

GAŠPER ČARMAN O PNEVMATIKAH ZA TEKMOVALNE STEZE

## »SO PREVEČ DRAGE, DA BI Z NJIMI EKSPERIMENTIRALI!«



**K**akšno pnevmatiko izbrati za določeno tekmovalno stezo, je tipično vprašanje, ki si ga postavlja povprečen športni voznik, ki večkrat zaide na Grobnik ali kakšno drugo bližnje dirkališče. Pogovarjali smo se z Gašperjem Čarmanom, ki od leta 1999 stalni gost bližnjih tekmovalnih stez. Naučil se je kar nekaj stvari o pnevmatikah, tudi iz svojih napak. Kaj nam je zaupal, pa si preberite v naslednjih vrsticah.

*Gašper, če te prijatelj pokliče po telefonu in vpraša, katere pnevmatike naj kupi za Grobnik, kaj mu boš svetoval?*

Kot dobro veste je Grobnik dirkališče s posebno asfaltno podlago, ki je izredno groba in dobesedno uničuje pnevmatike, če ne izberemo ustreznih. Prav tako je grobniški asfalt tak, ki ga ne »delajo več«, kar pomeni, da imajo vsa novodobna dirkališča znatno manj grobo strukturo (in še boljši oprijem) in je zato potrebno biti pri izboru pnevmatik še posebno pazljiv. Že od nekdaj sem bil na Grobniku vaje voziti samo tekmovalne pnevmatike Dunlop, ki so se tudi v današnjih dneh izkazale za prvo izbiro, seveda pod določenimi pogoji. S tem seveda ne želim trditi, da so za Grobnik primerne samo izbrane Dunlop

pnevmatike, vendar so se v praksi do sedaj na grobniškem asfaltu obnesle najbolje, vsaj kar se tiče oprijema.

Pravi podatek, ki bi jo potreboval za dober nasvet je, kakšna temperatura bo predvidoma tistega dne. Pri izbiri pnevmatik za Grobnik se držimo načela, da bolj kot je vreme toplo, mehkejšo zmes pnevmatike izberemo, kar pomeni pozimi, pri 5-10 stopinjah bi izbrali trdo različico - »hard«, pri 35 stopinjah v senci pa mehko različico - »soft«. V vmesnem intervalu pa lahko izberemo srednjo trdoto ali približke zmesi - »medium«. Za grobniški asfalt velja neka-ko obrnjena logika uporabe pnevmatik, kot je to za druga dirkališča.

Kar pa se tiče samega modela pnevmatik, bodo zagotovo najboljši oprijem nudile tekmovalne gladke - »slick« pnevmatike, z oznako »Dunlop KR«, čeprav v primerjavi s pnevmatiko s profilom »Dunlop GP«, oprijem ne bo nič slabši, obraba pa bo malenkost večja.

Pomembno seveda je tudi, kako hiter je »prijatelj« na motorju. S časom okoli dveh minut bo lahko vozil tudi s »šport-turing« pnevmatiko, s časom pod 1 minuto in 40 sekund pa mu priporočam tekmovalne izvedbe z modeli GP in KR.

### Kako pa bi priporočili izbiro pnevmatike na Novem Marofu, Pannoniaringu, Brnu?

Pri modernejših poligonih oziroma dirkališčih ima izbira pnevmatik veliko večji možni razpon, kar pomeni, da so zelo primerne tudi pnevmatike drugih blagovnih znamk, saj je »standardna« asfaltna podlaga, strukturirana tako, da tudi največji proizvajalci resnično delajo in izboljšujejo svoje pnevmatike za njo. Skratka, pri takšni asfaltni podlagi ni toliko pomembna znamka, kot pa trdota zmesi izbrane pnevmatike in namembnost pnevmatike. Izbremo »supersport« model namesto »šport-touring« pnevmatike, ki bi se sicer lahko po nekaj krogih pregrela in pričela drseti.

Priporočilo je ravno obratno kot za dirkališče Grobnik in tudi v skladu z logiko: bolj toplo je, tršo zmes izberemo in obratno, bolj hladno je, mehkejšo zmes izberemo. Tako za vroče poletne dni izberemo izrecno samo »hard« različice. Na spodnji sliki lahko vidimo pravilno obrabljeno pnevmatiko, ki se na tovrstnih stezah zelo lepo obrablja. Na sliki je pnevmatika »Dunlop KR« v zmesi »hard«, po 55 prevoženih krogih na dirkališču Brno.



### Mnogi se upravičeno pritožujejo nad nenormalno veliko obrabo pnevmatik na dirkališču. Kaj jim lahko v tem pogledu svetuješ?

