

Ifj. Kanyik Antal

2006. ÉV, AZ ÚJ TERVEK, ÚJ REMÉNYEK ÉS AZ ÚJ LEHETŐSÉGEK ÉVE

Az előkészületek

Az eddigi tapasztalatokra, technikai háttérre és eredményekre alapozva elhatároztuk, hogy a Magyar Rally 2. Bajnokságban indulunk. Komoly feladatot állítottunk magunk elé, ezért mindent a legapróbb részletekig megterveztünk, előkészítettünk. Felosztottuk egymás között a feladatokat és az elintéznivalókat, és meghatároztuk ezek határidejét, hogy minden időben kész legyen.

Ami a versenyautót illeti, azt „csupasz” kasznira bontottuk, minden egyes alkatrészén hiba megállapítást végeztünk, illetve összeírtuk azokat, amelyek cserére várnak. A teljesség igénye nélkül a következőket végeztük el:

1. a karosszéria átvizsgálása, a 2105-ös elemek lecserélése 2107-esre.
2. Első és hátsó futómű cseréje az utolsó darabig (bölcső, összes lengőkar, gömbcsukló, hídház, speer difi, féltengely, stb.).
3. Átépítettük az elektromos rendszert, kapott az autó egy 2107-es műszerfalat.
4. Egy új, komoly „tolókerekes” váltóval, új kardánnal és kuplunggal is gazdagabb lett a versenyautó.
5. Az egyébként kevés versenykilométert futó tavalyi motor egy teljes szervizt kapott.
6. A homológ laphoz és az A6-os szabályoknak megfelelő kisebb nagyobb átalakításokat, módosításokat is elvégeztük.
7. Természetesen minden új alkatrész megmunkálva, erősítve, szükség szerint átalakítva került a helyére, és hogy a külalak is megfelelő legyen, újra lett fényezve az autó.

Az autó március elejére teljesen elkészült. Ezután következtek a tesztelések, a finombeállítások, melyek mindegyike nagyon jól sikerült. A technikai felkészítéssel párhuzamosan sok háttérmunka folyt. Ezek közül a legnagyobb feladatot az anyagi háttér előteremtése jelentette. Ilyenkor nélkülözhetetlen minden csapatnál egy bemutatkozó anyag elkészítése, amelyből a leendő támogató megismeri a másik felet. Ebben nyújtott nekünk segítséget ifj. Földy Attila, amelyet ezúton is köszönünk. A rengeteg megbeszélés, tárgyalás meghozta gyümölcsét, támogatóink között tudhatjuk a következő cégeket: Schön Gumi és Futómű Szerviz, Exclusive Change, OMV Hungária, Trantor Informatikai Kft.

Mindemellett természetesen szervizünk, a Kanyik Autó Szerviz is sok segítséget nyújt a technikai háttér biztosításával.

A szervizelés megszervezése is nagyon fontos feladat, szerencsére ez is megoldódott. Mivel a szakosztályunk készíti fel és szervizeli az előfutó Dacia Logan-okat, ezért a Renault Hungária egy szervizbuszt bocsátott rendelkezésünkre, amelyben helyet kaptak a Lada pótalkatrészei, gumi garnitúrái is.

A szervizcsapat személyzete is megváltozott, az egész télen a közös autóépítésben résztvevő (ezt köszönjük ezúton is nekik) Konkoly Balász és Mózes Tibor „előléptek” szervizessé Farkas Sándor mellé. A szervizparki megjelenésért, szervezésért, valamint a csapat és a vendégek ellátásáért Jasinszky Andrea szorgoskodik.

A versenyautó elektromos berendezéseiért és azok működéséért Csehó László felel, aki sajnos idő hiányában csak a versenyek között tud foglalkozni az autóval.

