



Mi a különbség a Citroen, a Ford és a MINI WRC-je között?

A rali világbajnokság formulája azt hivatott biztosítani, hogy a résztvevők hasonló járművekkel induljanak. Az új szabályok alapján épült eddigi három World Rally Car azonban meglepően eltérő értelmezés szerint született.

A Citroen DS3, a Ford Fiesta és most a MINI John Cooper Works ugyanazon szabályok szerint látta meg a napvilágot, de az előírásokból kiindulva teljesen eltérő úton öltöttek testet.

Hogyan lehetséges ez? A szabályok annyira alaposnak tűnnek, hogy nem lehetnének különbségek...

A Ford nyerte a svéd versenyt, majd Mexikóban a Citroen győzött, nem lehet tehát panasz. Az új World Rally Car formula azonnal beteljesítette ígéretét, különböző győzteseket avattak, a MINI színre lépésével pedig újabb gyártó kapcsolódott be a világbajnokságba.

A World Rally Car-okra vonatkozó tizennégy éves szabályrendszer átdolgozásával az FIA-nak több célja is volt. Az egyik ilyen a költségcsökkentés. Ahelyett, hogy az új és tenni akaró gyártóknak egy teljesen új kocsit kellene tervezni, az új World Rally Car-ok számára egy már meglévő Szuper 2000-es autó adja az alapot. Az alatt a hat év alatt, amióta a Szuper 2000-esek versenybe szálltak, nem kevesebb, mint kilenc különböző gyártó homologizált ilyen kocsit. A S2000-es autó World Rally Car-rá történő átalakítása egy egyszerű lépés, nem jelent többet, mint hogy néhány alkatrészt, valamint a turbószűkítőt kicserélik.

A Nemzetközi Automobil Szövetség másik fő célja az volt, hogy kövesse az autóiipari trendeket, melynek része a hengerűrtartalom csökkentés és a turbófeltöltő használata, utóbbi segít a látványos teljesítmény elérésében. Ezután következik a direkt befecskendezéses motorok használata, ami az üzemanyag fogyasztás és a károsanyag-kibocsátás csökkentésére vonatkozó társadalmi törekvés.

Az autókat egyszerű átalakítani a S2000-es változatról WRC-vé, és a dolog visszafelé is működhet. A tervek szerint a kocsikat az egyik hétvégén ebben a változatban, a következőn a másikban lehet használni. Az egyetlen kötelezően érvényes különbség az, hogy a World Rally Car verzió első lökhárítójának és a hátsó szárnyának megjelenése sokkal sportosabb kell, hogy legyen. Minden más, az S2000-es autókra vonatkozó szabályozás megmaradt. A hatsebességes erőátviteli rendszereknek két beszállítója van, a kocsira költségvetési korlát vonatkozik, az autóépítésben tilos az egzotikus anyagok használata, a vonatkozó előírás szerint kisebb a minimális hossz, mint az előző generációs World Rally Car-ok esetében volt, ugyanakkor a karosszéria szélesebb lehet.

A legnagyobb kérdés a motor kivételére vonatkozott. Az S2000-es autókba eddig kétliteres szívómotort szereltek. Ezek a versenygépek ezután is rajthoz állhatnak, ugyanakkor az új típusú Szuper2000-es járművekbe már ugyanazt az 1,6 literes turbófeltöltéses, közvetlen befecskendezéses erőforrást kell építeni, mint a WRC változatokba. Nyilvánvaló, járhatatlan lenne az az út, hogy az egyik változatból készítsék el a másikat, hiszen az egész motort ki kellene cserélni, valamint a szükséges kiegészítő berendezéseket, úgymint a turbót, az intercoolert, a lefúvató szelepet és más egységeket beépíteni. Emiatt van az, hogy a csapatoknak előbb egy újgenerációs, turbófeltöltéses Szuper 2000-es autót kell homologizáltatni, az új World Rally Car ezt követően kerülhet bemutatásra.

Az első különbség az új Szuper 2000-es gép szellemében mutatkozik a három gyártónál.

A Citroen egy évvel ezelőtt kinyilvánította, sosem fog Szuper 2000-es kocsit építeni. Azt mondták, egy ilyen autónak nincsen piaca, korábban sosem terveztek ilyen specifikációjú gépet (ez a társgyár, a Peugeot feladata volt) és nem is szándékoznak ilyet készíteni.

Végül, hogy megfeleljenek az FIA elvárásainak, egy ügyes trükkhöz folyamodtak. Megtervezték World Rally Car-jukat, aminek egyik példányát visszaalakították a teoretikus Szuper 2000-es forma szerint, lényegében kicserélték az első lökhárítót és a hátsó szárnyat. Voálá! Elkészült a szabályoknak megfelelő Szuper 2000-es autó, nem is kellett többet tenniük.

