

Kérdezz-felelek a Fiesta WRC RS szülőatyjával

Írta: Fartik András

2012. április 05. csütörtök, 19:05 - Módosítás: 2012. szeptember 22. szombat, 05:12



Christian Loriaux, a Ford technikai igazgatója mesél legújabb gyermekükről



Nem sokkal a 2011-es rali világbajnoki szezon előtt a Ford Abu Dhabi World Rally Team technikai igazgatójával, Christian Loriaux-val beszélgettünk. Christian vezeti azt a csapatot,

mely az új

Fiesta RS World Rally Car

fejlesztésével foglalkozott. A 44 éves belga szakember mesél azokról a kulcskérdésekről, amik a Ford 2011-es WRC-jének fejlesztését övezték.

Egy egyszerű dolog volt, mindössze egy új motort kellett építeni a Ford Fiesta S2000-ben, hogy megszülessen a Ford Fiesta RS World Rally Car?

Nem. A Fiesta S2000 egy nagyszerű alapot biztosított a mérnökeink munkájához, de annál több munkánk volt, minthogy csak a motorral foglalkoztunk volna. Annak érdekében, hogy elégedettek lehessünk, dolgoztunk a felfüggesztésen és a karosszérián, valamint az erőátviteli rendszeren is. Lényegében biztosnak kellett abban lennünk, hogy a Szuper 2000-es változatból származó alkatrészek megbirkóznak az újgenerációs World Rally Car nyújtotta extra sebességgel és teljesítménnyel.

Mi volt a legnagyobb kihívás a Fiesta RS WRC megépítésekor?

Az 1,6 literes Ford EcoBoost motor fejlesztése egy komoly vállalkozásnak bizonyult. Először foglalkoztunk ezzel az erőforrással és most először használunk közvetlen befecskendezést is. Ez egy teljesen új állatfaj számunkra. Ha más területeket nézünk, akkor nagy feladat volt az erőátvitel, a váltóáttelek meghatározása, de az is, hogy a hűtőrendszert hogyan építsük a motor köré. Az új szabályok 1200 kilogrammos minimum tömeget írnak elő, nehéz volt erre az értékre lemenni. A teljes folyamat alatt nagyszerű támogatást kaptunk a Ford Europe termékfejlesztőitől és a beszállítóiktól is.

Ezek szerint az erőforrás megépítése számított a legnehezebb munkának?

Igen. A direkt befecskendezés egy komplex feladat, éppen ezért szoros együttműködésben voltunk a Ford utcai járműveket fejlesztő mérnökeivel és a motorépítőnkkel, a francia Pipo Moteurs-szal, hogy a legtöbbet kihozhassuk a szaktudásukból. Miután a szabályok először írják elő a közvetlen befecskendezés használatát, sokunknak ez volt az első alkalom, hogy versenymotoron ilyen rendszert használunk.

Jó irányba mutatnak a 2011-es motorszabályok a sportág jövőjét nézve?

A „downsizing” (kisebb hengerűrtartalmú, de feltöltéses motorok használata – a szerk.) az autógyárak és a versenysport szempontjából is kétségtelenül a helyes út. A turbófeltöltéses erőforrások megtartása szintén előre mutat. A versenyzőknek ezeket a motorokat magasabb fordulatszámokon kell majd használniuk, a nézők szemszögéből vizsgálva pedig hangosabbak lesznek. A motorhang egy fontos része a látványnak, ezek az egységek pedig szebben is szólnak.

Az S2000-es autó és az RS WRC mennyi közös alkatrészt használ?

Az S2000-es kocsi, ami az elmúlt évben az SWRC sorozatban és más bajnokságokban futott, rengeteg adattal szolgált. Minden területet értékeltünk, és ha úgy éreztük, van olyan dolog, amiben van még lehetőség, azon fejlesztettünk is. A bukókeretet és a karosszériát leszámítva nincsen túl sok olyan alkatrész, melyben a Fiesta RS WRC osztozna az S2000-es változattal. Bősséggel találhatunk olyan alkatrészeket, melyek hasonlóknak tűnnek, de azokon is végeztünk módosításokat, hogy könnyebbek vagy erősebbek legyenek, vagy mert úgy éreztük, valamilyen fejlődést hoznak.

A Fiesta RS WRC kinézetre is különbözik az S2000-től. Miért?

A Ford Europe design csapatával együttműködve újraterveztük a kocsit, hogy az minél inkább magán hordozza a Ford Kinetic Design irányvonalát, ami a gyár utcai járműveinek fontos ismérve. Aerodinamikai okokból néhány helyen kompromisszumos döntéseket kellett hoznunk, de a versenygép kinézetével mind a Ford, mind az M-Sport nagyon elégedett.

