Sok a változtatás a Polo R WRC aszfaltos változatán

Írta: Fartik András
2014. október 17. péntek, 19:35 - Módosítás: 2018. február 06. kedd, 19:10



Korábban speciális autókat építettek a csapatok aszfaltra, gyakran olyan trükköket használva, melyek nem igazán feleltek meg az előírásoknak. Ezek az idők azonban már a múlté régóta.



Korábban speciális autókat építettek a csapatok aszfaltra, gyakran olyan trükköket használva, melyek nem igazán feleltek meg az előírásoknak. A vékonyabb karosszériaelemek és a módosított futómű bekötési pontok normálisnak számítottak, a karosszéria kívülről észre nem vehető részeit pedig gyakran el is távolították átmenetileg.

Ezek az idők azonban már a múlté régóta.

A laza talajú versenyek után a rali világbajnokság Németországban áttért a kemény borításra, majd az ausztrál murvás kitérőt követően Franciaország aszfaltútjain folytatódott a sorozat. Ezt a vegyes talajú spanyol viadal követi, ahol a pénteki murvás szakaszok után két aszfaltos nap következik. Korábban speciális autókat építettek a csapatok aszfaltra, gyakran olyan trükköket használva, melyek nem igazán feleltek meg az előírásoknak. A vékonyabb karosszériaelemek és a módosított futómű bekötési pontok normálisnak számítottak, a karosszéria kívülről észre nem vehető részeit pedig gyakran el is távolították átmenetileg.

Ezek az idők azonban már a múlté régóta. A gyári csapatok, mint amilyen a Volkswagen Motorsport is, manapság legfeljebb hat karosszériát használhatnak két versenyzőjük számára szezononként. Az autóra vonatkozó 1200 kilogrammos minimális súly minden versenyre ugyanúgy vonatkozik. Most már nem lehet különleges aszfaltkarosszériákat építeni. A Polo R WRC beállításainak különbsége ugyanakkor figyelemreméltó.

Első látásra a nagyobb kerekek tűnnek fel. Míg a 15 collos felnikre szerelt 215 milliméter széles abroncsok használatosak murván, aszfalton 18 collos kerekeket szerelnek a Polo R WRC-re. A Michelin aszfaltos gumijai 235 milliméter szélesek. „A nagyobb kerekek keményebb fékezéseket tesznek lehetővé” – magyarázza Gerard Jan de Jongh, Sebastien Ogier versenymérnöke. „A féktárcsák átmérője 355 milliméter a 300 helyett.” A szélesebb és lágyabb gumival kombinálva a Polo R WRC fékereje sokkal nagyobb aszfalton, mint murván. Mivel a pilóták az aszfaltos szakaszokon sokkal nagyobb erővel is fékeznek, a Polo R WRC első fékjei vízhűtésesek. Az első és hátsó tengely differenciálműveinek agresszívebb beállításaival az autó megfelelőbb a kemény talajra.

Mivel nem szükséges akkora hasmagasság és rugóút aszfalton, mint murván, a Polo R WRC nagyjából 100 milliméterrel alacsonyabb Franciaországban és a spanyol aszfaltokon, mint például Argentínában. A lengéscsillapítók kisebbek, emiatt könnyebbek is. A rugók és a

stabilizátorok ezzel szemben vastagabbak és keményebbek az aszfaltra. A murván alkalmazott 275 milliméteres rugóút helyett az aszfaltpályákon elég a 180 milliméter. „Egyes alsó részek és a kerékjárati ívek védelme nélkül megyünk, ezek azok a helyek, ahol a murvás versenyeken védjük a mechanikus részeket a kövektől és a portól” – tette hozzá de Jongh.

A súlypont további csökkentése érdekében a pilóták üléseit a szokásosnál is alacsonyabbra tehetik. A navigátorok számára nem áll fenn ez a lehetőség. Ők olyan alacsonyan ülnek még a murvás versenyeken is, hogy csak úgy-ahogy látnak ki a szélvédőn keresztül.

Andrew