Érkeznek az R4-esek

Írta: Fartik András
2013. december 17. kedd, 20:06 - Módosítás: 2013. december 17. kedd, 20:10



A 2011-es rali szezon újdonságai az R4-es kategória raliautói, melyek a régi N4-es átalakított változatai.

A 2011-es rali szezon újdonságai az R4-es kategória raliautói, melyek a régi N4-es átalakított változatai.

A szándék ezzel az, hogy a hagyományos, turbós Mitsubishi és Subaru raliautókat versenyképesebbé tegyék az első generációs és jóval drágább, kétliteres szívómotorral szerelt Szuper 2000-es gépekkel szemben.

A 2009-es év végéig az N4-es kocsik 32 milliméteres turbószűkítővel futottak, de hátrányuk szinte minden körülmény között markánsnak mutatkozott a világon mindenütt. 2010-ben ezt a különbséget csökkentette a 33 milliméter átmérőjű szűkítő alkalmazása, de még mindig le voltak maradva az N4-es autók. Éppen ezért radikálisabb változtatásra van szükség, főként azért, mert a régi kategória besorolás szerint a kétfajta autó ugyanabban a géposztályban versenyzett.

A 2011-es szezon kezdetekor az FIA a kategóriákra vonatkozó rendszert módosította, a régi N4-es autók most már egyedül futnak a 3-as kategóriában, az R4-es előírások szerint módosított kocsik a 2-es kategóriában állhatnak rajthoz a régi Szuper 2000-esekkel együtt, míg az újgenerációs Szuper 2000-esek – melyeket 1,6 literes direkt befecskendezéses turbómotor hajt – önállóan indulhatnak az 1-es kategóriában. A Finn Rally lesz az első olyan alkalom, amikor a Mitsubishi és a Subaru R4-es autói világbajnoki futamon csatázhatnak egymás ellen.

Az eljáráson a 3-as kategóriába sorolt N csoportos autók eshetnek keresztül. A fejlesztőkészlet beépítésével válik a kocsi R4-essé, ekkor nevezhető az a 2-es kategóriába.

Meghatározásra kerültek azok a területek, ahol a fejlesztéseket végre lehet hajtani. Ezek: nagyobb rugóúttal és módosított geometriával rendelkező felfüggesztés, kisebb súly, merevebb karosszéria és hatékonyabb hűtés. A motor változatlan, mint ahogyan a 33 milliméteres turbószűkítő is. Az autók átalakítása a hivatalos alkatrészek felhasználásával a versenyzők által egyedileg is történhet, de az átépítés felhatalmazott felkészítő műhelyek segítségével is megvalósulhat.

A módosítások homologizációja mind a Mitsubishi, mind a Subaru részéről megtörtént, ezek két-két modellbe építhetők be, az Evo IX-esekbe és az Evo X-esekbe, valamint az ötajtós Subaru GRB-kbe és a négyajtós GVB-kbe. Az átalakítás végrehajtható alkatrészenként is, de az ajtókba szerelt, oldalütközés ellen védő habot minden esetben alkalmazni kell.

A Mitsubishi esetében a fejlesztési munka azt célozta meg, hogy egy költségbarát átalakítást végezhessenek el, a homologizációra áprilisban került sor a Ralliart Italia és a brit MML Sport együttműködése után. Kezdetben voltak az FIA-nál nehézségek a szabályok ellentmondásai miatt, a kérdés az volt, hogy az R4-es autók a világbajnoki futamokon mehetnek-e a Michelin ellenőrzött abroncsain kívül más gumival, de végül nemleges információt kaptak a csapatok.

A Mitsubishi Lancer Exo X Szardínián állt rajthoz először a világbajnokság keretein belül Matti Rantanennel. A teljes súlymegtakarítás mintegy 60 kilogramm volt az Evo IX és az Evo X esetében is. A futómű elöl és hátul is átalakított felső bekötési pontjai sokkal inkább a nagyobb utánfutási szöget szolgálják, mint a hosszabb rugóutat.

A Subaru esetében a motorháztetőn található két új nyílás az, ami észrevehető hatással van a

motorteljesítményre. A motorháztető alatti hőmérséklet az állítások szerint 30-40 fokkal is csökkent. Jelentős munkát végeztek a felfüggesztésen, beleértve egy új segédkeretet, a bukócső merevségét, a növelt rugóutat és a gömbcsuklók szélesebb körű használatával a futóművet is megerősítették. A beszámolók szerint az autót könnyebb vezetni, erősebb, gyorsabb és 75-80 kilóval könnyebb is.



A kocsi bemutatkozására Toshi Araival a volánnál a korzikai IRC futamon került sor, a világbajnokság keretein belül PG Andersson fog először menni R4-es Imprezával.

Az R4-es autók fejlesztése rohamos léptekkel halad, ugyanakkor ennek hasznát – hogy a kategóriatárs Szuper 2000-es kocsikkal mennyire lesz a teljesítményük egy szinten – nehéz

megmondani, bár ez függ a versenyek körülményeitől is. Az biztosan állítható, hogy az R4-es kocsik átlagosan körülbelül 0,6-1 másodperccel gyorsabbak kilométerenként az N4-es alapváltozatnál, de úgy tűnik, hogy az ugyancsak a 2-es kategóriába tartozó S2000-eseknél még mindig lassabbak lesznek.

Forrás: www.GPweek.com , 2011. július 25.

Andrew