



Monte Carlo Historique



Monte Carlo: van, aki e nevet nem ismeri? Igen, a dúsgazdag miniállam, az adóparadicsom, a gyönyörű yachtok karnyújtásnyira az égbeszökő szikláktól... Aki kicsit is sportbarát, az még hozzáteszi a benzingözös világot is, hiszen a városállam kanyargós utcáin a Formula-1 az első kiírt világbajnokság, azaz 1950-től folyamatosan zajlik. A non plus ultra azonban a Monte Carlo-rali, több okból is. A világon leghosszabb idő óta megrendezett raliverseny is ezt a nevet viseli, és általában a verseny ide is tér vissza a francia hegyekben bonyolított szakaszok után. Több éven keresztül az év nyitóversenyének számított, csak a legnagyobbak tudtak igazodni a változatos körülményekhez és a komoly hegyi éjszakai szakaszokhoz.

A régi idők hagyományait felidézendő Monte Carlo Historique, egy FIA Regularity verseny, idén 15. alkalommal rajtolt el az Autoclub Monaco szervezésében. Közel egy héttel a világbajnoki futam után.

Mit is takar a Monte Carlo Historique? A versenyzők hat európai választott helyszín-

ről rajtoltak el, hogy néhány száz km megtétele után elérjenek Monacóba, ahonnan a további szakaszok rajtoltak még 5 napig, vissza-visszatérve csillagtúra-szerűen a hercegségre! A legtávolabbi indulási pont idén Varsó és Oslo volt, ők három napig haladtak 2300 feletti km-t lefutva az első szakaszig,

ami „csak hogy a hab előre legyen a tortán” a híres-hírheft sospeli szakasz volt (ezt a ki-dőlt fák miatt végül is kivették), de a Barcelona, Torinó, Reims és Glasgow városaiból elrajtolók sem unatkoztak.

Hogy ki vállalkozik erre az embert próbáló feladatra, és mivel? Idén a 600 jelentkező

közül 306 páros indulását fogadták el, közülük négyen már előzőleg is diadalmaskodtak. Nem elég, ha egy autó megfelel az 1955 és 1980 közötti gyártásba kerülésnek, meg kell felelni az FIA http, HRCF vagy a FIVA szabályainak, de még ez sem jelenti az automatikus indulási jogot. Valamiféle versenyeredmény vagy technikai kuriózum sokat nyom a latban. A verseny magyar indulójának, hogy előre lelőjem a poént, közel 50 oldalnyi információt kellett adnia: hol, milyen eredményeket értek el, és maga az autó is milyen technikai érdekességekkel bír (ez nem is csoda, mert Trabant utoljára 1972-ben indult a versenyen!). A négy korcsoportot még további három besorolásba osztották hengerűrtartalom szerint. A legkisebb, 1300 cm³-ig tartó kategóriában voltak a mieink, a nagy kategória pedig 2 liter felett volt. A 42 márkát felvonultató „mozgó múzeumban” Porschéből számolhattuk a legtöbbet, számszerűen 39-et, míg a legöregebb autó egy angol Allard P1 volt 1950-ből, amely a 60 évvel ezelőtti győzelmének jóvoltából



Mazda RX2

indulhatott el, és sajnos nem hajtott be a hajnali kikötői célba. A 25 nemzet indulója között hírességben sem volt hiány – és most nem csak az anyagiakban dúskáló, középkorú hölgyekről és urakról be-

szélek (őket sem mondanám „hobbisofőrnek” – a havas-jeges körülmények miatt), hiszen őket nem annyira ismerjük, hanem a Monte régi hőseiről. Legjobban beharangozva az egykoron 4 győzelmet is arató Sandro Munari



Saab Sonet III



Jean Ragnotti és Gruppe 2-es Renault 5-öse



Kóváry Barna a Trabant 601-gyel és...



...a hős magyar csapat a célban



volt, aki nem indult végül el, viszont ne feledkezzünk el a már állandó résztvevőnek és nemzeti hősnak számító Jean Ragnottiról, aki idén ugyanazzal a sárga festésű, 19-es rajtszámú Gruppe 2-es Renault 5 Alpine-al indult, amivel 1978-ban második lett. Amúgy az öreg nem hazudtolta meg önmagát (nyert amúgy 1981-ben itt), a tizennegyedik szakaszon dobott egy negyedik időt. Patrick Magaudot ismerhetjük az elmúlt 20 év Citroën versenyautóinak volánja mögül, bár itt az egyes rajtszámú Golfot vezette, mögötte rajtolt szintén a Kit-car időszakban jeleskedő, jelenleg Skoda Italia műszaki igazgatói posztját betöltő Piero Zanchi. Míg a gyári színezésű Renault 5-tel Manu Guigou a jelenkor egy meghatározó személyisége a francia bajnokság N csoportjában. A szakaszok értékelése különbözött az itthon megszokottaktól. Nem a gyorsaság számított, és nem is az 1/100-as bajnokságban megszabott századra érkezés, hanem külön szabálykönyv rendelkezett a beérkezési, késési és egyéb időintervallumokról, és a hozzá tartozó pontbüntetésekről. Kőváryék három szakaszon nem kaptak eredményt, ezért 3x30 000



Mercedes-Benz 300SE, a tavalyi győztes autója

hibapontot kaptak, az utolsó szakasz utolsó részében pedig a benzin fogyott el (megfelelő olaj szerencsére volt náluk), ott a maximális szakaszhibapontot, 20 000-et kaptak. A gyorsokon belül is voltak részszakaszok, amelyekben a kétféle alap referenciaidőtől való eltérést tized másodpercenként 1 hibaponttal díjazták, azaz 1/10-nek hívhatjuk, 530 km jutott február 1-re négy mért szakasszal, ami Monacóból Valence-ig tartott. Másnap maradt a



