

A Volkswagen sikerének titka

Írta: Fartik András

2014. május 03. szombat, 05:01 - Módosítás: 2014. május 03. szombat, 05:04



Willy Rampf feladata, hogy a leggyorsabbak legyenek. Ez vonatkozik a vezetése alatt épített autóra, de magára a fejlesztésre is. A Volkswagen Motorsport által készített interjúban beszélt a fejlesztési szabadságról, az innovációról és a ralisporttal kapcsolatos emlékezetes pillanatairól.



Willy Rampf 2011-ben csatlakozott a Volkswagen Motorsporthoz technikai igazgatóként, előtte a Sauber Forma-1-es csapatánál töltött be hasonló funkciót. Az ő feladata, hogy a

leggyorsabbak legyenek. Ez vonatkozik a vezetése alatt épített autóra, de magára a fejlesztésre is.

Rampf a sorozatban megnyert nyolcadik futamuk után – mellyel a Volkswagen beállította a Citroen rekordját – a csapat által készített interjúban beszélt a fejlesztési szabadságról, az innovációról és a ralisporttal kapcsolatos emlékezetes pillanatairól.

- Teljes szabadság vagy szigorú korlátozások közötti kreativitás – melyik a vonzóbb egy autósportban dolgozó mérnök számára?

- Ha adott lenne a lehetőség, azt hiszem, tízből tíz mérnök választaná a teljes szabadságot, mert első pillantásra ez az érdekesebb. Ez azonban az autósportban talán nem megengedhető. Mint olyan, a szigorú határokon belüli autótervezésnek több értelme van. Ezeket az előírásokat minden versenytársnak el kell fogadnia. Ez azt jelenti, hogy bárhol is dolgoznak a kreatív elmék és a legjobb mérnökök, ott kerülnek kifejtésre a legjobb technológiai megoldások is. A mérnökök számára az a kihívás, hogy a legragyogóbbak legyenek a korlátozott körülmények között is.

- Egy szakember számára mik a nagy kihívások a rali világbajnokságon?

- Egy WRC autó teljesítménye nagyban függ a mechanikai kivitelétől. Mint olyan, a felfüggesztés és a karosszéria nagyon fontos szerepet játszik. Ami az aerodinamika egy Forma-1-es autónál, az a mechanikai tapadás egy World Rally Car esetében. Ez azt jelenti, hogy mi mérnökök mindenekelőtt a különböző felületeken és a különböző időjárási körülmények között tapasztalt optimális kezelhetőségre törekszünk.

- Mi az a három kulcsszó, ami legjobban jellemez egy World Rally Car-t, és miért?

- A pilóták olyan autót szeretnek, ami a kormánykeréken, illetve a gázpedálon bekövetkező legkisebb változásra is reagál. Egyszerű szavakkal, olyan autót akarnak, ami agilis, az agilitás a kulcsszó. A megbízhatóság egy nagy kérdés, mivel világbajnokság a négy kontinensen, murván, aszfalton, jégen és hóban zajlik. Minden körülmények között megbízhatónak kell lenni. A World Rally Car harmadik fő jellemzője a könnyű szervizelhetőség. Nagyon sok időt töltünk azzal, hogy kitaláljuk, hogyan biztosíthatjuk bármelyik alkatrész lehető legrövidebb időn belüli cseréjét. Csupán tizenkét percet vesz igénybe például a sebességváltó csere a Polo R WRC-n.

- Ezt szem előtt tartva részt vesznek a szerelők egy World Rally Car fejlesztésében?

- Feltétlenül. Egy egyszerű példa: ha egy szerelő azt mondja, hogy egy helyet vagy egy másikat nem tud elérni villáskulccsal, abszolút nincs értelme befejezni annak az alkatrésznek a tervezését. Ha öt kézre van szükség valamihez, az nem működik, nem lehet ennyi szerelőt az autó alá küldeni. Kéz a kézben dolgoznak a szerelők és a mérnökök. Így lesz jó minden.

- A Polo R WRC mely területei a leginkább innovatívak?

- Sokat gondolkodtunk a felfüggesztésen és azon, hogy hogyan generálhatjuk a lehető legtöbb mechanikai tapadást. Nagyon sok innovatív gondolat volt az autó ezen aspektusával kapcsolatban, fontosnak tartottuk ezt 2014-re. Sok mérnöki munka volt a motoron is. Kitűnő vezethetőséggel dicsekedhet ez, és rendkívül megbízható.

- Milyen filozófiát alkalmaztatok a Polo R WRC-nél?

- A kezdetektől fogva az volt acél, hogy maximális teljesítményre tervezzük az autót. Könnyebb egy gyors autót megbízhatóvá tenni, mint egy megbízhatóat gyorsá. Amikor van már egy gyors autód, sok komoly tervezést és munkát végeztél el. Ha viszont egy stabil autód lett, de a koncepció teljesítmény szempontjából kevés, nem igazán lehet extra teljesítményt kihozni belőle, amikor a homologizáció lezárult. A WRC szabályok biztosította lehetőség túl kevés. Emiatt volt az a filozófiánk, hogy a teljesítményt kezeljük top prioritásként.

- Az egyik szállóigéd, hogy „egy hiba, ami nem lett száz százalékosan kizárva, száz százalékos biztonsággal visszatér”. Mennyi munkát kellett a Polo R WRC 2014-es verziójába fektetni ebben a tekintetben?

- Pontosan ezt az irányelvet vettük figyelembe, amikor azon dolgoztunk, hogy a tavalyi évben tapasztalt hibákat javítsuk. Amikor egy alkatrész eltörik, mondhatod azt, hogy ez egyszer történt meg, és talán nem fog megtörténni a jövőben ismét. Véleményünk szerint ez a rossz megközelítés. Megkérdeztük magunktól, hogy mit kell tennünk, hogy biztosítsuk, nem fordul elő a hiba újból – még akkor is, ha az egy látszólag triviális probléma volt. A minőségbiztosítás fontos szerepet játszik az autósportban.

- Milyen folyamatokat vezetett be ebben a tekintetben a Volkswagen a rali világbajnoksággal kapcsolatban?

- Minden legyártott vagy beszerzett alkatrésznek át kell mennie egy minőségellenőrzési folyamaton. A méreteket és profilokat lemérjük, a felületeket és tartósságot ellenőrizzük. Folyamatosan áldozunk fel alkatrészeket is ugyanakkor, tudatosan tönkretéve őket, hogy vizsgáljuk rugalmasságukat és minőségüket. Az ellenőrzések nagy része viszont roncsolás nélkül történik, például röntgen vagy ultrahang használatával. Ezek nagy részét a wolfsburgi kollégáink végzik.

- Melyik a versenynaptár kedvenc futama számodra?

- Ez egyszerű: Portugália. Az volt a legizgalmasabb verseny tavaly, mivel az volt a legkeményebb az összes felszerelés számára. A mérnököknek emelni kellett a szintet, és meg kellett oldaniuk a problémákat. Mint szabály, nagyon szeretjük azonban, ha unatkozunk.

Andrew