



Rajdowe Mistrzostwa Świata FIA (WRC), Rajd Monte Carlo

Udziałem w legendarnym „Monte” Volkswagen rozpoczyna rajdowy sezon 2016

- Silna konkurencja: inne załogi, podobnie jak Volkswagen, dobrze przygotowane do startu
- Na własnym podwórku: Sebastien Ogier startuje w Gap niemal spod drzwi własnego domu; finał w Monaco

Poznań, 18 stycznia 2016 r. – Volkswagen rozpoczyna kolejny sezon Rajdowych Mistrzostw Świata FIA (WRC) udziałem w legendarnym Rajdzie Monte Carlo w dniach 21-24 stycznia 2016 roku. Na starcie do pierwszej spośród 14 rund nowego sezonu pojawią się trzy Polo R WRC. Sebastian Ogier/Julien Ingrassia (F/F), Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila (FIN/FIN) oraz Andreas Mikkelsen/Anders Jaeger (N/N) będą bronić tytułów mistrzów oraz zdobywców drugiego i trzeciego miejsca w poprzednim sezonie. Oprócz mocnych konkurentów wyzwaniem są też warunki panujące podczas tego rajdu. Legendarne „Monte” słynie z nieprzewidywalnej pogody, co oznacza, że dobór opon staje się loterią. Podczas tej wymagającej imprezy kierowcy będą musieli pokonać 16 odcinków specjalnych o łącznej długości 377,59 km, wśród nich słynny „Sisteron-Thoard” oraz oes przebiegający przez przełęcz Col de Turini.

„Jazda na trasie Rajdu Monte Carlo często okazuje się tym, z czym Monaco akurat najbardziej się kojarzy – ruletką”, twierdzi Jost Capito, dyrektor Volkswagen Motorsport. „Zmienna pogoda sprawia, że dobór opon przypomina grę w pokera. Z jednej strony liczą się tu zgranie kierowcy i pilota, z drugiej zaś praca zespołu kontrolującego aktualne warunki na trasie oraz praca serwisu. Pod tym względem nie ma drugiego rajdu, który byłby tak wymagający. I właśnie to nas cieszy, bo jesteśmy dobrze przygotowani”.

39 z 80 – oponiarska loteria

Będzie sucho czy może spadnie deszcz? Śnieg czy lód? Kałuże czy gołoledź? Na takie pytania trzeba znaleźć odpowiedź zanim wybierze się najlepsze opony. I właśnie z tego słynie Rajd Monte Carlo – nie da się na nim przewidzieć pogody, ani warunków panujących na trasie, tym bardziej że bywają one różne nawet na jednym oesie. Gdy po słonecznej stronie zbocza asfalt jest suchy, za zakrętem, gdzie droga jest skryta w cieniu, można spodziewać się lodu.

Szczęśliwi ci, którzy mogą polegać na informacjach od tzw. szpiegów pogodowych. Załogi te objeżdżają trasę przed startem do odcinka specjalnego i informują pilotów o warunkach drogowych, by mogli odpowiednio skorygować przygotowany wcześniej opis trasy. Rajdowe załogi mogą wykorzystać podczas rajdu maksymalnie 20 miękkich i 24 supermiękkie opony asfaltowe oraz 12

zimowych bez kolców i 24 z kolcami. Spośród tego zestawu 80 opon podczas rajdu można skorzystać najwyżej z 39. Oprócz czterech opon zamontowanych na kołach, zazwyczaj dwie znajdują się w bagażniku na kołach zapasowych.

