

Technikai áttekintésen a Polo GTI R5

Írta: Fartik András

2018. december 18. kedd, 18:26 -



A Volkswagen legutóbbi raliprojektjének végeredménye, a Polo GTI R5 2018. szeptember 1-én került homologizálásra, versenykörülmények között pedig a Katalán Rally-n mutatkozott be. A verseny jól sikerült az újdonság számára.



A futam során Gerard Jan de Jongh mesélt a kocs fejlesztéséről, árazásáról, valamint arról, hogy miért nincs terve arra a Volkswagennek, hogy hivatalos csapatot futtasson 2019-ben.

Mióta megjelent az első R5-ös autó, a Polo a kategória hetedik homologizált képviselője, a Volkswagen pedig a hatodik gyártó, aki ebbe az osztályba épített masinát. A fizikai paraméterek tekintetében a Polo GTI R5 a leghosszabb autó, és majdnem ennek a legnagyobb a tengelytávja.

A tízezer kilométernyi tesztet követően két példányt nevezett a Volkswagen Motorsport a rali világbajnokság spanyol viadalára, ami az egyetlen tervezett gyári részvétel volt, mielőtt a modell értékesítésre kerül a privát csapatok és az ügyfelek számára. Addig a pontig két hivatalos tesztautó létezett, valamint egy harmadik a homologizációhoz és a szélcsatornás munkákhoz. Ez utóbbi sietve vette át a tesztmunkát, amikor az egyik erre szánt kocs megsérült egy ausztriai baleset során.

A Volkswagen és a csoport másik márkája, a Skoda között jelentős együttműködés alakult ki, hiszen utóbbiak több mint három éve futtatják már az R5-ös kategóriában a Fabiát. A legjelentősebb párhuzam a két versenygép kivitelében az, hogy ugyanazt az alapot használja mindkettő.

„Rögtön az elejétől nagyon jó a kommunikáció a Skodával” – kezdte a Polo GTI R5 projektvezetője, de Jongh. „Nagyon segítőkészek, ami azt jelenti, hogy megosztjuk a tudást és megvan a lehetőség, hogy optimalizáljuk a dolgokat a motoron. Ez azt jelenti, hogy nem teljesen tiszta lappal kezdtünk, a Polo GTI R5 ugyanakkor nem egy átcímkezett Skoda, kifejlesztettük a saját autónkat.”

A Volkswagen felhasználta a Polo R WRC-s korábbi tapasztalatait, főként a felfüggesztés terén. „Nehéz meghatározni a mértékét, a dolgok azonban, amiket a lengéscsillapításról és a felfüggesztésről tanultunk a WRC-s időnkben, nem szálltak el, és a lehető legjobb módon alkalmaztuk őket az R5-ösnél” – magyarázta Sebastien Ogier egykori versenymérnöke. „Mint ahogyan a Skoda, mi is a ZF Sachs-ot alkalmaztuk beszállítónknak, akikkel mindig is nagyon jó volt a kapcsolatunk, bár vannak dolgok az R5-ös előírásokban, melyek majdnemhogy nagyobb kihívásként teszik az R5-ös munkát, mint a WRC autóét, mivel annyira korlátozva vagy az opcióidban. Elég nagy kihívás egy jó felfüggesztés kinematika tervezése korlátozott

menyiségű felhasználható alkatrészszel.”

Az R5-ös autó különbözik egy WRC-től, mely egy nagyon csúcsra járatott gép, amit nagyon magas szinten lévő pilóták használnak. „Egy R5-ös autónak illeszkednie kell a versenyzői képességek jóval szélesebb skálájához. A projekt nagyon korai szakaszában eldöntöttük, hogy nagyszámú tesztpilótával akarunk dolgozni. Köztük volt Dieter Depping, Eric Camilli, Raimund Baumschlager, Pontus Tidemand, Petter Solberg és Marcus Grönholm. Ez segített bennünket abban, hogy adaptálni tudjuk a beállításokat az egyik versenyzőtől a másikhoz relatíve egyszerű módosításokkal.”

A Polo GTI R5 különlegessége, hogy miután ez a hatodik generációs Polóra építkezik, tiszta lappal kellett indulni, hiszen ez egy másik platform, mint a WRC autó alapjául szolgáló modell volt.

Az R5-ös kategória előírásai és korlátai a költségekre is vonatkoznak, amit a WRC autók esetében nem alkalmaznak. A szabályok például nem tették lehetővé a Polo R WRC-vel azonos kivitelű bukócső alkalmazását. A WRC bukócsövek nagy szakítószilárdságú acélt használnak, ami az R5-ben költség okokból tilos, úgyhogy ahhoz, hogy egyenértékű szilárdságot és merevséget lehessen elérni, az R5-ös autóban használt csöveknek nagyobb átmérőjűeknek kell lenniük.

