

A Svéd Rally az egyetlen futam a világbajnokság naptárában, mely teljes egészében havon és jégen zajlik.

A Svéd Rally az egyetlen futam a világbajnokság naptárában, mely teljes egészében havon és jégen zajlik. Emiatt ezen csak szöges gumik használata engedélyezett, az ezek kivitelére vonatkozó szabályokat több oldalon rögzítik az előírások. Ugyan az abroncsok specifikációjának jelentős részét behatárolják az FIA előírásai, beleértve a gumi méreteit, a szögek számát, méreteit és súlyát is, azt, hogy a szög menyire állhat ki a futófelület mintázatából, nem határozzák meg a szabályok.

A murvás versenyeken is használt felnikre szerelt, a murvás gumik alapkonstrukciójához hasonló szerkezettel, de két centiméterrel szűkebb futófelülettel rendelkező 195/65 R15 méretű gumik kerületének minden tíz centiméterén maximum húsz, volfrámból készült szög helyezkedhet el. Ez azt jelenti, hogy az abroncsok maximum 384 szöget tartalmazhatnak. A Michelin és a DMACK ezt teljes egészében kihasználja, a Pirelli Sottozero Ice abroncsba 380

szöget tesznek. A Pirelli az abroncs gyártási folyamatának részeként, a DMACK az után, kézzel helyezi el a tapadást elősegítő fémegységeket. A szögek hossza nem lehet több húsz centiméternél, súlyuk maximum négy gramm, és hengeres alakúnak kell lenniük. Ennek megfelelően ezek a gumik másfél kilogrammal nehezebbek a többi abroncsnál, amit a mérnököknek az autó súlyozásakor figyelembe kell venni. A szög bázisa maximum kilenc milliméter átmérőjű, a hegyének el kell érnie a 2,5 millimétert.



DMACK DMG-ICE

A hóra való gumi futófelületének kiképzése kompromisszumot igényel. Amíg a friss hó takarítására a nyitott mintázat a megfelelőbb, az autó stabilitására ez kedvezőtlenebb hatással van, mivel a minták ilyenkor rugalmasabbak. A szög kinyúlása is kompromisszum a szöggel elérhető tapadási szint és a között, hogy a szögek mennyi ideig képesek bennmaradni a mintázatban. Az alapelv az, ha jeges az út és a szögeknek nagyobb erőt kell átvinniük, azokat mélyebben kell a mintázatban elhelyezni, hogy biztosabb legyen a rögzítésük. Amikor havasabb az útfelület, a szögek hosszabban lóghatnak ki a gumiból. Az Európa-bajnoki sorozatba beleszámító Liepaja Rally-n a Michelin két alternatívát kínált az aszimmetrikus mintázattal, tehát balos és jobbos mintázattal rendelkező X-Ice North 2-es termékéből, az egyik esetében 6,5, a másiknál 7 milliméterre álltak ki a szögek. A világbajnoki futamként megrendezett Svéd Rally-n a szabályok megkövetelték, hogy az egyes gumigyártók ugyanolyan abroncsokat szállítsanak, nincs lehetőség alternatívákra. A skandináv viadalon a Michelin szögei 6,5, a DMACK-é 6,8, a Pirellié 7 milliméterre álltak ki a futófelületből.

A gumikat úgy képezték ki, hogy a laza havat lesöpörjék az útról, a durva profillal rendelkező, igencsak kemény volfrám felhasználásával készült szögek pedig a hótakarón keresztül vágnak utat a felületbe, valósággal beleharapnak a jégbe.

Mindez ugyanakkor csak az elmélet. Gyakorlatilag a 2014-es Svéd Rally-n tapasztalt váratlanul enyhe időjárás a gumi technikusok és a versenyző adrenalin szintjét is jócskán megemelte.

A meleg időjárás különleges kihívásokat tartogatott a Svédországban

„A letaposott hó, vagy a jeges alap nélkül a szögek két problémával szembesülhetnek” – magyarázta George Black, az M-Sport gumimérnöke. „Az első az alul található murva. Amikor le van fagyva, olyan kemény, mint a beton, de ha laza, akkor is le tudja törni a szögek fejét. Oké, ez rossz hír, de legalább valamekkora szög bennmaradt, mely a továbbiakban is dolgozik

valamennyire.

A másik probléma a hővel kapcsolatos. A hosszabb szakaszokon a hőmérséklet emelkedik és főként az enyhébb időjárási körülmények között, mint ami most is van, a szögek elkezdhetnek mozogni a gumiágyakban, de ki is jöhetnek. Ha ez egy jeges rész előtt történik, a pilóta ott marad tapadás nélkül…”

„Amikor elveszted a szögeket és jeges részre érsz, nehéz fékezni és befordulni. Az autó ideges lesz ott, ahol a tapadás megváltozik, úgyhogy tényleg oda kell figyelni az útra és fel kell készülnöd mindenre” – mondta el a Volkswagen versenyzője, Jari-Matti Latvala.



A Michelin szöges gumija

„A szöges gumik nem ilyen körülményekre készültek” – nyilatkozta a Michelintől Alessandro Barlozzi. A legnagyobb veszély ilyenkor, hogy a gumikból kihullanak a szögek. Az abroncs keményebben dolgozik a murván, mint a havon és jégen, nagyobb mértékben is melegszik fel. 120 kilométer/órás sebességnél minden egyes szög tizenhatszor ér a talajhoz másodpercenként. Ezt még tetézi, amikor egy ugrató után nagyobb súly terhelődik a gumira és a szögekre.

„A szöges gumik ráadásul nem rendelkeznek akkora védelemmel, mint a murvára való abroncsok” – tette hozzá Barlozzi. Amíg a laza talajú viadalokon a csekély nyomással rendelkező vagy teljesen leeresztett gumikkal számos kilométert meg lehet még tenni, ha valaki Svédországban szenved el egy defektet, szinte azonnal meg kell állnia kicserélni a kereket.

Ugyan a versenyzők két pótkereket is vihettek magukkal a Svéd Rally alatt, melyen összesen 28 abroncsot használhattak fel, a hat beiktatott szervizlehetőség során alkalmanként mindössze négy gumit cserélhettek, ami azt jelentette, minimum két használt abroncs mindig volt náluk.


Skruvat.no
Skruvat.no
Skruvat.no
Skruvat.no
SUPER DEKK
PX60 AUW
PIRELLI
PIRELLI