

Kącik motoryzacyjny – część III

W trzeciej części spotkania z Grupą Rajdową STARKOP postaramy się przybliżyć, jak wygląda przygotowanie samochodu do rajdów oraz przypomnieć, jak radzić sobie w trudnych sytuacjach na drodze podczas zbliżającej się zimy.

Jak powinien wyglądać samochód przygotowany do rajdów?

Piotr Kowal – Aby sędzia sportu samochodowego dopuścił samochód do rajdu, musi on spełniać określone regulaminem warunki. Wbrew pozorom nie jest to łatwe. Mówi się ogólnie, że auto musi posiadać homologację i być zgodne z załącznikiem „J” Polskiego Związku Motorowego. Załącznik „J” jest to zbiór zasad, warunków i wymogów, jakie musi spełniać samochód, aby można nim wystartować w rajdzie i my musimy się do tego dostosować. Zgodność elementów sprawdza komisja sędziowska na tzw. „badaniu technicznym” przed rajdem, oraz często również po rajdzie. Regulamin tutaj jest bardzo surowy.

Radosław Kucharski – W tym miejscu powiedzieć, że w rajdach samochodowych oprócz podziału na klasy ze względu na pojemność skokową silnika występuje również podział na grupy A i N oraz samochody pucharowe. Grupa A to samochody przygotowane do rajdów od podstaw, gdzie dopuszcza się, nazwijmy to, ekstremalne przeróbki – tu także należą auta WRC do maksimum wykorzystujące przepisy rajdów. Grupa N to samochód seryjny odpowiednio przerobiony, ale już w dość ograniczonym zakresie w stosunku do grupy A – do tej grupy należy właśnie nasz Golf. Natomiast samochody pucharowe są przygotowane w ten sposób, aby uczestnicy mieli równe szanse, tj. osiągi aut teoretycznie są bardzo podobne. Wspomnieć tutaj można popularny ostatnio Puchar Peugeota czy też dawniejszy Puchar Lanosa oraz Seicento.

Co obejmuje taka homologacja?

P.K. – Stalowa klatka wewnątrz auta, fotele, pasy bezpieczeństwa, systemy gaśnicze, awaryjne wyłączniki prądu i wiele innych szczegółów i szczegółików, nie sposób tutaj tego wszystkiego wymienić. Homologacja nadana raz, nie trwa wiecznie i o pewnym czasie trzeba ją odnawiać. My startujemy w przyszłym roku w Pucharze PZMot.-u, gdzie przepisy dopuszczają starty na niektórym spręcie, który posiada wygasłą homologację. Często zdarza się, że zawodnicy przygotowujący się do startów w Mistrzostwach Polski, odstępują części z utraconą ważnością homologacji po atrakcyjnych cenach. Tym samym ogranicza to na tym etapie wydatki, na które wiele zespołów, między innymi i nasz muszą zwracać uwagę.

R.K. – Sport samochodowy, oprócz tego, że jest bardzo widowiskowy i medialny, jest stosunkowo drogi i bez odpowiedniego wsparcia ze strony sponsorów właściwie nie może on istnieć

Czy to, że startujecie na słabszym spręcie znacząco wpływa na osiąganie dobrych wyników?

P.K. – Naszym marzeniem byłby dostęp do najnowocześniejszych technologii, najlepszej myśli technicznej i sprzętu. Jednak nie „błądzimy w chmurach” i wiemy, jakie są nasze realia. Zdajemy sobie sprawę, że potrzebne są kompromisy. Dzięki Firmie STARKOP możemy pokryć znaczną część wydatków dotyczących startów, chociaż nie ukrywamy, że jesteśmy w trakcie poszukiwania współsponsora do naszej ekipy, aby móc lepiej się przygotować, a co za tym idzie, uzyskiwać lepsze wyniki. Mimo to, cieszymy się, że w obecnych czasach są jeszcze firmy, które widzą sens promowania się, swoich wyrobów właśnie przez rajdy.

R.K. – Dokładnie. Nie stać nas na „rozrzutność”, więc zasada jest taka – powinniśmy startować samochodem, który teoretycznie jest w stanie wygrać naszą klasę. Takie a nie inne wyposażenie, takie a nie inne koszty. Na co wydać pieniądze, aby jak najwięcej zyskać? Pierwsze jest bezpieczeństwo, na

to musi być zawsze nawet kosztem innych rzeczy, później części zamienne, bo bez nich nigdzie nie dotrzemy, odpowiednie zawieszenie i opony, a na końcu osiągi naszego samochodu.

Pomówmy teraz o czy innym. Liście spadają z drzew, ściemnia się coraz wcześniej, zbliża się nowa pora roku. Przed czym chcielibyście przestrzec kierowców w związku ze zbliżającą się zimą?

