



Az Autó-Motor cikke a szöges gumikról - anno

A nemzetközi ralisportban évek óta két különleges, furcsa, semmi máshoz nem hasonlítható esemény teszi próbára a résztvevőket: A Monte-Carlo és a Svéd Rali. Ha még nem találták volna ki miért, hát elárulom: a különleges időjárási és útviszonyok teszik egyedülállóvá ezt a két eseményt.

Igaz, a hó, a jég és a hideg nagyjából közös a két versenyben, de a vájtfulűek (ha még nem fagyott le) óriási különbségekről tudnának mesélni.

Először is hideg és hideg között éppen akkora eltérés van, mint hó és hó között. A Montén jó, ha 10-15 fokra hűl le a levegő, Svédországban viszont a mínusz 30 fok sem számít szokatlannak. Túl azon, hogy a gépkocsik berendezései is másképpen viselik el a különböző hőmérsékletváltozásokat, az utakat borító hótakaró is egészen más minőségű lehet. És akkor még nem is beszéltünk a száraz és a nedves hóról, meg egyéb finom téli nyálánkságokról.

E kis kedvcsináló bevezetőből is kiviláglik, hogy a téli ralikon egészen speciális tudomány szükségeltetik a gumiválasztáshoz. De itt nem csupán a mintázat, a keverék és a futófelület szélességének ezernyi variációs lehetősége ejtheti kétségbe az érintetteket, hanem a jégszögek száma, hosszúsága, formája és anyaga is. Ralipilóta és gumispecialista legyen tehát a talpán, aki ennyi tényezőtől ki tudja fundálni, hogy melyik gumi is lesz a legalkalmasabb, vagy legalábbis a többiek választásához képest a leoptimálisabb.

Leszögezve

E rendkívüli tudományok egyik legbeavatottabb tudora a svéd Harry Joki. A nemzetközi versenyek eredménylistáit rendszeresen böngészők számára nem ismeretlen ez a név, hiszen Joki éveken át sikeresen ralizott. Nem az első vonalban ugyan, de a második vonal élén mindig számolni kellett vele. Néhányan azt is tudták róla, hogy viszonylag kevés szabadideje van, mivel főállásban a SAS skandináv légitársaság sokat foglalkoztatott pilótája. Azt viszont egyelőre nagyon kevesen tudják, hogy mindezek mellett Harry számít manapság a téli ralizás mindentudójának – már ami a gumikat és a szögeket illeti.



Harry Joki, a szögkirály

A Stockholmtól 80 km-re lévő Vasteras városka szélén áll az az épület, amit az érintettek csak egyszerűen a téli ralizás Mekkájának tekintenek. Itt árusítja különlegességeit Harry Joki, aki most, az 1996. évi rali világbajnokság igazi nyitányának számító Svéd Rali közbeni sürgés-forgásban szakított időt arra, hogy erről a furcsa bizniszről meséljen olvasóinknak:

„Még 1979-ben kezdődött, amikor raliversenyek során szomorúan állapítottam meg, hogy nem vagyok megelégedve a jégszögekkel. Elhatároztam hát, hogy ha nincs ilyen a piacon, majd csinálok magamnak a saját elképzeléseim alapján. Hosszas keresgélés után igen kellemes partnert találtam a Sandvik művekben, ahol kikísérletezték a számításaimnak megfelelő keménységű fémet. Eleinte semmi üzletre nem gondoltam, csak magamat akartam ellátni jó szögekkel, de már az első évben egymillió darabot kapkodtak szét a kezeim közül...

1986 óta foglalkozom a gumikkal is. 86-tól 92-ig az általam tervezett gumikkal nyerték a svéd téli bajnokságot. Először csak a futófelület kialakításában vettem részt, de később már szorosan együttműködtem a Nokia gyárral...

Az igazi áttörés 1995-ben következett, amikor a Svéd Rali előtt Kenneth Eriksson megkért, hogy segítsen a gumik ügyében. A Mitsubishi csapat akkor Michelin pneukat használt, de az ő és Tommi Mäkinen gumijait az én tanácsaim alapján „szögelték meg”. Mondanom sem kell, hogy ők ketten akkor fölényes győzelmet arattak.

Az együttműködés most úgy alakult, hogy Kenneth a Subaruhoz igazolt, ott viszont a Pirelli van a nyeregben. Így jelenleg velük készültem erre a nagy versenyre. Cégem, a „Joki Rallytechnik AG” koordinálja az olaszokkal a fejlesztést és a tesztelést.

Hogy mi volt idén a legkeményebb feladat? Valószínűleg a megváltozott szervizelési szabályok. A korlátozott számú szervizpont miatt nemcsak a gumiknak kell lényegesen hosszabb élettartammal rendelkezni, hanem a szögek sem potyoghatnak ki túl gyorsan. Képzeltetik, hogy mennyi variációs lehetőség közül kell döntenünk. Elég annyi, hogy a ralgumikba általában 20 mm-es szögeket lövünk, míg a hétköznapi forgalomban 11-13 mm a szokásos. Nem mindegy a szögek súlya sem: a normál szögek úgy két grammok, a spéci raliszögek ennek a dupláját nyomják.”

Szeget ütött a fejébe

Írta: Fartik András

2013. február 05. kedd, 20:07 - Módosítás: 2013. február 05. kedd, 20:19



Abstract The purpose of this study was to determine the effect of the use of a mobile phone on the performance of a simulated driving task. The study was conducted in a laboratory setting using a driving simulator. The participants were divided into two groups: a control group and an experimental group. The control group was instructed to drive without using a mobile phone, while the experimental group was instructed to use a mobile phone while driving. The performance of the participants was measured using a variety of metrics, including reaction time, error rate, and time to completion. The results of the study showed that the use of a mobile phone significantly impaired the performance of the participants in the experimental group compared to the control group. The findings of this study have important implications for the design of mobile phone interfaces and the development of driver training programs.