

Az R5 a többiek ellen

Írta: Fartik András

2012. november 25. vasárnap, 10:17 - Módosítás: 2013. január 19. szombat, 06:41



Az R5 a jövő, derül ki az FIA képviselőinek nyilatkozataiból. De kérdés, mire lesznek jók ezek a kocsik?



Az R5 a jövő, derül ki az FIA képviselőinek nyilatkozataiból. Néhány csapat már el is kezdte R5-ös kategóriájú autójának fejlesztését, az is kiderült, hogy az FIA ezeket a Szuper 2000-es járművek utódjául szánva az újonnan kiírásra kerülő WRC 2-es kategóriában látná szívesen, de egyelőre nem igazán világos, mire lesznek jók a kérdéses kocsik.

A Nemzetközi Automobil Szövetség legújabb beosztása szerint az összerékhajtásos autók a következő kategóriákba sorolódnak:

- WRC: World Rally Car (1,6 literes, direkt befecskendezéses turbófeltöltéses motor (33 mm-es turbószűkítő), 6 fokozatú szekvenciális sebességváltó, passzív négykerékkehajtás).

- 1: Szuper 2000-es autók 1.6 literes turbómotorral, a módosított „body kit”-ben (kisebb hátsó

Az R5 a többiek ellen

Írta: Fartik András

2012. november 25. vasárnap, 10:17 - Módosítás: 2013. január 19. szombat, 06:41

szárny, módosított első lökhárító), a 30 mm-es turbószűrőben és a lendkerékben különböznek ezek az autók a WRC-ktől.

- 2: Szuper 2000 autók 2 literes szívómotorral (6 fokozatú szekvenciális sebességváltó, passzív négykerékhajtás), illetve R4-es autók, melyek az N4-esek R-es kittel ellátott változatai (módosított futómű, súlycsökkentési lehetőségek).

- 3: a korábbi N4-es géposztály, ami szériagyártású autókat takar, 2 literes, turbófeltöltéses motorral (33 mm-es turbószűrő), négykerékhajtással.

Fentiek a rali világbajnokság szabályzatát mutatják, a regionális bajnokságokra vonatkozóan az FIA a turbófeltöltéses Szuper 2000-eseket átsorolja a 2-es kategóriába.

Hogy tovább bonyolódjon a helyzet, a szövetség a jövő esztendőre átreformálja a rali világbajnokság kiegészítő kategóriáit, így az új, WRC 2-es sorozatban a WRC-ken kívül tulajdonképpen bármilyen, jelenleg homologizációval rendelkező négykerékhajtású autóval nevezni lehet. Ez jelenti az 1-es, 2-es és 3-as kategóriát, valamint a fejlesztés alatt álló, a 2-es kategóriába kerülő R5-ös gépeket is.

Melyik lehet ezekből a nyerő? Nem csak a világbajnokság kérdéses sorozata, hanem a regionális bajnokságok miatt is joggal merül fel a kérdés.

Nos, az összevetésben esélytelenül indulnak a 3-as kategória autói, azaz a Mitsubishik és Subaruk, melyek szériakivitellel és nagy tömeggel rendelkeznek, de a – külhoni – tapasztalatok szerint azok R4-es változatai is.

A csata így tehát a fejlesztés alatt álló R5-ös technikákra (technikai előírások: FIA J függelék 261-es fejezet), a kihalófélben lévő szívómotoros Szuper 2000-esekre (FIA J függelék 254A fejezet) és a WRC-k lebutított, RRC-nek is nevezett kistestvéreire korlátozódik (FIA J függelék 255A fejezet). Utóbbiról meg kell jegyezni, hogy megszületésükkel az FIA tulajdonképpen elismerte a WRC-k világbajnokságon kívüli betiltásával kapcsolatos öngólját, és ezekkel a drága, a turbószűkítőnek köszönhetően ugyanakkor igencsak lefojtott autókkal próbál a nézők, de inkább a gyártók kedvébe járni. A gyáraknak ugyanis – főként manapság – létkérdés, hogy a méregdrágán megtervezett és kikísérletezett autókból minél többet tudjanak értékesíteni, hiszen az autók eladása, valamint az azok fenntartásához szükséges alkatrészek utánpótlása bevételt jelent számukra. A WRC esetében az RRC változattal pedig ezt tudják fenntartani.

