

Út az 1,6-os WRC-kig

Írta: Fartik András

2013. december 25. szerda, 15:31 - Módosítás: 2016. október 31. hétfő, 05:46



„A szándékok szerint a következő generációs autók teljesítménye csökken, mindemellett egy turbófeltöltőt kapnak a Szuper 2000-es autók” – mondta el 2008 áprilisában Morrie Chandler, az FIA rali bizottságának akkori elnöke a World Rally Car-okkal kapcsolatos terveikről.



„A szándékok szerint a következő generációs autók teljesítménye csökken, mindemellett egy turbófeltöltőt kapnak a Szuper 2000-es autók” – mondta el 2008 áprilisában Morrie Chandler, az FIA rali bizottságának akkori elnöke a World Rally Car-okkal kapcsolatos terveikről.

„Ez azért van, hogy az alap kivitel a tömeggyártású autóból származzon, egy olyan típusból, melyet a gyártók értékesítenek, ne pedig egy speciálisan megtervezett kocsi legyen” – tette hozzá. „Engedélyeztük, hogy az S2000 kaphasson egy turbót, mert azt mondja nekünk mindenki, hogy a turbófeltöltéses autó lesz a jövő sorozatgyártású autója. A kétliteres alapautóval megyünk tovább most, mivel a kisebb hengerűrtartalmú turbófeltöltéses autók feltételezett generációját nem gyártják még. Úgy gondolom, amikor a turbófeltöltéses sorozatgyártású motorok hengerűrtartalma csökken, a szabályok annak megfelelően lesznek igazítva.”

Chandlernek igaza lett, ráadásul a tervekkel ellentétben egyszerűbben és az általa vázolt öt évnél hamarabb lezajlott mindez, de az út idáig elég kacifántos volt.

Ekkortájt az hírlett, 2010-től két lehetőség előtt állnak a gyártók, ha a ralisport csúcskategóriájában szeretnének versenyezni. Az újgenerációs World Rally Car-ok a tervek szerint alapulhattak volna egy továbbfejlesztett Szuper 2000-es autón, de egy N csoportosból kialakított masinán is. Mind a Group N+, mind az S2000+ autókat egy alap N csoportos, illetve Szuper 2000-es kocsiból kellett volna megépíteni egy átalakító kit segítségével.

A rali világbajnokságon akkor még aktív Subaru a Group N+-t preferálta, mondván „mindig is az volt a preferenciájuk, hogy a raliautójukat olyan közel tartsák, amilyen közel csak tudják ahhoz a kocsinhoz, amilyen az alapul”. Hozzá tették azonban azt is, alapvető fontosságú a döntésükben, hogy a váltórendszerrel, a kuplungvezérléssel és az erőátvitellel kapcsolatban milyen szabályok szülessenek.

A Group N+ az olyan vállalatoknak kedvezhetett volna tehát, akiknek létezett négykerék-hajtásos, turbófeltöltéses kocsijuk. Természetesen sokkal könnyebbnek és kevésbé drágának tűnt egy World Rally Car fejlesztése egy már négykerék-hajtásúnak homologizált autóból. A többi gyártónak az alternatív utat kellett volna járnia az S2000+-szal.

Fontos szempont volt, hogy a két koncepció között egyensúlyt teremtsenek, mely a motorok szempontjából a turbónyomás és a turbószűkítő megfelelő megválasztásával eszközölhető. „A 2010-re vonatkozó technikai szabályok már csaknem teljesek. Az FIA elfogadja azt az ötletet, hogy a motorokon 35 milliméteres szűkítő legyen és 2 bar-os turbónyomás korlátozás vonatkozzon rájuk. Ez egy jó kompromisszumnak tűnik, megfelelő teljesítményt biztosít az autóknak, ugyanakkora teljesítményt, mint a jelenlegi World Rally Car-oké, ugyanakkor némileg kisebb (de még ésszerű szintű) nyomatékkal. Ahogyan a dolgok állnak, ez nagyjából

ugyanolyan összteljesítményt nyújt majd, mint amilyen a jelenlegi World Rally Car-oké.” – nyilatkozta a Subaru World Rally Team technikai igazgatója, David Lapworth 2008 júliusában.

