

Monte-Carlo Rallye 2015

Írta: Fartik András

2015. január 21. szerda, 18:43 - Módosítás: 2015. július 28. kedd, 18:40



A Monte-Carlo Rallye összefoglalója



A rali világbajnokság koronájának egyik ékszereként számon tartott Monte-Carlo Rallye egyrészt a csillogásról, másrészt a megjósolhatatlanságáról híres. A világbajnoki sorozat hagyományos idénynyitóján mindig változatos körülmények várnak a rajthoz állókra, a párosok száraz aszfalttal, nedves utakkal, jéggel és hóval is találkozhatnak akár egy szakaszon belül is, ami a versenyzőkkel szemben az egyik legnagyobb követelményeket támazstó futammá teszi az eseményt.

A kompromisszum kulcs, egy intelligens gumiválasztás eldöntheti akár a viadal végkimenetelét is. A párosoknak tudni kell olvasni az utat és a tapadást mind száraz, mind a téli körülmények között, ez teszi a csapatok stratégiáját és a jégkémek munkáját még inkább fontossá.

A Monte, melyet a kezdetektől fogva az idén fennállásának 125. évfordulóját ünneplő Monacói Autóklub szervez, a legismertebb és legrégebbi raliverseny, ugyanakkor nagy kihívásokat rejt logisztikai szempontból, a pilóták szemszögéből és a gumigyártókat tekintve is.

A futam központja, csakúgy, mint 2014-ben, Gap lesz, a csütörtök délutáni hivatalos rajtceremóniát ugyanakkor a monte-carlói Kaszinó téren tartják, ami után két szakasz sötétben történő teljesítése vár a mezőnyre. Pénteken Gap környéki gyorsasági szakaszokat jelöltek ki a rendezők. A karaván szombaton veszi az irányt Monte-Carlo felé ismét, melytől északra lesznek a vasárnapi szakaszok. A mezőnyre 15 gyorsasági szakasz, 356 versenykilométer vár összesen, az előző évhez képest az útvonal háromnegyede módosult.

A rali világbajnokság 2015-ös szezonjában találkozhatunk néhány új szabállyal, melyek közül kettő is megosztotta az érintettek véleményét. Az egyik a hosszú idők óta vitákra okot adó téma, a rajtsorrend. Idén a versenyek első két napján a világbajnoki pontverseny állása szerint rajtol az élmezőny, ami a száraz körülmények között megrendezésre kerülő murvás viadalokon nagy hátrány lehet a bajnoki éllovasnak. A harmadik napon a futam addigi eredményei szerint fordítva indulnak útjukra az autók.

A másik új szabály a részidők szakaszokon történő megadásának tiltása az éppen versenyben

lévő párosok felé. Az új előírás azt hivatott megszüntetni, hogy a versenyzők taktikázhassanak a szakaszokon. A csapatok és a rajongók számára továbbra is elérhetőek lesznek a részidők. Apróbb módosítás, hogy a kiesett, de a Rally 2-es szabály szerint a versenybe másnap reggel visszaállók ezentúl kihagyott gyorsaságinként nem öt-, hanem hétperces büntetést kapnak. A Rally 2 alkalmazása a Monte-Carlo Rallye esetén újdonság lesz, ezzel ugyanakkor csak az első két napon kiesettek élhetnek.

Technikai szempontból új időszak vette kezdetét, a 2014-es műszaki befagyasztásokat követően a csapatok ismét fejleszthettek, az új homologizációk két évig élnek. A World Rally Car-ok legnagyobb újdonsága a gyártók kérésének megfelelően rehabilitált kormányváltó lesz, ami 2010 után kerül vissza ismét a csúcskategóriás versenygépekbe. Az FIA emellett módosította az egyes alkatrészekre, például a motorblokkra és hengerfejre vonatkozó súlyhatárokat is, ami a csapatok számára nagyobb szabadságot tesz lehetővé az autók súlyelosztása tekintetében, javítva ezzel a masinák kezelhetőségét.

A Volkswagen Motorsport háza táján tulajdonképpen az egyik legnagyobb változás, hogy immár kétszeres világbajnokként várhatják az idényt. A hannoveri gárda megtartotta versenyzői felállását, továbbra is Sebastien Ogier, Jari-Matti Latvala, illetve Andreas Mikkelsen lesznek a pilótáik. A versenygép – ami új homologizációt is kapott – azonban jelentősebb átalakításon esett át, felülvizsgálták a Polo R WRC hetvenöt százalékát. A megújult dekoráció alatt módosítottak egy kicsit az aerodinamikán, átdolgozták a motort és sebességváltó házat, előbbi a nagyobb teljesítmény és a súlycsökkentés érdekében, utóbbit amiatt, hogy a hidraulikus működtetésű kormányváltót alkalmazni tudják. A csapat szeme előtt a megbízhatóság, a hatékonyság és a teljesítmény lebegett. Az új technikát összesen ötezer kilométeren keresztül tesztelték, ezeknek nagy részét a tesztpilóta, Dieter Depping teljesítette. Ogier és Latvala vadonatúj autóba ülhet a monte-carlói szezonnyitón, míg Mikkelsen Ogier tavalyi Deutschland Rallye-n használt, ott csúnyán összetört autóját kapja még a régi specifikációban. A norvég valószínűleg a Portugál Rally-n mehet először az új technikával.

A korábbi világverő alakulat, a Citroen Racing a DS önálló márkává válása apropójából ezzel a márkanévvel áll rajthoz. A hírveréshez megnyerték Sebastien Loeböt, aki kötélnek állt, hogy teljesítse a Monte-Carlo Rallye-t. A DS 3 WRC-be a WTCC autóban használt erőforrás alapjaira épülő motor került, a kormányváltó náluk is hidraulikus, új a hátsó szárny is, de további módosítások, a teljesen átfésült aerodinamika és a módosított felfüggesztés csak tavasszal, illetve nyáron várható. Loeb egy 2011-es építésű kocsival rajtol el a hercegségi viadalon, a másik gyári pontszerző Kris Meeke 2012-essel, Mads Ostberg pedig egy 2013-assal.

