

Karpackie 18. Rajd Rzeszowski Könnyű nekik, de azért nekünk se rossz :-)

Erős, sokszínű mezőny, kemény pályák és fantasztikus rendezés jellemezte azt a nemzetközi lengyel rali-futamot, amely több értékelési rendszerbe, köztük a szlovák bajnokságba is beszámított



MINDEN JÓ. HA A VÉGE JÓ!

Nem véletlen, hogy híresek a legyel ralik, vagyis rajd-ek, s persze az sem véletlen, hogy idén ők debütálhattak a vb világában, még hozzá jelesre vizsgázva. No, és persze az sem meglepő, hogy a lengyel pilóták igen jók, hiszen nem lassítók között, hanem félelmetes, számunkra szinte ismeretlen, igazi rali-pályákon edződnek. Irigykednem azonban nem csupán ezért kellett! Sajnos azt már kénytelen voltam megszokni, hogy valamitől a külföldi versenyeken jobban odafigyelnek apró dolgokra, a rendezvényszervezők nem csupán túl szeretnének már lenni az eseményeken, valóban arra törekednek, hogy a nézők és a résztvevők is jól érezzék magukat. Jobb a tájékoztatás, nem őrgöngnek, vagy durvulnak a pályabiztosítók, vagy hivatalos közegek, legyen szó bármiféle civil látogatóról. A látványosság érdekében simán lezárnak nagyvárosi részeket, s ezt jó szervezéssel, nagyobb fennakadás nélkül teszik. Pedig bizonyára arrafelé is vannak zöldek, meg ellenzők, nyilván gáncsoskodók is, de mégis működik. Arról már nem is beszélve, hogy pl. élő televízióadást is képesek biztosítani, s nem átaltnak

kivetítőket is elhelyezni a pályaszélen, hogy mindenki kedvére bémészkozhasson. Aprópó, kivetítő! Talán azt irigyeltem a legjobban, hogy a szervizszemélyzetet is „embernek” tekintették. Azt néhány szlovák versenyen is tapasztalhattuk, hogy időnként az aktuális állással meglepik a szerelőket, de a lengyeleknél ezt tovább „ragozták”. Egy óriási, mindenki számára nyílt sátorban, különböző monitorokon futottak az eredmények – azonnal! A különböző monitorokra azért volt szükség, mert könnyítés végett, azonnal „szétdobták” a különböző bajnokságok értékelését, így ha valaki pl. csak a lengyel, vagy szlovák bajnoki eredményre volt kíváncsi, nem kellett az abszolút állásból bogarászni. De, ez még semmi! Volt ugyanis egy olyan gép, ahol mindenki kedvére „kotorászhatott”, ráadásul ki is nyomtathatta azt, ami érdekelte. Volt papír és nyomtató, még a tinta sem fogott ki! Ja, és természetesen voltak olyan monitorok is, ahol az élő közvetítés képét mutatták. Felőlünk nézve sajnos ez a paradicsomi szervizélet erősen utópikusnak tűnt.

Azt, hogy mennyire nehéz a verseny, sajnos már az első gyorsaságini meg tapasztalhattuk. A maroknyi kis magyar csapatból, a Szlovák Bajnokság abszolút 3. helyén álló, Hadik András/Juhász István páros ugyanis már az első szakaszon megakadt. Az Impreza veszítet egyébként, az útszélén lapuló vízelvezető, „klasszikus” dobása okoz-



MACIEJ RZEZNIK NEM CSUPÁN A FŐSZPONZOR KEDVÉÉRT VOLT A HAZAI PÁLYÁKON ELEMÉBEN



A TRT AUTÓ ÉS A GRZEGORZ GRZYB/PRZEMYSŁAW MAZUR DUÓ IS HIBÁTLANUL TELJESÍTETT. (ARRAFELÉ EGYÉBKÉNT A KIVÁLÓ LENGYEL PÁROS NEVÉT IS SIMÁN KIMONDJÁK :-)



A LENGYEL MÁSODOSZTÁLY MINDEN TEKINTETBEN SZÓRAKOZTATÓ VOLT



A PRECÍZ VEZETÉS MEGHOZTA GYÜMÖLCSÉT



HANGULATOS VOLT AZ EREDMÉNYHIRDETÉS IS!



MINŐSÉGI SZOLGÁLTATÁS,
BIZTONSÁG,
MEGFIZETHETŐ ÁR,
ELEGANCIA

061/5-555-555,
0620/5-555-555, 0630/3-555-555



ta. Bár a bukfcen után Juhász kivizsgálásra kórházba szállították, szerencsére a versenyzőknek nem volt komolyabb bajuk. Viszont azt is nyomban láthattuk, hogy:

- a mentés gyors, szakszerű és tökéletes volt,
- a mezőnyt azonnal alternatív útvonalra terelték,
- a sérült autóért érkező szállítóautót nem hogy beengedték a pályára, mindenki segítkezett,



ELVILEG NEM NAGY CSODA. NEKÜNK AZ ON-LINE EREDMÉNYKÖZLŐ SÁTOR LÁTTÁN MÉGIS TÁTVÁ MARADT SZÁNK



hogy a jármű mielőbb a szervizben lehessen.

