

Irány egy másik világ felé

Írta: Fartik András

2013. szeptember 30. hétfő, 16:39 - Módosítás: 2017. január 17. kedd, 19:29



Az Új-Zéland Rally, a világbajnokság egyik legkedveltebb futama

Az Új-Zéland Rally, a világbajnokság egyik legkedveltebb futama

Annak ellenére, hogy oly' távol fekszik Európától, az Új-Zéland Rally-nak ugyanolyan

hagyománya van, mint az északi féltekén megrendezésre kerülő testvéreinek. Ugyanakkor 1977-ben, amikor a világbajnokság először látogatott ide, sokat kellett azon ügyködni, hogy a vendégek elvárásainak eleget tegyen a verseny.

Olyan volt, mintha egy másik világba csöppentek volna az emberek. Az a pillanat, amikor a három gyári Fiat, azok legénysége és legfőképpen a csapatvezetők kiszálltak a repülőgépből Új-Zélandon, örökre megváltoztatta az ország ralisportját.

Ez volt a világbajnokság történetében az első alkalom, amikor egy futam teljes egészében az egyenlítőől délre zajlott, amikor a csúcstechnikát képviselő autók és csapatok tiszteletüket tették a régióban. És az első alkalom, amikor az új-zélandi ralisportnak szembe kellett néznie azzal, hogy hogyan működnek a dolgok a világ másik részein. Mindez 1977 májusában történt, ami nevezetes időponttá vált minden érdekeltnak.

Új-Zéland ebben az időben kívül volt a nemzetközi autósport körforgásán. A versenyző és konstruktőr Bruce McLaren 1970-ben elhunyt egy tesztbalesetben, a Forma-1-es világbajnok Denis Hulme az 1974-es szezon végén, kortársa, Chris Amon két évvel később vonult vissza, de 1975-ben véget ért a külföldieket is az országba csábító, népszerű Tasmán Sorozat is.

Alkalmanként ellátogattak világklasszis ralipilóták, Hannu Mikkola 1973-ban megnyerte a Heatway International Rally-t, ami egy ötezer kilométeres, az északi és déli szigeteket is érintő verseny volt. A maratoni viadalok specialistája, Andrew Cowan 1972-ben és 1976-ban győzött a Heatway Rally-n.

De ennyi és nem több. Nem voltak túl gyakoriak Új-Zélandon a nemzetközi autósport események.

Kis csodálatot váltott ki, a Fiat brigád a sportszabályzat szemszögéből nézve a megszokottól eltérő fejlődéssel szembesült. A professzionális európai élmenők elég másnak találták a dolgokat lenn délen.

Az európaiak egyből felfigyelhettek arra, hogy néhány helyi versenyző autója pontosan megfelel

az FIA szabályainak. Nem volt szabad tréningezni, mivel ha csak a gyanú is felmerült, a farmerek nem engedélyezték a ralit. Gyakran kapukkal zárták le a privát tulajdonú erdőkön áthaladó útvonalakat, vagy csak engedéllyel lehetett behajtani.

A megközelítőleg 2200 kilométeres versenytávhoz hozzájött még csaknem ugyanennyi országúti összekötő szakasz is, amit az országban érvényben lévő 80 kilométeres óránkénti sebességgel lehetett abszolválni.

Az 1977-es South Pacific Rally hatnapos esemény volt, kényelmes időbeosztással. A hosszú versenytáv ellenére a programot akár négy napba is bele lehetett volna sűríteni. Az abroncsokra vonatkozóan nem voltak különleges szabályok azon túl, hogy nem lehetett szöges gumikat használni és az országra vonatkozó előírásokat be kellett tartani. Izgalmas dolog volt, amikor a Fiat az aszfaltos szakaszokra slickeket gyártatott.

A nemzeti értékelés szerint folyt a verseny, az időt nem másodpercre, hanem a perc századrészára mérték.

A legfőbb eltérés talán abban mutatkozott, hogy a szervezők a játékszabályokat elég lazán értelmezték, világgraszoló különbség volt a gondosan megtervezett európai versenyekhez képest.

Az első este forrt a levegő a szokásokból adódó különbségek miatt, miután Markku Alént 132 kilométer/órás sebességgel, a korlátozáshoz képest 52-vel többel bemérték egy közúti szakaszon, az őt üldöző rendőrök ráadásul nem is tudták megállítani. Alén azt mondta, ahhoz szokott, hogy a rendőrautók villogója kék színű, nem pedig piros és sárga, azt pedig nem vette észre, hogy a mögötte jövő autóban egy törvény-végrehajtási tiszt ül. Ragaszkodott ahhoz, hogy nem megszökni próbált.

