

A Szuper 2000-es autók előírásai

Írta: Fartik András

2012. december 27. csütörtök, 16:12 - Módosítás: 2015. július 25. szombat, 14:53



A Szuper 2000-es kategóriát az FIA a 2000-es évek közepén vezette be, amivel a célja az volt, hogy a WRC-k felé lankadó figyelmet fordító gyáraknak és a privát versenyzőknek költséghatékony, de eredményes versenyzési lehetőséget biztosítson.



A Szuper 2000-es kategóriát az FIA a 2000-es évek közepén vezette be, amivel a célja az volt, hogy a WRC-k felé lankadó figyelmet fordító gyáraknak és a privát versenyzőknek költséghatékony, de eredményes versenyzési lehetőséget biztosítson. A technikai előírások

ugyanakkor nem csak a ralisport, de a túraautós sorozatok számára is irányadónak számítottak.

A költségek és a fejlesztéshez szükséges erőforrások kordában tartása miatt elég szigorú szabályokat hoztak, a Szuper 2000-es kocsikra vonatkozó technikai előírásokat az FIA J függelék 254A fejezet mindenkor leírása tartalmazza. Az elviekben 168 ezer eurós árban maximalizált S2000-es autók alapját is egy sorozatgyártású jármű adja, hajtásukról kétliteres szívómotor gondoskodik. Az erőforrásra vonatkozó előírások többek között rögzítik a maximális fordulatszámot és az airbox belépőnyílásának átmérőjét is. Csak olyan sebességváltó és differenciálművek építhetők a Szuper 2000-es kocsiba, melyek gyártója FIA jóváhagyással rendelkezik. Kezdetben a Sadev rendelkezett ilyen joggal, a francia gyárhoz később csatlakozott az Xtrac és a Ricardo is. A váltó hatfokozatú szekvenciális egység, az osztómű és a differenciálművek nem rendelkezhetnek elektronikus felügyelettel, csak mechanikus kivitelűek lehetnek. Előbbiek értelmében egy kétkerék-hajtású bázisautó átalakítható négykerék-hajtásúvá, és a felfüggesztések is szabadon módosíthatóak. Az S2000-es autókra a WRC-kkel megegyezően aszfalton 18, murván 15 collos kerekeket szerelnek. A fentiek miatt a karosszérián is végezhető átalakítások, de az esélyegyenlőség érdekében minden típusra ugyanakkora maximális szélesség vonatkozik. Ez az érték kezdetben 1800, a 2010-es idénytől kezdődően 1820 milliméter. A Szuper 2000-es autók minimális tömege is változott az évek során, a versenyzők nélküli 1150 kilogrammos alsó határ 1200 lett, valamint 2011-től 8500-ban korlátozták a motorok percenkénti fordulatszámát.

Az FIA az S2000-es kategória életre hívásával párhuzamosan a nemzetközi és nemzeti sorozatokra vonatkozó ajánlásában nem engedélyezte tovább a WRC-k használatát. A 280 lóerős Szuper 2000-es autók rövid idő alatt versenyképessé váltak a turbófeltöltéses erőforrással szerelt, de utcai futóművel és jókora többletsúllyal rendelkező N csoport kocsikkal szemben. Az IRC kiírásban – gyári szervizhátérrel – egyeduralkodóvá váltak ezek a gépek, de a nemzeti bajnokságok nagy részében is sikerrel szerepeltek.

Az S2000-es autók 2007-ben csatlakozhattak a rali világbajnokság PWRC kiírásához, melyben együtt értékelték őket a Mitsubishi Lancerekkel és Subaru Imprezákkal. Három évvel később önálló kategóriát kaptak SWRC néven, hozzájuk 2012-ben csatlakozhattak az R4-es és az 1,6 literes turbófeltöltéses motorral szerelt Szuper 2000-es kocsik is. 2013-tól ez a három járműtípus a jövő kategóriájának tartott R5-ös gépekkel kiegészülve az új, WRC 2-es bajnokságban küzdhet a rali világbajnokság keretei között.

A kezdetben az N4-es, tehát a turbófeltöltéses szériautók géposztályába sorolt szívómotoros Szuper 2000-es kocsik az FIA új besorolásában a 2-es kategóriába kerültek.

A Szuper 2000-es autók előírásai

Írta: Fartik András

2012. december 27. csütörtök, 16:12 - Módosítás: 2015. július 25. szombat, 14:53

Andrew