

Walter Röhrl: A ralisport az én időmben az állóképesség próbája volt

Írta: Fartik András

2019. december 25. szerda, 17:22 -



A ralisport sztárja, a Christian Geistdörferrel két világbajnoki címet nyerő Walter Röhrl 2016-ban beszélt az Audi S csoportos autójáról, a rali világbajnokság jelenlegi állapotáról, valamint arról, hogyan tanulta meg kezelni a rajongói bázisát.



A ralisport sztárja, a Christian Geistdörferrel két világbajnoki címet nyerő Walter Röhrl 2016-ban beszélt az Audi S csoportos autójáról, a rali világbajnokság jelenlegi állapotáról, valamint arról,

hogyan tanulta meg kezelni a rajongói bázisát.

„Más autók mellett vezettem az S csoportos Audit az Eifel Rallye Fesztiválon idén. Egy egyetlen igazi S csoportos autó ez a fehér volt, és ez volt a legelső alkalom, hogy vezettem – mindössze huszonnyolc kilométer van a kilométerórájában. Egy öthengeres motorral rendelkezik, azt azonban nem tudom, hogy melyikkel. A másik középmotoros autó, amink volt, csak egy prototípus volt – az az autó úgy nézett ki, mint egy normál S1-es (az Audi rövid tengelytávú Quattro B csoportos raliautója), de nyílás volt a tetején a motor táplálása érdekében –, mint ahogyan a Pikes Peak autó is. Ez a kanyarokba jobban befordult az eredeti autóhoz képest, nagyon könnyű volt vezetni, és az volt az érzésem, hogy szelíden kell bánnod vele. Emlékszem, vezettem egyszer a Lancia Delta S4-est, ez az autó pedig olyan érzést ad, mint az S4. Az egyetlen probléma, hogy az Eifelen a mérnök azt mondta, 'ne vidd a motort 6500-as percenkénti fordulatszám fölé', az erő pedig 5000-nél jön meg: a gázreakció elég rossz, de 5000-es percenkénti fordulatszám felett igazán életre kel. Ez egy bar-ral kisebb turbónyomással történik, mint amivel használhatnánk. Egy további bar-ral olyan lenne, mint egy robbanás!

Igencsak lenyűgöző volt az autó: nagyon sima, nagyon könnyen vezethető, a sebességváltó nagyon direkt volt – a régi Audikban általában nem volt olyan jó. Úgy gondolom, hátul a szárny túl nagy: túl nagy a leszorítóerő, ami könnyűvé tette az elejét. De aztán semmit sem léptek előre ezzel az autóval, nem történt tesztelés. Nem tudod kinyitni az ablakokat, úgyhogy nyolcvan fok van az autóban – olyan, mintha szaunában vezetnél. Nem gondolnám azt sem, hogy az autó eleje ilyen lett volna – olyannak kellett volna lennie, ami alapján beazonosítható, hogy ez egy Audi. Úgy néz ki így, mint egy Metro!

Ami engem illet, igen, vártam az S csoportos autókat. Mint ahogyan a B csoportos autóknál, amire emlékezhetünk, hogy nem voltak olyan gyorsak, mint az S csoportosok lettek volna, úgy gondolom, mindössze öt ember volt, aki el tudta vezetni őket megfelelően. Aztán az S csoportosokat talán még kevesebben. Mivel – tudjuk a B csoportos autókból kifolyólag – ahhoz, hogy gyorsan menj, nem figyelhetsz a navigátorodra, túl rövid az idő. Tudnod kell, mi következik. A pályabejárásról memorizáltam az utak kilencven százalékát, így amikor Christian mondta nekem, azt gondoltam, 'tudom, tudom, tudom' – megerősítést nyert csupán a dolog. És ekkor az íved is jobb, mintha hallgatnod is kellene; simább a dolog. Ez volt a legnagyobb előny, amivel a B csoportos időben rendelkeztem, és gyakran beszéltem más pilótákkal, akik mondták, 'nem emlékszem'. Biztos vagyok benne, hogy ezzel születtem – sosem végeztem különleges gyakorlatokat. Olyan most, mintha tegnap ültem volna Christian mellett – hihetetlen. Amikor egyszer tizenöt éves kihagyásunk volt, aztán első alkalommal mentünk együtt, azt mondtam, 'biztos vagyok benne, hogy a tegnap volt az utolsó nap'.