A szervezők a közlekedési szabályzat pongyolán megfogalmazott cikkelyeire hivatkozva száz helyi dollárra büntették a finnt, valamint ki akarták zárni a versenyből. Az olasz csapat marketingesei elhintették, hogy a fagyasztott hús Új-Zélandról Olaszországba történő importálásával kapcsolatos megbeszéléseket akár le is állíthatja ez a viszály. A Fiat menedzsere, Daniel Audetto ennél direkter volt. Megjegyezte, hogy a kizárást a versenyigazgató rendelte el ahelyett, hogy a nemzetközi szabályoknak megfelelően a

Irány egy másik világ felé

Írta: Fartik András

2013. szeptember 30. hétfő, 16:39 - Módosítás: 2017. január 17. kedd, 19:29

versenybíróság róttá volna ki az ítéletet. Ez az információ a versenyszervezőktől származott, akik meg is erősítették ezt. A szervezők nem tudtak mit tenni, Alén folytatta a futamot, a fagyasztott hús pedig elindulhatott Európa felé.



Mindhárom Fiat befejezte a versenyt, a győztes ideje több mint huszonnégyszer volt. Ezzel ez a

viadal lett minden idők leghosszabb, gyorsasági szakaszokból álló világ bajnoki futama. Fulvio Bacchelli élete első és egyetlen világ bajnoki futamgyőzelmét aratta, bár nem sok tartotta, hogy ne így legyen. A kocsni nagyon füstölt végig az utolsó napon, az utolsó órákban a csapattól azt az utasítást kapta, hogy ne merje a motort leállítani, ugyanis attól tartottak, újból már nem indulna be. Később megállapították, az egyik dugattyún jókora lyuk keletkezett. A Fiatok az első, a harmadik (Alén) és az negyedik (Simo Lampinen) pozícióban értek célba.

A világ élvonalából nem csak a Fiat látogatott el a versenyre. A Ford a helyi kereskedőkkel kötött egy megállapodást és nevezte Ari Vatanent, ami a finn pályafutásában egy teljesen új aspektust tárt fel. Ari éppen betöltötte huszonötödik életévét – ezzel az autósportban nagyon fiatalnak számított akkoriban –, mindössze hét rali világ bajnoki futamon vett részt korábban, ráadásul ezek közül egyiket sem fejezte be. Ettől függetlenül akkora becsben tartották a Fordnál, hogy elküldték a világ másik végére is, hogy képességeit fejleszthesse. Ez egy olyan esemény lett számára, amit sem ő, sem más, aki látta a teljesítményét, nem fog elfeledni.

Úgyszólván minden napra jutott neki egy kisebb vagy nagyobb baleset, mégis célba ért, még hozzá a második helyen. Ari világosan emlékszik ezekre a napokra, a legnagyobb élménye az volt, amikor egy hosszú éjszakai szakaszon utolérte és megelőzte mindhárom előtte rajtoló gyári Fiatot, miközben megpróbálta behozni a korábban elvesztegetett idejét. A Fiat versenyzők úgy gondolták, a közeledő autó az egyik csapattársuk, aki arra kapott utasítást, hogy pörgesse fel a tempót.

A következő új-zélandi világ bajnoki futamok is emlékezetes pillanatokat szültek. Az 1978-as verseny nem volt része a világ bajnokságnak, a szervezők az előző évi esemény pénzügyi traumáján próbáltak úrrá lenni. A soron következő esztendőben a második és hatodik helyen célba érő két gyári Datsunt zárták ki, mivel a csapat nem engedte a technikai felügyelőknek, hogy megbontsák a motorokat. Azt mondták, ezt az utasítást kapták Japánban a feletteseiktől, akik a kérdéses pillanatban elérhetetlennek bizonyultak. Három évvel később, az esettől teljesen függetlenül a messzi Görögországban egy privát versenyző Nissanjában túlméretes motort találtak. A kivizsgálások során kiderült, ez az erőforrás abból a gyártási szériából került ki, ami évekkel korábban a gyári csapat számára készült...

1980-ban Pentti Airikkala az egyik szakasz célja után szenvedett nagy balesetet. Az útvonal titkos volt. A Mercedes hatalmas botrányt szított. Ők a feladatra alkalmatlan sportautóikkal érkeztek, nem értékelvén, hogy a pályák titkosak. A vita végül azzal zárult, hogy a világ bajnokság minden futamán, még a nagy becsben tartott brit RAC Rally-n is olyan útvonalat kellett kialakítani a szervezőknek, ami bejárható volt a verseny előtt. Igaz, a végső döntés idején a Mercedes már nem volt a ralivilág részese.

Egy év szünet után, 1982-ben utazott újból délre a világbajnoki mezőny. A Toyota új Celicájával, az RA63-assal hosszú évek után megszerezte végre a típus első győzelmét. Az ezt követő szezon futama Stig Blomqvist számára hozott kellemetlen perceket, mikor a versenyen egyszer csak nem engedték tovább menni, mivel kiderült, későn adta le a nevezését. El sem rajtolhatott volna! A svéd visszatért, a '84-es futamot megnyerte, majd feleségül vett egy új-zélandi hölgyet.

Ez volt az az év, amikor azt lehetett már mondani, hogy az Új-Zéland Rally valóban átvette a nemzetközi szokásokat. A futam azonban nem maradhatott izgalmak nélkül, a regnáló világbajnok, Hannu Mikkola például tőle szokatlan módon felborította Audiját.

Írta: Fartik András

2013. szeptember 30. hétfő, 16:39 - Módosítás: 2017. január 17. kedd, 19:29

