



Anno a rali világbajnokság versenyzői csaknem korlátlan számú gumitípusból választhattak, azokat kedvükre továbbvágathatták a körülményeknek megfelelően. A helyzet azóta nagyot változott, ugyanakkor nem lett egyszerűbb.

Anno a rali világbajnokság versenyzői csaknem korlátlan számú gumitípusból választhattak, azokat kedvükre továbbvágathatták a körülményeknek megfelelően. A helyzet azóta nagyot változott, ugyanakkor nem lett egyszerűbb.

Monte-Carlo Rallye 2007

Az FIA a költségcsökkentésre hivatkozva már a 2000-es évek második felében igyekezett visszaszorítani a gumiháborút. Ennek egyik eleme az volt, hogy a csapatoknak jóval a versenyek előtt ki kellett választaniuk azt a két fajta keménységű gumit, amit az adott futamon használni fognak. A 2007-es idénynyitó előtt a Citroen ráértett, a Monte-Carlo Rallye idején enyhébb lesz az időjárás, mint amilyen hagyományosan szokott lenni a hercegségi versenyen. Más összetételeket választottak, mint a többiek, így már tulajdonképpen a rajt előtt elkönnyelheték kettős győzelmüket.

A rali világbajnokság hivatalos abroncsellátója 2008 és 2010 között a Pirelli volt. Inkább megbízhatóságra, mintsem teljesítményre tervezett gumik és problémamentes versenyek jellemezték ezt az időszakot. A következő esztendőől aztán megszűnt az egybeszállítás rendszer, viszont a gumigyárak szigorú követelmények teljesítése után regisztrálhatták csak magukat. A 2011-es év folyamán a gyári csapatok mindegyike a Michelinnek szavazott bizalmat. A murvás versenyeken csupán egyfajta, az aszfaltos viadalokon kétféle keménységű abroncs állt a versenyzők rendelkezésére.

Argentín Rally 2011

A verseny második napján a szervezők a négy szakaszból álló kör első gyorsaságiját vegyes talajú pályában határozták meg. Félő volt, hogy a Michelin erre a versenyre kijelölt, az év során először használt lágy terméke annyira elkopik a versenyautókon a gyorsasági végére, hogy a hátralévő teljesen murvás három szakaszon használatuk nem lesz biztonságos. A megoldás végül az lett, hogy a rendezők a kérdéses szakasz után beiktattak egy plusz kerékcseré pontot. Ez aztán azt eredményezte, hogy a párosok a nagyobb tapadás reményében az aszfaltos részt is tartalmazó gyorsaságira korábban használt, kopott gumikkal mentek ki. Kontrollált beszállítók ide, egyengumik oda, egy újfajta taktikázás vette kezdetét a rali világbajnokságon.

A történet pikantériája, hogy a pilóták a szakasz teljesítése után rémületükről számoltak be, mivel az aszfaltos kanyarok levágásaiban rengeteg murva került az útra. A kopott gumik adta előny mégsem számított akkorának így, ráadásul a murvás versenyeken általában tapasztalt taktika – miszerint az a jó, ha valaki hátrébb rajtol – is fejére tetejére állt.

Deutschland Rallye 2011

Írta: Fartik András

2013. július 25. csütörtök, 18:07 - Módosítás: 2015. június 20. szombat, 18:05



A 2011-es rali világbajnokság első igazi aszfaltos versenyén, a német viadalon kétszer kerültek reflektorfénybe az abroncsok, igaz, az első alkalommal a két nagycsapat taktikája okán. Történt, hogy a Ford kemény gumikkal küldte ki az első nap első körére autóit, míg a Citroenek egyik oldalán kemény, a másikon puha gumik voltak az első szakaszon. Latvala nyert itt a Fiestával, de ezután következett a fordulat, Loeb és Ogier is feltették a DS3 csomagtartóiban lévő puha gumikat a kemények helyére, majd az eleredő esőben a 22 kilométeres második gyorsaságin megsemmisítő különbséget, fél percet autóztak ki.

A csapatok közötti küzdelem ezzel tulajdonképpen eldőlt, de hosszú volt még a verseny, amibe a Michelin abroncsai is jócskán beleszóltak. A francia gumigyár (aki már Svédországban és Portugáliában is sokat küszködött a defektekkel, utóbbi problémák után ki is használták joker lehetőségüket és megerősítették murvás abroncsaiknak oldalfalát) versenyosztályának alelnöke és technikai igazgatója kénytelen volt a viadal után közleményt kiadni, melyben a defektek okát magyarázza:

„A gumik erősségére vonatkozóan a Michelin vizsgálatot végez, hogy beazonosítsa, mi volt a

defektek valódi oka: szög a futófelületen, ütés az oldalfalon vagy vágás az oldalfalon... Adott autón gyakrabban fordultak elő? Specifikusan bizonyos versenyzőknél jelentkeztek? A nyomással kapcsolatosak voltak? Ezek azok a kérdések, melyeken a Michelin dolgozik.

Azt tudjuk, hogy defektek hatvan százaléka a tízből kettő gyorsasági szakaszon fordult elő. A defektek ötven százaléka három versenyzőhöz köthető (Meeke, Solberg és Latvala). A versenyzők ötven százalékának nem volt defektje a verseny folyamán.

Amikor ugyanannál a csapatnál összehasonlítottuk a két versenyzőt, azt találtuk, van úgy, hogy nagy a különbség köztük. Például a MINI-nél Kris Meeke-nek öt defektje volt (kettő a shakedown-on, három a versenyen), míg Dani Sordónak egy sem.

