



A ralivilág gumiabroncsainak tervezési, gyártási és beállítási komplexitása

A ralivilág gumiabroncsainak tervezési, gyártási és beállítási komplexitása

Egy versenyautó gumiabroncsai kulcsfontosságú szerepet töltenek be a kocsipályán mutatott teljesítményében, és ez nincs másként a ralisport világában sem. A raliban manapság használatos gumik szintetikus anyagok komplex keverékei, melyek a versenygép és a pálya közötti létfontosságú kapcsolatért felelnek.

1839-ben Charles Goodyear állította elő az első, ember által alkotott gumit, amikor latexet olvasztott, amihez ként adott, hogy egy jó elastikus tulajdonságokkal rendelkező anyagot hozzon létre. Ez kitűnő hőstabilitással is rendelkezett a természetes latexhez képest. Ez a korai találmány adja a mai napig annak az anyagnak az alapját, melyet a jelenleg használt gumiabroncsokhoz használnak és nyitotta meg a potenciális utat, hogy a felhasználási módok széles skáláján alkalmazzák a gumit.

A dedikált versenygumi fejlesztés az 1950-es évek elején kezdődött, a broncsokat ekkor kezdték el úgy tervezni, hogy megbirkózzanak a versenykörülmények jelentette nagy

sebességekkel, erőkkkel és hőmérsékletekkel. A kezdetekben a gumigyártók elég korlátozott tudással rendelkeztek arról, hogy mi szükséges egy hétköznapi abroncs keverékének és konstrukciójának módosításához, hogy a versenykörülményekhez elvárt növelt teljesítményt érjenek el, így a kezdeti raliabroncsok élettartama kicsi volt, hajlamosak voltak a defektre is és gyorsan koptak. Eleinte azzal reagáltak erre a gyártók, hogy több gumit raktak az abroncsba, amitől nagyon nehezzé vált az.

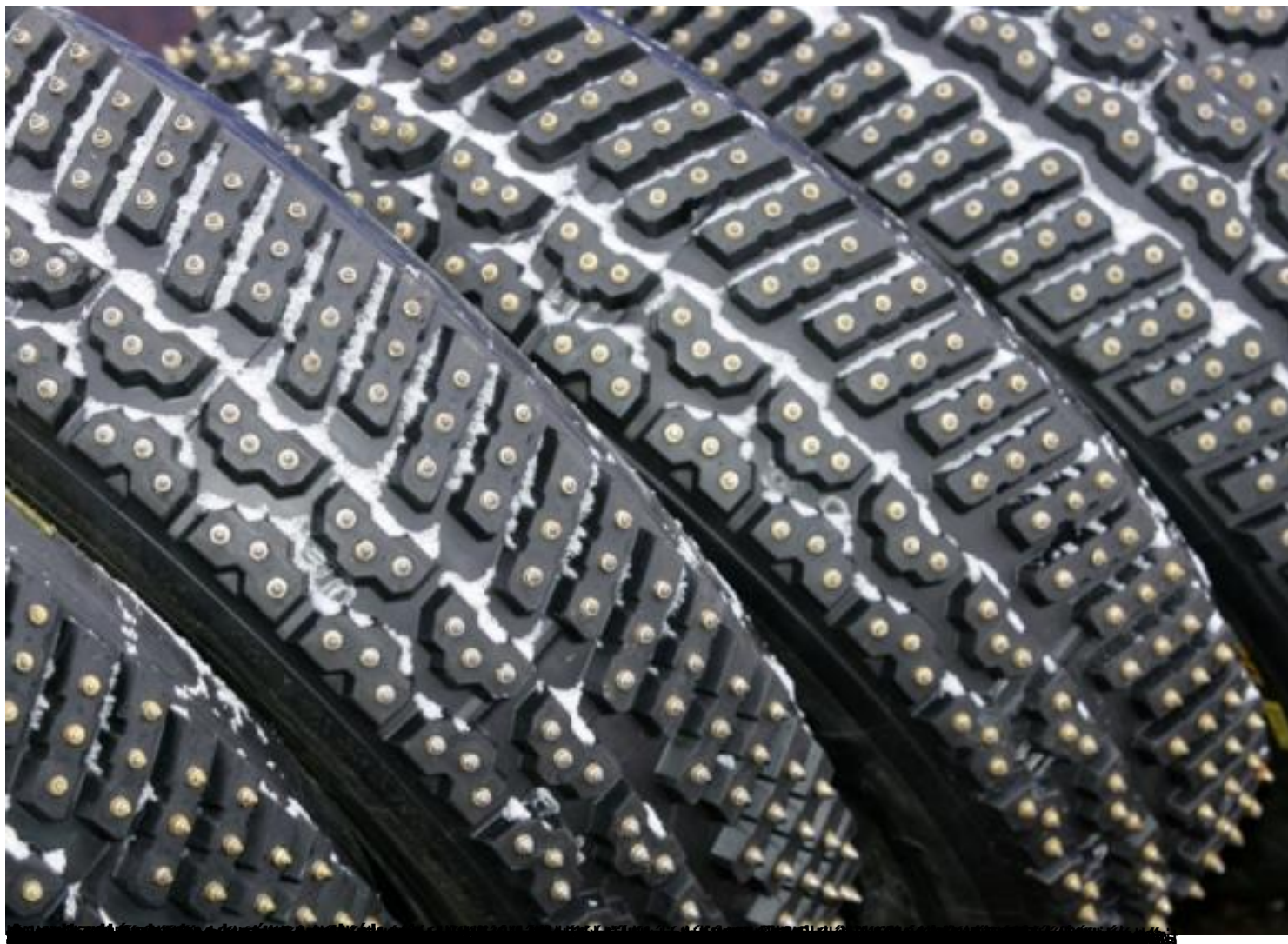
Egészen a '70-es évek elejéig kellett várni, hogy megjelenjen a ralisportban az abroncsok első olyan generációja, mely defektálló rétegekkel és erősebb, szintetikus gumikonstrukcióval rendelkezett. A Dunlop vállalt ebben vezető szerepet, utat tört az új szintetikus anyagok fejlesztésében és bevezette a kevlár rétegeket. A '80-as években aztán többkeverékű abroncsokat fejlesztettek, hogy megbirkózzanak a sebességek hatalmas növekedésével, amikor a négykerék-hajtású rendszerek dominánssá váltak.

Az 1990-es években és a 2000-es évek kezdetén a ralisportban használt gumiabroncsok még komplexebbek lettek, a gyártók specifikus abroncsokat és keverékeket kezdtek el fejleszteni minden eshetőségre. A fejlesztési programok óriási költségeket emésztettek fel, úgyhogy azért, hogy megpróbálják kontrollálni a kiadásokat, a ralisport irányító testülete úgy döntött, hogy korlátozza az engedélyezett abroncs-típusok és a csapatok által az egy versenyen felhasználható gumik számát, egyúttal azt is megtiltotta, hogy a csapatok módosítsanak a homologizált gumikon.

A tapadás számlájára

Írta: Fartik András

2016. április 09. szombat, 06:55 - Módosítás: 2016. április 09. szombat, 06:58



A tapadás számlájára

Írta: Fartik András

2016. április 09. szombat, 06:55 - Módosítás: 2016. április 09. szombat, 06:58



A tapadás számlájára

Írta: Fartik András

2016. április 09. szombat, 06:55 - Módosítás: 2016. április 09. szombat, 06:58

