

A 2016-os szezon és a Monte-Carlo Rallye előzetese

Írta: Fartik András

2016. január 20. szerda, 20:22 - Módosítás: 2016. január 24. vasárnap, 08:40



Szezonelőzetes 2016-ra



Immár negyvennegyedik szezonját kezdi a rali világbajnokság, a ralisport legmagasabb szintű sorozata. A bennfentesek számára két dolog miatt lesz kiemelten izgalmas az idény, az egyik a kibővített versenynaptár, mely tartalmazza egy kínai fordulót is, a másik pedig a közelgő technikai szabályváltozás. A mostani, 2011-től futó WRC-knek ez lesz az utolsó szezonja, az év végén nyugdíjba vonulnak. Az új World Rally Car-ok 2017-ben állnak rajtvonalhoz, azoknak fejlesztése és tesztelése pedig a párhuzamosan futó versengéssel feszített tempót kíván az alakulatoktól a következő hónapokban.

A sportszabályok tulajdonképpen változatlanok maradnak erre az idényre, a Nemzetközi Automobil Szövetség azonban megint csavart egyet a rajtsorrendre vonatkozó előírásokon. Ezentúl a kiesett és a Rally 2 szabály szerint a következő napon visszaálló párosok nem elsőként, hanem az időeredményeik szerint valahol a mezőnyben kapnak helyet, ami azt jelenti, hogy a világbajnoki éllovas nem csak pénteken, de biztos, hogy szombaton is elsőként fut, ezzel garantált, hogy takaríthatja a murvás versenyeken az utat. Ez még izgalmasabb versenyeket ígér.

A sorozat a szokásokhoz híven egy klasszikussal nyit, a világbajnokság 2016-ban is az ikonikus „Montéval” indul útjára. A rali világbajnokság legrégebbi versenye a Monte-Carlo Rallye, a viadalt 1911-ben rendezték meg először. Szakaszai keresztülvisznek a Hautes-Alpes és az Isire gyönyörű tájain. Megjósolhatatlan időjárásával gyakran válik lottóvá a gumiválasztás, így a hercegségi verseny a lehető legnehezebb rajtja a szezonnak.

„A Monte-Carlo Rallye gyakran pontosan az, amiről Monaco is híres: szerencsejáték” – kezdi a Volkswagen Motorsport első embere, Jost Capito. „A bizonytalan időjárás lottóvá teszi a gumiválasztást. Egyrészt arra van szükség, hogy a pilóta és a navigátor tökéletesen kooperáljon. Másrészt az is szükséges számodra, hogy a jégkémek, az időjárás jelentő legénység és a szervizcsapat harmóniában dolgozzon. Ebben a tekintetben nincs nagyobb kihívás a rali világbajnokságon.”

Az időjárás elképesztően változékony lehet, a párosok jéggel, hóval és száraz aszfalttal is találkozhatnak egyazon szakaszon belül. A megjósolhatatlanság miatt a kompromisszum a kulcs, a csapatok gyakran szokatlan kombinációjú abroncsokat tesznek fel az autóra.

Száraz vagy nedves? Hó vagy fekete jég? Pocsolya vagy lefagyott foltok? Ilyesfajta kérdéseket

kell megválaszolni, mielőtt a Monte-Carlo Rallye-n abroncsválasztásra kerül sor. Az időjárást és az útviszonyokat azonban messze nem könnyű megjósolni, főleg hogy minden előfordulhat egy gyorsaságin belül. „Igencsak megváltozhatnak a körülmények a hegyekben az egyik percről a másikra” – magyarázza Jari-Matti Latvala, a Volkswagen pilótája. „A hegy napos oldalán lévő utak teljesen mások, mint az árnyékos oldalon lévő, ahol gyakran jegesek. Minél jobb a kommunikáció a jégképekkel, annál valószínűbb, hogy jó eredményt érsz el a Montén.” Akik megbíznak a jégképeikben, előnybe kerülhetnek tehát. Ezek a legénységek a gyorsaságik teljes lezárása előtt hajthatnak át a szakaszokon, ezt követően pedig átadják az információkat a navigátoroknak, akik ennek megfelelően módosítják az itinerüket. „A kulcsfaktor a gumiválasztás. Mi versenyzők nagyban függünk a jégkémeinktől. Arról szól minden, hogy az időjárási körülményeket korrektül interpretálják és hogy megértjük-e az Alpok egyedi időjárását” – mondja Sebastien Ogier.

