

DÍZELDIKTATÚRA

Miközben az Audi és a Peugeot turbódízel erőgépei a harmadik ütközetre készülődnek a Le Mans-i koronáért, a benzinmotoros „privátkommandó” támadásba lendült. A szabályok megváltoztatását akarják.



Óh, boldog békeidők... Egy évvel ezelőtt még elkényeztette a megbízhatósági autóversenyzés rajongóit a kilencszeres Le Mans-i győztes Audi és kihívója, a Peugeot: a két gyári nagycsapat hat szemtet gyönyörködtető, 650 lóerős prototípust küldött ringbe az európai Le Mans-sorozat minden futamán. Aztán jött a gazdasági válság, és Vélizy után Ingolstadtban is lefaragták a versenyezésre szánt büdzsét. Idén már két fellépésre zsugorodott a „nagyok” felkészülése a versenyek versenyére: az elsőt márciusban tartották a floridai Sebringben, a másikkra pedig május elején került sor Spa-Francorchamps-ban.

Az első összecsapás szoros csatát hozott, végül az Audi vadonatúj versenygépe, az R15 diadalmaskodott (a Le Mans-i címvédő Kristensen, McNish, Capello trióval a volánnál). Nagy a valószínűsége, hogy a – lapzártánk után megtartott – második viadalt

a Peugeot fogja megnyerni, a négykarikások ugyanis nem neveztek a Spa-i 1000 kilométeresre, a privátcapatok benzines prototípusainak – Oreca, Courage, Lola-Aston Martin – pedig emberi számítás szerint nincs esélye a turbódízel 908 HDi FAP-okkal szemben. Hiába csökkentették a szabályalkotók az évad előtt 10 százalékkal a levegőbeömlő-nyílások átmérőjét, hiába csonkították meg 40 centivel a hatalmas hátsó légtérelő „lapátok” szélességét, a turbódízelek teljesítménye még így is 600 lóerő fölött, nyomatékuk pedig bőven 1000 newtonméter fölött maradt.

Ez a fajta esélyegyenlőtlenség, a privátcapatok kilátástalansága ma a sportprototípus-versenyek a legnagyobb rákfeneje. A kényszerből érdekvédelmi szövetségbe tömörült „benzinesek” kiszámították: a dízeles különítmény 150 leggyorsabb körideje között a szórás nem volt nagyobb egy másodpercnél Sebringben. Még aggasztóbb, hogy a Peugeot 1,2, az

Audi pedig – kiforrotlan új versenygépe ellenére – 1,7 másodperccel volt gyorsabb, mint ugyanezen a versenyen 2008-ban! „Ha nem akarunk megalázó vereséget szenvedni Le Mans-ban, az ACO-nak kötelessége a Le Mans-i verseny előtt újabb szigorításokat bevezetni a gyári dízelekkel szemben” – jelentette ki nemrég Hugues de Chaunac, az Oreca csapatvezetője, aki a megbízhatósági autósport egyik legvénebb rókájának számít.

A Le Mans-i szabályokat kontrolláló Automobile Club de l'Ouest-nek (ACO) arra a panaszra is reagálnia kellett, amelyet a Peugeot és két „benzines” csapat, az Oreca és az Aston Martin Racing közösen adott be. Szerintük ugyanis az Audi R15 tervezői „a szabályok szellemétől eltérően” értelmezték a műszaki előírásokat, amikor az első tengely fölött „kötényt” alakítottak ki, a motortér két oldalán pedig óriási lukakat, kipufogóvég-kivezetés gyanánt.



tes Aston Martin (Stefan Mücke) már ekkor vezetett

A Le Mans-sorozat nyitányán, Barcelonában távol maradtak a gyári dízelek. A későbbi győz-



Wolfgang Ullrich Audi-vezér és Tom Kristensen. A dán júniusban a kilencedik győzelmére készül Le Mans-ban

A GTI kategória megnyerése után az LMP1 legjobb benzines csapata lehet az Aston Martin. A



kasztit a Lola építette



Van okuk aggódni: az Olivier Quesnel vezette Peugeot az R15 szabálytalanságára hivatkozva óvott az Audi ellen



Mostantól fogva csak két ember segídezhet a boxkiállításoknál. A benzinesek remélik, ez is segít a gondjaikon

Ezek – vélik a protestálók – a kasztit alatt haladó levegőre utalnak, márpedig a szabályok csak egy aerodinamikai elemet, a hátsó légtérrelőt engedélyezik a prototípusoknak.

„Mi is átérezzük, hogy szükség van a szabályzat pontosítására” – mondta áprilisban Rémy Brouard, az ACO első embere. Azóta döntés született: már a Spa-i 1000 kilométeres versenyen 30 kg-nyi ballaszt súlyt kellett cipelnie az alapból sem könnyű (üresen 900 kilós) Peugeot 908 HDi-nek, ami jelentős pluszmunkát adott a franciáknak. „Újra kellett kalibrálnunk a versenyautó felfüggesztéseit és a fékeket is” – mondja Serge Saulnier műszaki igazgató. „Úgy számoljuk, hogy a ballaszt súly, meg az átalakított üzemanyagszűrő hatására két másodperccel leszünk lassabbak Le Mansban, mint tavaly. Ez óriási hátrányt jelent.”

Az esélyek kiegyenlítődését szolgálhatja a tizenegyedik órában beveze-

tett új kerécsere-szabályozás is. Ennek értelmében csak két szerelő dolgozhat egy versenyautón a boxkiállítások alkalmával, a négy kerék lecserélése mellett a tankolást is nekik kell megoldaniuk.

A fontos stratégiai feladattal megbízott szerelők felkészültsége és munkabírása különösen a verseny éjszakai szakaszában számít majd sokat. A korábbi évek tapasztalatai alapján az Audi hat-hét, a Peugeot négy depózással kevesebből futotta le a 24 órás viadalt, mint a benzines kocsik, ami nagyban hozzájárult a dízelek diktatúrájához. Miután a pluszsúly elsősorban a gumiknak jelent nagyobb megterhelést, van rá esély, hogy a benzinesek közelebb kerülnek a dízelekhez. A tempót azonban továbbra is utóbbiak diktálják majd Le Mansban.

Szöveg: Simon István
Képek: Audi, Peugeot, Aston Martin