Úgy gondolom ugyanakkor, az S csoport túl sok lett volna. 1971-ben százötven lóerővel teljesítettem a Monte-Carlo Rallye-t, 1986-ban pedig ötszázötvennel, és ugyanazokkal a fákkal, ugyanazon a helyen, ugyanazokkal a sziklával és ugyanazokkal az árkokkal. Aztán ha van egy kis műszaki problémád, elszálltál. Ez az, ami miatt a B csoportot meg kellett szüntetni, még ha rosszul is érintett ez engem. Talán jó volt számomra, mivel itt vagyok még mindig...

Gyakran kérdeznak a modernkori rali világbajnokságról. Úgy gondolom, Sebastien Ogier-nek, aki a legjobb, sokkal nehezebb élete van, mint nekem volt, mivel a modern autókkal gyorsan tud menni mindenki. Nagy támadást kell csinálnia ahhoz, hogy tíz másodperccel gyorsabb legyen – én egy perccel voltam gyorsabb. A felfüggesztés, a technikai dolgok hihetetlenek most. Az én időmben annyi terület volt, ahol meg lehetett mutatni, hogy gyorsabb valaki – gyors sebességváltás, éjszakai vezetés –, de mi maradt mostanra? Ez egy sprint.

Ha én alkotnám a szabályokat, megpróbálnám csökkenteni az autóban lévő elektronikát. Miért ne hoznánk vissza a manuális sebességváltókat? Azt mondanám, egy differenciálműved van, harmincöt százalékban zárt, önzáró – olcsóbb lenne, és szórakoztató a nézők számára. A pilóták számára könnyebb lenne: ha sokat tudsz változtatni az autódon, sosem lehetsz biztos benne: azt gondold mindig, hogy lehetne jobb; ha azonban rögzített valami, azzal élsz.

A ralisport az én időmben az állóképesség próbája volt ember és a gép számára. Amikor negyven órát vezetsz pihenés nélkül, akkor az az ember a gyorsabb, aki jobb állapotban van. Úgy vélem, több ilyen visszahozná a rajongókat. Az előírások is ilyenek, ahol tisztán lehetett látni a pilóták közötti különbséget: jelenleg a sebességváltók tökéletesek, a fékek tökéletesek, a felfüggesztések tökéletesek.

Annyi ember jön hozzám az Eifel Rallye Fesztiválon minden évben, nem vártam ezt. Amikor fiatal voltam, félenk voltam, nem szerettem mindezt. Ez volt az oka, hogy a ralipilótáskodást választottam. Jochen Neerpasch azt mondta a BMW-nél, versenypilótának kellene lennem, én viszont azt mondtam, 'nem, annyi ember van, nem tetszik ez. Az erdőbe akarok menni, éjszaka, csak én; tudni akarom magam miatt, hogy elég jó vagyok-e.' Aztán többet tanultam az elmúlt harminc évben, és mielőtt ide jöttem volna az első alkalommal, azt mondtam, 'ha eljövök, az emberek miatt kell itt lennem: ha nem tetszik, otthon maradok.' Azt viszont, hogy miért jönnek oda hozzám az emberek, nem értem, mivel huszonhét éve nem vagyok aktív.

A szép dolog az, hogy annyi ember mondja nekem, 'egy autogramot szeretnék, nem azért, mert világbajnok vagy, hanem azért, mert egy kedves férfi vagy.' Ez a legjobb elismerés, amit

Walter Röhrl: A ralisport az én időmben az állóképesség próbája volt

Írta: Fartik András

2019. december 25. szerda, 17:22 -

kaphatsz.”

Andrew