

A legjobb 1000 Tó Rally

Írta: Fartik András

2013. július 31. szerda, 16:44 - Módosítás: 2013. október 17. csütörtök, 18:04



Finnország számtalan izgalmas rali világbajnoki futammal szolgált, de az 1983-as verseny ezek közül is kiemelkedik. A ralisport egyik nagy alakja elképesztő körülmények között tudott felkapaszkodni a dobogó tetejére.

Finnország számtalan izgalmas rali világbajnoki futammal szolgált, de az 1983-as verseny ezek közül is kiemelkedik. A ralisport egyik nagy alakja elképesztő körülmények között tudott felkapaszkodni a dobogó tetejére.

Ahogy az a statisztikáiból is kiderült, Hannu Mikkola generációjának teljesítményét némi homály fedi, hiszen sikereik egy részét a rali világbajnokság 1973-as első megrendezése előtt érték el.

Mikkola nagyszerű eredményeket tudhatott magáénak, 1970-ben megnyerte a London-Mexikó maratont, az 1000 Tó Rally-n pedig mesterhármast aratott 1968 és 1970 között. Csakúgy, mint a későbbi generációk nagyszerű képviselőjeként Marcus Grönholm, Mikkola is hét alkalommal tudott győztesként felállni a jyvaskylai céldobogóra.



A legjobb 1000 Tó Rally

Írta: Fartik András

2013. július 31. szerda, 16:44 - Módosítás: 2013. október 17. csütörtök, 18:04

A következőkben Hannu meséli el, hogyan érte el legfelejthetlenebb győzelmét, mely egyben utolsó is volt a Jyväskylä Grand Prix néven is ismert viadal történetében. Ez a diadal fordulópont volt abban is, hogy a finn elérhesse legnagyobb sikerét, a világbajnoki címet, melyet rekord idősén, 41 évesen ünnepelhetett.

Finnország mindig is a vakmerőségről szól, ha raliról van szó, de ez a történet túltesz mindenén.

„Úgy érzem, három kedvenc viadalom volt: az 1000 Tó Finnországban, a RAC Nagy-Britanniában és a Safari Kenyában.

Különböző okok miatt szerettem ezeket a versenyeket. Az 1000 Tó esetében azért, mert ez hazám futama és mindig is ez volt a leggyorsabb rali. Ezen a versenyen nagyon sebesnek és pontosnak kell lenned, gyorsnak és ügyesnek, hogy a kívánt sebességgel mehessél.

Az 1983-as 1000 Tó Rally nem csak a versenyen történtek miatt volt különleges, de személy szerint a karrierem körülményei miatt is. Ez a harmadik teljes szezonom volt az Audival, már 41 éves voltam, a világbajnoki címet többször is próbáltam már megszerezni, de a dolgok sosem alakultak megfelelően. Gyakran volt az, hogy az egyik félévem jól alakult, aztán a következő hat hónapban semmi sem történt. Jó eredményeket értem el ősszel, és a következő tavasszal, de sosem úgy, hogy ugyanannak az évnek a tavaszára és őszére esett ez! 1983 jól indult, négy verseny után jó pozícióban voltunk, aztán kezdett megint minden rosszra fordulni, kiestünk Korzikán, Görögországban és Új-Zélandon. Nyertem Argentínában, de Finnországban jó eredményre volt szükségem, hogy világbajnoki reményeimet visszahozzam. Ez egy zsúfolt szezonom volt eddig is, nagy nyomással, nagyon fáradt voltam ekkor már, de bizakodtam, hogy jó eredményt tudok elérni, mivel ismertem az utakat, és már számtalan alkalommal teljesítettem a versenyt.”

Aztán rögtön úgy kezdődött, hogy újabb katasztrófa történik.

„Az első szakasz első ugratóján tönkrement a váltó, a rövid összekötő szakaszon kellett kicserélnünk ezt követően. Az időbüntetéssel majdnem két perc hátrányba kerültem rögtön az élmezőnnyel szemben. Két szakaszt követően a 143. helyen voltunk 1 perc 51 másodperc lemaradásban Stig Blomqvisthoz képest! Ezekben az időkben két perc az 1000 Tó Rally-n

ésszerűen túl soknak tűnt, de győzni akartunk, így elkezdtem küzdeni!

Azt mondtam Arne Hertznek, a navigátoromnak: 'Most mindent megteszünk, amit tudunk, nincs semmi vesztenivalónk, de sokat nyerhetünk.' Mindenhol padlógázzal mentem, és mikor az első esti pihenőhöz érkeztünk, közelebb kerültem, hetedik helyen voltam összetettben, 93 másodperccel a versenyt vezető Markku Alén Lanciája után. Egyre bizakodóbbak lettünk, úgy véltük, hogy talán elkaphatjuk.

Amikor nekiindultunk a verseny nagyon hosszú második részének, problémánk adódott az üzemanyagellátó rendszerrel. Csapatársunk, Michele Mouton nagyon sok időt veszített már egy ugyanilyen hibával, ráadásul az ő autója ki is gyulladt. Az üzemanyag aztán elkezdett a mi autónkban is folyni. Az volt a probléma, hogy nem volt időnk rendesen megjavítani. Kedvenc szerelőm összetákolta, majd készen állt arra, hogy később kicserélje. Az összetákolás egyáltalán nem egy normál Audi megoldás, de megtette a hatását.

A következő szakasz közel volt a nyaralónkhoz, ahol nagyon gyorsan mentünk most, sokkal jobb időt értünk el, mint a többiek, aztán ahogy a szakasz céljába értünk, a szerelők ott voltak a teljes injektor sorral, amit ki kellett cserélniük. A munka tizenkét percig kellett volna, hogy tartson, de húsz kemény percbe került...