A hyundai-osok, akik gőzerővel dolgoznak az i20 következő generációjának coupé változatából

készülő gépen, a 2014-es i20 WRC apróbb módosításokon átesett változatával kezdi meg a szezont, melyben a hagyományos szekvenciális váltót kell még használniuk a versenyzőknek. Michel Nandanék a tavalyi fix pilótájuk, Thierry Neuville mellé Dani Sordót léptették elő állandó versenyzőnek, de a svéd megmérettetéstől kezdődően Hayden Paddon is ott lesz minden versenyen. Kevin Abbring az i20 Coupe tesztpilótai szerepkörét kapta. A személyzeti átalakulásokkal kapcsolatos hír még, hogy az eddigi elsőszámú versenymérnök Nino Frison helyébe Charles Deffontaines lép technikai igazgatóként. Monte-Carlóba két olyan autót visz a Hyundai, ami a világbajnokságon nem szerepelt még, Sordóé vadi új, Neuville pedig demonstrációs eseményeken, a Goodwoodi Sebességfesztiválon és a Helsinki Battle-ön, valamint a Kelet-Belga Rally-n futott tavaly.

Az M-Sporttól nyugdíjba vonult Mikko Hirvonen, az ő helyét Ott Tanak foglalhatja el, aki a szintén fiatal Elfyn Evans csapattársa lesz. A brit alakulat továbbra is félgyári csapatként fut, ami miatt erőforrásaik is szegényesebbek. Az átfésült autó, melyben új lesz a motor, az erőátvitel és hidraulikus működtetésű váltóval fog rendelkezni, a portugál futamra készülhet el, addig a korábbi technikát használhatják a versenyzők a pneumatikus vezérlésű kormányváltóval felszerelve. Evans a Hirvonen által a tavalyi év második felében használt Fiesta RS WRC-vel áll rajhoz Monte-Carlóban, Tanak pedig azzal a 2012-es építésű kocsival, amit Evans hajtott 2014-ben.

A csapatok a tavalyi szezonzáró óta szorgalmasan készültek. A Volkswagen, a Hyundai és az M-Sport Franciaországban, az Ardeche és a Hautes-Alpes régiókban teszteltek decemberben, de az enyhe időjárás miatt havon és jégen nem tudtak autózni. Az alakulatok január elején visszatértek a pályákra, amikor már a Monte-Carlo Rallye-nak megfelelő körülmények között tudtak készülni a versenyre. A Citroen Racingnél Meeke, Ostberg és Loeb is két-két napot autózhatott, mindannyian kipróbálhatták a Michelin teljes palettáját, beleértve a szög nélküli és a szöges hógumikat is. Loeb számára nem alakult eseménymentesen a visszatérés, egyszer a nézők segítették vissza az útra.

A Hyundai kétnapos tesztelést tartott Neuville-lel és Sordóval, amit a belga balesete kissé megakasztott. Annak ellenére, hogy több helyszínen is jártak, havat nem találtak. A Volkswagen Orcieres-be utazott, oda, ahol Ogier annak idején síoktató volt. Latvala egy napot töltött az autóba, melynek során egyszer le is csúszott az útról. A finn után Mikkelsen következett egy másik tesztszakaszon, majd a hivatalos autóbemutatót követően Ogier ült a Polo volánja mögé, amit latyakban és esőben vezethetett.

A Monte-Carlo Rallye-n a WRC-k csak 18 collos kerekeket használnak, gumikból a tavalyi négygyel ellentétben öt fajtát biztosíthatnak a beszállítók. A hagyományos aszfaltgumik kemény

Monte-Carlo Rallye 2015

Írta: Fartik András

2015. január 21. szerda, 18:43 - Módosítás: 2015. július 28. kedd, 18:40

(8 db), lány (16) és szuperlány (24) változatát is választhatják, míg a hógumikból szög nélküli (10) és szöges (24) verzió is a rendelkezésükre áll. A nyolcvankét abroncsból összesen harmincnégyet használhatnak fel a versenyzők – a shakedown most már nem számít ebbe bele –, az utóbbi években nem ritkán egymással kombinálva a különféle típusokat, legtöbbször diagonális elrendezésben. A gyári csapatokat a Michelin szolgálja ki, de a Pirelli is gőzerővel készül. Az olaszok megnyerték maguknak Robert Kubicát, rajta kívül Lorenzo Bertelli és Martin Prokop is Pirellivel fog rajthoz állni.

Helyenként már a pályabejáráson is havasak voltak a szakaszok, az előrejelzések pedig hideg, változékony időt jósolnak. Ezek alapján ismét egy kemény, kiszámíthatatlan Monte vár a mezőnyre, a gumiválasztást bonyolulttá, adott esetben döntő faktorrá téve...

Andrew

2015. január 21.

Monte-Carlo Rallye 2015

Írta: Fartik András

2015. január 21. szerda, 18:43 - Módosítás: 2015. július 28. kedd, 18:40



Monte-Carlo Rallye 2015

Írta: Fartik András

2015. január 21. szerda, 18:43 - Módosítás: 2015. július 28. kedd, 18:40



Monte-Carlo Rallye 2015

Írta: Fartik András

2015. január 21. szerda, 18:43 - Módosítás: 2015. július 28. kedd, 18:40



Monte-Carlo Rallye 2015

Írta: Fartik András

2015. január 21. szerda, 18:43 - Módosítás: 2015. július 28. kedd, 18:40