R.K. – Przede wszystkim prosimy o zachowanie zdrowego rozsądku i „myślenie” za kierownicą. Warto przypomnieć o wymianie ogumienia na zimowe, jeżeli średnia dzienna temperatura spada poniżej 7 stopni. Skuteczność prowadzenia auta na ośnieżonej drodze wzrasta niewspółmiernie w stosunku do jazdy na oponach całosezonowych lub co gorsze letnich. Radzimy przygotować się odpowiednio wcześniej i nie oszczędzać na swoim bezpieczeństwie. To się naprawdę nie opłaca.

P.K. – Również warto poćwiczyć swoją umiejętność jazdy na śliskiej, ośnieżonej nawierzchni – oto moja rada: spadnie pierwszy śnieg, to nie „oszczędzać” i pojechać poćwiczyć panowanie nad swoim samochodem. Ja, mimo że jeżdżę już wiele lat, również zawodowo, zawsze tak robię. W krytycznej sytuacji potrzebna jest natychmiastowa, automatyczna reakcja. Tylko wcześniej wyuczone zachowania mogą ustrzec przed niebezpiecznymi sytuacjami.

Jak ćwiczyć umiejętności jazdy po śliskich nawierzchniach?

R.K. – Proponuje wybrać jakiś opustoszały teren, taki bezpieczny wolny od ruchu plac zamknięty będzie wymiennym miejscem. W Krakowie jest ich wiele - wystarczy dobrze się rozejrzeć.

P.K. – Trzeba wykonać kilka ostrych skrętów i wyczuć jak zachowuje się samochód na śliskim, jak reaguje na dodanie lub ujęcie gazu itp. To nie musi być duża prędkość. To wszystko pomaga w ocenie „bezpiecznego” zachowania się własnego samochodu, odległości, jaką trzeba zachować aby sprawnie zahamować przed poprzedzającym autem. Bardzo ważną sprawą jest umiejętność ruszania, które powinno się odbywać bardzo łagodnie i powoli, a nie „zdzieranie śniegu do asfaltu”. Tego wszystkiego nie da się nauczyć teoretycznie – to trzeba cały czas ćwiczyć. Dla mnie zima jest ulubiona porą do jazdy samochodem.

Jak kierowca może unikać poślizgu na ostrych zakrętach?

R.K. – Kierowca powinien dostosować prędkość do warunków w trakcie skręcania. Jeżeli koła przednie tracą przyczepność auto, należy ostrożnie zwolnić pedał gazu. Absolutnie nie naciskać gwałtownie hamulca, takie zachowanie na 90% zakończy się „ogłędaniem krajobrazu” w oczekiwaniu na pomoc drogową. Nie należy wykonywać żadnych nerwowych ruchów kierownicą. Jeżeli auto po zwolnieniu pedału gazu nie wraca na żądany tor jazdy, trzeba delikatnie na przemian, to prostując, to skręcając kierownicą próbować odratować się z opresji. Ostatnim elementem, jakiego możemy użyć jest hamulec ręczny, jednak to trzeba wcześniej poćwiczyć. Inna sytuacja jest, gdy w zakręcie wyjeżdża tył samochodu. Konieczna tutaj jest umiejętność „kontrowania”, czyli skrętu kierownicy w przeciwnym kierunku. Potem delikatnie prostując kierownicę wciskamy pedał gazu w celu odzyskania właściwego toru jazdy.

Wspomnieliście tylko o technice jazdy w zakrętach. A co w takim razie z rozpędzaniem i zatrzymywaniem auta?

P.K. - Jeżeli chodzi o hamowanie, to polecam bardzo użyteczne w warunkach „śniegowych” zwalnianie silnikiem. Redukując kolejno biegi na odpowiednio niskich obrotach, wyhamowujemy auto. Redukcja przy zbyt dużych obrotach może skończyć się zablokowaniem kół i całkowitą utratą kontroli nad pojazdem. Jeżeli już musimy zastosować hamulec do wytracenia prędkości bardzo przydatną umiejętnością jest hamowanie pulsacyjne – polega na bardzo szybkim wciskaniu pedału hamulca do chwili utraty przyczepności i „odpuszczaniu” go. Inaczej z samochodami wyposażonymi

w ABS, gdzie pracuje za nas komputer. I w tej sytuacji wciska się hamulec do końca, pulsacją „zajmuje się” specjalnie dobrany program komputerowy, a my odczujemy nieprzyjemne, ale planowane odbijanie pedału w górę i w dół. Zasada w tym przypadku jest taka, że nie puszczamy pedału, tylko trzymamy go wciśniętego do końca.

Dziękuję za dzisiejszą rozmowę. Jeżeli ktoś z Czytelników miałby pytania do naszych rozmówców, chciałby się czegoś dowiedzieć na temat techniki jazdy, rajdów, sponsoringu bądź jakichkolwiek spraw związanych z samochodami, to oczywiście może się z Wami skontaktować?

P.K. – Oczywiście. Zapraszam na stronę www.Poland-Partner.com lub telefonicznie: 0601-398-711.