

Írta: Fartik András

2014. október 12. vasárnap, 05:13 -



A 2014-es rali világbajnokság és ezzel együtt a jelenlegi specifikációjú World Rally Car-ok élete is a végéhez közeledik, a csapatok ennek megfelelően gőzerővel készülnek a következő szezonra.



A 2014-es rali világbajnokság és ezzel együtt a jelenlegi specifikációjú World Rally Car-ok élete is a végéhez közeledik, a csapatok ennek megfelelően gőzerővel készülnek a következő szezonra.

A Hyundai teljesen új modellt épít, a Citroen és a Volkswagen pedig komoly fejlesztéseket hajt végre autóján, de az M-Sport is aktívan tervezi a következő lépéseket.

A témával kapcsolatban Richard Millener, a cumbriai alakulat ügyfélkapcsolati vezetője mesélt. „A legnagyobb dolog, amit a Fiesta WRC-vel csináltunk idén, az orr-rész ráncfelvarrása, ami nem volt olyan egyszerű, mintsem egy új első lökhárító felszerelése. Nagyon sok munka volt a hűtési csomag újbóli elhelyezésével és az ilyen jellegű dolgokkal. Aztán nagyon sok munkát végeztünk már a jövő évre módosított WRC autóval. A javasolt változtatásokat nem teszteltük még autóban, de remélhetőleg nem kell sokat várni arra, hogy ezek fussanak. Ezek a változtatások jelenleg a kormányváltó beépítésére összpontosulnak és vizsgáljuk a motorfejlesztés lehetőségét is, dolgozunk a lengéscsillapítókön és más olyan dolgokon, amiket minden évben csinálunk.

Nyilvánvalóan van egy költségvetési korlát, hogy mit tudunk megtenni néhány másik csapathoz képest. Az, hogy végül mit fogunk csinálni a 2015-ös autón, attól függ, hogy mit látunk a teszteken. Ez fogja aztán megszabni, hogy egy új csokor jokert fogunk-e használni a meglévő autó konstrukciójához, vagy egy teljesen új kocsit homologizálunk. A Hyundai nyilvánvalóan egy vadonatúj autót homologizál, és úgy gondolom, a Volkswagen is így fog tenni.

Az egyik gond, hogy a 2015-ben és 2016-ban használatos autóknak mindössze kétéves életciklusa lesz, mielőtt az új szabályzat életbe lépne 2017-2019-re. Ez a kétéves faktor is egy olyan dolog, amit fontolóra kell vennünk az ügyfeleink miatt. Sok ügyfelünknek nem lenne járható út, hogy egy vadonatúj autót vegyenek, ami mindössze két évig tart és addig lehet használatban, mielőtt át kell térni az új, 2017-es kocsikra.

A teljesen új autó iránya nyilvánvalóan egy nagy befektetés összehasonlítva az ügyfelek számára is elérhető jelenlegi autó módosításával. Ez a probléma sokkal fontosabb számunkra, mint a többi gyártónak, akiknek nincsen ügyfélbázisuk. Az olyan dolgok, mint a ráncfelvarrott

változatok elkészítése, nem annyira egyszerű, mint amilyennek látszik. El kellett telnie némi időnek, hogy a jelenlegi WRC autónk ráncfelvarráásával haladjunk, ez a Bentley és az R5-ös miatti dolgaink időkényszere miatt volt. A ráncfelvarrott jelenlegi WRC autónak nincs nagy teljesítménynövekedése a fejlesztések miatt. Azért volt szükség ennek az elvégzésére, hogy a kocsik jobban hasonlítson az újabb utcai autókra. Ez mostanában jött ki, kicsit később, mint ahogyan akartuk.

A Bentley és az R5 projektjein folytatott munkálatok meghozták a maguk zavarát a WRC-s munkával kapcsolatban, de az M-Sport végül utolérte magát az R5-ös megrendelésekben. Még a nyolcvanadik R5-ös autó megépítése után is találunk dolgokat, amiket nem találtunk meg akkor, amikor az első tesztek futottak. Olyan dolgokat, mint hogy a versenyzők eltörnek a féltengelyeket vagy a kocsik más alkatrészeit, a váltóproblémákat vagy a motorproblémákat, melyek nagy része egyedi körülmények között vagy furcsa eset során jött elő, ami események láncolatát okozta.

Az M-Sportnak rendelkezésre álló emberekre és erőforrásra van szüksége, hogy ezekkel foglalkozzon, mivel visszacsatolást kell adnunk azoknak az embereknek, akik megveszik az autókat és a tartalék alkatrészeket. A mérnökeink meglehetősen sokat vannak távol szerte a világban minden hétvégén, nagyon ritka, hogy az irodában ülnek, ugyanakkor még mindig van sürgős munkánk az R5-ös autókhoz a jövő évre!

Három jokerünk van, amit felhasználhatunk, ami három lehetséges autófejlesztés. Bizonyos titkos dologra várunk addig, amíg nem tudjuk, hogy a Skoda mikor jön ki és amíg ki nem derül, hogy fejlődünk kell-e. A Peugeot és a Citroen R5-ös autóját eddig nem bizonyult veszedelmesnek. A reakcióink a Citroen DS3 R5 és a Peugeot 208 T16 érkezésére jók és rosszak is voltak. Úgy gondolom, szégyenteljes dolog, hogy gondokkal teli indulásuk volt. Nem lenne jó, ha az R5-ös kategória egy egyautós monopóliummá válna, mivel a Fiesta vesztené valamennyit a vonzerejéből. Úgy gondolom, az új Skoda – abból, amit láttunk a régi Fabia kasznival történő teszteléskor – jónak tűnik. Nem tudjuk, hogy az új kocsi rögtön elérhető lesz-e az ügyfelek számára vagy hogy gyári csapatot fognak futtatni, mielőtt kiadnák ügyfélautónak.

Azt hiszem, jó lesz, ha nagyobb versengésben lesz részünk, mert még az új Peugeot-val és a Citroennel is összehasonlítva a Fiesta egy jó autó. Visszatekintve Finnországra, a Fiesták legyőzték a Citroent a gyors pályákon. A szűkebb részekről mindegyik versenyző, aki vezette mindkettőt, azt mondja, hogy a Peugeot-nak és a Citroennek nagyobb a nyomatéka a lassú kanyarokból kifelé jövet összehasonlítva a Fiestával, a Fiesta ugyanakkor győz a gyorsabb utakon. Mindegyiknek megvan a maga valamekkora előnye és hátránya, de alap bázisként a

Non-stop munka az M-Sportnál

Írta: Fartik András

2014. október 12. vasárnap, 05:13 -

Fiesta R5 nagyon jó és az ügyfél csapatok még mindig érdeklődnek iránta. Az M-Sport célja, hogy év végre száz R5-öst értékesítsen.”

Andrew