A csapaton belüli legfontosabb változás, hogy Balló Pál egyéb elfoglaltságai miatt abbahagyta a navigálást, és őt a szintén tapasztalt, nagy tudású, de fiatalos lendülettel rendelkező Endrész István váltotta a jobb oldali ülésben. Pali, azért amikor csak teheti, csatlakozik hozzánk, hasonlóan „Jajga”, Kerepesi János is, a csapat régi főszervizese. A téli pihenő alatt – az unatkozást elkerülvén – építettünk egy tréningautót is, a versenyautóhoz hasonlóan ez a Lada is „tolókerekes” váltóval és speerrel rendelkezik, emellett megörökölte a tavalyelőtti versenymotort is.

Az év első versenye, Miskolc Rallye 2006. 04. 28- 04. 30.

A pályabejáráson minden rendben volt, a csapat jó hangulatban, bizakodva várta a hat gyorsasági szakaszból álló versenyt. A három különpróba szakaszt a hernádvécsei 18,3, a Rakaca és Meszes közti 10,6, és a Bódvalenke és Viszló közötti szintén 10,6 kilométeres szakaszon rendezték meg.

Az első kör végén a Hondákkal, Peugeot-kkal és Suzukikkal teli mezőnyben már az abszolút második, a kategória és a Lada Kupa első helyén álltunk. Ekkor jött a „hidegzuhany”. Egy gumira vonatkozó, de többféleképpen értelmezhető szabály miatt a Pirelli gumikat szabálytalannak ítélte meg a Felügyelő Testület a Technikai Bizottság ellenőrzése alapján. A versenyt e pszichikai nyomás ellenére folytattuk. Egyre jobb időket autóztunk, és ennek köszönhetően az abszolút második helyet értük el a rangos mezőnyben egy Honda TypeR mögött. A céldobogón átvettük a díjakat, majd közölték velünk, hogy kizártak minket. Természetesen beadtuk az óvásunkat az eset ellen, de az éjszakába nyúló testületi ülésen ezt nem fogadták el. Ezek után bejelentettük fellebbezésünket, így az „ügy” az RSB elé került.

Néhány gondolat ezzel kapcsolatban (időrendben):

A gépátvételi lapon is ezt a márkát jelöltük meg, és ezzel is jelentünk meg.

A 2006-os technikai szabálykönyvben lévő gumira vonatkozó szabály szerint a Matador Rallye 2. Bajnokságban az „A” csoportban kizárólag „E” jelű gumit lehet használni (ez érthető és rendben is van).

A Technikai Bizottság 2006/2. sz. körlevelében 2006. 02. 10-én a következőket írta: „tekintettel a nálatok készleten lévő más márkájú versenyabroncsokra, azokat 2006. 06. 30-ig használhatjátok. (Nincs leírva, hogy milyen csapatra érvényes ez a kitétel, kinek lehet készleten és milyen gumi, stb.)

A Technikai Bizottság körlevelében az előző határozatot törölte, és a szabálykönyvben leírtakat írta ki irányadónak március 26-án (ez érthető is, ezek szerint nem használhatunk Pirelli abroncsokat).

Majd egy nappal később, 27-én a gumira vonatkozó előírás a 2006/2. számú technikai körlevélben leírtak szerint módosul (vissza), tehát ismét a „nálatok készleten lévő más márkájú verseny abroncs használható 2006. 06. 30-ig”. Mivel a kiírás volt dátum szerint az utolsó szabály meghatározás a versenyre, ezért mi Pirelli gumit használtunk.

Ezeket a tényeket az RSB Felügyelő Testülete elfogadta, és „vis major” miatt egy perc időbüntetést kaptunk. Ezt a döntést tudomásul vettük, és a futamot ezzel a büntetéssel az abszolút ötödik, az „A” csoport második, a kategória és a Lada Kupa első helyén zártuk.

Kaposvár Rallye, 2006. 06. 17- 18.

