték, hogy belépnek a Forma-1-be. Ez így is történt.

Andrew