Zerowe konto punktowe – wyzwanie i motywacja do walki w nowym sezonie

Gdy Sebastien Ogier/Julien Ingrassia, Jari-Matti Latvala/Miikka Anttila oraz Andreas Mikkelsen/Andreas Jaeger jako zeszłoroczni mistrzowie, wicemistrzowie oraz zdobywcy trzeciego miejsca w Mistrzostwach Świata dostąpią zaszczytu rozpoczęcia Rajdu Monte Carlo minie równo 70 dni od czasu, gdy ostatni raz na odcinku specjalnym walczyli o punkty w rajdowej klasyfikacji. Po przerwie przyszedł czas na rozpoczęcie zmagania w nowym sezonie, w który wszyscy zawodnicy wchodzi z zerowym kontem punktowym i z równymi szansami na zwycięstwa w poszczególnych rajdach, gromadzenie punktów w klasyfikacji generalnej i na zdobycie mistrzowskiego tytułu. Zespół Hyundai wjeżdża w sezon 2016 nowym samochodem, M-Sport-Ford ma z kolei nowych kierowców i pilotów. Także Volkswagen udoskonalił swoje Polo R WRC, samochód mistrzów świata z ostatnich trzech lat. Lista aut stojących na starcie Rajdu Monte Carlo robi wrażenie: trzy Volkswageny, dwa Citroëny, trzy Hyundaie i sześć Fordów. W 2016 roku podczas „Monte” będzie walczyć 15 aut typu WRC i 75 samochodów innych klas.

W domu u mistrza świata – Rajd Monte Carlo, Gap i legendarne oesy

Park serwisowy tegorocznej edycji Rajdu Monte Carlo będzie znajdował się najpierw w miejscowości Gap we francuskich Alpach Nadmorskich, a później na wielki finał przeniesie się do portu w Monaco. Dla trzykrotnego mistrza świata Sebastiena Ogiera oznacza to występ niemal dosłownie pod drzwiami własnego domu. Ogier urodził się w Gap, a w zeszłym roku trasa jednego z odcinków specjalnych wiodła przez środek miejscowości, w której mieszka.

Po oficjalnym starcie rajdu sprzed kasyna w Monte Carlo w czwartek, na trasie do Gap zostaną rozegrane dwa odcinki specjalne, obydwie po zmroku. Nie tylko ciemności będą utrudniać walkę, czujni muszą być też członkowie zespołu odpowiedzialni za badanie warunków panujących na trasie, bo jednym z największych wyzwań na odcinkach „Entrevaux-Val-de-Chalvagne-Rouaine” oraz „Barles-Seyne” będą gołoledź, a miejscami nawet śnieg. W piątek w programie rajdu znajdują się trzy przejeżdżane dwukrotnie oesy na północ od Gap. W sobotę na trasie są nie tylko legendarne oesy na czele z „Sisteron-Thoard”, ale też najdłuższe w całym rajdzie. Ponad połowa wszystkich kilometrów odcinków specjalnych przypada właśnie na te, na których walka będzie się toczyć w sobotę. W niedzielę zawodnicy dwukrotnie pokonają oes „Col de l’Orme-St. Laurent”, będący również Power Stage’em kończącym rajd. Pomiędzy jednym a drugim przejazdem zawodnicy zameldują się też na odcinku będącym nową wersją Col de Turini, noszącym nazwę „La Bollene-Vesubie-Peira-Cava”.

Wyzwanie logistyczne: przenosiny parku serwisowego z Gap do Monaco

Zespoły uczestniczące w Rajdzie Monte Carlo czeka jeszcze dodatkowe wyzwanie – z Gap cała rajdowa ekipa musi się przenieść do oddalonego o 310 km portu w Monaco i tam na nowo zbudować park serwisowy. Na niedzielę rano, krótko po godzinie 7:00 wyznaczono kolejną strefę serwisową.

Wypowiedzi przed Rajdem Monte Carlo

Sebastien Ogier, Volkswagen Polo R WRC nr 1

„Nie wyobrażam sobie lepszego rajdu na otwarcie sezonu. „Monte” wygrywałem przez dwa ostatnie lata i oczywiście chciałbym wygrać także w tym roku. Dla mnie jest to najważniejszy rajd w roku. Najbardziej liczy się w nim właściwy dobór opon. My kierowcy jesteśmy więc uzależnieni od informacji o warunkach panujących na trasie. Chodzi też o to, żeby dobrze interpretować zmiany pogody i rozumieć jej alpejską specyfikę”.

