

Fagyi

Idén végre nem lehetett nagyon panaszkodni a „hótlanságra”. A svéd futam végre majdnem olyan havas, jeges és hideg volt, mint amilyennek lennie kell

Néhányan persze lemaradtak a havas partoldalra támasztás gyönyöréről. Elsősorban Francois Duval és Toni Gardemeister, akik bár minden követ megmozgattak, kényszerszünetet tarthattak. Hatalmas kavarodás okozott viszont Harri Rovanpera nevezésének átalakulása. A finn ugyanis, annak rendje és módja szerint a számára beígért Mitsu WRC-vel jelentkezett a versenyre, majd először helyét és navigátorát, később kocsiját is átadta. (Bizonyára egyik esetben sem járt rosszul.) Risto Pietilainen tehát Janne Tuohino mellé pakolt be, mégpedig egy Xsara WRC-be, amit az új felállású párosnak, a PH Sport csapata szállított. A „megüresedett” Mitsubishi WRC-t viszont Daniel Carlsson kívánta meg, ám az ő ügylete bonyolultabb volt, hiszen a svéd egy Suzuki Ignis-szel már nevezett a versenyre. A szabályok szerint viszont kettős nevezést nem lehet tenni, illetve más géposztályba sem lehet átjelentkezni. Az eredetileg megjelölt csoport és géposztályon belül csak a jármű típusán lehet változtatni. Carlsson és támogatói azonban nem hagyták annyiban, s addig ügyeskedtek, míg rávették az illetékeseket arra, hogy extra módon foglalkozzanak velük. Sikerrel jártak, hiszen a FIA ráállt arra a megoldásra, hogy abban az esetben hozzájárul a cseréhez, ha minden érintett nevező áldását adja a dologra. Adták.



A távolugrást havon is lehet mérni!



Egy újabb nagyon privát Xsara WRC is bemutatkozott

A manufaktúráis körben érintettek fele változtatott Monte-Carlói felállásán, s második pontszerzőként új pilótákat jelöltek. A Subaru, Chris Atkinsont, a Red-Bull, Andreas Aigner mellett, a túraautózás ördögét, Mattias Ekstorn-öt, a Stobart pedig a kis Wilson társaként, Kostí Katajamakit indította. Kostí tehát elhagyta a JWRC-s klubot, ami az új szabályok szerint egyben azt is jelenti, hogy oda már nem térhet vissza, mint ahogyan Daniel Sordo sem, aki a Montén nyüstölte először (igen jól) a Xsara WRC-t. A spanyol „kisbajnok” azért persze nem járt rosszul, hiszen egyelőre tovább élvezheti a WRC-s autók világát.



Idén végre a szögesek játszották a főszerepet

A legprivátabbak között, a végül helyet szerző Tuohino és Sordón kívül, régi ismerősként Gigi Galli és Jan Kopecky is vállalkozhatott a lesiklásra, s belépett a sorba a Red Devil (Atolye Kazaz) csapatából Kristian Sohlberg (Subaru) és a Stobart újabb nevezésével, természetesen Forddal, Luis Perez Compac is.

Az évad második versenye volt hivatott útjára indítani – csekély érdeklődéssel – a JWRC bajnokságot, ahol azért a Swift-ek szaporodása volt megfigyelhető, no és az, hogy néhány gyorsan reagáló N/3-as kihasználta az új szabályok kínálta lehetőséget és csatlakozott az A/6-os ifik közé. A svédek az új szabályok szerinti VIP-es lehetőséggel is éltek, azaz 59 és 60-as rajtszámmal két honi versenyzőnek biztosítottak kiemeltebb környezetet.

A sorozatban pontszerzésileg érdekelteken kívül indulók körében elsősorban Stig Blomqvist autózása hozta lázba a helyi közönséget, hiszen ő ennek a versenynek a győzelmi rekordtartója (hétszer nyerte). Stig manapság (évek óta) már csak „kedvtelésből” és jelentős venezuelai érdekeltséggel, az N-es mezőnyt erősíti. Persze a helyi, jó nevűek között, Oscar Svedlund is felkeltette az érdeklődést, aki szintén az N-es mezőnyt favorizálta.



Kosti Katajamaki „dobta” az ifi világot



Az indulók listáján végigpillantva jólesően akadhatott meg a szemünk egy magyar egységen is, Pénzes Zsolt és a kis Renault ismét vb színpadra lépett.

Bessenyei Krisztina és Bessenyei Zoltán



A VIP-es Zachrisson tudása sokakat meglepett

SZÖGEZZÜK LE



A svéd ralitól kezdődően, Mario Isola a Pirelli rali tevékenységéért felelős menedzser. Az olasz gumisok a Subaru autóin kívül több privát csapatot, köztük elsősorban a Mitsubishi pirosokat és N csoportos párosokat is kiszolgálhatnak abroncsaikkal. Isola korábban a Maserati trófeát irányította a Pirelli szempontjából, ahol főszponzorként és teljes gumiszállítóként szerepeltek az olaszok.

A svéd futamra, egy teljesen új abronccsal is felszerelkeztek az olaszok, amely főképp a szögek elhelyezésben és kialakításában mutat újat, s amelyeket egyelőre csak a főtárogatott Subaru legények próbálhattak ki.

A technika azonban sajnos megakadályozta, hogy Petter Solberg és Chris Atkinson bizonyíthassanak vele.

A privátnak számító (tehát nem M1 és nem M2) Mitsubishi csapat, csak a korábbi gumikon mehetett, abszolút harmadik és negyedik helyük azonban meggyőző.



Kopecky mindent megtett annak érdekében, hogy felkészült legyen



Rovanpera autóját végül Daniel Carlsson örökölte