

A Ford Fiesta R5 technikája

Írta: Fartik András

2014. április 20. vasárnap, 05:41 - Módosítás: 2017. február 25. szombat, 06:08



A költségsapkás versenyző



A költségsapkás versenyző

Az M-Sport Ford Fiesta R5-ösének vihart okozott a raliautók piacán.

Költség. Az utóbbi években felkapott kifejezéssé vált ez az autósportban szerte a világon. A globális gazdasági válság nagy hatást gyakorolt a technikai sportokra is, a versenyzőket támogató szponzorok pénzeszsákja a valaha volt legkisebbre apadt, ami odáig vezetett, hogy a szabályalkotóknak és a versenyzőknek meg kellett próbálni megtalálni az utat oda, hogy a saját sorozatukban lefaragják a költségeket.

A ralisport sem volt mentes ettől, az elmúlt évtizedben az FIA több erőfeszítést tett a sportág minden szintjén a versenyzés költségeinek csökkentésére. A top kategóriában, a WRC-k szintjén a technológia árnyéka korábbi önmagának, a költséges egységek, mint amilyenek az aktív differenciálművek is voltak, most már a történelemkönyvek részei. A globális ralisport kategória struktúrája teljes átdolgozáson esett át, ami a technológiai komplexitás, ezzel együtt a költségek csökkentését célozta meg, ennek lett az eredménye az R mellékletbe tartozó kategóriák, az R1, R2, R3, R4. R5 és R-GT létrehozása.

A teljesítményben a WRC autók alatt közvetlenül elhelyezkedő R5-ös kategória – melynek autói a WRC 2-es bajnokságban is rajthoz állhatnak – az európai és a nemzeti bajnokságokat célozta meg nyíltan, a szándék az volt, hogy ezek a kocsik az RRC (Regional Rally Car) és a Szuper 2000-es masinák ellen versenyezhesse. Az FIA terve az volt végső soron, hogy az R5 felváltsa a Szuper 2000-es típusú autókat.

A kategória és annak szabálystruktúrája a globális ralitársadalom azon általános érzésének alapján született, miszerint az S2000 költségei túl magasak, és a költségkorlátozó tényezők sem voltak elég szigorúak. Bár költségsapkákat felállítottak, ezek nem kerültek betartásra, a költségszintek és a szofisztikáltság olyan méreteket öltött, hogy sok privát versenyző esett el a versenyképesség lehetőségétől. Az M-Sport projektvezetője, Chris Williams a következőként magyarázza a dolgot: „Az R5-tel a kezdetektől fogva az volt a szándék, hogy legyen egy négykerék-hajtásos autó az S2000 versenyképességének szintjén, de alacsonyabb teljes költségen.”

Az FIA által előterjesztett javaslat ezt két úton célozta meg: az alkatrészek költségét és az alkalmazott technológiákat is korlátozták. Ennek eredményeként az R5 csaknem összes alkatrészére maximális ár létezik, míg a kész autó nem kerülhet többbe, mint 180 ezer euró. Bár

ez jelentős pénzösszegnek hangzik egy lényegében négykerékkehajtású csapothátúért, egy WRC platformra épülő RRC nagyjából 380 ezer eurót kóstál. Mivel az R5 összteljesítmény tekintetében felveszi a versenyt az RRC-vel, a költségsapkák miatt a gyártók számára nagy kihívás egy ilyennek az előállítás.

Az Egyesült Királyságban székelő M-Sport a Forddal karöltve volt az első, aki ilyen kocsival állított elő, a Fiesta R5-ös változata már az új szabályok szerint készült. A Fiesta project alapjait 2012 januárjában rakták le, miután megvalósíthatósági tanulmányt készítettek az új kategóriával kapcsolatban. Az autó a végső homologizációt a következő év júliusában kapta meg. Nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy az M-Sport – mely cég hatalmas tapasztalattal rendelkezik a ralisport csúcskategóriájában – vezette projektnek jó néhány akadályt le kellett küzdenie, és a mérnöki gondolkodásmódot is teljes mértékben át kellett állítani a költségek teljesítménnyel szembeni arányait szem előtt tartva.

Amikor az M-Sport elindult az R5-ös projekttel, a célja az volt, hogy a lehető legtöbbet használja fel a meglévő WRC és S2000 projektekből, a végső R5-ös autó ugyanakkor 95 százalékban új lett. „A szabályok a költségek tekintetében azt jelentették, hogy meg kellett hoznunk bizonyos döntéseket, melyek a többi autótól eltérő irányba tereltek minket” – mondja Williams, mivel a tervezési fázisban egy további kört kellett futniuk.

