Írta: Fartik András
2018. június 24. vasárnap, 09:03 - Módosítás: 2018. június 24. vasárnap, 09:07



A 2018-as rali világbajnoki szezon a derekánál tart, érdemes megvizsgálni a sorozatban teljesítő abroncsokkal kapcsolatos új dolgokat, már csak azért is, mert a Szardínia Rally-n MRF személyében megjelent egy új gyártó is.

A 2018-as rali világbajnoki szezon a derekánál tart, érdemes megvizsgálni a sorozatban teljesítő abroncsokkal kapcsolatos új dolgokat, már csak azért is, mert a Szardínia Rally-n MRF személyében megjelent egy új gyártó is.

Az indiai cég azzal a céllal fejleszti versenygumijait, hogy 2019-ben homologizált formában lehessen őket használni a bajnokságban.

Jelenleg három gyártó, a Michelin, a Pirelli, valamint a DMACK termékei rendelkeznek jóváhagyással, a bajnoki résztvevők számára ők biztosíthatják az abroncsokat. A legfelsőbb kategória, azaz a World Rally Car-t futtató négy csapat egyaránt a Michelinnel áll szerződésben. A futamokra a gyártók ugyanolyan alapkonstrukcióval rendelkező abroncsokat kell, hogy vigyenek, a gumiösszetétel pedig kétfajta lehet. A versenyzők rendelkezésére korlátozott számú abroncs áll.

A Michelin World Rally Car-okhoz biztosított jelenlegi murvagumija az LTX Force, ez a 2017-es Mexikó Rally-n mutatkozott be. A definíció kedvéért: az alternatív gumiösszetételek kemény, illetve lágy néven futnak, valójában azonban ez a megnevezés nem teljesen pontos.

George Black, az M-Sport gumiabroncsokért felelős szakembere segít a fekete mágia felfedezésében.



- A „lágy” gumi nem igazán lágy a valóságban. Ha listázod a rendelkezésre álló keverékeiket a szuperkeménytől a szuperlágyig, a jelenlegi „lágy” Michelin gumi valójában egy közepes keverék!

Történetileg visszamenve oda, ahonnan ez a keverék jön, az alternatív keverékű kontrolgumik előtti időszakban ez a keverékcsalád volt az, amit standard keverékként használtunk. Azért

került be az elérhető keverékek közé ez tavaly, mert úgy éreztük, ilyen szintű keverék szükséges lágyként, miután keményebbel kellett mennünk bizonyos versenyeken. A kemény gumi, amink most van, olyan, mint a speciális kemény szintű keverék, amit Görögországban, a Safarin, Jordániában, Cipruson, az ilyen extrém típusú versenyeken szoktunk használni.

A Michelinnek nincs egy valódi lágy a kínálatban, ez az egyik oka, hogy a DMACK olyan sikeres volt például Wales-ben tavaly, nem csak azért, mert Elfyn Evans helyi pilóta volt, de az ő lágy gumijuk jelentősen lágyabb volt és alkalmasabb a hidegre, nedves körülményekre Wales-ben.

- A gumikonstrukció ugyanaz maradt mindig?

- A konstrukció ugyanaz a Michelinnél már jó ideje. A szabályok miatt nem változtathatod a konstrukciót a kemény és a lágy gumik között. Amennyiben változtatni akarnának a lágy gumijuk konstrukcióján, egy teljesen új kemény gumit is készíteniük kellene.

Amíg a Michelin megtartja a mostani H4-es keverékét a kemény gumijaiként, kötve vannak a jelenlegi konstrukciójukhoz, mivel ugyanazon a konstrukción kell osztoznia mindkét keveréknek mind a durva felületű versenyekre, mint amilyen Szardínia, mind a relatíve sima murvás versenyekre, mint amilyen Finnország.

Ami a defekttel kapcsolatos kockázatot jelenti, nincs nagyobb kockázat a lágy használatával. A defektellenállósági fok ugyanaz mindkettőre.

- Sokat lehet hallani mostanában a defektjelző rendszerekről. Hogyan működnek ezek?

- Ugyanaz ez, mint amivel a magasabb specifikációjú utcai autók rendelkeznek, amikben guminyomás figyelő rendszer van. Alapvetően az előző év kezdetéig egy olyan eszköz volt ez, amit nem engedélyeztek a rali világbajnokságon, mivel jelet közvetít. A szabályok kimondták, hogy olyan szenzorok, melyek jeleket közvetítenek vissza egy adatgyűjtő felé, nem engedélyezettek.

2017 januárjától engedélyezett, hogy legyen ilyen típusú adatközvetítő egység az autóban, az M-Sport pedig azonnal elkezdte használni. Ha elkezd egy nyomás esni, figyelmeztetést kapsz, ami a műszerfalon jelenik meg, és azt mondja például, hogy a bal hátsó kerekedben 1,2 bar lehet. Az M-Sport volt az első, aki használta ezt a kezdetekben. Aztán ahogy a pilótáink elkezdték mondani nyilvánosan, hogy tudják, amikor lassú defektjük van, mivel figyelmeztetést kapnak, a többi csapat is elkezdte használni. Azt hiszem, a Citroen volt az első, aki jött utánunk, ők azonban aszfalton használták csak tavaly, idén viszont minden versenyen alkalmazzák.

Egy figyelmeztető jelet tettünk a műszerfalra a gumijaid miatt, melyek normális esetben 2-bar-on futnak, de ha – azt hiszem – 1,2 bar alá esik a guminyomás, figyelmeztetést kapsz, hogy nyomást vesztesz. Ezt követően a pilótán és navigátoron múlik, hogy figyeljék a jelet és eldöntsék, mit csinálnak.



- Ez a felnivel vagy a gumival kapcsolatos változás?

- Semmi kapcsolata nincs a gumival, teljes egészében a felni az érintett. Különféle rendszerek vannak, talán észrevette valaki a kerekeinken, hogy két szelepnyílásunk van. Az egyik szelepnyílást teljes egészében a szenzorhoz használjuk, a másikat pedig szokás szerint a gumi felpumpálásához. Más csapatok a kerék valódi szelepében használnak egy szenzort. Nálunk rendelkezésre állnak mindegyik keréken, havon, aszfalton és murván is.

- Idén kilátás van arra, hogy egy újabb abroncsgyártó készül fel, hogy csatlakozzon a rali világbajnoksághoz. Mit gondolsz, gumiháborús fázisba lép a sorozat?

- A következő néhány évben nem, de nyilvánvalóan lehetséges ez. A Michelin szerződéssel rendelkezik további két évre, hogy a regisztrált World Rally Car-os csapatoknak gumit szállítson, de bárki, aki komolyan gondolja, hogy belép, mint ahogyan az MRF is, némi időre van szüksége, amennyiben nincs még világméretű ralitapasztalata.

Úgy gondolom, egy vagy talán két évbe is beletelhet nekik, hogy felvegyék a sebességet a különböző versenyeken és a megfelelő keverékeket és konstrukciókat válasszák. Képesnek kell lennie ezeknek ellenállni a behatásoknak Portugáliában és Szardínián, ugyanakkor azzal a teljesítménnyel kell rendelkeznie, amire Finnországban és Wales-ben van szükség. Nem készíthetsz egy ideális gumit, egy kompromisszummal kell rendelkezned.


MRF
PX67 CXO
M-SPORT
MRF
TYRES
MRF
TYRES