Prva stvar, ki močno vpliva na obrabo je temperatura pnevmatike. V kolikor guma ni dovolj ogreta (pri tekmovalnih je to npr 70-90 stopinj) ima le-ta manjšo elastičnost in jo zato »trga«, če se nekoliko dirkaško izrazim. Zato so zelo priporočljivi grelci pnevmatik, s katerimi vsaj pol ure pred treningom ogrejemo pnevmatiko na delovno temperaturo. Za okoli 300 Evrov se dobi že zelo dobre grelce in jih toplo priporočam vsakemu, ki tega še ni preizkusil.

Druga stvar, posebno na Grobniku, pa je izbrana zmes z ozirom na temperaturo asfalta. Če naprimer pozimi ali spomladi izberemo premeško zmes, potem se z gumo dogaja to, kar vidite na spodnji sliki – »jo trga«. Veselja je lahko konec že po 20 prevoženih krogih, no če smo realni, zelo dragega veselja. Zato je smiselno imeti na zalogi vsaj dve trdoti zadnje pnevmatike, ki jih menjamo glede na temperaturo in dirkališče.

Tretja stvar: v kolikor bi radi z eno (zadnjo) pnevmatiko prevozili še enkrat več krogov kot na Grobniku, potem se raje odpravite na Pannoniarung, Brno, Red Bull Ring (bivši Zeltweg), poligon na Novem Marofu, itd..

### Nekateri pnevmatike zaradi neenakomerne obrabe na straneh tudi obračajo. Je to dovoljeno?

(op.p. Gašper se pri tem vprašanju nekoliko zasmehi) No narediš lahko, karkoli hočeš predvsem važno je, da je varno. Pri Dunlopu pri modelu »GP« in »KR« lahko zadnje pnevmatike obračate in menjate smer vožnje po mili volji. Ko je na eni strani bolj obrabljena kot na drugi, jo enostavno obrnete. Na istem dirkališču vam bo tako bolj služila, pa še nekoliko dlje bo trajala seveda.

### Kakšna je razlika med pnevmatika Dunlop GP in Dunlop GP Racer, za katero vemo, da je za cestno uporabo zelo pogosta izbira športnejših voznikov, po tvojih izkušnjah?

Osebn GP Racer še nisem preizkusil, ker vozim največkrat s »slick« pnevmatikami, glavna razlika pa je, da je model »GP« (op.p. tekovalna pnevmatika s profilom) namenjen izključno dirkačem in je po zmesi praktično enaka »slick« pnevmatiki »KR«. Model »GP Racer« je sicer pnevmatika primarno namenjena za cestno uporabo saj ima zmožnost hitrejšega ogrevanje na delovno temperaturo. S tem razlogom, »GP Racer« pnevmatika lažje vzdržuje potrebno temperaturo in elastičnosti pri nekoliko počasnejših voznikih, kar zmanjšuje obrabo le-te. Je sicer zelo mirna pnevmatika, na Grobniku pa sem po izkušnjah drugih zasledili nekoliko večjo obrabo kot pri modelu »GP« in odličen oprijem pri počasnejši vožnji, nikakor pa ni prava izbira za tiste, ki se vozijo pod 1 minuto in 40 sekund na krog, saj kot sem že omenil, je obraba te pnevmatike večja.

### Katere pnevmatike pa uporabljajo dirkači?

Na svetovnem nivoju kot vemo imamo enotne opremljevalce: Moto GP razred – Bridgestone, Moto 2 – Dunlop, svetovno prvenstvo Superbike in Supersport - Pirelli. Zanimivo pa je, da npr. na dokaj močnem prvenstvu, kot je nemško odprto prvenstvo Superbike, imenovano IDM, kjer si ekipe same izberejo opremljevalca, uporabljajo izključno znamko Dunlop ali Pirelli. Tudi na letošnjem testu »slick« pnevmatik v eni izmed tujih revij, so bile najbolj ocenjene »slick« pnevmatike ravno Pirelli in Dunlop. Škoda je samo, da je pri nas dobavljivost tekmovalnih Pirelli pnevmatik nekoliko slabša oz. jih praktično ni mogoče dobiti.

### Gašper, kaj lahko svetuješ za konec?

Po toči zvoniti je prepozno, včasih je potrebno zamenjati pnevmatiko malo prej, kot se nam morda zdi, ker smo lahko nagrajani z razbitim motorjem, poškodbami itd. Posebno takrat, ko na stezi še nismo »navoženi«, ko še nimamo popolnoma pravega občutka, kdaj guma drsi in kdaj ne. Na Grobniku je potrebno biti pazljiv pri izbiri trdote pnevmatike. Pa veliko se pogovarjati s kolegi, kaj deluje in kaj ne. Sicer pa tudi sam rad pomagam z nasveti našim strankam. Seveda pa vsem želim srečno in varno vožnjo na dirkališču kot tudi cesti. 🏍️