A kör elején, illetve a szakaszok előtt ezek az információk a gumiválasztásban is segíthetnek, a páros a szervizparkban eszerint határozhatja meg, hogy milyen abroncsokkal vág neki a pályáknak, a gyorsaságik előtt pedig változtathat is az elrendezésen. „Ez a kompromisszumok versenye, a gumiválasztás az egyik legkritikusabb aspektusa mindegyik szakasznak” – magyarázza Hayden Paddon, aki még nem versenyzett a Montén, mindössze a pályabejáráson vett részt korábban. „Száras aszfalton rajtolhatsz el a völgyben, de kapaszkodj 1000 méter fölé a hágóra, ott teljesen jeges és havas. Ezek azok a körülmények, ahol meg kell hoznod a stratégiádat. Majdnem olyan, mint a sakkjáték, élvezetes lesz.”

„A Monte-Carlo Rallye egy klasszikus” – foglalja össze Mads Ostberg. „Egy fantasztikus verseny ez nagyszerű szakaszokkal, de a kihívások mennyisége, amivel szembesülnünk kell a hétvége folyamán, hihetetlen! Sosem tudod megtanulni ezt a futamot – minden alkalommal más, amikor itt vagy, és úgy gondolom, ugyanez lesz a helyzet idén is. Ez egy olyan verseny, amit élvezek, de amikor készülsz rá, fogalmad sincs, hogy milyen kihívásokkal fogsz szembesülni.”

A 2016-os Montén húsz lágy és huszonnégy szuperlágy aszfaltgumiból, valamint tizenkét szög és huszonnégy szöges téli abroncsból választhatnak a WRC-s alakulatok. Ezekkel azonban jól kell gazdálkodni, a nyolcvan gumiból ugyanis csak harminckilencet használhatnak fel a verseny folyamán. A világbajnokság regisztrált gumiabroncs gyártói továbbra is a Michelin, a Pirelli, a DMACK és a Hankook. Ha már technikai vonatkozás, akkor meg kell említeni, hogy egy olasz cég, a Panta lesz a következő három szezon üzemanyag beszállítója a rali világbajnokságon. A rendelkezésre bocsátott termékük, a 102-es oktánszámú Panta Max ugyanolyan vegyianyag összetétellel rendelkezik, mint a korábban használt benzin.

A 2016-os Monte-Carlo Rallye programjában minden nap feltűnik új gyorsasági vagy olyan, aminek irányát megfordították a rendezők. A futamon tizenhat szakasz – köztük a hírhedt Sisteron-Thoard és a Turini-hágó – várja a mezőnyt, ezek teljes távja 378 kilométer. A monte-carlói hivatalos rajtceremónia után csütörtökön este két különpróba következik, a továbbiakra pedig a következő három napban kerül sor. A verseny központja Gapban lesz idén is, szombaton délután azonban visszatér a mezőny a monte-carlói kikötőbe, a vasárnapi szakaszokra innen autóznak ki. Ez egy kihívás a csaptoknak, akiknek a szombat nap közbeni szerviz után össze kell csomagolniuk mindent, utazni 310 kilométert, majd kipakolni, hogy másnap reggel hét órakor készen álljanak a versenytechnikák fogadására.

A futamra nyolcvankilenc nevezés érkezett. A nézők tizenöt WRC-s párost láthatnak, a WRC 2-ben ugyancsak tizenöt, a WRC 3-ban pedig kilencen küzdenek meg a világbajnoki pontokért. A Monte szokásaihoz híven a befejező napot az addigi eredménylista alapján a legjobb hatvan kettős kezdheti meg mindössze.

A világbajnokságra nevezett gyári csapatok természetesen szorgalmasan készültek a versenyre. Az M-Sport pilótáin kívül, akik nem láttak havat a teszteken, mindenki tudott tesztelni száraz, nedves, havas és jeges körülmények között is.

Technikai téren a legnagyobb változás a Hyundai-nál lesz ebben az évben, végre bemutatkozhat az oly' régen várt Újgenerációs i20 WRC. A kocs első versenyét 2015-re tervezték, de a Hyundai sorozatgyártású modelljeinek gyártási átütemezése miatt végül nem a háromajtós, hanem az ötajtós modellből épült a versenyváltozat, így a mérnököknek módosítaniuk kellett a konstrukciót. „A korábbi verzióval ellentétben a 2016-os kocsit teljes egészében itt Alzenauban terveztük, és elég időnk volt, hogy kifejlesszük” – árulta el Michel Nandan, a koreai márka sportrészlegének vezetője. A járgány nyolcezer tesztkilométert futott, és igencsak ígéretesnek tűnik a csapat szerint. „Az autó kétségtelen előrelépés minden területen, és feltétlenül megfelel a ralivilág szakaszainak” – értékelt az alakulat egyik pilótája, Thierry Neuville. Az új i20 teljesen új tervezés – ez fogja adni a 2017-es kocs alapját is –, vadonatúj globális versenymotorral rendelkezik. Terjedelmesebb karosszériája miatt ez lesz a legnagyobb jelenlegi World Rally Car. Neuville mellett Dani Sordo kapja a másik új gépet, míg Paddon egy 2015-ös modellel áll rajthoz, amit ő maga és Neuville is hajtott tavaly. A csapat úgy gondolta, hogy jobb, ha ismerős technikával vág neki az új-zélandi a kihívásokkal teli és számára egyébként is ismeretlen futamnak. Ez azonban azt is jelenti, hogy tartalékalkatrészekből kétfajtát kellett magukkal vinniük. A Hyundai Motorsport decemberben Gaptól északra tesztelt vegyes körülmények között, majd a viadal előtti napokban Sisteron környékén. Mindegyik alkalommal ott volt a régi autó is és mindhárom páros. Az utóbbi gyakorlást meg kellett szakítaniuk Sordo balesete miatt.