Jari-Matti Latvala, Volkswagen Polo R WRC, nr 2

„Każdego roku Rajd Monte Carlo jest wyjątkowy. Warunki w górach zmieniają się praktycznie co minutę. Po słonecznej stronie zbocza nawierzchnia jest zupełnie inna, niż po tej skrytej w cieniu, najczęściej pokrytej lodem. Im lepsza jest komunikacja między nami, a członkami zespołu „szpiegów pogodowych”, tym większe są szanse na dobry wynik w „Monte”. Sama myśl o tym, że stoję przed pałacem książęcym i wręczają mi puchar za każdym razem motywuje mnie do maksymalnej walki”.

Andreas Mikkelsen, Volkswagen Polo R WRC, nr 9

„Przyznaję, że Rajd Monte Carlo nie należy do moich ulubionych. W zeszłym roku zająłem tu trzecie miejsce i to byłby świetny wynik także w roku 2016. Sezon rozpoczynam z nowym pilotem Andersem Jaegerem. Pewnie trochę potrwa zanim zgramy się na sto procent. Po wszystkich jazdach testowych, które obaj zaliczyliśmy mam bardzo pozytywne wrażenia. Jestem pewien, że po paru oesach odnajdziemy nasz własny rytm”.

Trzy pytania do... Huguesa Pierrona, technika z firmy Michelin

Co sprawię, że z punktu widzenia dostawcy opon Monte Carlo jest rajdem szczególnym?

Hugues Pierron: „Monte jest niesamowicie wymagające. Trzeba mieć w pogotowiu opony na trzy kompletnie różne rodzaje odcinków specjalnych. Nie da się przy tym wybrać opon, które byłyby tak samo dobre na każdy odcinek. To po prostu nie jest możliwe. Trzeba zdecydować się na jak najlepszy złoty środek. Po to mamy ludzi, którzy mówią nam, że na przykład na pierwszym kilometrze leży śnieg, od szóstego droga jest sucha, a od 20. do mety nawierzchnia w niektórych miejscach jest oblodzona. Razem z kierowcami wybieramy wtedy odpowiednie opony”.

Jakie zadania wykonuje technik Michelin podczas rajdu?

Hugues Pierron: „Podczas rajdu służę radą i jestem w stałym kontakcie z kierowcami, pilotami i z inżynierami. Jeśli kierowca zdecyduje się na przykład na zbyt miękkie opony, mówię mu: nie pamiętasz, jak podczas testów w grudniu na suchej drodze zjechałeś komplet gum? Poza tym jestem odpowiedzialny za właściwe ciśnienie w oponach”.

Jakie informacje Michelin otrzymuje od kierowców w czasie rajdu i po nim?

Hugues Pierron: „Najczęściej potrzebujemy od jednego do trzech kilometrów, żeby rozgrzać opony. Gdy już mają właściwą temperaturę, kierowcy obserwują

jak one się zachowują. Kierowca dostaje informacje od opon, a ja od kierowcy. Kierowcy Volkswagena bardzo dokładnie opisują mi, co im nie pasuje, a to bardzo ułatwia mi pracę. Podczas „Monte” muszę być przygotowany na to, że opony wybieramy w ostatniej sekundzie. W zeszłym roku było tak z Sebastienem Ogierem – według prognoz tego dnia nie miał padać śnieg, wszyscy meteorolodzy byli tego pewni. Również z rozpoczęciem oesu śnieg właśnie zaczął padać. Wszyscy zaczęli mnie pytać dlaczego wybrałem te opony. A ja kierowałem się po prostu prognozami naszych specjalistów. Jeśli ma się ludzi, którzy znają się na pogodzie na „Monte”, jest o wiele łatwiej”.

Volkswagen Group Polska

Volkswagen PR Manager

Tomasz Tonder

Telefon: +48 61 62 73 401

E-Mail: tomasz.tonder@volkswagen.pl

www.vw.press-bank.pl



You**Tube**

