



Kakuszi Zsolt-Kakuszi Csaba
2006. November 3-5
Condroz Rally, Volkswagen Polo Super1600

Condroz Rally A RALLY!

Kakuszi Zsolt-Kakuszi Csaba: Már a negyedik éve annak, hogy először jártunk Belgiumban, és már akkor beleszerettünk ebbe a környezetbe, de főként Belga Rally szezón ezen utolsó futamába! Ezen a futamon mindenki leporolja a verdát és nekilendül ennek a legendás futamnak! 280 km osztáv 12 különböző gyorsasági, világbajnoki futamokat megszégyenítő szurkoló tábor!

2004-ben már indultunk a futamon, amit már az első gyorsan feladni kényszerültünk, ugyanis mint ismeretes az első gyors kb. hatodik kilométerénél lecsúsztuk az útról! A sors fintora, hogy ezen a részen idén négyszer is végig haladt a nyomvonal, tehát kitudtuk elemezni, hogy hol hibáztunk! Ez a kombináció egy nagyon keskeny katlanos rész, ami még a mostani száraz idő ellenére is teljesen vizes, saras volt! Idén is jópár gép pórul járt a nyomokból ítélve!

Már a tréning első napján utolért minket a balszerencse, hétfőn DUVAL privát tesztjétől nem tudtuk bejárni a soron következő pályát, kedden a TDI Polo-nak mentel a szervója és kénytelenek voltunk bérelni egy autót helyette. Szerdán ünnepnap révén tankolni nem tudtunk a benzinkutakon, valamiféle speciális tankolóártya hiányában! Ezen már csak nevetni tudtunk kínunkban. Viszont a bérautó komfortos futóműve úgy megtetszett (Seat Cordoba), hogy még szerdára is ezzel mentünk pályát járni! A tréning eredménye, négy betelt 60 lapos Itiner füzet lett!

A hivatalos tréning csütörtök délelőtt kezdődött, amire időben odaértünk, MI készen álltunk rá, hogy újra a narancs polo határait feszegezzük! Az autót, mint minden verseny előtt maximálisan felkészítettük, többek között új féktárcsákat és betéteket kapott előre.

Ezúttal viszont nem ment olyan olajozottan minden, először a kézifékünk rakoncátlankodott, amivel majd három órát küzdöttünk! A végén a régi fékbetétek kerültek vissza, mert az újak egyszerűen nem fogtak semmit! Ennek a tetejére a már a Budapest rally-n is be beköszöntő gyújtás kimaradás egyre erőteljesebben lépett fel! A teszten összesen két kört sikerült menni esőben sli-kel, szárazon intermédiával! Hát ez is egy olyan nap volt amikor nem igazán sikerült semmi! Pénteken a gépátvétel és a szervizparkba való bepakolás után, még mindig a gyújtással voltunk elfoglalva, kicseréltük a gyújtó gyertyákat, gyújtókábeleket, trafót, valamint minden fellelhető jeladót az autón(légmennyiség szabályzó, kettes henger jeladó, váltó shifter, áramtalanító kapcsolók stb. stb. A motor fejlesztővel is forró dróton voltunk és utolsó eshetőségre gondolva még 98-as üzemanyaggal is kipróbáltuk a verdát! MIHASZNA! A Belga csapat is a segítségünkre sietett és serényen tanulmányozták a rendelkezésre álló adatokat egy csinos kis laptop segítségével, de sajnos ők sem tudtak hasznos tanácsot adni! A végén feladtuk a keresést, és bár egy percig sem volt kétséges, hogy még így is rajthoz állunk, az utolsó másodpercig bíztunk abban, hogy megtudjuk javítani! NEM SIKERÜLT!

