

Amit a Citroen C3 R5-ről tudni kell

Írta: Fartik András

2018. június 17. vasárnap, 09:33 - Módosítás: 2018. június 17. vasárnap, 09:37



A Citroen az első gyártó, mely az R5-ös kategóriában a második autóját mutatta be. A DS3 nem bizonyult sikeresnek, így nagy a nyomás a C3-on, valamint a franciák versenyrészlegén, hogy ezúttal egy versenyképes technikával álljanak elő.



A Citroen az első gyártó, mely az R5-ös kategóriában a második autóját mutatta be. A DS3 nem bizonyult sikeresnek, így nagy a nyomás a C3-on, valamint a franciák versenyrészlegén, hogy ezúttal egy versenyképes technikával álljanak elő.

A csapat ügyféljárművekért felelős fejlesztési igazgatója, Francois Wales árult el információkat a járgány fejlesztéséről annak bemutatásakor.

- Milyen részletek vonatkoztak a C3 R5-re?

- Nos, világos, hogy a gondolatok szerint tiszta lappal kezdjünk. Nyilvánvaló, az volt a cél, hogy megbízható és gyors legyen, ami az R5-ös osztály standardja is – ez már akkor is magasan volt, amikor másfél évvel ezelőtt megkezdtuk a fejlesztési munkát, és folytatódik is, amint új vetélytársak csatlakoznak a kategóriához.

- Milyen kihívásokat állít az R5-ös kategória?

- Sok ilyen van. Először is, nagyon kevés lehetőség van a manőverezésre (öt fejlesztési joker van az első huszonnégy hónapban, és öt másik ezt követően) amint az autó homologizálásra került. Jól tervezettnek kell lennie emiatt az indulástól. Hasonlóan ehhez a karosszéria és a felfüggesztési rendszer tekintetében nagyon korlátozott a potenciális közdarabok száma. Még így is egy ambiciózus célt tűztünk ki magunk elé az aszfaltos és a murvás verziók fejlesztésekor, és különböző kivitelekett választottunk. Aszfalton az első rugóstag hátrafelé áll, míg murván előre néz. Mi vagyunk az egyetlen gyártó, aki így járt el, és míg egészen magától értetődő így tenni a WRC-k esetében, az R5-ös osztályban jóval kevésbé könnyű ez! Végül, ami a motort illeti, a szűkítő-lefúvatószelep kombinációja különösen komplikálttá teszi ezeket az autókat: többé-kevésbé mindenkinek megvan a kívánt teljesítménye és nyomatéka a tesztpadon, a különbségek azonban a versenyeken jönnek, amikor az olyan faktorok, mint a tengerszint feletti magasság és a hőmérséklet változnak és minden átmeneti fázisban is. Ez az, ami miatt egy jóval erősebb ECU-ba investáltunk, beleértve jelentősen több finomhangolást is, ugyanakkor nagyon jó eredményeket hozott ez.

- Hogyan folyt a fejlesztési munka?

- Jóllehet a teljes időkeret kevés lehetőséget adott számunkra a hibázásra, jól ment minden. Az előkészítő projektrajkokon a 2016-os év végén kezdtünk el dolgozni, az igazi tervezési munkát azonban nem igazán kezdtük el a C3-mal 2017 januárjáig, az első tesztekre pedig 2017 szeptemberében került sor. Azóta nem volt semmilyen problémánk egyik fő komponenssel sem. A motor tartóssági tesztjei minden esemény nélkül kerültek teljesítésre, most pedig ott tartunk, hogy kezdjük érezni, elfogadható számú tesztkilométer van a hátunk mögött. Elég sokat teszteltünk mindenféle típusú aszfalton, és egy jó alapbeállítást határoztunk meg. Ugyanez vonatkozik a murvára, széleskörű tesztbázison tartottunk próbákat. Ezt az évet a beállításaink finomhangolására fogjuk használni olyan különleges eseményeken, mint Monte-Carlo, Svédország, Finnország, Wales és Németország.

- Sok pilóta vett részt a tesztelésben: Stephane Lefebvre és Yoann Bonato, valamint olyanok, mint Craig Breen, Kris Meeke, Yohan Rossel, Paolo Andreucci és Simone Tempestini. Mi volt a cél?

- Hisszük, hogy egy gyors, erős raliautónak sokoldalúnak is kell lennie, főként ha egy ügyfeleknek szánt versenytermékről van szó. Ez az, amiért úgy döntöttünk, hogy pilóták egy kisebb csoportját alkalmazzuk – így nem csak átfogó képet kaphattunk, de gyorsabban meg is értettük az autó több olyan területét a számos vélemény összehasonlításával, amin szükség volt változtatni.

Amit a Citroen C3 R5-ről tudni kell

Írta: Fartik András

2018. június 17. vasárnap, 09:33 - Módosítás: 2018. június 17. vasárnap, 09:37



Amit a Citroen C3 R5-ről tudni kell