

Az M-Sport tapasztalatai a turbós Fiesta R2-vel

Írta: Fartik András

2017. december 17. vasárnap, 16:35 -



A Ford Fiesta R2 2015-ben bemutatott turbófeltöltéses változata két szezonn keresztül a Drive DMACK Fiesta Trophy gépeként szolgált, 2017-re pedig a junior világbajnokság típusának választotta az FIA az egyliteres motorral szerelt kocsit.



A Ford Fiesta R2 2015-ben bemutatott turbófeltöltéses változata két szezonn keresztül a Drive DMACK Fiesta Trophy gépeként szolgált, 2017-re pedig a junior világbajnokság típusának

választotta az FIA az egyliteres motorral szerelt kocsit.

A gépparkot az M-Sport lengyelországi operációja üzemelteti, melynek vezetője, Maciej Woda mesélt a modellel kapcsolatos tapasztalatokról: „Nagyon jól működnek ezek az autók, jó példa ez a motoripar általános downsizing irányzatának. Izgalmasak a nézők számára, mivel úgy szólnak, mint a WRC autók!

A Drive DMACK Fiesta Trophy R2-es, 1,6 literes szívómotoros Fiestáival összehasonlítva, melyet ez váltott, nehéz megmondani, hogy gyorsabbak vagy lassabbak, de a szívó Opel, Peugeot és Fiesta autókkal összehasonlítva, melyek ellen az R2-ben versenyeznek, nagyon hasonlóak teljesítmény tekintetében. Az R2T drágább egy kicsivel, ez azonban a nagyobb biztonságot adó új kötelező eszközök miatt van leginkább. A turbóval történő vezetés mutatja a legfőbb különbséget. Van egy ALS rendszer, egy kis késés azonban mindig van a nem feltöltött motorokhoz képest, úgyhogy ez megváltoztatja a vezetési stílust.

Azt látjuk, hogy nagyon megbízhatóak és erősek az autók, az olyan kemény eseményeket, mint a szardíniai és a portugál verseny, komolyabb problémák nélkül teljesítették a múltban. A 2017-es Finn Rally-ig, két és fél éven keresztül nem tapasztaltunk motorhibát. Úgy gondolom, az autó valójában egy jó kocsit a junior bajnoksághoz, mivel megbízható és elég egyszerű, nem igényel komoly mérnöki tudást a pilóta részéről, hogy megértse, mi történik, és így tovább.

Az erőforrást kivéve a turbós autó hasonlónak tűnhet a régi R2-es autóhoz, de teljesen más. Az erőátvitel és a felfüggesztés ugyanolyannak látszik, de megpróbáltunk javítani minden kis dolgon. A négy év alatt, amíg az 1,6-os autók futottak, sokat tanultunk a gyenge pontjairól, hogy mit kellene javítanunk és így tovább. Megerősítettük a lengőkarokat, hogy extra rugóutat kapjunk, kicseréltük az elektronikát, nyilvánvalóan meg kellett változtatnunk a sebességváltó áttételezését, és hűtőrendszerrel láttuk el a váltót.”

Andrew