



A különféle felületek különféle fékrendszereket követelnek meg és különféle fékezési stílust. A Brembo mindent elmagyaráz...

A különféle felületek különféle fékrendszereket követelnek meg és különféle fékezési stílust. A Brembo mindent elmagyaráz...

„A győztes örvendezik, a vesztes magyarázkodik” – mondja Julio Velasco, a világ egyik leghíresebb röplabda edzője. A Brembo azonban annak ellenére kész a magyarázatokra, hogy mindent megnyert a rali világbajnokság 2017-es szezonjában.

Kiderült, hogy Brembo fékekkel rendelkezni egy szükséges – és nem elégséges – feltétel volt a győzelemhez az elmúlt szezonban mind a világbajnokságban, mind a WRC 2-es kategóriában. Szükséges, mivel a világbajnoknak (Sebastien Ogier – M-Sport – Ford Fiesta WRC) és a WRC 2-es kategória győztesének (Pontus Tidemand – Skoda Motorsport – Skoda Fabia R5) autóját is a Brembo fékrendszerével látták el.

Nem elégséges, mivel számos más, szintén Brembo fékeket használó versenyzőnek meg kellett elégedni a második szintű pozíciókkal. 2018-ra a szimpla örvendezés lenne az opció a Brembo számára. A cég mégis úgy döntött, elmagyarázza, hogyan működik a fékrendszer a jelenlegi World Rally Car-okon mind a laza talajon, mind az aszfalton, milyen körülmények teszik kritikussá a fékezést és 2018 mely versenyei támasztják a legnagyobb kihívást a fékekkel szemben.

Technikai jellemzők

Miután a műszaki előírások nem kerültek módosításra 2017-hez képest, a Brembo által kínált technikai jellemzők sem változtak jelentősen. A kutatások azonban lehetővé tették a cég számára, hogy tökéletesítsenek néhány jellemzőt az előző bajnoksághoz képest.

A szabályok 370 milliméteres féktárcsa használatát teszik lehetővé, ez azonban csak aszfalton érvényes. Egészen 2016-ig a megengedett legnagyobb átmérő 355 milliméter volt.

Általában véve minden autón lecserélésre kerülnek a féktárcsák a napok végén, jóllehet egy verseny biztonsággal teljesíthető lenne egyetlen szettel is. A fékek ugyanakkor nem teljesítenének így olyan jól, mivel az ezeken a járműveken tapasztalható jelentős kopás csökkent a hornyokat mindössze százötven kilométert követően, ami azt jelenti, hogy a fékrendszer kevésbé lesz hatékony és lassabban reagál, valamint hűl.

A fékrendszer erejének növelése mindamellett azzal a kockázattal jár, hogy nagyobb hő keletkezik. Ennek kompenzálására a gyártók az első levegőbelépőket hatékonyabban alakították ki, valamint sohasem látott fortélyos hátsó levegőbeömlőket terveztek: a Brembo tudtára adta az egyes csapatoknak, mennyi levegőre van szükség a tárcsák és a féknyergek hűtéséhez.

Írta: Fartik András

2018. október 21. vasárnap, 06:48 - Módosítás: 2018. október 21. vasárnap, 06:52

A vízűtés ötletét elvetették az előnyök és hátrányok alapos elemzését követően: az opció extra súlyú féknyerget és plusz alkatrészeket jelentett volna, mindezen túl pedig veszélyes lett volna egy szivattyúhiba esetén.

A Brembo mérnökei emellett biztosak voltak benne, hogy a légbeömlők kontroll alatt tudják tartani a hőmérsékleteket. A Brembo tervezett is egy levegőbeömlő rendszert, mely két csatornával rendelkezett az egyes kerekek esetében: az egyik a féktárcsa közepe felé van vezetve, a másik pedig közvetlenül a féknyeregbe. Hátról nagyobbak is lehetnek a csatornák, miután a jármű más egységeinek hűtésére is használhatók.



A csapatok

A Brembo a huszonegyedik egymást követő bajnokság alkalmával beszállítója már az M-Sport World Rally Team-nek, mely ismét a világbajnok Sebastien Ogier-vel száll csatába: a másik két Ford Fiesta WRC kormányosa mögé Elfyn Evans, valamint Bryan Bouffier és Teemu Suninen ülhet.

Murva vs. aszfalt: milyen változások vannak a WRC-k fékrendszerében 2018-ban?

