

Három kérdés...

Írta: Fartik András

2013. augusztus 01. csütörtök, 19:34 - Módosítás: 2014. július 26. szombat, 08:43



... Dr. Donatus Wichelhaus-hoz, a Volkswagen motorfejlesztési osztályának vezetőjéhez



... Dr. Donatus Wichelhaus-hoz, a Volkswagen motorfejlesztési osztályának vezetőjéhez

- A rali világbajnokság helyszínein a motoroknak különböző körülmények között kell teljesíteniük. Mexikóban ez a nagy tengerszint feletti magasság, Görögországban a nyomatékra, míg Finnországban a sebességre van kihegyezve a dolog. A mérnököknek milyen lehetőségeik vannak arra, hogy ezeknek megfelelően alakítsák a motorokat?

- A motor homologizálásra kerül és az FIA fődarabként kezeli azt. Ez azt jelenti, hogy semmilyen olyan paraméter – például a vezérlés vagy a dizájn – módosítása sem lehetséges, ami a motor nyomatékgörbéjének kezdetét befolyásolná. Ennek megfelelően a motor alapkonstrukciója minden versenyen ugyanaz. Arra ugyanakkor lehetőség van, hogy a motorvezérlést az adott körülményekhez igazítsuk. Ezeket valószínűsíteni lehet, majd általában a shakedown-on kerülnek véglegesítésre. Ezután már nincsen változtatás.

- Te vagy a Volkswagen WRC motorjának szülőatyja, ami – hasonlóan a csapathoz – nagyon sikeresnek bizonyult a belépő évében. Mi az, amiben kiemelkedőt nyújtasz?

- Maga a teljes csapat, aki ezt a motort megalkotta, kiemelkedő lehet. Az autósportban érintett emberek nagy tisztelettel beszélnek a Volkswagen motorjáról. Ez mutatja, hogy jó munkát végeztünk a tervezéskor és a szezon első félideje folyamán. Másfelől a pilótáink is adnak bizonyosfajta visszajelzést ebben a tekintetben. A motorfejlesztési részlegen a csapaton belül is egy kisebb csoport dolgozott azon nagyszerű elkötelezettséget és szenvedélyt mutatva, hogy egy agresszív motort hozzon létre egy viszonylag szűk időkereten belül. A januári Monte rohamra a részlegünk egészen az utolsó pillanatig készült. Ettől a csapatszellemtől vagyok rendkívül kiemelkedő.

- A motor építésekor wolfsburgi erőforrásokat is igénybe vettek, ahol a sorozatgyártású motorok fejlesztése is zajlik. Mennyire volt hasznos ennek a tudásnak a felhasználása?

- Kiemelkedő fontosságú volt, hogy a wolfsburgi kollégák rendelkezésünkre bocsájtották a tapasztalataikat. Az autósporttal kapcsolatban valóban gyarapodott saját tudásunk azokkal a tapasztalatokkal, amiket Wolfsburgban gyűjtöttek össze olyan problémák megoldásával kapcsolatban, mint amilyen a downsizing is volt. Kifizetődő dolog volt ez a motorok magas minősége érdekében. A motorsport alrészleg minden észrevétel viszont átadja a wolfsburgi kollégáknak. Mint olyan, az utóbbi években nagyon jó információcserét hajtottunk végre mindkét irányban.

A Finn Rally száma: 8500

A rali világbajnokság szabályai kimondják, az 1,6 literes turbófeltöltésű motorok véletlenül sem foroghatnak többet 8500-as percenkénti fordulatszámnál. Ez kulcsfontosságú tényező, főként a Finn Rally esetében. Csak azok tudják kihozni a legtöbbet a motorból, akik úgy tudnak a legközelebb kerülni ehhez a határmezsgyéhez, hogy nem lépik át azt. Ez azért van, mert az erőforrás befecskendező rendszere elektronikus úton le szabályozásra kerül, amint túllépi a határt a motor. A Volkswagen mérnökei a verseny előtt a motor átprogramozásával és a tesztekkel készültek fel erre. A dolog lényege: amikor a World Rally Car kerekei a számtalan ugratás alkalmával elhagyják az út felületét, a kisebb ellenállás miatt a motorfordulatszám meghaladja a kérdéses értéket és a befecskendezés leáll. A motornak ugyanakkor újból el kell érnie a kívánt fordulatot, mielőtt az autó landolna, hogy ne veszítsen sebességet, következésképpen időt.

Andrew