A 2010-es World Rally Car-ok relatív teljesítményét azonban más faktorok is befolyásolta volna. Elsőként a következő generációs üzemanyagok. Képbe került az E10-es üzemanyagok kötelező használata, az FIA az ellenőrzött üzemanyagainak specifikációit fokozatosan tervezte rákényszeríteni a csapatokra. A tíz évvel korábban használtakkal szemben ezek körülbelül harminc lóerővel kevesebbet biztosítottak volna.

Másodszorra, a motortuningolás az új WRC-k szabályok szerint sokkal szigorúbban korlátozottabb lett volna (nehezebb vezérműtengelyek, nehezebb dugattyúk, alacsonyabb kompresszióarány, fordulatszám korlátozás, korlátozott szelepemelés, sokkal több standard alkatrész, stb.). A várakozások szerint önmagukban ezek a módosítások is 10-15 lóerős csökkenést eredményeztek volna az akkori World Rally Car-okhoz képest, ugyanakkor az új előírások szerint épített motorokkal kapcsolatban nagyobb megbízhatóságot vártak a fordulatszám és a turbónyomás korlátozás következtében.

A futómű módosításokkal kapcsolatos megoldások sem voltak még tiszták a másfél évvel később életbe lépő és 2011-től kötelező érvényű szabályokban. A szándékok szerint minden új World Rally Car-nak McPherson hátsó felfüggesztéssel kellett volna rendelkeznie, ugyanakkor a Subaru N csoportos kocsija nem ilyen volt, az többlengőkaros futóművel rendelkezett.

Lapworth a minimum súllyal kapcsolatos aggályairól is szót ejtett. „Manapság az összes kötelező biztonsági elem miatt a sorozatgyártású autók karosszériája nehezebb, mint korábban volt, de a jelenlegi szabályok biztosította szabadság, ami a csapatok számára lehetőséget teremt megpróbálni lemenni az autó súlyhatárára, nagyon költséges munkát jelent. Jobb a minimum súlyhatárt növelni.”

A szándékok szerint a 2010-es egy átmeneti szezon lett volna, melyen az új technikák mellett az esélyegyenlőség miatt bizonyos technikai korlátozásokkal ellátott korábbi WRC-kkel is rajthoz lehetett volna állni – illetve olyan ötlet is szóba került, hogy korlátozzák, kik mehetnek a régi gépekkel. 2011-től aztán teljes egészében életbe léptek volna a +-os előírások, melyekhez mindenképpen szükséges lett volna a Szuper 2000-es vagy N csoportos alap homologizáció. Az átalakító kitekről azonban még mindig nem volt pontos leírás.

2009 márciusában gyökeres fordulat következett be, az FIA Motorsport Világtanácsa sutba dobott minden addigi tervet. A sportág irányító testülete új gondolatmenet mentén azt mondta ki, hogy 2010-ben a World Rally Car-ok mellett az akkori specifikációjú Szuper 2000-es kocsikkal is pontot lehet szerezni a gyártói világbajnokságon. A következő szezontól teljes egészében kitiltották volna a turbómotorokat, melyek 2013-ban térhetek volna vissza a tervek szerint a „költséghatékony” 1,6 literes változatban. Az átmeneti két idény aerodinamikai módosításokkal ellátott Szuper 2000-es autókkal zajlott volna. „A gondolat szerint a dolog, hogy egy kittel alakítsuk át a motort, nagyon drága lett volna” – indokolta Max Mosley, az FIA éppen regnáló elnöke. „Mindennek illeszkednie kell a gyártók jövőbeli termékkínálatába.”

