



Homologizáció

Amikor egy WRC-csapat új autót kíván indítani, azt meg kell feleltetnie a nemzetközi autósport szövetség (FIA) úgynevezett egységesítési szabályainak, a homologizációnak. De vajon mit is jelent pontosan ez a szakkifejezés?

Wilson: A szabályozás egyik eleme az a feltétel, hogy csak olyan autót indíthatunk világbajnoki futamon, amiből már legalább 2500 gyártottak egy éven belül. Csak ekkor lehet átalakítani rali-autóvá.

Lapworth: A FIA precízen szabályozza, hogy az autó egyes részei milyenek lehetnek. Ez egyrészt segíti magát a fejlesztést, másrészt az egyes futamokon a versenybírók dolgát, mivel a műszaki ellenőrzés során a könyvet fellapozva azonnal megállapíthatják, hogy az egyes elemek, alkatrészek – legyen szó felüggesztésről, vagy éppen féktárcsáról – megfelelnek-e az előírtaknak.

Wilson: Vannak olyan elemek, amelyeknek szabványosnak kell lenniük. Ilyen például a motorblokk, a hengerfej, de mondjuk a hátsó felüggesztésben már nagyobb szabadságunk van, és ugyanígy lehetséges a ma túlnyomórészt kétkerékű kocsik négykerékűre átállítására is. Ha egy autóra meghatározták a homologizációs szabályokat, akkor az úgy is marad két évig. Ha új féket, vagy turbót akarunk alkalmazni, akkor is ott a két-éves szabály.

Lapworth: A FIA így ellenőrizni tudja a kocsikat, ami fontos, mivel a közúti szakaszokon is végigmennék, így lényeges a biztonsági faktor, valamint, hogy azért egy sutfiban ilyen ne lehessen összerakni.

Wilson: Így a többiek számára is átlátható, hogy mit csinálnak mások, vagyis nyílt a küzdelem. Szerintem ez nagyon helyes és én magam örülök, hogy ilyen szabályok vannak életben.

Hír-esek

A WRC-sorozatot világszerte mintegy 700 milliónyian nézik, így a hírigény is meglehetősen nagy. Az újságíróknak egyre több és jobb munkákat kell leadniuk.

Colin McMaster már tizedik éve fényképezi a rali-vb versenyeket. Két géppel dolgozik, az egyik a filmes, de van egy digitális kamerája is, mivel a világháló és a digitalizálás terjedésével a lehető leggyorsabban kell közölni a friss fényképeket is. Ez ma már elengedhetetlen követelmény ebben a szakmánkban. A gépek mellett persze ott vannak a különféle lencsék és objektívek is. Egy-egy versenyen csaknem kétezer képet lő el és aztán a laptopon böngészgetve választja ki a legjobbakat, amelyek felkerülnek a weboldalakra.

Egy versenyen nehéz megjósolni, hogy mi fog történni. Csaknem 400 kilométernyi gyorsasági van, ezért végig kell nézni az itinereket is, figyelembe kell venni a körülményeket, hogy tudják, melyek a legizgalmasabb helyek. Néha persze hatalmas mázli is kell...

A modern technológia korában milliók olvassák a beszámolókat nem csupán az újságokban, de frissen, az interneten is, így az újságíróknak még több a dolguk. A finn, Miiko Koivula valódi multimédiás szakember. Több finn rádióállomásnak is dolgozik, aztán ott van egy weboldal, egy újság, egyszóval naponta három riportot kell leadni a rádióknak, néhányat meg az újságoknak, és a webes újságnak.

Solberg csak ezt szereti

A norvég Petter Solberg, aki 2003-ban világbajnokságot nyert, az egyik legszívesebb és -impulzívabb egyénisége a jelenlegi mezőnynek. Annak ellenére, hogy az idei év viszontagságosan alakult számára, s nem sikerült visszahódítania a világbajnoki címet, az örök optimista Petter továbbra sem adja fel, és a jobb folytatásra készül.

Solberg: Saját magamat hajtom az újabb győzelmek felé, és remélem, tényleg hamarosan újra nyerek. A motiváció mindig is megvolt bennem, sosem lankadt, mert mindig győzni akartam, a legjobb akar-



AXN SHAKEDOWN



V8 FMC

Ford darabok

Minden WRC-s versenyautónak megvan a maga története: egyeseké szebb és hosszabb, míg másoké dicselembb. Az eddig megépített 63 Ford Focusból összesen csak 6 ment teljesen tönkre, 57 pedig még ma is a pályákon száguld világszerte. A Ford pontos nyilvántartást vezet valamennyi kocsirol: nem csak arról, mikor építették, de arról is: ki és milyen versenyeken használta, használja.

Az EX02 OBE jelű: először 2002-ben Colin McRae, a finn futamon indult vele. A 20. gyorsasági végén azonban kigyulladt, s így McRae is kiesett a versenyből. Alig 2 futam múlva az autó azonban újjászületett, s McRae ezzel állt rajthoz a Sanremo ralin. Jelenleg a brit bajnokságban versenyeznek vele.