A Német Rally alatt nagyon sok felni törött el, ami azt mutatja, hogy ebben az évben nagyon sok az ütések száma a 18 collos felniken. A verseny végén több mint száz törött felnit számoltunk össze, de az esetek mindössze tíz százalékában engedett le a gumi (ami azt jelenti, a gumi az esetek kilencven százalékában robosztusabb volt a felninél).

Még nincsen készen az analízis, és további információkat is kell gyűjtenünk azért, hogy a versenyzők igényeinek és a gyorsasági szakaszok feltételeinek (beleértve a legrosszabb minőségűt) is megfelelően fejleszthessük a gumikat. A vizsgálat eredménye is felhasználásra kerül a Michelin rali világbajnokságon jövőre alkalmazandó gumijainak tervezésekor.”

A defektek a győzelem sorsáról is döntöttek, a német viadal egyeduralkodója, a 2011-es verseny tizennegyedik szakaszáig élen álló Sebastien Loeb is elkönyvelt egyet, amivel elvesztette esélyét az újabb győzelemre. A Citroen csapata az eset után megerősítette, a kérdéses felni, aminek minimális súlya mellesleg a korábbi 8,1 kilogramm helyett 8,9 lett 2011-re, nem törött el. Loebnek, akiről közismert, az egyik legtisztábban, a lehető legkevesebb kanyarlevágással közlekedő raliversenyző, egyébként fogalma sem volt, hol szedte össze a defektet.

Ausztrál Rally 2011

Az időjárás szolgáltatta a verseny első meglepetését, ami aztán a végeredményt is jelentősen befolyásolta. Ragyogó időszak után a verseny első napjára leesett az eső, a gyors, de csúszós utakat jégpálya síkosságúvá változtatva. Hamar kiderült, nem volt jó döntés, hogy a csapatoknak a kemény abroncsokat kellett használni. A Citroen csapata totális KO-t szenvedett el, igaz, ebbe nem csak a gumik, de Sebastien Loeb figyelmetlensége is közrejátszott. A sokszoros világbajnok ugyanakkor hangot adott annak, mennyire veszélyes a kemény gumikkal esőben versenyezni, a Michelin pedig elkezdte szorgalmazni, hogy az elsődleges típus mellett ilyen jellegű vészhelyzetekre legyen elérhető néhány opcionális gumi a párosok számára.

Wales Rally GB 2011

„A szezon folyamán a Michelin máshogy teljesített, mint a Pirelli” – mondta el George Black, az M-Sport szakembere, aki hozzátette, a brit verseny útjainak felületén hagyományosan jelen lévő sárréteg miatt a versenyzők mindig is panaszkodnak a gumikra. „Az évek folyamán különböző gumiösszetételeket és vágásokat próbáltunk ki ezekre a különleges feltételeire, de egyik évben sem lehet varázslatos megoldást találni ennek a futamnak a körülményeire. Egy fontos különbség ugyanakkor a Wales Rally GB estében, hogy a Pirelli gumijain a mintázat mindig is két milliméterrel nagyobb volt, ami a csúszós körülmények között nagyobb mechanikai tapadást biztosított.”

A szigorú szabályrendszerben a gyártóknak csupán annyi volt engedélyezett ebben az évadban, hogy egyszer változtassanak a gumijaikon. A 2011-es szezon végén ezt használta ki a DMACK, és vitt Wales-be egy olyan kialakítású gumit, mint amelyet a korábbi időszakban a kézi vágással értek el a csapatok. Az árkokat a korábbinál nagyobbra nyitották, ráadásul a futófelület közepén radiális irányban is készítettek egy hornyot. A speciális abroncs sikeresnek bizonyult, Ott Tanak a hatodik helyen futott be a cég gumijain futó Ford Fiestával.

Monte-Carlo Rallye 2012

A korábban rendelkezésre álló 16 collos havas, úgynevezett maxi snow gumik a szabályoknak megfelelően nem voltak elérhetőek már a hercegségi idénynytón a csapatok számára. Szuperlágú és lágú gumik, valamint 18 collos téli abroncsok és ezeknek a szöges változatai álltak az indulók rendelkezésére, amiből meglepő megoldások születtek a szokásosan változatos körülményekre készülve. Jari-Matti Latvala az első kör második szakaszának diagonális elrendezésben két szuperlágú és két szöges Michelinnel vágott neki. A gyorsaságit csaknem fél perccel nyerte a második előtt, Sebastien Loebnek pedig nem kevesebb, mint 52 másodpercet adott, akinek szöges abroncsok és lágúak voltak Citroenjén. Sajnos a taktikai csata nem sokáig folytatódott, Latvala vezetői hiba miatt nem látta meg a napi célt.

A futam másik érdekességét az abroncsok korlátozott számú felhasználása adta. Így történt, hogy Solbergnek egy defektnek köszönhetően is elfogytak a „slickjei”, így a Power Stage-et kényszerből három normál aszfaltos ilyen és egy téli gumival teljesítette.

2013-ban a gumis cégek egyszer változtathatnak év közben a murvára és egyszer az aszfaltra való termékeiken. A versenyzők rendelkezésére minden eddiginél kevesebb abroncs áll a futamokon, ugyanakkor mindenütt van választási lehetőségük a kétfajta keménységű gumik között (a 2013-as szezon gumiszabályai [itt](#) olvashatóak). Egy álmosabb időszak után a taktikázás visszatért, ami a vélemények szerint sokkal bonyolultabb már, mint mikor korlátlanul lehetett válogatni a számtalan keménységű és mintázatú abroncsból.

Andrew