

Veszprém-Budapest!-Súlyos vereség!-Technikai gondok!

A Szombathely Rally után megpróbáltuk újra összeszedni magunkat és csakis az előttünk álló feladatra koncentrálni! A verseny után, a csapat még hetek elteltével is azon a buta hibán rágódott. De hát ilyen a rally, túl kell lenni mindenben és csakis előre szabad nézni! Pálincás Zsolt időközben a csapat igen nagy szomorúságára a Golf kit -carnak kiadta az útját és gyorsan beruházott egy mitsu ra, azzal a felkiáltással, hogy az új autóval hátha több szerencséje lesz mint a sárگا versenygéppel!

Előre bocsátanám, hogy ez a beszámoló nem a magyarázkodásról fog szólni, hiszen mint a főcímből is kiderül a veszprémi bajnokságot nem nekünk találták ki!

Már a tavalyi évben is itt voltak legközelebb hozzánk a vetélytársaink és idén is erre számítottunk!

Tehát: 3gy. Szakadé eső! Nem erre számítottunk, bár gondolom ezzel nem csak mi voltunk így! A WRC-s kiruccanásából keserű szájjal visszatérő Bútor kellőképpen feladta a leckét, majd negyven másodpercet akasztott a nyakunkba, míg Keller Petivel egy másodpercen belül autóztunk, viszont Ollé Sasnak mi adtunk vagy harminc másodpercet! Hihetetlen különbségek ezen a 22 km hosszú pályán.

4gy. Kislőter 16km. A két Suzukis matadorral három másodpercen belül autóztunk, de a Citroen itt is gyorsabb volt mind az S1600-as autónál, több mint harminc másodperccel! Én úgy gondolom, hogy annak ellenére, hogy a pontversenyben legfőbb riválisunknak tartott ellenfeleinkkel becsületesen fel tudtuk venni a versenyt, de a Citroen megdöbbentő fölénye szinte összetört minket! Vagy mi vagyunk annyira gyengék, vagy valami egészen másban kell keresni a magyarázatot!

5-6-7-8-9gy. Nem részletezném külön-külön minden gyorsot, hiszen minden gyorson nem csak hogy a piros fenevad, de a két sárگا paripa is porig alázott! Igaz, hogy az egyik gyorson elment a fékünk és a kuplungunk is hozta a már szinte az év elejétől megszokott rossz formáját, sajnos még így sem tudjuk erre fogni a tetemes másodperceket!

Tiszta a lelkiismeretünk és mindenki higgye el, hogy nem rajtunk múlt az eredménytelenségünk, a szemét ki nyomtuk szerencsétlen Polo-nak de akkor sem akartak jönni az eredmények! Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint a külső kamerás felvételek, na meg a rengeteg szurkoló. Ha nem is a legnagyobbat de az első háromba biztosan belefért a Volkswagen reptetése a Sóllyi erdőben lévő gyorsasági szakaszon!



Sajnos itt kell, hogy megemlítsük azt, ami a mi csapatunknál a legjobban hiányzik, mégpedig a tapasztalatot, ami az autó beállításaihoz feltétlenül szükséges lenne. A szfalon már kezdenek elfogyni az új körülmények és ezeken a versenyeken már van egy kis tudásunk, de a murvához illetve a sárban való autózáshoz csak ezután a verseny után kerültünk egy kicsit közelebb!

Megtaláltuk a legnagyobb hibánkat ezzel a versennyel kapcsolatban! Az ötös gyors tól szinte megtámasodott a két Suzuki és a nagy hajrában még az ez idáig szinte minden gyorsot megnyerő Bútor sem bírt velük! De mi lehetett a titok, volt -e egyáltalán! Volt bizony, és milyen egyszerű, a Suzuki a szombati két gyors után radikálisan megváltoztatta az autók beállítását, mégpedig úgy, hogy a kocsijuk súlypontját a lehető legnagyobb arányban az első meghajtó kerekek felé vitte, ezzel a mi utólagos mérésünk alapján úgy 60-80kg-mal több súly került az első kerekre mint az első körben! Szerintem, nem kell senkinek elmagyarázni, hogy mit jelen ez, de azért csak gondoljunk bele milyen sokat számít ez. Például egy hátsókerekes Ford Transit szinte el sem tud indulni a sárban mert egyáltalán nem helyeztetten elkapar, míg egy Mercedes elsőkeres meghajtásánál az össztömeg majd kétharmada az első kerekeken van és ugyanaz a feladat nem is feladat. Ilyenkor szokták azt csinálni, hogy bedobnak a raktérbe egy pár zsák cementet, és mindjárt szalad a masina a sárban, nem csak kapirgál egyhelyben! Ez történt röviden, és ígérjük hogy jövőre kiköszöröljük a csorbát, és ha szűkös is a „kedvünk” ilyen jellegű tesztre, akkor is szoritunk belőle!