A döntés állítólag a gyártókkal – a Subaru 2008-as kivonulása után már csak a Ford és a Citroen képviseltette magát ekkor – egyetértésben történt, mondván ez jobb irány, ugyanakkor több kétséget is felvetett. Ez a fajta teljes fordulat ugyanis nagyon kevés időt biztosított az ilyen mértékű szabálmódosításokhoz. A Citroen forrásai mondták ki először, hogy az 1,6 literes turbófeltöltéses erőforrások bevetése az első lépése annak, hogy az autósportban a globális világmotort alkalmazzák, mely nem csak a rali-, de a túrautó világbajnokságon is válthatná az aktuális motorokat, egységes platformot képezve. Hogy az elképzelések nem voltak tiszták, arról a Citroen Sport vezetőjének, Olivier Quesnelnek a nyilatkozata árulkodik: „Értjük az 1,6-os turbómotor mellett szóló érveket, de teljes egészében az ellen vagyunk, hogy világmotorok megjelenjenek a sportban. A világmotor olyan üzenetet közvetít a potenciálisan érdeklődő gyártók felé, hogyha belépnek a sportba, akkor annak minden ágában versenyezniük kell, ami el fogja őket riasztani”. A francia gyár hírnökei ugyanakkor bevallották, egy ilyen, ralisporthoz szükséges motor fejlesztése jóval olcsóbb, mint egy kétliteres szívómotoré.

A másik kérdőjel abban csúcsosodott ki, hogy milyen mértékű módosításokat lehet elvégezni a Szuper 2000-es kocsikon, hogy azok World Rally Car-ok lehessenek, illetve hogy a homologizációnak előfeltétele lesz-e a világbajnokságra történő nevezés, mint ahogyan a WRC-k esetében mindig is volt.

Nem telt el pár hét, június végén újabb hírek láttak napvilágot arról, hogy ismét változás állt be a ralisport jövőjével kapcsolatos koncepcióban. Ezek szerint az 1600 köbcentis turbómotorok bevezetését előrehoznák 2011-re, így abban a szezonban az új technikák együtt futnának a hagyományos S2000-es járgányokkal. Ehhez a kettős kiíráshoz ugyanakkor további teljesítménykiegészítő szabályok szükségesek. Az FIA ekkor úgy tervezte, 2011 januárjától betiltja a további Szuper 2000-es homologizációt.

A Ford augusztus elején megerősítette, azzal a feltételezéssel dolgoznak Szuper 2000-es autójuk fejlesztésén, hogy az újgenerációs World Rally Car-okban kétliteres szívómotor kap

majd helyet. „Megbeszélések zajlanak most, de nem látjuk annak lehetőségét, hogy az 1,6 literes turbómotoros formula az eredetileg bejelentett 2013-as ütemezésnél hogyan léphetne életbe előbb. Attól az időponttól természetesen a világmotor koncepciójával lehetne továbbhaladni” – vélekedett Malcolm Wilson csapatigazgató.

A világbajnokság egészen idáig a World Rally Car-oknak adott helyet a gyártók számára, akiknek a legutolsó verziójú kocsival kellett rajthoz állni. Most azonban képbe került az a lehetőség is, hogy a ralisport legfelsőbb szintjének 2011-es szezonja nem csak egy formulának nyújt lehetőséget, hanem háromnak: a S2000-eseken alapuló, de 1,6 literes turbómotorral és egyéb átalakításokkal ellátott WRC-knek, a Szuper 2000-es autóknak és az N csoportos kocsiknak is. Azzal azonban mindenki tisztában volt, hogy ezeknek a teljesítményét rémálom lenne kiegyensúlyozni.