22. rajtszámmal szombaton a 15.-nek rajtoltunk a mezőnyben, összesen 180 induló közül! Az első négy gyors a gyújtás problémát figyelembe véve elég jól sikerült! Aztán jöttek a gondok, csak azért hogy ne legyen olyan egyszerű az élet, először az önindítónk dobta be a törölközőt, és kénytelenek voltunk toló erővel lendületbe hozni a gépet, majd a harminc kilométeres gyorsan úgy kaptunk egy defektet, hogy egy nagyobb gödörbe érkezve a csonkálvány csavarja **belülről átszúrta a felninket!!!** (na ezt még egyszer sikerült kivitelezni de az csak egy lassú defektet eredményezett!) Mivel a harminc kilométeres gyors elején kaptuk a lyukat, ésszerű döntés volt kicserélni hiszen a folyamatosan szaggató kocsinkkal nem dédelgettünk vérmes reményeket a versenyt illetően! Azt gondolhatnánk, hogy ezzel véget ért az erre a gyorsra szóló krónika de nem, a defekt kicserélése után a célban furcsa hangokat véltünk felfedezni a váltó körül! Igen megcsináltuk! Ledaráltuk a kuplung tárcsát, és széthullót a csapágy! Következett a szervizpark, 20 percben ezt nem lehet megjavítani felkiáltással, jött a következő 6 gyorsasági kuplung nélkül! Hát mitagadás nem volt egy séta galopp, még jó, hogy a gyorson már nem kell használni! **45 perc szerviz, kuplungcsere! Sikerült!** Ja majd elfelejtettem, ilyen se volt még 12. gyors célja: beíróban megáll, elindul?! na! na! Befogtak a fékek! Olyan mintha folyamatosan nyomnád a féket és közben a kuplung nélküli autóval megpróbálsz elindulni! Hát nem tudom! Erre a napra ennyi már elég volt, kippattantunk a kocsiból és megpróbáltuk az első féknyeregelnél légtelenítéssel mozgásba hozni a verdát. Nem sikerült, a felni pont takarja a csavart és amúgy sem találjuk a felfokozott kedélyállapotban a 11-es kulcsot, mögöttünk már 5 kocsit türelmetlenkedik a sötétben, ugye olyan szűkek az utak, hogy nem férnek el mellettünk, aztán jött az isteni szikra: **FŐFÉKHENGER légtelenítés, van hozzá kulcsunk: tíz másodperc, KÉSZ!** Mi is!

Vasárnap! Mennyei csend, nem szól a kuplung, hihetetlenül nagyszerű érzés! Első gyors, még a rajt előtt egy lassú defekt reggelire, kicseréltük! Ezután így festett a kép: hátul két michelin, bal eleje yokohama, jobb eleje pirelli, nekünk már mindegy volt, három gyors egymásután, három gumimárka, stimmelnek a számok!)

Befejeztük a versenyt! Egyáltalán nem rossz szájjal, mert ITT versenyezni felemelő érzés! Mindenki barátságos és mindenki szereti a rally-t! Elengednek a kigyózó kocsisorok mellett a rendőrök és amikor azt mondjuk, hogy Egerben a nyitó futamunkon sokan vannak, akkor azt az itteni számok tükrében meg kellene szorozni hárommal! Gyorsokként voltak olyan részek, amikor nyílt szét előttünk a tömeg! Felejthetetlen érzés! Ha lesz rá módunk, nem hagyjuk ki a következő futamokat sem, talán egy kicsit nagyobb szerencsével, sokkal előrébb végezhetünk!

A verseny sportszakmai oldaláról is említenek egy keveset. Jellemzően igen rövid etapok kötik össze a szakaszokat, alig volt húsz percnél hosszabb etap idő és ha ebből levonjuk a gyorsaságin eltöltött időt azt kell, hogy mondjam már már kapkodósan sietni kellett a következő gyorsra. Egy esetleges defektet kicserélni az etapon éppolyan sietősen kell, mintha a gyorson cserélné ki az ember! Itt nem divat a beíróban várni a versenyzőt annak ellenére, hogy mindenková kényelmesen oda lehet érni! A verseny mint általában otthon, itt is óramű pontossággal zajlott! Hiányoltuk azonban a megszokott óriási papír idő táblát, talán ha két beíróban lehetett felfedezni! Egy kis monitorra voltak kiírva az eredmények, igen kis betűkkel, de rendszerint nem tudtunk megtalálni rajta, nem hogy mást, de még magunkat se nagyon. Az etapokon nincsenek beszélgető versenyző párosok, mindenki teszi a dolgát és siet, hogy elérje az idejét! Ezért nem mintha annyira kellett volna a figyelni a körülöttünk lévő idejét, de nagyjából csak az esti szervizparkban tudtuk megnézni, hogy hol állunk egyáltalán a mezőnyben. Az már más kérdés, hogy a szervizparkban felállított kb. 1000m² büfé sátorban folyamatos élő közvetítéssel, sorolták a különböző kategóriák eredményeit, valamint kérésre internet csatlakozási lehetőséget biztosítottak volna, természetesen nem volt hová:). A szervizpark külleme azért még megérne egy-két misét, de beszéljenek a képek helyettem!

Üdvözlettel: Maxx Rally Team!

Köszönet támogatóinknak!

A folyamatosan frissülő honlapunkon, www.maxxrally.hu -n.

ARÁCMÉZES
Pálinka

Nocciola
liqueur

Original
ROYAL
Product
www.royallikor.hu

PET PALACKOK GYÁRTÁSA
Armagnac
Kft

SZAP
SZUPERPRINT
NYOMDA
www.szuperprint.hu



Maxx
EXTREME Energy drink

Interwest
Kft.
2000
ITALNAGYKERESKEDÉS

TOSTI
ASTI