A miskolci jó szereplés után még jobban készültünk a második versenyünkre. A rendezők két pályát (Szenna- Zsippó, 9, 3 km, Gálosfa- Cserénfa, 8,5 km) jelöltek ki számunkra, mindkettő igen tempósan ígérkezett. A pályabejáráson próbáltunk felkészülni a poros részekre, különösen a Szenna- Zsippó szakaszra. Sajnos jól tudunk elmondani erről a versenyről, ugyanis az első gyorsasági célja előtt a váltó „kidobta” a harmadik fokozatot, és a motor túlpörgött. Leszakadt a lendkerék, letörte a blokkot és a váltóházat, a főtengely is „kuka lett”. A kuplung és a váltó belseje sem úszta meg szárazon, mondhatjuk, hogy az anyagi kár jelentőssé vált. Emiatt hamar haza indult a csapat, és még aznap éjjel szétszedtük az autót, hogy minél hamarabb le tudjuk adni a megfelelő gépműhelybe az alkatrészeket. Az idő nagyon szorított minket, hiszen szerdán indulnunk kellett a Logan- okkal előfutni a Szombathely Rallye- ra. Elég zsúfolt hetünk volt. Mire Szombathelyről visszajöttünk, elkészültek a gépmunkák, majd összeszereltük a motort és a váltót. Minden zökkenőmentesen ment, így egy héttel az esztergomi verseny előtt már újból rajtra készen álltunk.

Esztergom Rallye, 2006. 07. 15-16.

Bár a csapat ismét szenzációsan dolgozott, a verseny előtt öt nappal kipróbáltuk az autót, és

megfagyott bennünk a vér: nem veszi az egyes fokozatot! Nem volt mit tennünk, le kellett szedni a váltót, és elvittük javíttatni, ami másnapra kész is lett. A visszaszereléssel is kész lettünk este tizenegy órára.

Most a versenyről inkább... A legendásan technikás Tardosbánya- Bikolpuszta szakasz négyszer, és a hírhedt Lábatlan- Bajna gyorsasági szintén négyszer szerepelt a versenyprogramban.

Az első gyorsokon kissé visszafogottan autóztunk, mert még frissen élt bennünk a kaposvári kiesés. A szervizben megint mindenki kitett magáért, a lányok szenzációs büfét varázsoltak nekünk, a fiúk tervszerűen tették a dolgukat. Megnyugodva, nagyobb lendülettel indultunk a következő körre. A harmadik gyorson mentünk egy abszolút negyedik időt! Ettől kezdve „begyújtottuk a rakétákat”, és meg sem álltunk a kategória győzelemig. Az öröm leírhatatlan volt, a szervizben pezsgős fogadtatásban volt részünk. Szenzációs verseny volt, bár a hosszú egyenesek a Hondáknak, Skodáknak, valamint a Suzukiknak kedveztek. A kategória győzelem mellé sikerült az „A” csoport negyedik és a Lada Kupa harmadik helyét (két VFTS mögött) megszereznünk. A keresztbe verések miatt három futam után kategóriánkban holtversenyben az élen állunk.

Budapest Rallye, 2006. 08. 12-13.

Izgatottan készültünk a hazai versenyre, bár tudtuk, hogy nem igazán fekszenek a Ladának ezek a nagy szlalomversenyre hasonlító pályák. (De mint mondani szoktuk: nem panaszkodni, menni!)

A felkészülés főszerepét a váltó játszotta. Újra megjártuk Hevest, oda- vissza. Lassan már magától odatalál.

Amikor a váltó elkészült, még három nap volt hátra a gépátvételig. A próbák során néha vette, máskor nem a fokozatokat. Már készültünk a szerszámokkal az újbóli leszereléshez, amikor mentő ötletünk támadt: kiszerejlük a kapcsolórudat, és a végén található felhegesztett felület egyenetlenségeit megmunkáljuk. Megtörtént, beszereltük, és olyan lett, mint a vaj. Tökéletesen működött. Köszí Apu!

