

Az R5 ötödik évfordulója

Írta: Fartik András

2018. május 01. kedd, 08:11 - Módosítás: 2018. május 01. kedd, 08:12



Az R5-ös kategória 2018-ban ötödik évfordulóját ünnepli már, miután 2013. május 4-én történt, hogy Elfyn Evans részt vett a Pirelli Richard Burns Foundation eseményen az M-Sport R5-ös prototípusával.



Az R5-ös kategória 2018-ban ötödik évfordulóját ünnepli már, miután 2013. május 4-én történt, hogy Elfyn Evans részt vett a Pirelli Richard Burns Foundation eseményen az M-Sport R5-ös prototípusával.

Nem sokkal ez után a Ford Fiesta R5 homologizálásra került, és elindult a show. Nem egészen öt évvel később, a 2018-as Korzika Rally nevezési listáján az R5-ösök között képviseltette már magát a Fordon kívül a Citroen, a Hyundai, a Peugeot és a Skoda. Gus Greensmith az M-Sport legutolsó építésű autójával, a 267-os karosszériaszámú Forddal rajtolt el a viadalon, Ole Christian Veiby pedig egy szintén új Skodával, a 201-es sorozatszámú Fabiával. Rengeteg versenygép készült tehát a kategória előírásai szerint.

Richard Millener, az M-Sport ügyfélkapcsolati vezetője a versenyen reflektált arra, hogy miként változtatták meg az R5-ös előírások a rali világbajnokság kiegészítő kategóriájának, valamint a nemzeti szintű ralizásnak a természetét.

- Úgy gondolom, az R5 egy hihetetlenül erős formula. Az összes vezető márka bevonta magát, mivel ugyanazt gondolják. Úgy vélem, ez folyamatosan növekedni fog. Azt hitték az emberek, hogy telítődik a piac, de a régi R5-ös autók leszűródnek a nemzeti szintekre, és átveszik az N csoportos autók helyét, lyukat hagyva további R5-ös autónak a csúcson, a rali világbajnokságon és a regionális bajnokságokban.

Az előírások stabilak, bízik bennük mindenki, nem lesznek az autók elavultak és nem vesznek el az értéküket a szabálmódosítások miatt. Hihetetlenül jól működik a formula. Tudatában vagyunk nagyon jól az autósportban történő versengés gazdasági költségeinek, főleg a legfelsőbb szinten. A szabályokkal kapcsolatos stabilitás azt jelenti, hogy egy olyan költségvetéssel állhatnak elő az emberek a szezon kezdetekor, ami eléggé hasonló az előző szezonhoz, nem olyan nagy az éves növekedés. Tudsz készíteni a támogatókkal egy három-

vagy négyéves tervet, és tudod, mire van szükséged, hogy a kiválasztott szinten versenyezz.

- A kormányváltó engedélyezési kérdésén és a részletek fejlesztésén kívül történt az R5-ösök specifikációjában általános módosítás?

- Alapvetően nem. A szokásos kiviteli javításokon kívül az új autók, amik kijönnek, némileg gyorsabbak lehetnek, de csak az elérhető újabb technológiák miatt. Nagyon más most a technológia, mint amilyen akkor volt, amikor öt évvel ezelőtt az autónkat fejlesztettük. Az R5-ösünket például ugyanazzal a lengéscsillapító rendszerrel futtatjuk most, mint futtattuk öt éve a WRC autónkat. A WRC autók tervezési fejlesztései leszűrődnek az R5-be. A motorfejlesztés elemei is, amik a WRC autókban futnak, lejönnek az R5-be. Mivel a motor mérete, a szűkítő mérete és a turbónyomás mind adott, minden, amit várhatsz, hogy két-három százalékos teljesítménynövekedést érsz el, ahogyan a legutolsó generációs R5-ös autók felé mész. Nagyon jó ez a szituáció.

Több mint hatszáz R5-ös autó van már összességében hat különböző globálisan homologizált kivitelben. Ennek mutatnia kell valamit! Amennyiben nem lenne működtethető formula, a csapatok leálltak volna az értékesítéssel.

A kulcs azt, hogy egy olyan autód legyen, ami az ügyfeleidért szolgál és boldoggá teszi őket. Sokuk a saját pénzét teszi bele hobbiként, hogy R5-ös autót vezethessen, úgyhogy az ügyfél a király.