Annak ellenére, hogy a Subaru villámgyorsan visszakérült a szervizbe, s a szlovák versenyrendszerben van szuper-rali szabály, Hadikék nem érhettek az újraindulással. Sajnos hasonlóan végezte kiruccanását a Hering Gyula/Kovács Attila duó is, a Honda Civic sem állt újra hadrendbe. Kihasznlta azonban a „restart” lehetőséget Kakuzsi

Zsolt és Kakuzsi Csaba. A Mitsubishiivel induló párosnak az első napon gyűlt meg baja a Lancerrel, ám a második versenynapon már jól muzsikáltak. Mindvégig derekasan állta viszont a rendkívüli kihívást, Besseney Zoltán és Papp György duója, s a dízel Opel is csak az utolsó negyedben ijesztett rá a csapatra. Bzzz ugyan figyelgette abszolút eredményét, sőt helyenként kacérkodott a gyorsabb tempóval is, de szerencsére lelkesedésén rendre felülkerekedett „küldetése”. A tét ugyanis bajnoki címvédeése volt! Úgy tűnik, a Besseney/Papp párost továbbra sem riasztják meg az ismeretlen pályák, hiszen parádés eredménnyel, az összesített értékelés abszolút 17. helyén végezve zártak. Az Szlovák Bajnokság tekintetében, amelyben a két versenynapot külön értékelték, ez 10. és 9. helyet jelentett, természetesen az N/3 géposztály elsőseivel, s a bajnoki címmel!

A lengyelek ádáz csatájának is volt egyébként egy pici magyar vonatkozása. A magabiztos győzelmet szerző, Grzegorz Grzyb autóját ugyanis a Tagai csapat szállította. A Fiat-Rufa Team színeiben, általában Punto S2000-rel versenyző Grzyb nyilván nem véletlen váltott Peugeot-ra. A Szlovák Bajnokság tekintetében, sikeres hazai szereplése ugyan a második helyre repítette, a listavezető azonban továbbra is ifj. Béres József maradt, aki ezúttal egy defekt miatt volt kénytelen kiszállni a dobogós vetéldokból. **MO**



A SUBARU ÚJRA SZÉP LESZ...

Végeredmény: 1. Grzegorz Grzyb/Przemysław Mazur (PL/PL) Peugeot 207 S2000, 1 óra 41' 41,6"; 2. Tomasz Kuchar/Daniel Dymurski (PL/PL) Peugeot 207 S2000, + 19,9"; 3. Kajetan Kajetanowicz/Jaroslav Baran (PL/PL) Subaru Impreza, + 33,9"; 4. Michał Solowow/Maciej Baran (PL/PL) Peugeot 207 S2000, + 46,1"; 5. Maciej Oleksowicz/Andrzej Obrebowski (PL/PL) Peugeot 207 S2000, + 1'14,7"; 6. Michał Bebenek/Grzegorz Bebenek (PL/PL) Mitsubishi Lancer, + 1'43,7"...17. Besseney Zoltán/Papp György (H/H) Opel Astra.

Besseney Zoltán: „Azt gondolom sikerült ismét bizonyítanunk, hiszen egy olyan versenyen vagyunk túl, amely 200 kilométeres gyorsasági össztávjával egy IRC futam nehézségével vetekszik. Egyedüli magyarként maradtunk talpon, és a mezőny fele elhullott az igen trükkös és nagyon szűk szakaszokon. Sajnos a sok elágazás és a keskeny pályák nem kedveztek a dízel Opelnek, így nem tudtuk felvenni a versenyt néhány helyi C2 R2Max kocsival, de az A/7-es kategóriát azért, amennyire lehet figyeltük. Természetesen elsődleges szempont a szlovák N/3 megnyerése volt, ami a második napon kicsit kérdősebbé vált, hiszen elkezdett a városi szakasz előtt folyni az olaj a váltóból, de szerencsére a Hadik Rallye Team szerelői a szervizben úrrá lettek a problémán, így a kocsi kibírta a maradék egy kört. Boldogok vagyunk, hiszen nemcsak megvédtük a tavaly megszerzett bajnoki címet, de ezt ráadásul egy versennyel a bajnokság vége előtt tettük meg, ami nagy fegyverténynek számít. Sajnálom, hogy Hadik Andris és Hering Gyuszi nem tudták befejezni a futamot, nekünk is voltak meleg pillanataink, hiszen a szakaszok elképesztően kihordásosak és sarasak voltak helyenként. A patakokon való átugrás, az egy sávós hidak és a 190 km/h-s tempó, a kocsi szűk utacskákön szinte természetessé váltak a második napra. Azt hiszem nagyon sokat tanultunk önfegyelméből és pontosságából ezen a futamon. A rendezés pedig világszintű volt, minden percére, kiválóan, pontosan működött, tolmáccsal, és minden segítséggel, amire egy versenyen szükségünk lehet. Így van értelme versenyezni, és sajnos ezt kellene megértenünk itthon is. Köszönettel tartozom a támogatóinknak, aki egyáltalán lehetővé tették, hogy idén is kilátogassunk a szlovák versenyekre, remélem velünk örülnek a sikernek.”

AZ OPEL GTC PÁROSA KÖRÖNKÉNT TANULMÁNYOZHATTA. HOGYAN LÉPKED KÖZELEBB ÚJABB BAJNOKI CÍMHEZ

