

Hibrid jövő a ralisportban

Írta: Fartik András

2014. március 15. szombat, 07:22 - Módosítás: 2021. július 06. kedd, 18:33



A nagyvilág több szériája is elmozdult afelé, hogy hibrid járművek fussanak, a szabályzatok pedig végül elfogadták, hogy a versenysport kövesse az országúti technológiát, így releváns maradjon.



Az alternatív hajtás és a hibridizáció a nagy kérdés mostanság az autósportban. A nagyvilág több szériája is elmozdult afelé, hogy hibrid járművek fussanak, a szabályzatok pedig végül elfogadták, hogy a versenysport kövesse az országúti technológiát, így releváns maradjon. Mind a Forma-1, mind a sportautó széria feszegeti az energiasűrű hibrid rendszerek lehetséges határait, az ezt a területet érintő fejlesztések pedig elkerülhetetlenül segítik a sorozatgyártású autók tervezését is. A rali világbajnokságon azonban hiányoznak a hibrid hajtóművekkel kapcsolatos törekvések, és mivel az FIA legalább 2017-ig nem akar új autókat, úgy néz ki, a hibrid WRC-ktől távol vagyunk még.

Az azonban, hogy a sportág csúcsán hiányoznak az ilyen irányú lépések, nem gátolta a privát csapatokat, hogy a hibrid technológiával foglalkozzanak alacsonyabb szinteken. Még ha nem is voltak ezek a masinák azonos teljesítményszinten a WRC-khez viszonyítva, bizonyították, hogy a hibrid rendszerekkel nagyon is hatékony raliautók építhetők. A ralisport két végletéből is akadt példa erre. Az egyik az OSCar E0, egy meglévő, V8-as motorral hajtott Dakarra fejlesztett autó egy változata, míg a másik az Oaktec Honda Insight, ami a brit Formula 1000-es bajnokságban futott 2011-ig. Az autók eléggé eltérő hajtómű megoldással rendelkeztek, de azt mindkettő megmutatta, hogy a hibrid technológia a ralis környezetben is hatékonyan alkalmazható.

Az OSCar E0-t nem sok minden különbözteti meg kívülről a Dakaron, a világ legnehezebb raliversenyén rajthoz álló különleges építésű versenygépektől. A borítás alatt ugyanakkor nem egy hagyományos technika lapul, a kocszi mozgatójáról egy V6-os Nissan erőforrás és egy 150 kilowattos villanymotor gondoskodik. A hajtást a villanymotor végzi, a benzinmotor csupán csak a generátor meghajtásáért felel. Ennek megfelelően utóbbi állandó üzemben működhet, ami nagyban csökkenti az üzemanyag fogyasztást.

A kocszi, melybe kereskedelmi forgalomban kapható akkumulátorokat, motort és invertert szereltek, sikerrel teljesítette a 2012-es Dakar Rally-t, ami bizonyította, hogy a technológia elég életképes ahhoz, hogy túlélje a világ legkíméletlenebb versenyét. Környezetvédelmi szempontból lenyűgöző eredmények születtek: ott, ahol a hagyományos építésű OSCar hatvan liter üzemanyagot égetett el száz kilométerenként, a hibrid beérte hússzal – nyilvánvalóan mérsékeltebb tempóban, mint a V8-as motorral szerelt testvére.

Az Oaktec Insight egy teljesen más technika a dakaros autóhoz képest. A parányi, 995 köbcentis háromhengeres erőforrást egy tíz kilowattos villanymotor és egy fokozat nélküli erőátviteli rendszer egészíti ki. Utcai változatban a kocszi fogyasztása 2,8-3,5 liter száz kilométerenként. Az Oaktec autója átesett némi átalakításon, korszerűbb lítium-ion

Írta: Fartik András

2014. március 15. szombat, 07:22 - Módosítás: 2021. július 06. kedd, 18:33

akkumulátorokat kapott, de a hajtásrendszert nézve alapvetően a gyári kialakítást alkalmazta.

A csapat szempontjából nem túl kedvező módon ez a kombináció azonban egy idő után túl potensnek bizonyult a Formula 1000-es bajnokságban, ahol rajthoz állt. A 2006-os bemutatkozását követően temérdek kategóriagyőzelmet aratott, 2011-ben úton volt a bajnoki diadal felé, de három futam után akkora volt az előnye, hogy a szervezők a visszalépésre kérték az alakulatok.

A bajnokság szervezői tehát hagyták, hogy az első helyre kerüljön az autó, amivel az megmutathatta képességeit, de mindig is benne volt a levegőbe, hogy a csapatnak félre kell állnia, ha túl domináns lesz a technikája a hagyományos kocsik ellenében.



A Citroen 2008-ban bemutatta már a [C4 WRC HYmotion4](#) tanulmányt, mely négy üzemmódra képes

A két autó sikere is bizonyítja, hogy semmi sem indokolja a hibridek világbajnoki szintű nélkülözését. Jelenleg azonban a költségek korlátozása mindenképp felett áll, és az új generációs WRC-k – legyenek azok hagyományosak vagy hibridek – beruházási költség szintjéhez nem jött még el az idő. Az azonban bizonyos, hogy a hibridek egyre inkább meg fognak jelenni a nemzeti futamokon, mivel a gyártók egyre több költséghatékony utcai autót állítanak elő, melyek a versenyautók bázisát is szolgálhatják, teljesen új területeket nyitva a technikai fejlesztésekre.

Andrew

2014. március 15.

Elektromos raliautón dolgozik az M-Sport



A rali világbajnokságon is részt vevő M-Sport elektromos raliautó fejlesztésébe kezdett.

A világbajnok csapatnál azt mondják, az új autóval – aminek a Ford Fiesta R5-ös adja az alapot valószínűleg – az egynapos brit versenyeket célozzák meg, hogy megtudják, mekkora versenytávot lehet megtenni az akkumulátorokkal.

