



A Ford Fiesta rövid idő alatt vált a ralisport egyik legmeghatározóbb alakjává. Az Autotek Company vezetője, Ken Skidmore mesél a különböző modellek versenyeztetésével kapcsolatban érdekességeket.

A Ford Fiesta rövid idő alatt vált a ralisport egyik legmeghatározóbb alakjává, olyan sikereket aratott, amit a Ford Motor Company eredetileg nem is célzott meg. A kocsi ráadásul mindennek nagy részét négykerékkehajtásos formában érte el, holott az utcai modell csak kétkerékkehajtásos formában létezik.

Az FIA ez idáig négyfajta négykerékkehajtásos Fiestát homologizált, melyek közül hármat, a World Rally Car-t, a társ Regional Rally Car-t és a legújabb R5-ös modellt turbófeltöltéses motor hajt, míg a legelső a kétliteres szívómotorral rendelkező Szuper 2000-es változat volt. A Fiestákat nem a Ford Europe versenyezteti, hivatalos színekben az M-Sport csapatánál futnak, valamint különböző privát alakulatoknál és tulajdonosoknál szerepelnek. A privát csapatok legsikeresebbje az Autotek Company, mely Nasser Al-Attiyah és a DMACK pilótáinak Fiestáival foglalkozik jelenleg. Az alakulatot a legendás Ken Skidmore vezeti, aki a különböző Fiesta modellek versenyeztetésével kapcsolatban mesél érdekességeket.



- Először is fontos emlékezni arra, hogy a World Rally Car (WRC) és a Regional Rally Car (RRC) lényegében ugyanazok az autók, a különbség a kisebb turbószűkítő és a kis hátsó szárny az RRC-n. Az R5-ös kocsik jóval egyszerűbbek, egy sokkal inkább alap autók. Az R5-ös autón könnyebb dolgozni, nincs szükség annyi emberre. Az RRC esetében ugyanannyi emberre van szükség a szervizeléshez, mint amennyire a World Rally Car-nál. Az autók üzemeltetésének számlája sokkal nagyobb a World Rally Car-oknál és az RRC autóknál. A World Rally Car és RRC összehasonlításban az újjáépítési költségek és az alkatrészek élettartamai megegyeznek, úgyhogy az RRC autó üzemeltetése ugyanolyan drága, mintha World Rally Car-ként menne. A két autó üzemeltetési költségeiben nincsen különbség.

- Bámulatos, hogy a WRC/RRC autók egymás után teljesítik a versenyeket, de sok munka

kell ahhoz a futamok között, hogy biztosak legyetek abban, készen állnak a rajtra?

- Nagyon sok munkaórát kell eltölteni az egyik versenyről a másikra, az újjáépítés minden verseny után nagyon alapos a regionális autón vagy a világ autón, nagyon sok műhelyóra kerül eltöltésre egy verseny előtt. A verseny alatt alapvetően nagyon-nagyon megbízhatóak.

- Az R5 egyik alap filozófiája, hogy olcsóbb alkatrészeket használ, olyan alkatrészeket, amiket nem kifejezetten versenycélokra terveztek. Ez azt jelenti, hogy nem is tartósak?

- Igen, de nem kaphatsz meg mindent egyszerre. A WRC/RRC autó ára több mint kétszerese az R5-ös autóénak, mivel a regionális autó minden komponense World Rally Car alkatrész, de tovább tartanak, mint az R5-öséi. Nézve a Focus WRC főtengetyét, az csaknem tízezer fontba kerül, és vannak olyan Focus-ok, amik tízéves főtengetyvel mennek, az eredeti főtengety van még az autóban. Nem okoznak gondot, mert fantasztikus főtengetyek voltak a kezdetektől fogva. Az R5 főtengetyének kevesebb, mint fele az ára, úgyhogy az nem fog annyi ideig tartani. Az R5-ös motorja nagyjából 1900 kilométert fog megtenni az újjáépítések között, úgyhogy talán minden harmadik alkalommal ki kell cserélnünk a főtengetyt. A teljes R5-ös autó erre az alapelvre épül. Olcsóbbak az alkatrészek, de nem fognak örökké tartani. Gyakrabban lesz szükség a cserealkatrészekre, mint ahogyan az emberek várnák. Máris több ez, mint amire akkor számítottunk, amikor elindultunk az R5-tel. Nagyon sok alkatrész az utcai autóé felé orientálódik, többet várunk tőlük, mint amire tervezték őket, úgyhogy meg fognak hibásodni, tartalék alkatrészeinknek kell lenni. Ugyanaz az elmélet, mint az N csoportnál, amikor gömbfejeket és kormányösszekötőt cseréltünk minden egyes szervizben. Megérkeztünk egy versenyre, és hat szett kormányösszekötőt, valamint hat szett gömbfejet cseréltünk ki, de azok olcsó alkatrészek voltak. Az R5-ös kocsi erősebb, mint egy N csoportos autó, de még így is nagyon sok alkatrészt kell kicserélni.

- Jelenleg csak a Fiesta R5-öt használják a privátok széles körben, de ugyanez lesz a helyzet a Peugeot-val és a Citroennel is?

- Biztos vagyok benne, hogy ugyanez lesz a sztori. Talán más alkatrészek lesznek a gyengébbek a Citroenen, mint a Fordon, de lesznek dolgok a Citroenen és a Peugeot-n, amik jobbak lesznek, mint a Fordon. Talán kiegyenlíti ez magát. Így kell lennie, mivel az árazási struktúra életben van, az FIA pedig – becsületére legyen mondva – nagyon jó munkát végez az árak korlátozásával, és megoldoztatnak mindenkit. Úgy gondolom, az R5 nagyszerű lesz. Itt van a Peugeot, a Citroen és a Ford, és ha jön a Skoda is eggyel, az általában véve egy nagy

lökés lesz a sportnak.

- Mindhárom autó turbós, de a szívómotoros Szuper 2000-es érában jöttünk keresztül. Visszatekintve annak az autónak az életére, mit gondolsz különleges emlékek?

- Tulajdonképpen nagyon-nagyon drágának találtuk a üzemeltetésüket. A kétliteres szívómotoros S2000-es kocsi bizonyos tekintetben nagyon hasonló a World Rally Car-hoz. Van egy kétliteres motorod, ami nagyon keményen dolgozik, több ez, mint egy pályautó motorja, tehát egy kicsit sérülékenyebb talán. Az 1,6-os turbók a WRC, RRC és R5-ös autókban sokkal tartósabb egységek. Őszintén szólva nem voltam egy nagy rajongója a Szuper 2000-es kocsinak, de mennünk kellett velük, mert gyorsabbak voltak, mint az N csoportosak. Ugyanabban a kategóriában voltak, mint az N csoportosak, de mérföldekkel gyorsabbak voltak, tehát csakúgy, mint a többi csapat, amint az egyik hozzájutott, mindenki másnak kellett egy.

Írta: Fartik András

2014. május 04. vasárnap, 04:34 - Módosítás: 2015. május 25. hétfő, 18:13

