

## **Bessenyei Zoli - „Szeretnék két országban bajnok lenni”**

### **A technika már adott, a tapasztalat megvan, most már csak a szerencsében bizakodik a Hadik Rally Team versenyzőpárosa Bessenyei Zoltán és Papp Gyuri**

*- Nagyon jól kezdtetek, aztán közbeszólt a technika ördöge, mi történt?*

Igen, sajnós ezt el kell fogadnunk, hogy ez egy autósport, amit nem csak emberek irányítanak, hanem a technika is elég nagy szerepet játszik benne. Az történt, hogy az első napi utolsó gyorsasági szakasról még hibátlanul leért az Astra. Teljesen nyugodtak voltunk, hogy nem lesz semmi probléma, megyünk a szervizbe és elkezdjük kidolgozni a másnapi taktikát. A szervizpark felé menet megálltunk a faluvégén, mikor kellőképpen lehűlt az autó. Elkezdtünk Gyurival levetközni, amikor leállt a kocsis motorja egyik pillanatról a másikra. Azt hittem, hogy esetleg lerúgtam a gyújtáskulcsot, vagy valamit. Később kiderült, hogy nem ez volt a probléma. Üzemanyag ellátási problémára gyanakodtunk már ott, és ez később be is igazolódott. Nem kapott üzemanyagot a kocsis, de nem tudtuk, hogy ennek mi az oka. Gyuri mindent szétszerelgetett - aki mondjuk ért is hozzá, én meg nagyon szépen tudom fogni a kormányt - én asszisztáltam, azaz néztem nagy szemekkel. Elég komolyan darabokra szedte az autót, de egy idő után, mikor már a negyedórás késésből is lassan kiléptünk rájöttünk, hogy buktuk a projektet, és bevontattuk az Astrát a szervizbe. Ott tovább folytatódott a szerelés, majd valakinek eszébe jutott, hogy az első szervizben már szóltak, hogy megütöttem az üzemanyagtank alját, valószínűleg Szuhán. Annyira, hogy még a kevlár tankvédelmet is átszakította. Minden bizonnyal ez az ütés okozhatta, hogy a műanyagcsövet, ami továbbítja az üzemanyagot, eltörtük. A törés pont nap végére lett akkora, hogy levegőt tudott mellette szívni a motor. Megállhatott volna tulajdonképp bármikor, de megvárta, hogy az utolsó gyorsot is befejezzük. Ami szerencse a szerencsétlenségben, hogy nem másnap tette meg ezt, mert akkor mindenből kiestem volna, így annyi változott, hogy a Szlovák bajnokságot folytatni tudtuk, a Szuper Rally szabályai szerint.

*- A Szlovákok azt mondják nekik nagyon gyorsak ezek a pályák, neked mennyire fekszenek ezek a lobogós gyorsok?*

Nem tesz jót a dieselnek. Nekem nincs félelemérzetem rajtuk, bár kétségtelen, hogy egy ilyen Szuhai erdei gyorsot pontosabban kellene vezetni, még akkor is, ha esetleg saras kihordásos. De inkább ez a rali-pálya, mint ahol ott kell tartani a lábadat és kétszázal megérkezni egy lassítóra, vagy ugyanennyivel egy jobb egyes, jobb kettős kanyart elfordulni, úgy hogy nem látod mennyi kihordás van az úton. Láttuk már a felvételeken, hogy egy-két társunknak ez nem is sikerült. Kicsit nem lehetett esni. A Szlovákok nincsenek ehhez hozzászokva, egészen más stílusú pályáik vannak. Talán a Szuha hasonlított egyedül arra, amin ők szoktak menni, de ott is megkapták a magukét, mert azért mi Magyarok egészen máshogy közlekedünk, mint ők. Látványosan csak Béres Józsi tudja felvenni velünk a kesztyűt, a többiek kapnak minden kategóriától. És itt beszélhetünk a Drotárról is, akit a magyar WRC-s mezőny rendszeren elvert.

*- Szlovák bajnokságban idén is mész?*

Nyilvánvalóan azért neveztem az Eger ralin a Szlovák Bajnokságban, mert tervben van. Sajnos a pénzügyi helyzet ezért még befolyásolhatja. Most per pillanat abban ugye elég jól állok, így az tűnik kézenfekvőbbnek, hogy azt kéne folytatni. Meglátjuk! Van egy versenyünk a Miskolc Rali után négy nappal. Tervünk szerint leadjuk a nevezést, aztán majd meglátjuk, hogy hogyan bírja az autó Miskolcot, mennyire kell hozzányúlani abban a kettő napban ami a felkészítésre maradna. Amennyiben nem lesz nagyobb probléma, akkor azon az egy napos versenyen - ami egyébként teljes bajnokinak számít - elképzeltető, hogy elindulunk.

Nagyon visszafogott tempóban megpróbálunk ott is eredményt elérni, hogy legyen esélyünk a Szlovák Bajnoki cím megvédésére.

- *Miskolcon akkor ezek szerint láthatunk benneteket?*

Mindenféleképpen, hiszen az hazai versenynek számít, miután mindenki tudja, hogy a Hadik csapat készíti fel az autómat. Lassan én is miskolcinak érzem magam félig-meddig. Bármennyire is „spórversenynek” tartom a Miskolc ralit – ugye három pálya oda vissza a kiírás szerint –, ettől függetlenül része a Magyar Bajnokságnak, meg kell próbálnunk elindulni rajta és minél biztonságosabban a legjobb eredményt elérni. És itt a biztonságon van a hangsúly, mert ha minden jól megy, akkor pár nappal később megint be kell ülni az autóba.

- *Mik az idei tervek, célok?*

Szeretnék két országban bajnok lenni. Ha ennek a közelébe tudunk kerülni, akkor az már nagyon szép eredmény lehetne 2009-ben. Voltak vérmesebb nemzetközi terveink – sőt amíg a válság nem jött be –, addig ígéretet is voltak. Olyan szponzorok, akik támogatták volna az EB vagy IRC indulást, de sajnos ezt a válság egy megghiúsította. Bízom benne, hogy nem teljesen, hanem csak időben toltta el, egy esetleg két évvel. Próbáljuk ugyanazt folytatni, mint tavaly. Fejlesztettünk a kocsin, szeretnénk jóízűeket autózni, minél kevesebb hibával és, minél több eredménnyel. Nem szabad keseregni ezen a hétvégén, hiába nincs pontunk a Magyar Bajnokságban, azért azt gondolom bizonyítottunk mindenkinek. Minden gyorsaságit mi nyertünk N3-ban. A Szlovákok meg megtanulták, hogy öt perc hátrányt is le lehet dolgozni.

- *Mi az amit a télen fejlesztettetek az autón?*

Futómű beállítások, súlycsökkentés, ami még a homologizációban megengedettek voltak. Nagy fék került rá, amit tavaly még nem vettünk meg, de a szponzoroknak hála a téli szezonban sikerült megvásárolni. Van is bajom vele, mert innentől kezdve nincs benne szervó, és úgy kell nyomni, mintha közben ki akarnád rúgni a homlokfalat, viszont ha bemelegszik a fék, akkor iszonyatos teljesítményekre képes. Kicsit sofőrként nehéz feldolgozni, hogy a fizikai határokat súrolgatod vele. Borzasztó jó érzés menni vele, mert biztonságot nyújt, nem melegszik el a gyorsaságik végére a fék. Ez hiányzott, ez az igazi nagy fejlesztés és ez nagyon csúnya, erős másodpercekben mérhető, min ahogy Egerben látszott is!