Írta: Fartik András

2018. október 21. vasárnap, 06:48 - Módosítás: 2018. október 21. vasárnap, 06:52

Csaknem a teljes fékrendszert készíti a Hyundai i20 Coupe WRC-k számára is a Brembo, melyeket Thierry Neuville, Andreas Mikkelsen, valamint Dani Sordo és Hayden Paddon vezethetnek. A Brembo féknyergeket, szivattyúkat, féktárcsákat, fékbetéteket és még pedálokat is készít mindkét csapat számára.

A Toyota Yaris WRC-kben is használnak néhány olyan alkatrészt, melyet a Brembo gyárt.

Murva vs. aszfalt: milyen változások vannak a WRC-k fékrendszerében 2018-ban?

Írta: Fartik András

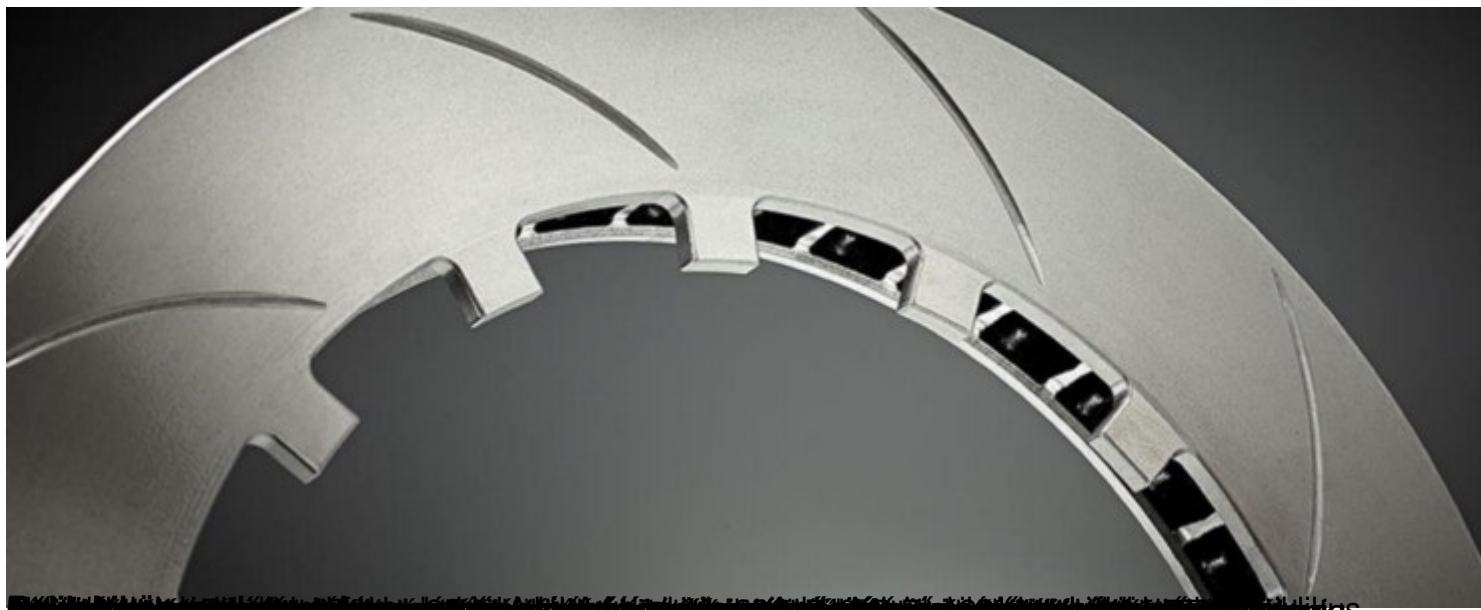
2018. október 21. vasárnap, 06:48 - Módosítás: 2018. október 21. vasárnap, 06:52



Murva vs. aszfalt: milyen változások vannak a WRC-k fékrendszerében 2018-ban?

Írta: Fartik András

2018. október 21. vasárnap, 06:48 - Módosítás: 2018. október 21. vasárnap, 06:52



LIGHT	Rally del Galles		
	Rally di Finlandia		
MEDIUM	Rally di Turchia		
	Rally d'Australia		
	Rally del Portogallo		
	Rally di Spagna		
	Rally di Svezia		
HARD	Rally d'Argentina		
	Rally d'Italia		
	Rally del Messico		

Murva vs. aszfalt: milyen változások vannak a WRC-k fékrendszerében 2018-ban?

Írta: Fartik András

2018. október 21. vasárnap, 06:48 - Módosítás: 2018. október 21. vasárnap, 06:52

MEDIUM	Rally di Spagna		
	Rally di Montecarlo		
HARD	Rally di Francia		
	Rally di Germania		