



Izgalmas futamokkal, látványos borulásokkal, ovációt kiváltó szuperspeciális szakasszal, sérülések nélkül járt le Dunlop Országos Ralibajnokság utolsó futama, a Hargita Gyöngye Rali.

A rali nem az olcsó sportok közé tartozik, így a futamok szervezése sem aprópénz, ezt bizonyítja, hogy a **Hargita Gyöngye Rali költségvetése is nagyjából 55 ezer euróra rúgott**. Ennyit dobtak össze a támogatók, hogy három napon át élvezhessük a benzingőzt és helyben szurkolhassunk kedvenceinknek.

Miből áll ez az összeg?

Csak a pályabírók és megfigyelő szállása, étkeztetése és fizetése nagyjából 15 ezer eurót kóstál. Azt is tudni kell, hogy a szervezők verseny előtti négy és fél hónapnyi munkájának az eredményét láthattuk három nap leforgása alatt.

„Ahhoz hogy működjön ez a gépezet, szerda esetére percre és méterre pontosan össze kellett állnia mindennek, hogy egészen szombat estig, amikor lekapcsoltuk a színpad világítását, olajozottan menjenek a dolgok. Négy és fél hónap szervezése csúcsosodott ki és vált láthatóvá ebben a három napban” – mesélte **Ferencz Csaba**, a Hargita Gyöngye Rali főszervezője.

A mezőnyből 29 páros fejezte be a versenyt és 13-an estek ki különböző okok miatt. A verseny alatt több kicsúszás is történt, a kápolnási gyors viccelte meg legjobban a versenyzőket, **egy kanyarban nyolcan** is lesodródtak az útról, összesen három borulás történt.



Gumiállomás, szervíz és tankoló-park

A verseny ideje alatt a Kossuth Lajos és II. Rákóczi Ferenc utcában **nagyjából kétszáz szerelő dolgozott, volt külön gumiállomás is**, akik teljes raktárkészlettel érkeztek és a versenyzők az időjárás és terepviszonyoknak megfelelő gumit helyben választhatták ki és szereltethették fel.

A versenyautók kerékmérete murvás talajon megegyezik, mindegyik 15 colos kerekekkel indul, különbség csak a gumi szélességében van.

Azok a versenyzők, akik a dobogós helyért küzdöttek, minden körnél új szett gumit rakattak fel. Marco Tempestini, Edwin Keleti – és lehetne folytatni a sort – elég sokat költhettek abroncsra.

Csak a pénteki napon autónként **8 darab gumit fogycott, egyenként 300 euróért**.

Ezt szombaton újabb 3 600 eurót érő abroncs szettel toldottak meg. És még nem említettük a defekteket, amik szintén gyakoriak a raliban. A versenyzőknek minden kör után 20 vagy 30 perc állt rendelkezésükre, hogy az autón gumit cseréljenek és az esetleges meghibásodásokat kijavítsák.



A slepp, a biro és a nyitóauto

A versenyzőket nem csak saját stábjuk kísérte el, hanem a szurkolók, újságírók és egyéb a ralihoz köthető személyzet is. Jelen volt a szaksajtó, akinek több mint ötven akkreditációt osztottak ki és nagyjából 100-120 filmes, fotós, szerkesztő és újságíró tudósított az eseményről, 90 bíró (amiből 21 vezetőbíró) követte a ralit, 12 autót adtak ki a versenyigazgatóságnak és összesen 20 szervező autó volt mozgásban a verseny alatt. A versenyigazgató a szállodában berendezett központban monitoron, GPS-es rendszeren követte a versenyzők mozgását.

A versenyre érkezők nagyjából 80-100 autóval érkeztek a városba. A szállásfoglalások már hónapokkal ezelőtt megkezdődtek, így a verseny előtti napon már nem volt szabad szállás a város területén.



És végül tudnivalóként, a mindenki által záró autóként emlegetett kocsi, amely a versenyzők

után utolsóként megy el a gyorsasági szakaszon, nem lezárja a versenyt, hanem megnyitja a forgalmat, így a közönség is ráhajthat arra, tehát nyitóautó.