A V7 FMC: 2000-ben csillogóan új volt, amikor Colin McRae, Korkizán indult vele. Már a negyedik helyen állt és esélye volt a dobogóra, amikor összetört. A V7 FMC azon hat autó egyike, amely teljesen tönkrement.

Wilson: Az új építésű autók először természetesen a gyári csapathoz kerülnek. Mások általában akkor kapnak meg egy ilyen WRC-t, ha az már 4-6 versenyt lefutott a gyári csapatnál.

A V8 FMC: ez egy strapabíró Ford, mivel már több mint 44 futamon van túl. Ez volt Carlos Sainz kedvence és

2000-ben, a finn versenyen debütált. Sainz, Korkizán és Svédországban dobogós helyezeket szerzett vele. Később Francois Delecour kapta meg, aki a portugál versenyen ment vele utoljára gyári autóként. Ezek után a kocsi még 36 futamon vett részt, a belga, észt, lengyel, olasz és lett országos bajnokságokban, jelenleg pedig a finn bajnokságban szolgál.

Az X7 FMC: a valaha épített egyik legsikeresebb Ford Focus, és 2001-ben Cipruson „vele” szerezte meg Colin McRae hatodik Fordos győzelmét. Ezek után Markko Martini segített első aszfalton elért pontszerző helyéhez, majd ismét McRae győzött vele 2002-ben, Görögországban.

Wilson: Ez a kocsi jelenleg a törökországi Ford-csapatnál van, és most nyertek vele egy országos futamot, s ezzel vezetik a török bajnokságot. Ez is jelzi, mennyire strapabíróak a kocsik, és hogy rendszeres karbantartás mellett sok nyúzást, kisebb baleseteket is elviselnek.

Vannak azonban egészen különleges darabok, mint például az S9 FMC, amelyet Saffynek is hívnak.

Wilson: Igen, a Saffy tényleg különleges autó, mert az 1999-es a Szafari Ralin, a Focusok harmadik futamán, ez hozta az első futamgyőzelmet. Ugyancsak ezzel a kocsival indult először a brit bajnokságban a fiam, Matthew, majd később visszaállítottuk a Szafaris beállításokra és így állt be a múzeumba.



ugyanúgy kell hajtani, és mindig a legjobbat kell kihozni magunkból és a csapatból. Vajon egy tehetséges, ámde tapasztalatlan pilóta miként tudja megtanulni, hogyan lehet a legjobb, és versenyezhet a legjobbakkal?

Solberg: Csapatársam volt többek között Colin, Carlos és Tommi is, és én mindig azon voltam, hogy minél többet tanuljak tőlük, minél több tapasztalatot vegyek át. Ezt igyekeztem aztán összedolgozni, hogy végül futamokat tudjak nyerni. Nagyon élvezem az egészséget, a versenyzést, és sokkal jobban szeretem csinálni, mint bármi mást a világon.



S9 FMC a Saffy



EX02 OBE



X7 FMC



V7 FMC

Szám szerint?

Solberg Subaru Imprezája az egyik leglátványosabb autó a mezőnyben, de vajon tudják, mennyi matrica van összesen az autón?

Nos, a helyes válasz 67, amiben benne van 7 matrica a motorháztetőn, 14 az első lökhárítón, és 7 a kocsi belsejében is... ez már nem semmi...



Edzésterv

Az autóversenyzőknek rendkívül fontos a fizikai erőnlét, mert a körülmények néha igen embert próbálóak. A ciprusi, görög és török versenyeken, pokoli kánikula van, ez nagyon igénybe veszi a szervezetet és a vezetés valóban kemény munka. Minél fittebb és összehozhatóbb valaki, annál nagyobb az esélye, hogy hibátlanul és jó idővel meggy végig a pályán. A versenyzők edzéstervében általában különféle dolgok szerepelnek, ami jó is, mert ha mindig ugyanazt csinálnák, könnyen ráunnának.

Atkinson: Váltogatom a futást, a bringázást, csinálom a cardio-edzést, az ugrókötélezést, a felüléseket, fekvőtámaszokat. Jobb is a saját súlyunkat emelgetni, mint magunknál nehezebb dolgokat. Aztán általában egyórás futás vagy kerékpározás jön. Fontos a súlyzózás is, mert, ha mondjuk a kocsiiban elromlik a kormányoszlop, akkor nem kis izomerő kell végigkormányozni az autót a szakaszon. Az úszás sokat segít az általános erőnlét és fittség fenntartásában. Edzéskor az ember mindig igyekszik a teljesítménye határáig jutni, és ha ezt mentálisan is megvalósítja, akkor már képes lesz megküzdeni a raliverseny jelentette nehézségekkel is. A Subaru-nak minden évben van egy edzőtábor a Cipruson a verseny előtt, ahol azért elég kemény munka folyik. Az egész csapat rész vesz rajta, így persze a mókázás sem marad el.



Nézzé minden vasárnap kora délután a WRC Shakedown-t és a WRC közvetítéseket az AXN akció- és kalandcsatornán. Az AXN-t keresse kábeltévéjén – amennyiben otthonában még nem fogható, érdeklődjön kábelszolgáltatójánál!