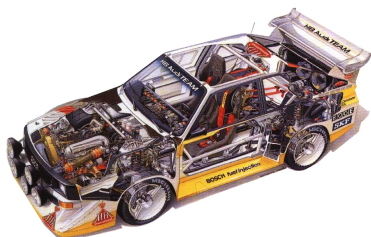


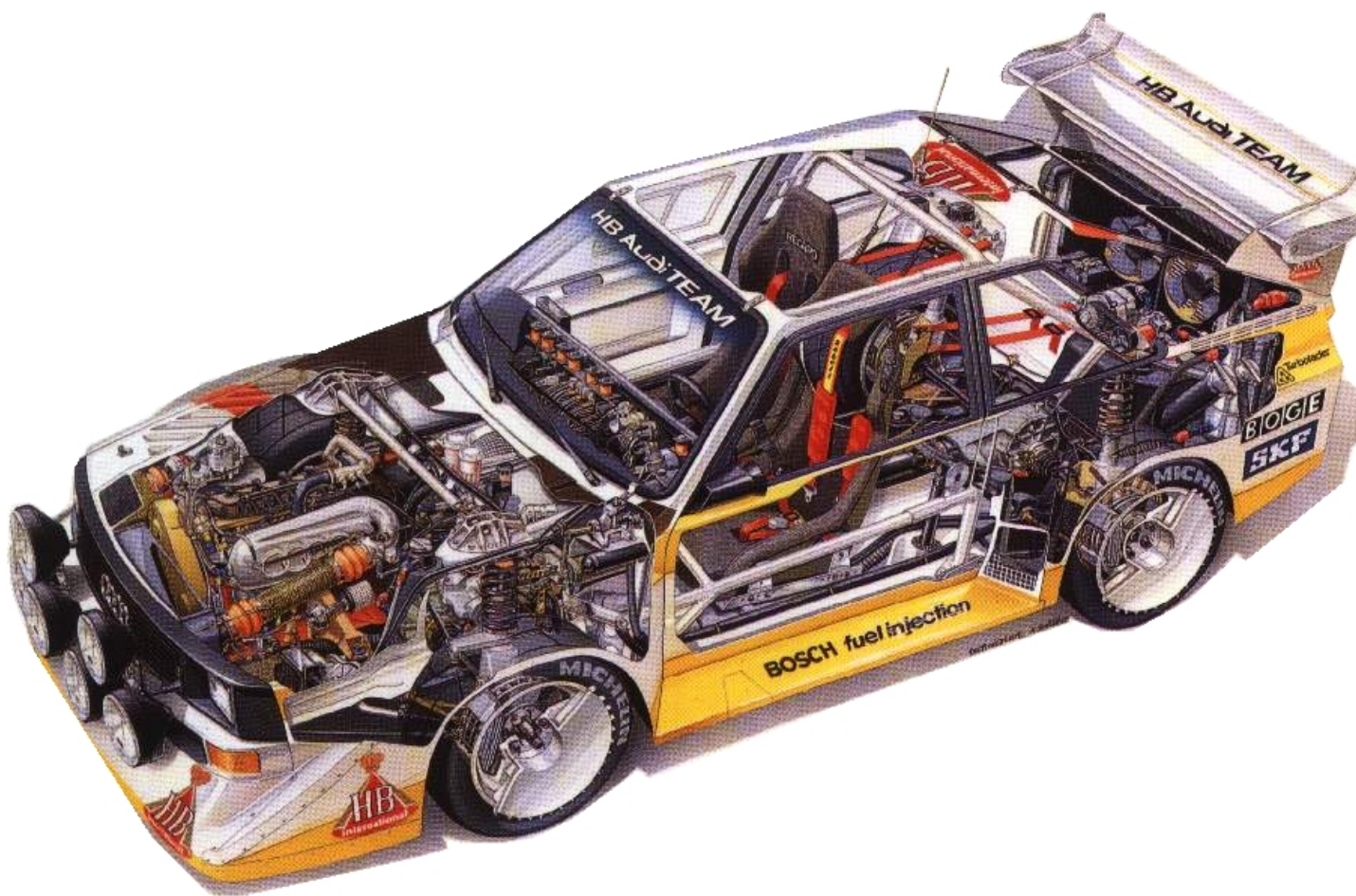
A Sport Quattro evolúciós változata

Írta: Fartik András

2011. december 28. szerda, 10:53 - Módosítás: 2013. január 24. csütörtök, 05:05



Az S1-es technikájáról Martin Holmes tudósított annak idején



A Sport Quattro evolúciós változata

Írta: Fartik András

2011. december 28. szerda, 10:53 - Módosítás: 2013. január 24. csütörtök, 05:05

Az S1-es technikájáról Martin Holmes tudósított annak idején

Néhány nappal az után, hogy a FISA jóváhagyta az Audi forradalmi, második evolúciós változatának konstrukcióját, Hannu Mikkola fel is avatta a kocsit versenykörülmények között. Húsz darab már elkészült, a csapat reményei szerint a világbajnoki debütálásra a finn 1000 Tó Rally-n fog sor kerülni. Egy tesztversenyen azonban már részt is vett a kocsi, Mikkola az amerikai Olympus Rally indult múlt hétvégén, amit könnyűszerrel meg is nyert.



Az Új-Zélandon tartott AWA Clarion Rally alkalmával a csapat vezetője, Roland Gumpert első alkalommal osztott meg információkat arról, hogy a kocsik konstrukcióját milyen alapvető célkitűzések határozták meg. A cél természetesen az, hogy az Audi visszanyerje versenyképességét a jelen kor négykerékkehajtású versenygépeivel, legfőképpen a Peugeot-val szemben.

„Az első evolúciós autónknak az volt a problémája, hogy nagy súly jutott az első tengelyre. Ez azért volt, mert az utcai autónk úgy lett tervezve, hogy a hátulja csomagtartóként funkcionáljon, amire ugyanakkor a raliban nincsen szükség. Emiatt most hátra vittük mindegyik hűtőt, amivel a korábbi 58%-os első tengelyterhelés 52%-ra csökkent. A Peugeot-nál mindössze 45% ez az érték, tehát mi már közelebb vagyunk az ideális 50-50%-os súlyelosztáshoz. A tesztek alapján elmondhatjuk, az S1-es kezelhetősége jobb, és a szakaszidők is javultak.”