A versenyen háromféle, számunkra ismeretlen pálya várt ránk. Már a pályabejárás izgalmasnak ígérkezett, hiszen a Műjégpálya kivételével a többi gyorsasági szakasz már szerepelt korábbi versenyeken, mi pedig még sohasem mentünk rajtuk. A Műjégpályán kétszer, a többi szakaszon négyszer volt lehetőségünk tréningezni, igyekeztünk jó itinert írni. Vasárnap mindenki az eget kémlelte, és mivel csak hat gyorsasági után lehetett kereket cserélni, mindenki találgatott, hogy milyen gumi kerüljön fel az autóra. Eleredt az eső.

A nedves felületű ringen is sikerült egy jót autóznunk, furcsa érzés volt a célegyenesben autózni egy héttel a Magyar Nagydíj után. A ring külső gyorsasági saras részein jókat csúszkáltunk, de azért igyekeztünk óvni az autót.

A Műjégpálya vizes, saras felülete meglepetéseket tartogatott számunkra, itt is óvatosan kellett autóznunk. A következő körben aztán valahol odaütöttük az autó hátulját, a jobb hátsó

kerék furcsa terpeszben állt. Tartottunk tőle, hogy eltörik a féltengely, ezért az utolsó két gyorsaságin visszavettünk kicsit a tempóból, de ennek ellenére megnyertük a kategóriát. Az itt megszerzett négy pontunkkal átvettük a vezetést a bajnokságban. A futamon abszolútban a hetedik, az „A” csoportban és a Lada Kupában pedig a negyedik helyén értünk célba.

Nem tudjuk elégszer megköszönni a csapat és a támogatók segítségét és munkáját, amivel lehetővé teszik, hogy egy ilyen színvonalas és kemény bajnokságban versenyezhetünk.

Mecsek Rallye, 2007. 09. 15-17.

Izgalommal és vegyes kíváncsisággal vártuk a Mecsek Rallye-t, ahol legendás pályákon rengeteg néző előtt bizonyíthattuk tudásunkat. Külön érdekesség volt, hogy egy 28 kilométeres gyorsasági szakasz is várt ránk.

A verseny előtt egy héttel lehetett bejárni a pályákat, és már itt kiderült, hogy mind a pécsváradi 12 kilométeres, mind az alsómocsoládi 14 kilométeres szakasz szűk, felhordásos, igazi rali pálya, ahol igen nagy kihívás versenyezni, nem is beszélve az orfői 28 kilométerről. Igyekeztünk pontos, részletes itinert írni, valamint készülni az esetleges esős időjárásra és a sötétre is.

A versenyautó átesett a szokásos felkészítésen, felszereltük a lámpasort is.

Péntek délután a hagyományos prológgal vette kezdetét a verseny a Pécs Plázáján. Mámorító volt a rengeteg néző előtt autózni. Közepes tempóban haladtunk, nem szerettük volna a padkák között odacsapni az autót.

Szombat délelőtt kezdődött az igazi verseny, és mindjárt az első gyorsasági felénél megálltunk, ugyanis segíteni kellett egy versenyzőtársunkon- kiadtuk a tűzoltó készülékünket. A következő szakasz etap lett egy korábbi baleset miatt, így az első teljes szakasz az orfői 28 kilométeres lett, ahol abszolút harmadik időt autóztunk. Az első gyorsaságin kapott átlagidő eléggé hátravetett minket, de megkezdtük a felzárkózást és ebben nagy segítséget jelentett, hogy az autó hibátlanul működött, mindössze a lengéscsillapítón állítottunk, és a fékeket légtelenítettük. A második körben tempósan mentünk mind Pécsváradon, mind Alsómocsoládon, így mire Orfűre értünk, elérhetővé vált a kategória győzelem. A szemerkélni kezdő eső és a sötétedés komoly döntés elé állított minket, a lámpasort felszereltük, a két vizes mintájú pótkereket nem. Jól döntöttünk, bár a lapisi elágazástól már komolyan esett, mégis sikerült kalandmentesen leérni- egy komolyabb megcsúszástól eltekintve.

A versenyen az abszolút értékelés harmadik, az „A” csoport, az A/6 kategória és a Lada Kupa első helyén értünk célba!