Az összekötő szakaszra 122 kilométer/órás átlagot, jóval a kis finn utakra engedélyezett maximális sebesség feletti tempót számoltunk ki, ha nem akartunk újabb büntetéssel időt veszteni. Nagyon jól ismertem az utat, nagyon sok bukkanó és meredély volt rajta, de kockáztathatunk-e? Lasse Lampi, aki egy privát Audival vett részt a versenyen, ment előttünk ekkor, megkértük, hogy óvatosan figyelje, lát-e olyan embereket, akik a közúti szakaszon ellenőrzik a sebességet.

Úgy gondoltam, OK, vállaljuk a kockázatot, hajtsunk rá. Eközben Lasse figyelmeztette az autókat, hogy húzódjanak le, mert tudta, nagy sebességgel fogunk érkezni. A következő szakasz rajtjába időben érkeztünk, mindössze öt másodpercünk maradt.

Az ez utáni gyorsaságikon újra jónak tűnt minden. Amikor Kalpalinnában, az esti pihenőbe értünk, egy másodperccel vezettem Stig előtt, fejben megnyugodtam.

Sok volt még hátra, és mikor a következő gyorsaságin átmentem egy bukkanón, az egyik motortartó eltörött. Egy Audinál ettől éppen annyira mozdul el a motor, hogy lelökje a turbócsövet. Úgy kellett teljesítenem a fél szakaszt, hogy nem volt megfelelő turbónyomás, és ismét vesztettem egy percet. Itt tudtam, hogy a verseny útvonalán lehetnek rendőrök, emiatt teljesen más utat választottunk és teljes gázon mentünk, hogy legyen elég időnk kicseréltetni a motortartót. Egyetlen aggodalmam az volt, hogy lesz valaki, aki kifogásolja a kerülőutunkat!

Felépítettünk annyi időt, hogy büntetés nélkül tudtuk kicserélni a motortartót. Reggel nyugat felé, Tampere irányába ment a verseny, egy olyan térség felé, ami hosszú ideje nem volt a programban, majd a többi szakaszon autóztunk. Az éjszaka hátralévő része és a következő reggel volt még hátra. Nagyon keményen próbálkoztam, de hirtelen észre kellett vennünk, nem tudunk a többieknel szignifikánsan jobb időket autózni. Valami nem stimmelt.

Egyik megbízható szerelőnk felnyitotta a motorháztetőt és alaposan megvizsgálta a turbócsövet, melyen észrevett egy lyukat, ami nem volt nagyobb a tű hegyénél. Nem volt akkora, hogy a turbónyomás csökkenjen, de ahhoz elég volt, hogy a motor ne reagáljon olyan gyorsan. Kicserélte, és onnantól kezdve teljesen más világ volt. Az autó újra szárnyalt. Amikor Jamsába értünk a reggeli utolsó szünetre, huszonnégy másodperccel voltam Stig mögött. Öt szakaszunk volt még hátra, Markku Alén pedig mögöttünk tizenhárom másodperccel.



A soron következő gyorsasági Vahei volt, és meg kell, hogy mondjam, könnybe lábadt a szemem, amikor célba értem, olyan fantasztikusan ment. Ez egy 8,66 kilométer hosszú szakasz volt, 4 perc 24 másodpercre volt szükség a teljesítéséhez, úgyhogy az átlagsebesség csaknem 120 kilométer/óra volt. Stignél nyolc, Markkunál kilenc másodperccel voltunk gyorsabbak rögtön. Nem hangzik nagy különbségnek, de egy ilyen rövid szakaszon ez rengeteg volt, ez után ismét úgy gondoltam, meg tudjuk nyerni a versenyt!

De nem volt vége még mindig. Két szakasszal a befejezés előtt elromlott a lefúvatószelep, a gázzal kellett szabályoznom a nyomást, tartva attól, hogy felrobbanhat a motor. De még mindig jóval gyorsabb voltam a többieknél, és megelőztem a vezető Stiget azon a részen. Az utolsó szakaszon turbónyomás szabályozás nélkül jöttem át, beérve a célba megnyertük a versenyt!

Azt hiszem, ez volt rali pályafutásom valaha volt legkeményebb versenye. Ez volt az első alkalom, hogy a fényt láttam a világbajnoki alagút végén, de még nem volt vége.

San Remóban ki kellett állnom, és a szezon utolsó, brit versenyén dőlt csak el, hogy én leszek a bajnok.

A finn emlékem az, hogy a problémák után milyen nehéz összeraknod magad, és küzdeni, küzdeni, folyamatosan küzdeni.”

Felmerül a kérdés, Blomqvist megkönnyítette az utolsó szakaszokon Mikkola győzelmét? Csapatutasítás történt? Senki sem tudja, de az biztos, hogy a taktikai manőverek számára kevés lehetőség volt akkoriban a részidők hiánya és a szegényes kommunikáció miatt, ráadásul Alén folyamatosan az audisok sarkában volt. Az Audi első két helye kritikus fontosságú volt ezen a futamon, mivel a márkavilágbajnokságért szoros csata folyt. A Lancia a szezon végén két ponttal legyőzte az Audit végül.

Blomqvist az évad során végig segítette Mikkolát, az utolsó futamon, a RAC Rally-n szerzett is egy győzelmet, majd a következő évben őt koronázták világbajnokká.

A legjobb 1000 Tó Rally

Írta: Fartik András

2013. július 31. szerda, 16:44 - Módosítás: 2013. október 17. csütörtök, 18:04

Andrew