Míg normál esetben a tervezőcsapat számos különböző megközelítést alkalmazhat, és azt választhatja, ami a legnagyobb teljesítményt biztosítja anélkül, hogy a túlzottan kellene aggódnia a gyártás költségei vagy komplexitása miatt, az R5 esetében ez nem volt lehetséges. „A problémánk az volt, hogy amikor a száz százalékos teljesítményt céloztuk meg, és elmentünk legyártatni az alkatrészt, a válasz ez volt: 'Reménytelen, hogy ezt a megengedett költségen lehessen megcsinálni.' Meg kellett vizsgálnunk a tervezést, megpróbáltunk a nem megfeszített alkatrészből 95 vagy 98 százalékos teljesítményt kihozni, viszont elérni a megcélzott árat.”

A Ford Fiesta R5 technikája

Írta: Fartik András

2014. április 20. vasárnap, 05:41 - Módosítás: 2017. február 25. szombat, 06:08

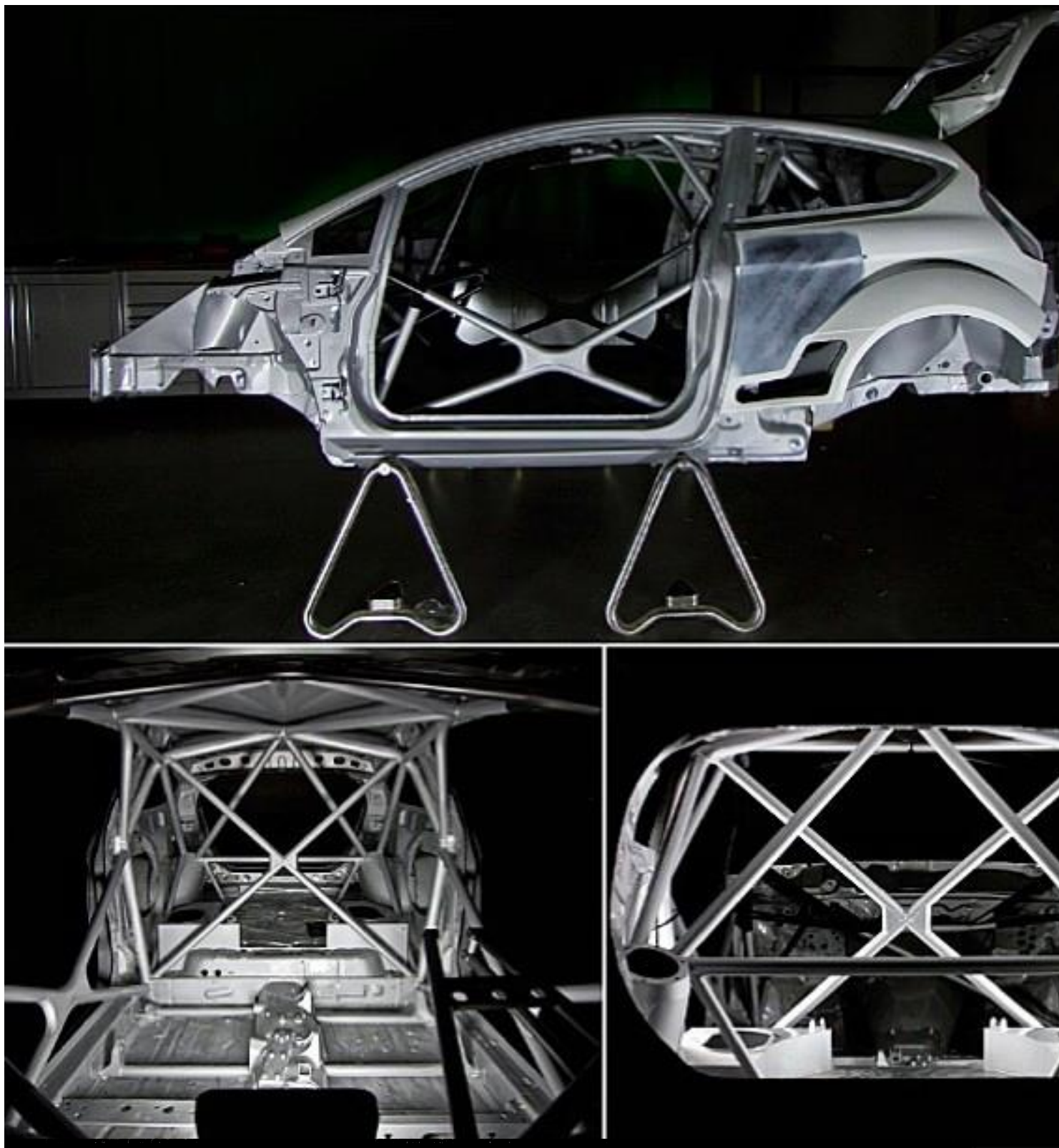


Ford Fiesta R5

A Ford Fiesta R5 technikája

Írta: Fartik András

