

A B csoport előírásai

Írta: Fartik András

2012. december 22. szombat, 05:55 - Módosítás: 2013. január 05. szombat, 18:52



A B csoportot az FIA 1982-ben vezette be, az a groupe 4-et (mely a módosított túraautók osztálya volt) és a groupe 5-öt (prototípus túraautók) váltotta.



A B csoportot az FIA 1982-ben vezette be, az a groupe 4-et (mely a módosított túraautók osztálya volt) és a groupe 5-öt (prototípus túraautók) váltotta.

A kategória létrehozásával a Nemzetközi Automobil Szövetség az autógyárakat célozta meg, nyílt verseny kezdődhetett hatalmas média visszhanggal, miközben a részvételhez nem volt szükség egy meglévő sorozatgyártású modellre. A B csoportos előírások – az A-val ellentétben – néhány korlátozást tartalmaztak csupán a technológiára, a tervezésre és a műszaki paraméterekre vonatkozóan, de az autókból is elég volt a homologizáció megszerzéséhez kétszáz darabot legyártani tizenkét egymást követő hónapon belül. A gyáraknak a továbbfejlesztett változatoknál sem kellett sokat bajlódni az engedélyeztetéssel, azokból húsz darabot kellett csupán elkészíteni. Ahhoz, hogy versenyeken is használni lehessen az ilyen modelleket, az A csoport előírásait kellett figyelembe venni az átalakításnál. A feltöltéses motorok esetében a korrigált hengerűrtartalmat 1,4-es szorzóval számolták, a kategóriát hengerűrtartalom szerint további géposztályokra bontották, melyekre – például a minimális súlyra vonatkozóan – különböző előírások voltak érvényesek.

A gyártók a homologizáció menetét általában fordítva kezelték: előbb készítették el a

A B csoport előírásai

Írta: Fartik András

2012. december 22. szombat, 05:55 - Módosítás: 2013. január 05. szombat, 18:52

versenyautót, utána gyártották le az engedélyeztetéshez szüksége minimális darabszámot. A kategóriát uraló autókat térhálós csőváz és középre beépített feltöltéses motor jellemezte (ez alól az Audi Quattro kivétel volt önfordó karosszériájával és orrmotorjával). A fékrendszer és a futómű kialakítása szabadon választható volt, a legtöbben kettős keresztlengőkaros felfüggesztést használtak.

A B csoport a kezdetekben remek koncepciónak bizonyult, több gyártó csatlakozott a rali világ bajnoksághoz, a sorozat nézettsége egyre csak nőtt. A költségek azonban a fejlesztések fokozódásával ugrásszerűen növekedtek, amit a gyártók egyre nehezebben viseltek.

A kocsik – melyek a másik akkoriban életbe lépő kategóriákkal szemben kétülésesek is lehettek – viszonylag kicsi, egy tonna alatti önsúllyal bírtak, a mérnökök csúcstechnológiával készült anyagokat alkalmazhattak. A turbónyomásra nem írtak elő korlátozást, így a kezdeti 250 lóerőről 1986-ra eljutottak a motorok az 500, esetenként a 600 lóerős teljesítményig, tehát ez a paraméter pár év alatt megduplázódott. A drasztikus teljesítménynövekedés tragikus baleseteket eredményezett. Az 1986-os Korzika Rally után nem engedélyeztek újabb homologizációt, de onnantól kezdve a kocsikba automata tűzoltókészüléket kellett beépíteni. A B csoportot a szezon végén beszüntették, helyét az A csoport vette át.

Andrew