Az alapmotor mind a Volkswagen, mind a Skoda esetében az EA888 kódjelű, kínai Volkswagen egység, a teljes Volkswagen/Skoda paletta legjobb opciója, ez a leginkább alkalmas arra, hogy az 1,6 literes változatra átalakítsák. A program során nem volt sok jelentkező erre a hengerűrtartalomra. A tervek szerint a motort a Volkswagen Motorsport tartja karban, kétezer kilométerenként kell újjáépíteni, a teljes szervizintervallum pedig négyezer kilométer.

Az erőátviteli rendszerre ugyanez vonatkozik. Mint ahogyan a Fabiába, a Polóba is az Xtrac erőátviteli rendszerét építették, ami ugyanazt a sebességváltót tartalmazza, a hátsó differenciálmű azonban más. Az R5-ös Polóéban egy elektro-hidraulikus rendszerű leoldás van, ez szolgál a kézifékkal teljesített kanyarokban.

A felfüggesztésben nagyon kevés a sorozatgyártású alkatrész. A legtöbb elem, mint a rugóstagok, a rugótorony és a kinematikai bekötések helyei speciálisan megtervezettek. Azzal,

Írta: Fartik András

2018. december 18. kedd, 18:26 -

hogy az R5-ös autók esetében kötelező minden alkatrész felcserélhetősége a négy sarok között, nem lehetséges az, hogy egyedi kivitel kapjon minden rugóstag. Ugyanannak az alkatrésznek kell lennie elöl és hátul. Ennek az ügyfelek érdekében van értelme, akik az alkatrészekkel kapcsolatos kiadásait azzal tudják csökkenteni, hogy nem szükséges olyan sok különféle tartalékalkatrészt megvásárolniuk. A kormány szervó hidraulikus rendszerű.



Mint ahogyan a Skoda esetében is, az első rugóstagok szögben állnak, de a testvérhez képest másképpen. A generális kivitel tekintetében a szélcsatornás munkából is volt visszacsatolás, de az általános formatervezőktől is annak biztosítására, hogy egy jó kinézetű raliautó kerüljön az ügyfelekhez.

Az első nyilvános megjelenése a Katalán Rally volt a Polo GTI R5-nek. Pilótafronton Eric Camillire és Petter Solbergre esett a választás. „Úgy döntöttünk nem lenne előnyös a Volkswagennek és a Skodának sem, ha Pontus Tidemand egy másik márkát képviselne ugyanúgy az R5-ben” – mondta el de Jongh. „Úgy gondolom, a két pilótával, akikkel

rendelkezünk, nagyon alkalmas duónk van, és nagyon elégedettek vagyunk velük.”

Ezév végéig csupán tizenöt autót szállítanak ki, amit harminc-negyven követ 2019-ben. Kereskedelmi oldalról a Volkswagen nem tervez annyi ügyfélautót gyártani, mint a Skoda vagy más csapatok, autóikat ugyanakkor ugyanazon ügyfeleknek kínálják, mint akik a Skodát is használják.

„Ami az árazást illeti, az áraknak hasonlóknak kell lenniük, mint a Hyundai, a Ford, a Citroen és amennyiben csatlakoznak, a Proton esetében is, mivel százkilencven ezer euró a teljes FIA költségsapka az alapautóra, csomagokkal, melyekkel fel tudják javítani az autóikat, ha szeretnék.”

És mi volt a filozófia a testvérmárka kollégáival történő együttműködésben? „A Skodának sokkal nagyobb tapasztalata van abban, hogy hogyan kell az ügyfeleket kezelni a ralisporttal kapcsolatos környezetben, mint nekünk és abban is, hogy hogyan kell kezelni a problémákat, amik a homologizáció során voltak az extra sorozatgyártású technológia miatt. Az R5-ös homologizáció keményebb, mivel a WRC autó száz-százaléig autósport termék. Nincs terv a hivatalos csapatra jelenleg, mivel meg akarjuk adni a helyet a privátoknak és az ő ügyfeleiknek, hogy sikeresek legyenek az autónkkal.”

Nem volt tehát sosem terv további hivatalos WRC 2-es nevezésre, aztán viszont jött az új gondolat a WRC 2 Pro formájában, mely a hivatalosan futtatott autóknak biztosítana lehetőséget egy új sorozat formájában. A Volkswagen nem hoz döntést addig, amíg az FIA nem ad ki további részleteket erről.

Írta: Fartik András

2018. december 18. kedd, 18:26 -



szöveg