A Ford már gyártott kétliteres, atmoszférikus erőforrással szerelt S2000-es változatot. A kocsik versenyeztetésével szerzett egyéves tapasztalattal lehetőség volt az egyes alkatrészek fejlesztésére és az aerodinamikailag kötelező elemeket is könnyebb volt megtervezni. Jelen pillanatban nem szerepel szándékaik között az, hogy piacra lépjenek az új Szuper 2000-es modellel.

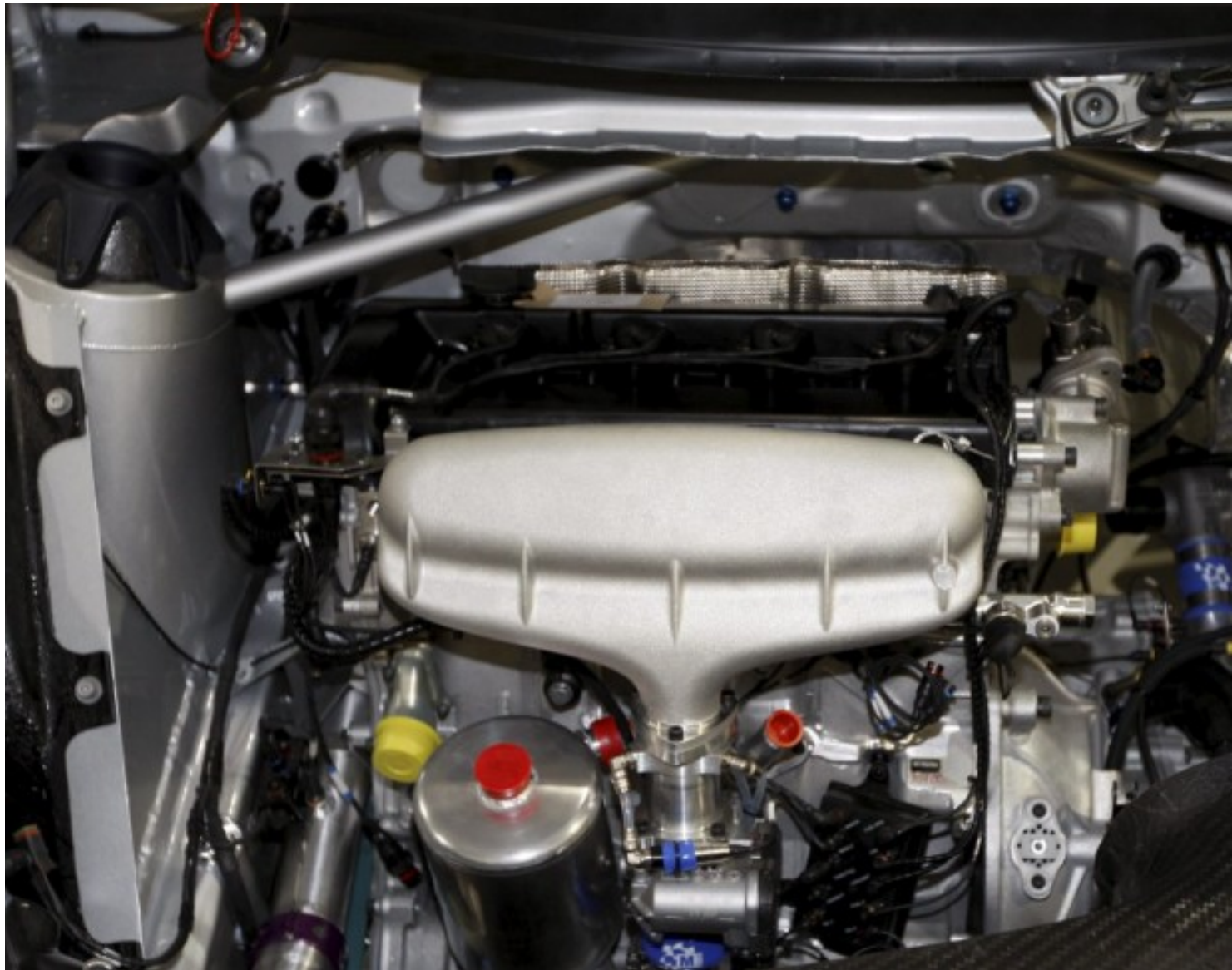
A MINI sem rendelkezett a Szuper 2000-esekkel kapcsolatos tapasztalatokkal, viszont ők az egyetlenek, akik mindkét verzió értékesítését tervezik, az S2000-es változat kissé megelőzné a WRC-t.

A következő kétség maga az 1,6 literes aggregát volt. Az FIA előírásait néhány éven keresztül foglalkoztatta a világmotor gondolata. Eszerint a gyártók a belépő szinttől a Forma-1-ig, köztük a rali világbajnokság autói is, különféle tuning szinttel egyfajta erőforrást használnának.

