

Átállás aszfaltra, 75 perc alatt

Írta: Fartik András

2014. október 20. hétfő, 15:54 - Módosítás: 2014. október 23. csütörtök, 06:34



Miután a nyitónapja murván, a következő kettő pedig aszfalton zajlik, a Katalán Rally-n részt vevő autókat pénteken este teljesen át kell építeni. Hogy nagyobb legyen a nyomás a csapatokon, minderre hetvenöt perc áll rendelkezésükre.



Miután a nyitónapja murván, a következő kettő pedig aszfalton zajlik, a Katalán Rally-n részt vevő autókat pénteken este teljesen át kell építeni. Hogy nagyobb legyen a nyomás a csapatokon, minderre hetvenöt perc áll rendelkezésükre.

Az M-Sport mérnöke, az ezúttal a Ken Block Ford Fiesta RS WRC-jét felügyelő Tim Jackson a wrc.com-nak részletezte, miként oldják meg ezt a feladatot.

0-15 perc:

„Hat szakaszt teljesít az autó pénteken, úgyhogy amikor bejön, elvégezzük a szokásos ellenőrzéseket, megnézzük az adatokat és feljegyezzük azokat a problémákat, amikről a pilóta beszámolt. A kisebb sérülések nem problémák, mivel a legtöbb alkatrészt úgyis kicseréljük. A murvás dolgokat a lehető leggyorsabban leszedjük, beleértve az első és hátsó keresztartót, a kormányművet, a sebességváltót, a hátsó differenciálművet, valamint a felfüggesztéseket és fékeket. Egyszerre nyolc emberünk dolgozhat, mivel megoszthatjuk a szervizidőnket. Tizenöt percet követően minden lent van, az autó elég csupaszon néz ki.”

15-30 perc:

„Most már készen állunk arra, hogy beszereljük az aszfaltos alkatrészeket. A legfontosabb dolog itt az előkészület, alapvető, hogy könnyen nekiállhassunk ennek. Minden alkatrész készen kirakva áll, legfőképpen a részegységek, melyeket az Egyesült Királyságbeli műhelyünkben szerelünk össze. A hátsó keresztartó tartja a hátsó futóművet, rátettük már az aszfalt specifikációjú differenciálművet, a lengőkarokat és a rugóstagokat is. A teljes egységet egyben építjük be, és rögzítjük nyolc csavarral. Az első hasonlóképpen néz ki, de azon rajta van a kormánymű és a kormányösszekötők is, amik előre be vannak állítva, hogy a megfelelő

aszfaltos geometriát biztosítsák.”

30-40 perc:

„Az autó hátsó része majdnem egyben van mostanra, természetesen a kereszttartóval és a hátsó differenciálművel együtt. Amíg ez folyik, az elöl lévő srácok elvégzik a motorellenőrzést és egyéb rutinmunkákat.”

40-50 perc:

„A sebességváltó bekerül ekkorra, ebben benne van az első differenciálmű. Ez és a hátsó diffi más specifikációjú a murvás egységekhez képest az autó sebessége, a tapadás és a kerekek aszfalton tapasztalt kipörgése miatt.”

50-60 perc:

„Felkerülnek a futóművek és a fékek. A féktárcsák nagyobbak, a 300 milliméteres helyett 355 milliméter átmérőjűek mindenhol, ezekhez vízhűtéses féknyergeket szerelünk fel. Le kell légteleníteni a teljes rendszert. Az aszfaltos lengéscsillapítók rögzítésre kerülnek, megint kezd úgy kinézni az egész, mint egy autó.”

60 perc:

„Ekkorra minden nagy munkának meg kell lennie. Most már azon dolgozunk, hogy leellenőrizzük a geometriát, a hasmagasságot és a kerékdőlést. Ezek mások, mivel az autó nagyjából 60 milliméterrel alacsonyabban fut az aszfaltos specifikáció szerint. Általában ilyenkor csak finomhangolás van, mivel az M-Sportnál kontrollált körülmények között beállítottuk már az alkatrészeket. Ezt követően lemérjük a kocsit, hogy leellenőrizzük, nem vagyunk-e a súlyhatár alatt. Általában a murvás alkatrészek erősebbek és nehezebbek, mint az aszfaltos változatok, ez igaz a kerekre és a gumikra is. Ha szükséges, pótsúlyt rakunk be.”

Átállás aszfaltra, 75 perc alatt

Írta: Fartik András

2014. október 20. hétfő, 15:54 - Módosítás: 2014. október 23. csütörtök, 06:34

65 perc:

„Amennyiben minden a tervek szerint megy, hatvanöt perc után a kocsinak a kerekein kell állnia menetire készen. Ez tíz percet biztosít számunkra az előre nem látott eseményekre...”

Andrew