Volvo Amazon

mezőny Valence közelében, már amennyire a 320 km közelinek számít, közben négy gyorsasággal. És aki eddig el nem fáradt, annak bizonyára meg sem kottyant a Monacóig tartó másnap reggel nyolckor induló penzum 414 km-be iktatott két mért résszel. A mezőny nagy része világosan beért, az eleje délután fél háromtól áthajtott a kikötői nagydobogón. Azonban még itt sem engedhette el magát az igen csak megfogyatkozott mezőny, hiszen egy kis pihenés



Volga M21, az orosz különítmény



A győztes José Lareppe – Joseph Lambert, 1978 Opel Kadett GTE



A kiesett Sala és a végén „elveszett” Porschéja



A kétütemű Saab 93, ezúttal nincs tetőn



Skoda S110R, a csehek sportmodellje

után este nyolctól hajnali 4(!)-ig egy újabb 250 km várta őket – 3 kőkemény szakasszal. Nem hozott szerencsét a hajnal az addig domináló (a 2011-es versenyt és itt is 6 szakaszt nyerő) porsche Salának, aki hiába is nyerte meg a leg-hosszabb, 50 km-es szakaszt is mindössze 96 hibaponttal, neve mellé az „egyéb hiba miatt kiesett” szöveg került.

A hazai trabantos fenegyerekek kalandjaival megtölthetnének egy komplett újságot, legyen elég az, hogy a legjobb részeredményük 10-es, szakaszeredményük pedig – pont az elsőn – 270 volt, végül is emberfeletti küzdelemmel a szöges gumi hiányában, karburátorelfagyásban és a mindösszesen 20 lóerős fűtés nélküli



Moskvich 412

papírjaguárral a 203. helyen végeztek! Kékes füstöt eregető kolóniában szerencsére nem voltak egyedül, hiszen indult egy Auto Union DKW F12 és a kétütemű Saab is, köztük egy igazi ritkaságnak számító Sonett is.

Nem Barnáék voltak amúgy az egyetlen keleti blokkból érkezők, komoly lengyel különítmény érkezett Polski Fiatokkal, de a leg-ütősebb a négy fekete Volga M21-es volt, akik nem megjátszva magukat tényleg az orosz valóságot adták. A távol-keleti autókat csak a '90-es évekre datáló műértők megcsodálhattak hátul hajtott kocka Toyotákat, Datsunokat, sőt egy Wankel RX-2-est is.

A verseny történetében először duplázott va-



A Polski egyik Fiatja – népes lengyel csapat

laki, a mindössze 2 szakaszon a legkevesebb hibapontot begyűjtő Josė Lareppe/Joseph Lambert 1978-as Opel Kadett GTE végzett az első helyen 4614 ponttal, tőle mindössze 94 (10 mp!) ponttal lemaradva a francia Coppola egy másik raliikkonnal, Alpine A310-zel, míg a leggyorsabb Porsche a harmadik helyre volt elég a korábbi győztes Karlannal a volánjánál. A szombat délelőtti díjkiosztóra a szemerklő hóesésben került sor, a nézelődők egész hétvégén megcsodálhatták a viharvert járműveket a kikötő fő helyén, míg az este gála következett – szigorúan szmokingban.

Fotó és szöveg:
SZALAY IVÁN

Rövidítéslexikon

AZT – Allianz Zentrum für Technik – Allianz Technikai Központ

CPA – Collision Prevention Assist – Ütközésselkerülő asszisztens

DLA – Dynamische Lichtassistent – Dinamikus fényaszisztens

E-KERS – Electric Kinetic Energy Recovery System – Villamos kinetikus energia-visszanyerő rendszer

FAIR – Fully Automatic Integrated Road Control – Teljesen automatizált integrált közúti ellenőrzés

FKW – Fluorkohlenwasserstoff – Haloalkán

GWP – Global Warming Potential – Globális felmelegedési potenciál

HFO – Hidrofluor-olefin

HITA – Hungarian Investment and Trade Agency – Nemzeti Külgazdasági Hivatal

HKM – Hub Knuckle Module – Kerékagycsonkállványegység

iHSA – Intelligent Hydraulic Steering Assist – Intelligens hidraulikus kormányzástámogatás

JAHFA – Japan Automotive Hall of Fame – Japán Automobil Hírességek Csarnoka

MAHA – Maschinenbau Haldenwang – Gépgyár Haldenwang

MDB – Modularer Dieselmotorbaukasten – Moduláris dízelmotoros platform (VW)

MDF – Maskiertes Dauerfahrlicht – Maszkolt távfény

MLB – Modularer Längsbaukasten – Moduláris keresztmotoros platform (VW)

MOB – Modularer Ottomotorbaukasten – Moduláris benzinmotoros platform (VW)

MOEMS – Mikro OptoElektroMechanischer Sensor – Mikro optoelektromechanikus szenzor

MQB – Modularer Querbaukasten – Moduláris hosszmotoros platform (VW)

MR – Mold Release – Formából kioldás

NVH – Noise, Vibration, Harsness (Geräusch, Vibration, Rauheit) – Zaj, vibráció, durvaság

PESU – Polyethersulfon – Poliéterszulfon

R – Refrigerant – Hűtőközeg

SMC – Sheet Molding Compound – lemezalakú préselt műanyag

TWB – Tailored Welded Blanks – Méretre vágott összehegesztett lemezek

VRPS – V-Steel Rock Premium Service – Bridgestone off-road abroncs

VSS – Voltage Stabilization System – Feszültségstabilizáló rendszer

A fenti rövidítések, megnevezések megtalálhatóak a <http://autotechnika.hu> rövidítésgyűjteményében