

Kétéves fejlesztés, tízezer kilométer teszt

Írta: Fartik András

2018. szeptember 30. vasárnap, 09:39 - Módosítás: 2018. szeptember 30. vasárnap, 09:43



Versenymérnökként négy címig vezette a rali világbajnokságon Sebastien Ogier-t 2013 és 2016 között, manapság pedig a Polo GTI R5-ösért felelős projektvezetőként dolgozik a Volkswagen Motorsportnál Gerard Jan de Jongh.



Versenymérnökként négy címig vezette a rali világbajnokságon Sebastien Ogier-t 2013 és 2016 között, manapság pedig a Polo GTI R5-ösért felelős projektvezetőként dolgozik a Volkswagen Motorsportnál Gerard Jan de Jongh.

A 40 éves holland mérnök az október 1-ére tervezett homologizáció előtt nem sokkal egy interjúban részletezte az R5-ös kategóriával kapcsolatos kihívásokat, de beszélt a Polo GTI R5 fejlesztési fázisairól is, valamint előretekintett az autó versenyszerű bemutatkozására is, ami október végén a Katalán Rally-n fog megtörténni. A 272 lóerős autót a jövőben profi csapatok fogják futtatni a rali világbajnokságon, nemzetközi sorozatokban, mint amilyen az Európa-bajnokság és nemzeti bajnokságokban.



- Több éven keresztül voltál Sebastien Ogier versenymérnöke a Volkswagen Motorsportnál. Hiányoznak a versenyek?

- Egy teljesen új autó fejlesztéséért felelős projektvezetőként nyilvánvalóan teljesen más a szerepem. Megvolt a lehetőségem, hogy versenymérnökként folytassam a munkát, de nagyon vonzónak találtam ezt az új kihívást a Volkswagen Motorsportnál. Hirtelen sokkal bonyolultabb és összetettebb lett a munkám, mint korábban. Örülök, hogy elvállaltam ezt a kihívást.

- Mikor fogtatok neki a Polo GTI R5 fejlesztésének?

- 2016 novemberében, az Ausztrál Rally-t követő héten, ami az utolsó világbajnoki eseménye volt a rali világbajnoki csapatnak akkoriban. Nekiláttam, amint visszaértem az irodámba. Az ötlet Francois-Xavier Demaisontól, a Volkswagen Motorsport technikai igazgatójától származott.

- Demaisonról köztudott, hogy maximalista. Mennyire mélyen volt bevonva a munkádba?

- FX jelenleg négy különböző projektért felelős. Ennek ellenére is nagyon mélyen be volt vonva a Polo GTI R5 fejlesztésébe, rögtön a kezdetektől. Az indulástól fogva heti megbeszéléseink voltak, melyeken megbeszéltük az autó további fejlesztését. FX a ralisport egyik legtapasztaltabb mérnöke. A támogatása igazi segítség volt számomra és a teljes fejlesztőcsapat számára.

- Milyen formában történtek meg a Polo GTI R5 fejlesztésének első lépései?

- Először a Polo GTI R5 alapkoncepcióját gondoltam át, ezután következett számunkra a tervezési eligazítás. A következő feladat az volt, hogy megtaláljuk a megfelelő beszállítókat az autó azon alkotóelemeire, melyek nem a Volkswagen Motorsportnál készülnek. Ebben a tekintetben egy teljes sor megbízható kontakthoz tudtunk fordulni, akikkel együtt dolgoztunk a Polo R WRC-n. Ebben benne van az Xtrac a sebességváltó, a Bosch a motorelektronika, a ZF Sachs a lengéscsillapítók, az Alcon pedig a fékek tekintetében.



- Mekkora volt a Polo GTI R5-öt fejlesztő csapat?

- A Volkswagen Motorsportnál tervezőcsapatunk van a karosszériára, a motorra és a felfüggesztésre, három-hat dolgozót foglal magába mindegyik. Meg volt osztva a munka a csapattagok között. Én legfőképpen a fejlesztési vezetővel voltam kapcsolatban, de a mérnökökkel is. A tapasztalat megmutatta számomra, hogy nincs jobb, mint a személyes kapcsolat.

- Mik voltak a Polo GTI R5 fejlesztésének alapvető paraméterei?

- Világos volt, hogy a Polo GTI R5-nek a 2017-es generációjú sorozatgyártású autón kell alapulnia. Az új, hatodik generációs Polo azonban nem volt még elérhető, amikor elkezdtük fejleszteni a raliautót. Emiatt kizárólag számítógépes adatokkal kellett dolgoznunk. A számítógépes szimulációnak köszönhetően a folyamat során viszonylag korán megvolt a karosszériánk. Ezt követően tudtunk ezzel dolgozni a szélcsatornában. Amikor meghatároztuk a

specifikációt, nagy hangsúlyt helyeztünk annak biztosítására is, hogy a privát csapatok számára is mindenféle probléma nélkül lehetséges legyen a Polo GTI R5 gondozása.

- Mennyi alkatrészt tudtatok a Polo R WRC-ből átvenni?

- Alighanem egyet sem, mivel teljesen másak a technikai szabályok, és a Polo R WRC az előző modellen alapult. A tervezési filozófiát ugyanakkor átvettük. A lengéscsillapítók felfogatási pozíciója, a rugóbehajlás, a felfüggesztés geometriája és a versenyző ülésének pozíciója például hasonló. Pontosan ahogyan a Polo R WRC-nél, itt is törekedtünk arra minden egyes alkatrész esetében, hogy a lehető legkönnyebbé tegyük, hogy az autó tömegközéppontját a lehető legalacsonyabban tartsuk. Ugyanakkor itt is meg voltunk kötve az előírásokkal. A költségkorlátok sok alkatrésze meghatározottak, a minimum súly pedig gyakran meghatározott – például a karosszériára.

- A Nemzetközi Automobil Szövetség, az FIA fix költségvetést határoz meg az R5-ös autókra...

- ... és ehhez a költségvetéshez egy R5-ös autóval, mint amilyet a Polo GTI R5 is képvisel valójában, nagy kihívás tartani magunkat. Nyilvánvalóan lehetséges volna egy hatékonyabb autó építése a technikai előírások keretében. Az azonban túl drága lenne, és áldozattal járna. Nem kérdés ez a cégünk számára, és a sportnak sem lenne ez érdeke. Hasonló ügyféltapasztalatokat szereztünk a túraautó versenyzésben a Golf GTI TCR-rel, és képesek voltunk arra építeni az R5 esetében. Továbbá a szabályok megkövetelik a sorozatgyártású alkatrészek használatát bizonyos területeken, beleértve a kormányzást, a hűtőt, a féltengelyeket, a kardántengelyt és a motort.

Kétéves fejlesztés, tízezer kilométer teszt

Írta: Fartik András

2018. szeptember 30. vasárnap, 09:39 - Módosítás: 2018. szeptember 30. vasárnap, 09:43



Kétéves fejlesztés, tízezer kilométer teszt

Írta: Fartik András

2018. szeptember 30. vasárnap, 09:39 - Módosítás: 2018. szeptember 30. vasárnap, 09:43