Szerte a világon a legtöbb nemzeti bajnokságban az R5 most a legfelsőbb szint, ami nagyszerű a pilóták számára. Előre látható mennyiségű pénzt tudnak beleinvestálni, ott tudnak lenni a versengés legfelsőbb szintjén, és láthatják, hogy meg tudják nyerni ezeket a versenyeket és az abszolút bajnokságot, ellentétben azzal, hogy csak egy kategóriát nyernének.

- A világ bizonyos pontjain azt mondják, az R5-ös autók túl drágák, és inkább a saját költségbarát formulájukat futtatják, mint amilyenek az AP4-es autók is Ausztráliában.

- Úgy vélem, a tények, hogy az R5 „túl drága” összehasonlítva az olyan nemzeti formulák

fejlesztési költségével, mint az AP4 vagy Dél-Amerikában a Maxi Rally, sokszor egy kicsit egyoldalúak, vagy talán rejtettek egy kicsit a tények. Nem olcsó autók azok a fejlesztés és a gyártás szempontjából. Az AP4-es autókat például véve tudom, hogy néhány ember ugyanannyi pénzt költ a helyi formulára, mint amennyit egy R5-ös autóra költene.

- Nem működne jól a Maxi Rally és az FIA új R4-Kit formulája a nagyobb mennyiségű standardizált motorral, erőátvitellel és minden ilyesmivel?

- Személy szerint azt gondolom, az R4-Kit egy kicsit elveszett abban, aminek szánták. Az R2 és R5 közé szánták félútra, de kiderült, majdnem olyan drága, mint egy R5-ös. Igen, a működtetési költségük kisebb, de hatalmas különbséget eredményez ez a valóságban? Nem hinném, hogy így lenne.

Úgy gondolom, a működtetési költségekben a megtakarítás, amiről beszélünk, 10-15 font (3500-5500 forint) között van nagyjából kilométerenként, míg a teljesítménybeli különbséget figyelembe véve és azt, hogy mennyi autó ellen mennél, ha R4-esed lenne, ki ellen versenyeznél? Nem lesz senki. A saját osztályodban vagy. Nagyobb értelme van R5-össel menni, ahol nagy versengésben veszel részt.

Ismerem, mit próbáltak elérni az R4-Kittel, sajnos azonban nem működik számomra az R4. Úgy gondolom, arra van szükség, hogy újrazigszálgálják ezt ismét. Nagy, drága rés van jelenleg az R2 és az R5 között. Az R4-nek valahol a rés közepén kellene lennie, 100 ezer fontba (36 millió forint) kellene kerülnie egy ilyen raliautónak.

- Mi az R5 tipikus költségaránya kilométerenként?

- Amennyiben a hivatalos kalkulációnk felől nézzük, 55 font/kilométert (20 ezer forint/kilométer) látunk egy rali világ bajnoki futamon, ahol elég keményen működtetik őket egy hosszú perióduson keresztül. Nemzeti versenyeken talán lemegy ez 35-40 font/kilométerre (12500-14200 forint/kilométer), mivel rövidebbek az események, újjá tudod építeni minden verseny után és egy kicsit több idő van, hogy óvatos legyél azzal, hogy hogyan működteted az autót.

Nem tudjuk még mindig a jelen generációs World Rally Car-ok működtetési költségét, de azt mondanám, kétszerese ez az R5-ösöknek. A régi, 2016-os WRC formulájú autók talán valahol középen helyezkednek el. A top WRC autók nagyon drága autók. A sportág csúcsát képviselik, ezért használják őket a gyártók. Az R5-ös autók egy költséghatékonyabb utat képviselnek a legfelsőbb szint felé.

- Életképes a jelenlegi World Rally Car formula, vagy az R5 végül a sportág top formulájává válhat?

- Ki tudja? A rali világbajnokságnak egy tervet lenne szükséges felállítania, hogy merre fog tartani a következő tizennyolc hónapban, két évben, hogy látható legyen, folytathatjuk úgy, ahol most vagyunk. A top WRC autók mögött azonban mindig is egy egészséges piac van az R5-nek. Nem vagyok benne biztos, hogy a szakaszokat néző hétköznapi rajongók közül mennyien tudják megmondani a különbséget. Egy edzett ralirajongó észre fogja venni, de a hétköznapi szemlélődők, azok az emberek, akik a következő soros közönség a rali piacon, nem vagyok benne biztos, hogy ők olyan könnyen megmondják ezt.

Andrew