A Citroen 2009 szeptemberének elején leállította Szuper 2000-es autójának fejlesztését. „Azt mondták nekünk, az FIA törölte azt a követelményt, hogy az újgenerációs World Rally Car-oknak Szuper 2000-es kivitelben kell alapulniuk” – nyilatkozta Quesnel, majd utalt arra, hogy csupán kereskedelmi célokból nincs értelme a Peugeot 207 mellett egy másik S2000-es kocsit is kínálniuk. Azt azonban még mindig nem lehetett tudni, hogy az 1,6-os turbós erőforrásnak sorozatgyártású alapokkal kell rendelkeznie, vagy globális világmotornak szükséges lennie. „Úgy gondolom, marketing okokból a Ford 1,6 literes turbómotorja a tömeggyártású erőforráson alapulna, de a Citroen nem ezt az utat járná. Úgy hiszem, más gyártóknak egyszerűbb lenne speciális versenymotort készíteni. Szerintem az olyan cégek, mint amilyen a Subaru is, meg tudnák csinálni a saját motorjukat és visszatérnének a világbajnokságba. Talán ez lenne a könnyebb út a Citroennek is” – elemezte a francia gyár további lehetőségeit a Citroen csapatvezetője.

Közben kiderült, Quesnel tévedett egy dologban, a Motorsport Világtanács kitartott amellett, hogy az új WRC-k a Szuper 2000-es autókra alapuljanak, viszont lényeges különbség, hogy 2011-től ezeket már csak turbófeltöltéssel motorral lehetett homologizálni. A szívómotoros homologizáció ugyanettől az időponttól történő tiltása is realizálódott, ugyanakkor döntés született a Szuper 2000-es kocsik 2010-től életbe lépő további szélesítéséről. Utóbbi szabályváltozás nem csak esélyegyenlőségi, de külső okok miatt született, a Volkswagen a szélesebb Scirocco modelljével kopogtatott az FIA-nál.

Szóba került egy alternatív javaslat is egy háromhengeres 1,5 literes feltöltéssel erőforrás alkalmazására is, azzal a lehetőséggel, hogy nagyobb teljesítmény elérésére ezt vennék alapul egy négyhengeres kétliteres motornál. Ezt azonban a vele járó tervezési nehézségek miatt azonnal elvetették.

A csapatok javasolták az FIA felé, hogy a kifejezetten az erre a célra épített világmotornak és a sorozatgyártású változatnak a használatát is engedélyezzék. Ha valaki rendelkezik ilyen sorozatgyártású 1,6-os motorral, használhatja azt, ha nincs ilyenje és versenyezni szeretne, akkor pedig építhet egy világmotort.

A felmerülő fejlesztési sebesség azonban figyelmeztető jelzéseket adott a gyártóknál, melyet Christian Loriaux, a Ford technikai vezető a következőképpen fogalmazott meg: „Bármikor, amikor egy gyors döntést hoznak, végül jóval drágább lesz. Ha az FIA bölcs lenne, úgy döntene, hogy megfelelően kidolgozza a szabályokat, és az 1,6-os turbószabályt 2012-ben vagy 2013-ban vezeti be. Érthetetlen a rohanás az 1,6-os turbós egységgel. A mostanában a Szuper 2000-hez csatlakozó gyártókat vonzotta a kétliteres szívómotorok egyszerűsége, de egyetlen gyártó sem mutatott érdeklődést, hogy az engedélyezett 1,6 literes turbómotor miatt lépjen be a sportba.”

2009 decemberében született meg végül a Motorsport Világtanács döntése, mely három alapelv mentén váltotta le a kétliteres World Rally Car-okat az 1,6 literesekre. Elsőként az autóipar motorgyártással kapcsolatos trendjeit vették figyelembe, de fontos paraméter volt a környezetvédelem, ami miatt kötelezővé tették a direkt befecskendezők használatát, továbbá a költségcsökkentő lépésekkel, például az aktív hajtásrendszer betiltásával a további gyártók csatlakozását célozták meg. Mindehhez új koncepciót hoztak, mely alapján egy alapmodell két célt tölt be. A homologizációhoz elsődlegesen egy akár sorozatgyártású bázison nyugvó, akár globális világmotorként épített 1,6 literes turbófeltöltéses erőforrással szerelt, a nemzetközi és nemzeti bajnokságokban is használható Szuper 2000-es alapverzió szükséges, mely egy átalakító kittel World Rally Car-rá alakítható.

A szabályok végül 2011-ben léptek életbe.