

"Formuła 1 Ciężarówek" po raz pierwszy w Polsce. Byliśmy na tych wyścigach!

data aktualizacji: 2023.06.27



Fot. Piotr Łukaszewicz

Analogii do Formuły 1 może być sporo, ale równie dużo będzie różnic. W miniony weekend wzięliśmy udział w jednej z rund Mistrzostw Europy Samochodów Ciężarowych. W tym roku nasz rodzimy Tor Poznań był gospodarzem 3. rundy Goodyear FIA European Truck Racing Championship.

Warto tu dodać, że pozostałe rundy odbywają się w takich miejscach jak m.in. słynny niemiecki Nürburgring czy francuskie Le Mans. Brawa dla Poznania i gospodarza tej imprezy – Automobilklubu Wielkopolskiego.



Dzięki zaproszeniu od firmy Goodyear mieliśmy okazję nie tylko obejrzeć same wyścigi, ale też pospacerować po parku maszyn, porozmawiać z kierowcami czy na żywo z bardzo blisko uczestniczyć w akcjach serwisowych pomiędzy przejazdami.

Wszystkie ciężarówki biorące w udział w wyścigach mają bardzo zbliżoną charakterystykę techniczną - ich waga, moc, osiągnięte prędkości maksymalne są określone w regulaminie.

- Ta prędkość jest ograniczona do 160 km/h. Takie decyzje wynikają oczywiście ze względów bezpieczeństwa, przy czym głównie nie chodzi tu o bezpieczeństwo kierowcy, a wszystkich pozostałych uczestników tego wydarzenia - mówił nam Norbert Kiss, węgierski kierowca, aktualny mistrz tych wyścigów.



To zrozumiałe, bo waga tej sportowej ciężarówki to 5,3 tony. Daleko oczywiście jej do oscylującej wokół 40 ton wagi całego zestawu z naczepą, ale i tak jej wyhamowanie z wysokich prędkości jest niemałym wyczynem, nie tylko dla kierowcy, ale też całego układu hamulcowego. Tarcze hamulcowe są chłodzone wodą, a każda ciężarówka ma w tym celu zamontowany 200 litrowy zbiornik.

Ciężarówki mają moc na poziomie 1200 koni mechanicznych. Średnie spalanie podczas wyścigów? Od 90-110 litrów na każde 100 km. Spiker informował, że litr paliwa jest spalany średnio w czasie 30 sekund. Gdyby jednak ktokolwiek chciał skrytykować ideę organizacji tego wyścigu w związku ze zbędną emisją spalin - raczej to strzał kulą w płot. Ciężarówki spalają specjalne biopaliwo dostarczone przez TotalEnergies, pozyskiwane z odnawialnych źródeł. Mało tego, praktycznie nie dymią.

Fani Formuły 1 ekscytują się nie tylko umiejętnościami kierowców, ale także strategią lub odwagą całych zespołów, na przykład w doborze opon. Tutaj tego nie ma - wszystkie zespoły otrzymują jeden komplet sześciu opon na cały dzień rajdowy. To taka sama opona, niezależnie od warunków pogodowych. Jeśli tylko opona nie ulegnie uszkodzeniu mechanicznemu, nie jest wymieniana. Można natomiast opony rotować, zależnie od zużycia i potrzeb. Jest też tzw. zestaw jokerów - dodatkowy komplet opon na cały sezon, do użycia w dowolnie wybranym momencie.

- Wyścigowa opona Goodyear (tzw. „Goodyear Truck Racing Tire”) jest oparta na popularnym rozmiarze 315/70R22.5. Wykorzystuje natomiast inną, specjalną mieszankę zapewniającą lepszą przyczepność na mokrej i suchej nawierzchni oraz specjalny wzór bieżnika.

Nie są to typowe opony typu „slick” - mają asymetryczną budowę barku, posiadają też dwa rowki do odprowadzania wody. Głębokość bieżnika wynosi jedynie ok. 3 mm, a więc zdecydowanie mniej niż w przypadku standardowej opony do pojazdów ciężarowych.

Aby zminimalizować ryzyko przegrzania, opracowano też specjalną podwarstwę bieżnika. Pomaga to nie tylko zapobiegać przegrzaniu, ale także chroni obudowę przed uszkodzeniem i nadmiernym zużyciem. Gdyby spojrzeć na ciężarowe opony wyścigowe przez pryzmat etykiet UE, pokazywałyby klasę A pod względem przyczepności na mokrej nawierzchni i klasę B pod względem oszczędności paliwa - wyjaśnia nam Paweł Jezierski, dyrektor Goodyear ds. komunikacji biznesu opon i rozwiązań użytkowych w Europie.



Tak skonstruowany regulamin sprawia, że mniejsze znaczenie ma wyścig konstruktorów i sponsorów, a większe - umiejętności kierowcy. A to przecież w motorsporcie kochamy najbardziej. Wyścigi kilkutonowych ciężarówek to bardzo widowiskowe wydarzenie. Walka o pozycje, zakręty, wyprzedzanie - emocji nie brakuje. I nawet nie przeszkadza w tym stosunkowo - jak na motorsport - niewielka prędkość.

Norbert Kiss z Węgier był najszybszy w pierwszym oraz trzecim wyścigu. W drugim wygrał Niemiec Lukasz Hahn, a w czwartym Antonio Albacete z Hiszpanii.

Tekst i fot. Piotr Łukaszewicz

Źródło: