

## A defektek döntötték el a sorsunkat

### STEELVENT Salgó Rally 2020 | Beszámoló

A 2020-as Rali-bajnokság hosszú kényszerpihenő után végre Salgótarjánban elrajtolt. Egy sűrített programú egynapos verseny várt a mezőnyre.

A pénteki gépátvétel és pályabejárás után, szombat este ünnepélyes rajtceremóniával vette kezdetét a szezon, ahol az FIA elnöke Jean Todt is tiszteletét tette. A vasárnapi program három helyszínen három körben zajlott, ami két tempós hegyi pálya és egy szűk erdei körgyorsasággal állt össze.

**Balogh Jani:** „Maradtak a várakozások bennünk, mert nem kaptunk válaszokat azokra a kérdésekre, amikkel kapcsolatosan vártuk ezt a szezonnyitót. A szakaszok tekintetében a rali került előtérbe, mert a 26 kilométeres erdőgazdasági úton, földes, betonos, de még macskaköves útfelület is megtalálható volt, valamint ez a rész komoly igénybevételnek volt kitéve, mivel a körgyorsasági lebonyolítás miatt többször haladt át rajta a mezőny ami a kanyarok folyamatos romlását vetítette elő. A verseny jellege nagyban megváltozott, ami az időjárás számlájára írható és ennek köszönhetően a kisebbik rossz történt meg mezőnnyel, mert ez nagyban elősegítette a verseny lebonyolíthatóságát, valamint, hogy ilyen zökkenőmentesen le tudott zajlani a rendezvény. A csapadéknak köszönhetően nem volt por, ami a szorospataki erdőben komoly gondokat okozhatott volna, így inkább a vizes, sáros útfelület adta fel a leckét az egész mezőnynek.”

A versenyzőpárosoknak komoly fejtörést okozott a sok defekt, valamint a körgyorsaságin több utolérés és előzés miatt maradtak bent értékes másodpercek. A kilyukadt gumikból Janinak és Daninak is kijutott.



**Balogh Jani:** „A nyitó szakaszon, Vizsláson mindenki egy gyors erőpróbát tett, a szakasz rövidege miatt túl nagy előnyre senki nem tudott szert tenni. Következett a hosszú Szorospatak, ahol a felhordásokban rengeteg veszélyforrás volt az abroncsokra nézve, így folyamatos harcot kellett vívni, hogy a lehetőségekhez mérten gyorsan mégis hibamentesen, és olyan szituáció nélkül találjunk le, ami következtében esetleg elmenne a nyomás a gumiból és defektet szerezve jókora hátrányt gyűjtsünk be. Nekünk ez sajnos nem sikerült, ahogy jó pár versenyzőtársunknak sem. Az első körben még nem volt azonnali nyomásvesztés, először arra gondoltunk, hogy a sáron ennyire nincs tapadásunk, de a pályáról kiérve a guminyomás mérő megmutatta, hogy nagyon kevés levegő volt már benne. A mátrakeresztesi szélesen a nyújtott kanyarokban nem voltunk eléggé bátrak, ettől sokkal határozottabban kell megközelíteni a tempós nyújtott részeket, szinte végig csúsztatva a megfelelő íven. Ez most nekünk nem ment, de a szervizparkba, már az első három szakasz tapasztalatai alapján készültünk a következő körre. Igyekeztünk, de szándékaink ellenére nem jutottunk sokáig, mert a hosszú szakaszon körülbelül a második kilométernél újból defektet kaptunk, ami azonnali nyomásvesztéssel járt. Kerestünk egy helyet ahol biztonságosan neki tudtunk látni a kerékcserének, de a rendelkezésünkre álló elektromos kulcs is hátráltatott bennünket, nem akart úgy dolgozni, ahogy az meg van írva, így tetemes hátrányt szedtünk össze a pálya szélén állva és ez percekben volt mérhető. A szakasról még kijöttünk, de onnan már a szervizbe vezetett az utunk és kiálltunk a versenyből. Szereztünk némi tapasztalatot, amiből tisztán látszik, hogy az a fajta vezetési stílus, amit a Mitsubishi igényel, de a Skoda nem szeretett, az lenne alkalmas ennek az autónak az eredményes vezetéséhez. Amit az elmúlt években próbáltunk kiírtani magunkból a Fabia-val való eredményesség mentén, azt újra elő kell vennünk és ralisabbra kell venni a figurát, ami nem fog nehezünkre esni, mert mi azt nagyon szeretjük. Előre tekintünk és várjuk a számunkra hazai pályának mondható Miskolc Ralit, ahol szeretnénk szépíteni!”