2014. április 20. vasárnap, 05:41 - Módosítás: 2017. február 25. szombat, 06:08



A Ford Fiesta R5 technikája

Írta: Fartik András

2014. április 20. vasárnap, 05:41 - Módosítás: 2017. február 25. szombat, 06:08



A Ford Fiesta R5 technikája

Írta: Fartik András

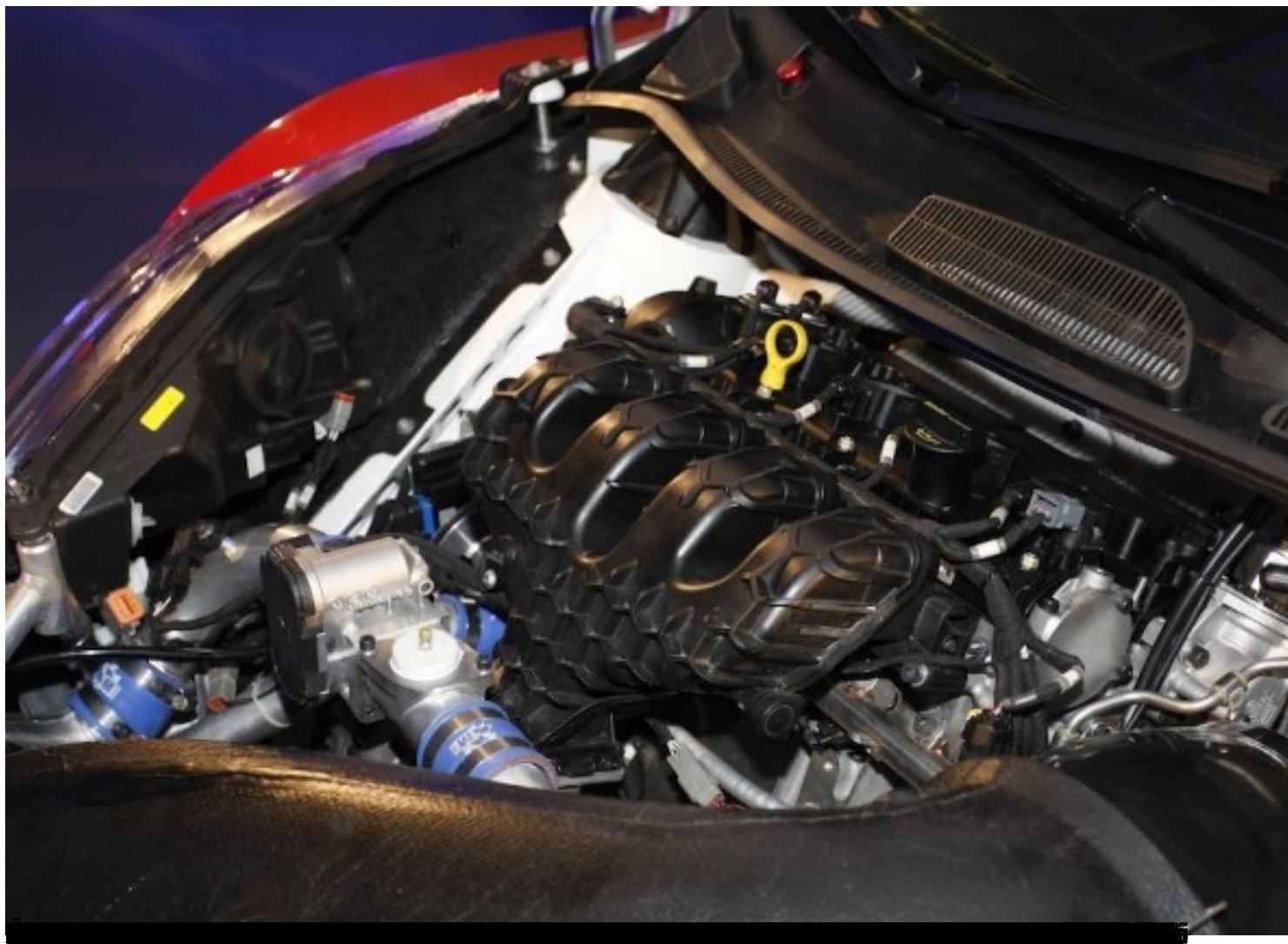
2014. április 20. vasárnap, 05:41 - Módosítás: 2017. február 25. szombat, 06:08



A Ford Fiesta R5 technikája

Írta: Fartik András

2014. április 20. vasárnap, 05:41 - Módosítás: 2017. február 25. szombat, 06:08



A Ford Fiesta R5 technikája

Írta: Fartik András

2014. április 20. vasárnap, 05:41 - Módosítás: 2017. február 25. szombat, 06:08



A Ford Fiesta R5 technikája

Írta: Fartik András

2014. április 20. vasárnap, 05:41 - Módosítás: 2017. február 25. szombat, 06:08



A Ford Fiesta R5 technikája

Írta: Fartik András

2014. április 20. vasárnap, 05:41 - Módosítás: 2017. február 25. szombat, 06:08