„Mindig keressük annak a módját, hogy kihívásokkal állítsuk szembe magunkat. Ez pedig a következő lépés a technológiát illetően a sportban” – kezdte az M-Sport vezetője, Malcolm Wilson. „Nem fogok elárulni semmilyen technikai részletet, nem árulhatok el, mivel más cégekkel is együtt dolgozunk, akik osztják ezt a nézetet, és aláírtunk egy szerződést, hogy nem adunk ki információkat, de legyen elég annyit elmondani, hogy dolgozunk rajta, és amennyiben mennek a dolgok és képesek leszünk folytatni és előrelépni, akkor remélem, hogy lehet egy olyan autónk, ami már az idén futni fog.”

A kísérleti autó egy R5-ös karosszériából készül, de nem ez lesz a végleges változat. Az autóval kapcsolatosan a fókusz a nemzeti szintű ralizáson van, Wilson egy fenntartható, négykerék-hajtásos autót szeretne előállítani versenyképes áron. „Jelen pillanatban nem a rali világbajnokságról szól ez” – tette hozzá a cég tulajdonosa. „Mindaz, ami érdekel, hogy elkezdjük egy olyan autó gyártását, ami képes lesz egy egynapos esemény megnyerésére versenyképes áron. Kétségtelen, hogy van piac egy ilyen négykerék-hajtásos autó számára, és biztos vagyok abban, hogy megvan a technológia erre. Ha megnézzük a modern elektromos utcai autókat, a feltöltések között 300-350 mérföldet is meg tudnak tenni.” Ez 480-560 kilométert jelent, szemben a BTRDA, a brit ralibajnokság második lépcsőjének eseményeivel, ahol 55-65 versenykilométert foglal magába egy viadal. „Egy BTRDA forduló vagy egy ilyen szintű esemény 35-40 versenymérföld nem olyan hatalmas etaptávolsággal.”

A projekt az M-Sport jövőbeli elkötelezettségét is alátámasztja arra az esetre, ha szabályváltozás történne és a rali világbajnokság az elektromos irányba mozdulna. „A rali világbajnokságon nincs ez az azonnali horizonton. Ne feledjük, legalább további három évünk van még ezekkel a fantasztikus szabályokkal, és nem szabadna semminek jönnie, ami veszélyeztetné ezt a stabilitást. Előre tekintve azonban meg kell néznünk az elektromos megoldások potenciálját, ez az, ami az egyik oka, hogy ezen dolgozunk.

Alapvető fontosságú, hogy az M-Sport az elektromos hajtású technológia fejlesztésében élenjáró legyen a ralisportban. Úgy vélem, hogy valamilyen módon, a jövő kihívásait szem előtt tartva azt lehet mondani, hogy ez lesz az egyik legfontosabb autó, amin dolgozunk.”

A Ford Performance globális igazgatója, Mark Rushbrook elmondta, az autógyár nem sűrgösi az elektromos rali-autó gyártásának megkezdését. „Ahogyan az utcai autós ütemtervünket nézzük, kétségtelen, hogy szétválnak a belső égésű motoros, a hibrid és a teljesen elektromos autók, és ugyanerre van szükségünk az autósportban is.

Nem feltétlenül akarjuk azt, hogy az összes sorozat elektromos legyen, egy keveréket akarunk. A rali világbajnokságtól azt várjuk, hogy továbbra is fejlett technológia legyen. Hogy készen áll-e ez a teljesen elektromos autókra? Nem, bár az olyan dolgoknak, mint amilyen az eTurbo is, lehet értelme.”

Nagy-Britanniában kifejlesztettek már egy elektromos raliautót a Project eRally fedőnév alatt. A Renault Zoe indult is már versenyeken, az autósport szövetség megszorításai miatt azonban csak olyan eseményeken vehet részt jelenleg, ami egy helyszínen zajlik. A kocsival a Junior és Szenior 1000 ralibajnokságot célozzák meg, melyet egyliteres autók számára írnak ki.

Andrew

2018. március 16.

Elektromos Mitsubishi raliautó épül Svédországban

Hibrid jövő a ralisportban

Írta: Fartik András

2014. március 15. szombat, 07:22 - Módosítás: 2021. július 06. kedd, 18:33



Hibrid jövő a ralisportban

Írta: Fartik András

2014. március 15. szombat, 07:22 - Módosítás: 2021. július 06. kedd, 18:33



Hibrid jövő a ralisportban

Írta: Fartik András

2014. március 15. szombat, 07:22 - Módosítás: 2021. július 06. kedd, 18:33



Hibrid jövő a ralisportban

Írta: Fartik András

2014. március 15. szombat, 07:22 - Módosítás: 2021. július 06. kedd, 18:33



Írta: Fartik András

2014. március 15. szombat, 07:22 - Módosítás: 2021. július 06. kedd, 18:33



Hibrid jövő a ralisportban

Írta: Fartik András

2014. március 15. szombat, 07:22 - Módosítás: 2021. július 06. kedd, 18:33



Hibrid jövő a ralisportban

Írta: Fartik András

2014. március 15. szombat, 07:22 - Módosítás: 2021. július 06. kedd, 18:33



Hibrid jövő a ralisportban

Írta: Fartik András

2014. március 15. szombat, 07:22 - Módosítás: 2021. július 06. kedd, 18:33



Hibrid jövő a ralisportban

Írta: Fartik András

2014. március 15. szombat, 07:22 - Módosítás: 2021. július 06. kedd, 18:33



Hibrid jövő a ralisportban

Írta: Fartik András

2014. március 15. szombat, 07:22 - Módosítás: 2021. július 06. kedd, 18:33

