

Sajtóinformáció

Bükkfűrdő Rallye - Beszámoló

2012. május 18.

Az N-es csapda

Nagyon várta már a csapat az Országos Rallye Bajnokság nyitófutamát, készültek rá, szerettek volna végre visszajelzést kapni arról, mire lesz elég az új autó, mire képesek a mezőnyben. A versenyt megelőző napon kerítették sort a murva tesztre, melynek során 130 km-t autóztak. A tesztet elégedetten zárták, bíztak benne, hogy az időjárás is mellettük fog állni, és száraz pályákon versenyeznek majd.

Nem irreális célokkal, mindenképp a saját elvárásaiknak való megfeleléssel vágtak neki a Bükkfűrdő Rallye-nak, ám a bemutatkozás túl rövidre sikerült, ráadásul arra sem kaptak választ, hogy mire lennének képesek, továbbra sincs viszonyítási alap, hisz egyetlen mért idejük sem volt a versenyen. Az egyes gyorsasági szakasz első 8 km-e hibamentes és élvezhető volt a pilóta elmondása szerint, ám ezt követően egy fának ütköztek, és az autó sérülése miatt nem tudták tovább folytatni a versenyt.

Bútor Robi: *„Beleestünk az N-es csapdába, ami sokak elmondása szerint nem más, minthogy az N-es autó rendkívül halk és egyúttal nagyon-nagyon gyors, nem lehet érezni benne a sebességet, viszont nagyobb a súlya és a fékútja is jelentősen hosszabb, mint egy S2000-esé, vagy egy S1600-asé. Nálunk is ez volt a hiba, hiszen ahogyan kijöttem egy nagyon gyors kanyarból, a felírtaknak megfelelően a kanyar végén ugyan elkezdtem fékezni, majd következett egy rövid egyenes, de akkora volt a tempó, hogy nem tudtunk lelassulni a következő kanyarig, így az erdőben kötöttünk ki, egy nagy fát eltaláltunk, és az autón keletkezett sérülések miatt nem tudtuk folytatni a versenyzést. Az esésünkkor Imi próbálta még menteni a helyzetet, ordította, hogy forduljak be a kanyarba, de egyszerűen annyira sok volt, hogy nem mertem befordulni, én abban a pillanatban tudtam, hogy nekünk itt a vége, ha megpróbálok befordulni, az oldalát csapom oda, és nem akartam Imi rácsavarni a fára, próbáltam a lehető legbiztonságosabb verziót választani a befejezéshez.”*

Robitól nem megszokott befejezése volt ez a versenynek, így érthető, hogy még napokkal az eset után is lelkiismeret-furdalással gondol a történetekre, és maga sem érti, miért kellett ennyire gyorsan „bekezdeni”, miért nem próbálták ki egy tét nélküli versenyen az új autót, ahol sokkal higgadtabban, nyugodtabb lehetett volna megszerezni az első tapasztalatokat. A hiba okát utólag is a nem megfelelő fékútak meghatározásában látják, így Mecsek Rallye-n ez lesz a legfőbb feladat, hogy egy egészen új, a Mitsubishihez megfelelő itinert készítsenek, nagyon ügyelve a féktávokra.

Bútor Robi: *„Abszolút úgy érzem, hogy magával a kocsival össze vagyok barátkozva, nincs vele semmi gondom, egyedül ez az „N-es csapda”, amibe nem szabadott volna beleesnünk. Kellemetlenül érzem magam a szurkolókkal szemben, akik kijöttek a pályára, és ugyanígy érzek a támogatóinkkal, és a csapattal szemben is, de nincs más választásunk, fel kell állnunk, és folytatnunk kell tovább! Ez még csak az első verseny volt, remélem ez csak egy rossz kezdés, az 1-es rajtszám mumusa, amit „megettem” tavaly is. Bízom benne, hogy ez nem így fog folytatódni, hanem szépen felállunk, és abszolút esélyesként folytatjuk a harcot. Jobban kell a pályákat feldolgoznunk, és remélem Mecsek Rallye-n helyt tudunk állni, és ki tudjuk javítani a hibákat.”*