4. Palota Rallye, 2006. 10. 07-08.

Az évad egyetlen murvás versenye új feladatok elé állított minket. Az autót átépítettük murvára (más rugók, új futómű és lengéscsillapító beállítások, murvagumik).

A rendezők két pályát, Kincsest és Csórt jelölték ki számunkra, az elsőt kétszer, a másodikon háromszor láthatták a nézők a mezőnyt. A pályabejáráson igyekeztünk a gyorsabb, áttolós részeket betanulni, úgy éreztük, itt lehet esélye a Ladának az erősebb kocsikkal szemben. A versenyen is ennek megfelelően kezdtünk, nem taktikázva, mindjárt az első gyorsaságin abszolút második időt autóztunk. A hosszú gyorsan aztán ellenfeleink erőfölénye érvényesült, de az abszolút harmadik helyünket stabilan tudtuk tartani. Az autó ismét hibátlanul működött, csak a tankolás, szélvédő mosás és a csavarok meghúzása adott munkát a most is kiválóan dolgozó szervizcsapatnak. A második körben a kissé már megromlott pályákon is sikerült a pozíciónkat megtartani, és mivel láttuk, hogy az első két autó már „lőtávolon kívülre” került, így az utolsó gyorsaságin már kockázatmentes, nézőszórakoztató autózást mutattunk be.

A díjkiosztón meghatódva vettük át az abszolút harmadik, az „A” csoport, az A/6 kategória és a Lada Kupa első helyéért járó serlegeket. A pezsgőfürdőben sem tudtuk igazán felfogni, hogy az utolsó verseny eredményétől függetlenül az A/6 kategória éves bajnokai vagyunk.

Maxx- Street Rallye, 2006. 10. 28-29.

Nagy várakozással készültünk az évad utolsó versenyére, ahol a szervezők két különleges pályával (Kalocsa reptér és Kiskőrös- Csábor szakaszok) készültek. A kiskőrösi utcai gyorsasági a város utcáin, a házak között került megrendezésre, és igen érdekesnek bizonyult. Elsődleges feladatként a célba érést tűztük ki, mert így megőrizhettük helyünket az „A” csoport és a Lada Kupa élén.

Mivel mindkét pálya körgyorsaságiként került megrendezésre, ezért a tréningen a körszámlálást is gyakoroltuk.

A verseny reggelén esőre ébredtünk, így kipróbálhattuk a Matador vizes gumijait. Bár óvatosan mentünk, sikerült az élmezőnyben autózni és a második gyorsaságin történt megforgás ellenére az abszolút harmadik helyen maradni. Mivel a harmadik gyorsaságin Pehely Balázsék műszaki hiba miatt kiálltak, ezért még jobban visszavettünk, és csak a biztos célba érkezésre koncentráltunk. Az autónk ismét hibátlanul működött, és a beosztós autókímélő taktikánk is bevált. A verseny végén hat gyorsasági szakasz után az abszolút értékelés és az „A” csoport harmadik, az A/6 kategória második és a Lada Kupa első helyén értünk célba.

Ezzel az eredménnyel feljöttünk az éves abszolút értékelés harmadik helyére, és megerősítettük az A csoport első, az A/6 kategória első és a Lada Kupa első helyezésünket.

A vakufényes díjkiosztó, csakúgy, mint az egész éves versenyzés remekül sikerült, ezúton is köszönjük a rendezőség kiváló munkáját és a helyi lakosok türelmét és megértését. A

szurkolók biztatása és lelkesedése hihetetlen erőt adott a verseny egész ideje alatt.

Szeretnénk ezúton is köszönetet mondani támogatóinknak, akik egész évben mögöttünk álltak, és a szervizcsapatnak, akik mindent megtettek a gondmentes versenyzésünkért. Ennek köszönhetően az első Rallye II-es évünkben sikeres szezont teljesítettünk.

liborder:none; overflow:hidden; width:450px; height:35px;