Ennek nem kellett volna sorozatgyártású egységnek lennie, sőt, nem is lett volna szükséges, hogy autógyár építse azt. Az FIA meg is fogalmazta irányelveit arra vonatkozóan, hogy milyen lenne az elfogadható négyhengeres motor. Ez több lehetséges utat is nyitott. A Citroen erőforrása egy teljesen erre a célra tervezett egység, a Fordé egy sorozatgyártású motoron alapuló keverék, ami a technikai szabadság számos elemét kihasználja, míg a MINI egy olyan hajtóművet készített, amit a tervek szerint a BMW túraautójába is beszerelnék.

Írta: Fartik András

2013. március 31. vasárnap, 07:14 - Módosítás: 2018. február 25. vasárnap, 19:43



A Ford Fiesta RS WRC motortere

A motorok végső paraméterei is nagy különbségeket mutatnak. A Citroen és a Ford nagyfuratú erőforrásokat mutatott be, míg a BMW hosszúlöketűt. A direkt befecskendezés szempontjából oly kényes égéstér kialakítást mindhárman eltérő szempontok szerint kezelték.

A következő különbség azzal kapcsolatos, hogy az FIA hogyan adott engedélyt a különböző kialakításokra. World Rally Car-t addig nem lehet homologizálni, amíg a gyártó nem nevez a világbajnokság márkaértékelésébe.

A Fordnak és a Citroennek ezzel nem volt gondja, a MINI számára viszont ez egy nagy probléma.

A Prodrive-nak, a MINI raliautókat építő cégnek nem volt arra lehetősége, hogy az első szezonban a világbajnoki nevezéshez szükséges számú eseményen álljon rajthoz autójával. Az elvárás hét futam, melyek között kettő Európán kívülinek kell lennie.

Politikailag szükség volt a MINI érkezésére ahhoz, hogy erősödjön a világbajnokság, tehát utat kellett arra találni, hogy ezek az autók rajthoz állhassanak. Végül az ügyfélautóval versenyző Daniel Oliveira szolgáltatta a megoldást, mivel ő az FIA szempontjából megfelelő számú futamon történő rajthoz állást tervezte MINI-jével.

Kiterjedt ügyfélprogramjának köszönhetően a Ford egyéves Szuper 2000-es tapasztalattal kezdhette meg a 2011-es bajnokságot, ilyenrel sem a Citroen, sem a MINI nem rendelkezett. A Fordokat felkészítő M-Sport komoly promócióba fogott az új World Rally Car-ok terén is. A világbajnokság futamain a két gyári autó mellett akár nyolc ügyfélautót is ki tudnak szolgálni.

A Citroen nem kívánt ügyfélautókon aggódni, de nagy nyomással került szembe azzal, hogy adjon-e egy kocsit Petter Solbergnek. Végül Solberg, Raikkonen és a megfelelő anyagi háttérrel rendelkező holland van Merksteijn család kapott autót.

A MINI ügyfélprogramja, ami az FIA miatt csúszott bizonyos technikai kérdésekben későn megszületett döntés eredményeként, Armindo Araujóval és Oliveirával indult útjára.

Aztán jött a meglepetés. Ahogyan mindenki gondolná, a MINI kellene, hogy legyen a legkisebb kocsi. Fizikailag azonban ez a legnagyobb. A trió legkisebbje a Citroen. A MINI, aminek S2000-es autója és WRC-je a négykerékhajtású Countryman-re épül, úgy döntött, hogy a versenyautó típusnevét a korai kétkerékhajtású standard Minik népszerű, nagyteljesítményű változatának megfelelően John Cooper Works-re módosítja.

A legnagyobb különbség csak ezután jön. Míg a Ford és a Citroen sosem hezitált azon, hogy készítsen-e újgenerációs World Rally Car-t, a technikai megbeszélésekben a kezdetektől fogva részt is vettek, addig a BMW-nek nem állt szándékában, hogy csatlakozzon a rali világbajnoksághoz. A gyár tradicionálisan idegenkedik a ralisporttól, mondván az egy „koszos autós” sport. A Prodrive ugyanakkor a generikusan tökéletes kialakítású kocsit kereste, hogy a szabályok szerint a legtöbb hasznót húzhassák vele és sikeresek lehessenek... végül úgy találták, hogy a MINI lenne az ideális kocsi. A BMW-vel, a MINI jelenlegi anyacégével kapcsoltban a nosztalgia is szerepet játszhatott, és meg is kapták az engedélyt, hogy a világbajnokságon képviseljék a márkát.

Többen saját önszántukból jöttek... volt, akit csábítottak. Több gyártóról is hallani most, akik remélhetőleg csatlakoznak a rali világbajnokság cirkuszához.

Forrás: www.gpweek.com , 2011. április 4.

Közelről, s távolról

Írta: Fartik András

2013. március 31. vasárnap, 07:14 - Módosítás: 2018. február 25. vasárnap, 19:43

Andrew