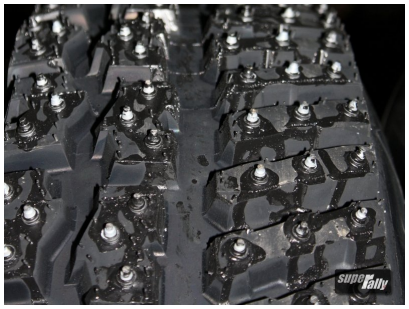

A 2013-as Svéd Rally-ra, az esztendő egyetlen teljes egészében havon és jégen zajló versenyére a rali világbajnokság mindkét hivatalos gumibeszállítója, a Michelin és a DMACK is új típusú szöges abroncsokkal érkezett.

A 2013-as Svéd Rally-ra, az esztendő egyetlen teljes egészében havon és jégen zajló versenyére a rali világbajnokság mindkét hivatalos gumibeszállítója, a Michelin és a DMACK is új típusú szöges abroncsokkal érkezett.

Az előző hónapban megrendezett Monte-Carlo Rallye-val ellentétben, ahol négyfajta gumi közül választhattak a versenyzők, a különleges skandináv megmérettetésen a szabályok szerint egyfajta szöges abroncs állt az indulók rendelkezésére.

A gumik futófelületét mindkét cég 384 darab 20 milliméter hosszú szöggel látja el. A volfrámból készült szögek 7 milliméter hosszan lóghatnak ki az abroncsból, de a hóban és jégben megkapaszkodva így is elképesztő tapadást biztosítanak.

A WRC-s csapatok többségét ellátó Michelin a 2011-ben és 2012-ben használt X-Ice North típusának módosított változatával érkezett Svédországba. A 2012 decemberében és 2013 januárjában tartott teszteket követően a francia cég képviselői elmondták, a X-Ice North 2 nagy előrelépést nyújt a teljesítmény terén.

Legfőképpen a mintázatot érintették a változások, de a szakemberek annak a vizsgálatára is sok energiát fordítottak, hogy a szögek milyen hosszan álljanak ki a gumiblokkokból.

A Michelin versenyrészlegének technikai igazgatója, Nicolas Goubert elárulta, melyek azok a szempontok, amikre egy új futófelület kialakításakor a mérnököknek figyelmet kell fordítani: „Egy különösen nyitott mintázatból a hó könnyen távozik, ugyanakkor ez a rugalmas gumiösszetétel miatt negatív hatással lehet az autó stabilitására. A túlságosan nyitott mintáknak köszönhetően az abroncs sérülékenyebb is a kövek okozta hatások miatt.

Michelin X-Ice North 2 (új)

A fejlesztőcsapat több hónapot töltött azzal, hogy a csomagot optimalizálja, ennek az eredménye az új futófelület. Ebben innovatív technológia megoldások találhatók, mint a tapadófelület és a mintaárkok aránya, vagy a blokkok merevsége.”

Egy másik trükkös feladat meghatározni azt, hogy a szögek mennyire álljanak ki a gumiból. „Minél hosszabban áll ki a szög, annál nagyobb tapadást biztosít jégen. A túlzottan kilógó szögek kihullásának ugyanakkor nagy a kockázata, mivel minden esetben, mikor azok a talajjal érintkeznek, a kocsi súlyából adódóan meghajlanak.”

Amikor sok kosszal érintkezik a szög, túl hosszan áll ki, vagy túlságosan lágy fémből készül, hajlamos arra, hogy kiessen, vagy megsérüljön. Az X-Ice North 2 megtervezésekor foglalkoztunk azzal is, hogy a szögek mennyire álljanak ki, valamint a szög anyagául szolgáló fém kiválasztásával is amiatt, hogy a tapadással kapcsolatos kompromisszumok nélkül növeljük a szögek ellenálló képességét” – tette hozzá Goubert.

A DMACK új DMG-ICE abroncsa új konstrukcióval és új összetétellel rendelkezik, amivel a kínai cégnek az célja, hogy javítsa a gumi teljesítményét a lefagyott murván és a jégen. A felülvizsgáláson átesett „T-Bar” szögelési technológia, melyet Jari Ketomaa-val és a cég finn partnereivel együtt fejlesztettek ki, azt a célt szolgálja, hogy a szögek tartósan a gumiban maradjanak.

supera