A többiek csupán a meglévő technikájuk finomhangolásával foglalkoztak. A világbajnok Volkswagen a negyedik szezonját kezdő Polo WRC első segédkeretét, valamint a murvás versenyeken használatos hátsó lengőkarokat erősítette meg, illetve módosított az erőforrás dugattyúin. Mindezt a megbízhatóság jegyében tette az alakulat. Pilóták tekintetében nincs változás a gárdánál, csupán annyi történt versenyzői fronton, hogy Andreas Mikkelsen mellé Anders Jaeger került, miután Ola Floene átült Mads Ostberghez. A norvég páros a legutolsó, 32-es karosszériaszámú Polóban veszi fel a versenyt, a kocsival tavaly ment már Mikkelsen, ezzel szerezte spanyol győzelmét is. Sebastien Ogier és Jari-Matti Latvala a 29-es és 30-as számú karosszériákat kapták, amik vadonatújak, nem futottak még versenyen. A Volkswagen a Hyundai-hoz hasonló tesztprogramot bonyolított le.

A futam előtti napokig kérdőjeles volt az M-Sport gyári csapatként történő részvétele, végül azonban kisimultak a – költségvetési – kérdőjelek Malcolm Wilson különítményénél, ahol továbbra sincs névadó főszponzor és a Ford is csak technikai, semmint pénzügyi támogatást ad. A csapat új pilótákkal, azok pedig számukra új navigátorral vágnak neki az idénynek. Ostbergnek ismerős a Fiesta, és Floene is ült már mellette – igaz, több mint tíz évvel ezelőtt. Utóbbinak elég nagy feladatot jelentett, hogy lefordítsa Ostberg korábbi, a Jonas Anderssontól származó itinereit norvégra. Eric Camilli szerény ralis tapasztalatokkal rendelkezik, pláne a WRC autókat illetően. A francia pilóta mellé egy sokat látott másodpilóta került Nicolas Klinger személyében. Ők egy vadonatúj Fiesta WRC-t hajthatnak az idénynyitón, Ostberg pedig a jubileumi ötvenediket, ami Elfyn Evans-ot szolgálta tavaly. Az M-Sport felkészülési programja decemberben és januárban is tartalmazott teszteket.

A Citroen a tíz évvel ezelőtti történésekhez hasonlóan egyéves alkotói szünetre vonult. A különbség annyi, hogy akkor a Kronos Racing jóvoltából mindegyik futamon ott voltak gyári alakulatként, most csak egyes Európai versenyeket vállalnak be a PH Sport asszisztenciájával. A márka az ősszel úgy döntött, a túraautózás ellenében a rali világbajnokságon folytatják 2017-ben, de paradox módon az általunk annyira áhított kínai futam tette be a kaput az idei hivatalos szereplésnek. Az ok, hogy ez eggyel több versenyt eredményezett a versenynaptárban, ami nagyobb költséggel és több elfoglaltsággal jár. Az alakulat emiatt a 2017-es kocsi fejlesztésére helyezte a hangsúlyt. Az idei szezonra a DS 3 WRC technikai szempontból változatlan marad. A csapat idénynyitóra nevezett pilótái, Kris Meeke és Stephane Lefebvre mindössze a Monte előtti hétvégén tesztelhettek. A Citroen Racing az utóbbi három évben nem épített új autót, most mégis megtette, Meeke ezzel fog rajthoz állni. Lefebvre abba a kocsiba ülhet, ami az utóbbi két évben Ostberget szolgálta, de ezzel ment tavaly a monacói viadalon Sebastien Loeb is. A francia pilótának is új mitfárer, Gabin Moreau diktálja az itinert.

A 2016-os szezon és a Monte-Carlo Rallye előzetese

Írta: Fartik András

2016. január 20. szerda, 20:22 - Módosítás: 2016. január 24. vasárnap, 08:40

Andrew

2016. január 21.