Már az 1984 óta használt rövid Quattrónál is az autó hátuljában volt az olajhűtő, de most a vízhűtő és a generátor is ott kapott helyet. Raliautó esetében újdonság a generátorral kapcsolatban, hogy az nem közvetlenül kapja a hajtást a motorról. „A részlegünk folyamatosan a jövő megoldásait keresi, ez az ötlet is ennek a munkának az eredménye” – folytatta Gumpert. A kormányoszlop hidraulikáját fejlesztették, aminek van egy szivattyúja, azt használtuk fel a generátor erőgépeként. Egy hidraulikacső megy ezért előlről a hátra beszerelt szivattyúhoz, ami egy ékszíjjal hajtja meg a generátort. Ennek a megoldásnak az az előnye, hogy a generátor mindig ugyanakkora teljesítményt ad le, az nem függ a motor fordulatszámától.”

A hűtők áthelyezése mindössze 8-10 kilogrammos többletet jelentett hátul (aminek nagy részét a rendszerbe bekerült hűtőfolyadék többlet adta), a nagyobb előny abból származik, hogy így jobb lett az egyensúly. A vízszintes szárny segíti a levegő kocsik hátsó részébe történő bejutását. „A régi autónál a levegő elment a tető felett, ezután annak nagy része a hátsó spoiler nyomta lefelé, csak kis hányada ment keresztül a csomagtérfedélen elhelyezett olajhűtőn. A második generációs autón egy jóval nagyobb szárnyat alkalmazunk, aminek két oldalán a légáramok nem csupán elmennek, de azok egy része a csomagtér felé irányul. Itt vannak elhelyezve a hűtők, a kimenetet pedig a karosszéria hátulján lévő nyílások biztosítják. A hátsó kerekek előtt is vannak nyílások, azokon keresztül is jut be levegő, ráadásul nem csak a vizet és a motorolajat, de szükség esetén a váltót is tudjuk a levegővel hűteni.

A Sport Quattro evolúciós változata

Írta: Fartik András

2011. december 28. szerda, 10:53 - Módosítás: 2013. január 24. csütörtök, 05:05



A Sport Quattro evolúciós változata

Írta: Fartik András

2011. december 28. szerda, 10:53 - Módosítás: 2013. január 24. csütörtök, 05:05



2.0 literes, 5-csés motor (2000 cm³, 2000/1700/1600/1500/1400/1300/1200/1100/1000/900/800/700/600/500/400/300/200/100/50/25/12,5/6,25/3,125/1,56/0,78/0,39/0,19/0,09/0,04/0,02/0,01 liter)
Andreas Höpner - Autosport magazin, 1985. július 11.