Nehezebb vezetni a Fiesta RS WRC-t, mint a Focus RS WRC-t?

Az új előírásokkal az autók kicsit visszatértek a gyökerekhez. A karosszéria tekintetében hasonló a két típus, de számos rendszert, ami megtalálható volt még a Focus RS WRC-ben, ezentúl tilos beépíteni. Nincsen már aktív közepső differenciálmű, rajtprogram és kormányváltó. Előtérbe kerül a vezetői tudás.

Ezek szerint ez kedvez a jobb pilótáknak?

Korábban a szakasz rajtjánál a versenyző megnyomott egy gombot, ami működtette a kuplungot és a rajtprogramot is. Most már csak az emberen múlik - mennyire érzi a tapadást, hogyan kuplungol és vált sebességet -, hogy a gyorsasági rajtjából hogyan indul el. Ez azt jelenti, hogy többet kell dolgozni, ami egy jó dolog. Ha valaki világbajnok akar lenni, képesnek kell lennie arra is, hogy álló helyzetből elinduljon az autóval mindenféle segédeszköz nélkül.

A rendszerek betiltása egyúttal azt is jelenti, hogy a fejlesztőcsapatnak kevesebb technikai tudásra volt szüksége?

Nem igazán. Amikor egy csúcstechnológiát képviselő elemet, mint például a kormányról vezérelhető sebességváltót betiltják, a figyelmünket és erőforrásainkat olyan területekre irányítjuk, ahol hasznosíthatjuk a tudásunkat és szakértelmünket.

Nem bosszantó az, hogy egy csúcstechnológiás rendszert, melyre sok pénzt és időt áldoztatok, most ki kell dobni?

Kissé frusztráló az, hogy nem használhatunk egy olyan technológiát, amit már kifejlesztettünk a Ford Focus RS WRC-hez. Ugyanakkor a technika egyszerűsödésével nem csak azon múlik a siker, hogy kinek mennyi pénze van. Ez máris felkeltette újabb gyártók érdeklődését, tehát egy jó döntésnek bizonyult. A világbajnokság új időszaka egyfajta kompromisszum a megfizethetőség és a felesleges költségek felszámolása között. A csúcstechnológiát jelentő eszközök pedig a világbajnokságot kivéve a ralisport különböző szintjein tovább élnek a Focus RS WRC-ben. Az új Fiesta RS WRC ugyancsak csúcstechnológiát képvisel, de megfizethető, ügyfeleink részére számos példányt értékesítettünk is már belőle.

Mennyit teszteltétek a Fiesta RS WRC-t?

Márciusban egy olyan Fiesta S2000-essel kezdtük a teszteket, amibe a Focus RS WRC

kétliteres motorját építettük. Ez volt tulajdonképpen az első Fiesta RS WRC-nk. Legközelebb csak augusztusban teszteltünk, de már egy 1,6 literes prototípus motorral, mely még nem volt közvetlen befecskendezéssel ellátva. Azóta voltak murvás próbáink Nagy-Britanniában, Portugáliában, Franciaországban és Spanyolországban, aszfaltos tesztet Nagy-Britanniában, Franciaországban és Spanyolországban tartottunk, havas-jeges körülmények között pedig Svédországban futott az autó. Több mint 11 ezer kilométert tettünk meg összesen.

Kik vettek részt a teszteken?

A kezdeti munkát Henning Solberg, Matthew Wilson, PG Andersson és Andreas Mikkelsen végezték, de még Malcolm Wilson is kipróbálta a kocsit! Később, mikor már a beállítások tökéletesítésére koncentráltunk, Mikko Hirvonen és Jari-Matti Latvala vette át a feladatokat.

Hogyan vélekedsz, a Fiesta RS WRC versenyképes lesz a rali világbajnokságon?

Ez a cél, csapatunk minden tagja ezen dolgozik. Hisszük, hogy egy nagyszerű raliautót fejlesztettünk, de nincsen egyelőre semmi, amihez hasonlítani tudnánk. Korábban a Focus RS WRC egy-egy új típusát össze tudtuk vetni az előző verzióval. Az új szabályoknak köszönhetően most nem tudunk mivel összehasonlítást csinálni. Csak Svédországban, az első szakasz céljában fog kiderülni, mennyire vagyunk versenyképesek.

Forrás: www.rallybuzz.com

Andrew