Ennek ellenére szerintünk teljesen mindegy az, hogy miért és hogyan, a lényegen sajnos nem változtat semmit a hiba megtalálása, Veszprémben sajnos nagyon kikaptunk!



Budapest Rally

Újra aszfalt! Csodálatos prolog! Ragyogó napsütés!

Salgótarján szerintünk egy kicsit messze van Budapeستől, de hát azt kell szeretni ami van! És mi mindent megtudunk szeretni! Pálincás Zsolt és Bagaméri László is csatarendbe állította a vadi új szerzeményt, de sajnos már a ceredi gyors rajtjánál búcsúzni kényyszerültek, a hajtás problémája miatt.



Nagyon szerettük volna bizonyítani első sorban magunknak és természetesen mindenkinek azt, hogy igenis vagyunk olyan gyorsak mint bárki más a kategóriában, SÓT!

1Gy. Cered 22Km, nagyon technikás pálya és nagyon nagy kihívás! Nekünk nagyon tetszett és igaz hogy csak a harmadik időt tudtuk futni rajta Bútor és Ollé mögött, de a kilenc másodperc egy hátsó defekttel azért nem t únt annyira rossz kezdésnek! A gyors végére aztán előjött a kuplung probléma amiről már egy -két verseny alkalmával említést tettem. Ezeknél az autókna a gyorsasági közben mint köztudott nem kell kuplungolni, de az elinduláshoz és a megálláshoz létfontosságú, szintűgy mint bármelyik hétköznapi személygépkocsinhoz.

2Gy. Szorospatak 18Km: Itt már épp, hogy csak el tudunk rajtolni, a kuplungunk állapota alig volt 50%-os, a célban viszont már a 0-val volt egyenlő! Szorospatakot már lehet, hogy az autónk sem akarta még egyszer látni, hiszen az idén szerintünk ez volt a legnagyobb bátorságpróbája az idei versenynaptárnak! Sár, és szakadék, ötven méteres hatalmas fákkal tűzdelve! Itt aztán kiderült hogy ki volt a vagány! Robinak itt is sikerült egy hajszálnyival előnyre szert tenni de ezt már csak négy másodpercre sikerült! Ollé és Keller itt már mögöttünk volt az eredménylistán 5+10 másodperccel!

3Gy. Mátrakeresztes 9,4Km: Semmi kuplung! Az autónk csakis úgy tudott elindulni, hogy szerencsénkre lejtőben volt a rajt, és a rajtlató sportbírók rásegítettek egy kicsit a már guruló autónkra egy kis tolással (ez a manőver egyébként mint utólag kiderült, nem a szabálykönyvnek megfelelő, hiszen a szabály szerint önérből kell elrajtolnia a versenyautónak, az is lehet, hogy ezért egyébként is kizártak volna minket a versenyből). Ez a rajt kb 2-3 másodpercünkbe került, ami meg sem látszott az eredményen, hiszen igaz, hogy a bosszúságtól alig láttunk, Zsoltinak a gázon maradt a lába, és Bútornak Ollénak és Kellernek 2,3,5 másodpercet adtunk! A kedvünket aztán mindjárt lelembolta a nem létező kuplungunk a beiróban! Mivel, hogy itt is lejtőben volt a sátor szép lassan elkezdődött guru lni a lejtőn lefelé és egy erőteljes mozdulattal, hatalmas recsenések kíséretében beraktuk sebességbe a váltót! Igen ám de az út közepén, szurkolói kielégítésén fáradozó Botka Dávid pont alig maradt hely az úton! Megpróbáltunk megállás nélkül elmenni mellette! NEM SIKERÜLT! Úgy egy centin múlhatott a dolog, de pont összeütöközt a két kocsi hátsó illetve első kereké!

VÉGE A VERSENYÜNKNEK!

Nem tudtuk időben spanifferrel orvosolni a lengőkar törését, és a féltengelyünk is kiugrott a helyéről! A kuplu már nem is elegendő a személylisan késhető 15perce! A kuplu ng hibájáról nem is beszélve!

Értékelés:

A Polo, a kuplung hibája Budapestre teljesen begyűrűzött és a szombati napot követő vasárnap azzal azzal, hogy darabjaira szedték a szerkezetet és igaz, hogy ez már csak a legközelebbi versenyen fog kellőképpen levizsgázni de úgy néz ki, hogy megtaláltuk a leggyengébb láncszemet!

Veszprémben lesz mit tesztelni jövőre!

Budapest Rally Helyezések: Ø

Veszprém Rally Helyezések:

Volkswagen Polo Super 1600

Abszolút 17. hely

Super 1600 4.hely