A karosszéria kialakításában nem mutatkozik különbség, mindhárom technikánál 1820 milliméter az engedélyezett szélesség, aerodinamikailag hasonló kialakításúak, az autók minimális súlya 1200 kilogramm. Az egyik fő eltérés az erőforrások között lesz. A kétliteres szívómotoros, 8500-as maximális fordulatszámú S2000-es gépek teljesítménye 280 lóerő körül alakul, ennél kicsit kisebb forgatónyomatékuk számszerű értéke, természetesen newtonméterben kifejezve. A feltöltéses változatok 1600-as motorjának ereje hasonlóképpen alakul, köszönhetően 30 milliméteres szűkítőjüknek. A nyomatékot a három gyártó közül csupán az egyik adta meg, az M-Sport 360 newtonmétert mond a Fiesta RRC-re. Ami tehát az RRC és az S2000 között különbség, az a nyomaték és a motor viselkedése alacsony fordulatszámon. Ebben a regionális autók jobbak. Ha belegondolunk, hogy Giandomenico Basso idén többször is meg tudta viccelni egy ilyen privát Forddal a gyári Fabiát hajtó Andreas Mikkelsen, akkor elfogadhatjuk, a turbós Szuper 2000-esek – ha úgy tetszik, Regional Rally Car-ok – előnyben vannak a szívómotoros S2000-esekhez képest.

Az új, R5-ös gépek motorjaira vonatkozó előírások még bevallottan képlékenyek kissé: a hengerűrtartalom érdekes módon 1620 köbcentiméter lehet, a gyártóknak könnyebbség, hogy nem kötelező a közvetlen befecskendezés használata, de nem lesz fordulatszám korlátozás sem. Jelen pillanatban 32 milliméter a turbószűkítő előírt mérete, és hasonlóan az RRC-khez, 2,5 bar lehet a maximális turbónyomás. Ezen kettő, feltöltővel kapcsolatos érték viszont módosulhat attól függően, hogy mire lesznek képesek a fejlesztés alatt álló négyhengerek. Eddig csak a Peugeot műszaki adatai láttak napvilágot, a 208 R5-re a franciák 280 lóerőt és 400 newtonmétert mondanak, melyek az RRC-k és WRC-k adatainak ismeretében reálisak lehetnek. Fentiekből az derül ki, hogy motorikusan az R5-ös autónak lesz a legnagyobb a potenciálja a górcső alá vett három technika közül.

Az erőátvitelről mindegyik kocsiban kézi kapcsolású szekvenciális váltó és mechanikus differenciálművek gondoskodnak. De addig, amíg a Szuper 2000-eseknél hatfokozatú

sebességváltó engedélyezett, az R5-ös technikákba csak ötsebességes egység szerelhető. Az FIA-nak az a célja ezzel, hogy robosztusabb, nagyobb élettartamú egységek kerüljenek az autókba, így csökkentve azok fenntartási költségét. Valószínűleg azonban technikai szempontból, hogy a sebességváltóból adódó hátrányt a jobb karakterisztikával rendelkező motor kompenzálni fogja.

A felfüggesztés talán a legkiemeltebb terület, ahol a költségcsökkentés vezérelte a szabályalkotókat az új előírások papírra vetése közben. Emiatt kötelező a McPherson felfüggesztés, ráadásul a cserélhetőség miatt a gólyalábak és a lengőkarok ugyanolyanok kell, hogy legyenek elől és hátul. Az olcsóbb előállítás miatt az S2000-esekkel szemben a rugóstagok nem lehetnek hegesztett kivitelűek, azokat gépi megmunkálással kell előállítani, de rugóútjuk is korlátozottabb lesz. Bármelyik típust nézzük, aszfaltra 18, murvára 15 coll átmérőjű felni szerelhető fel.

Szó esett többször is a költségekről, ami nem véletlen: az FIA kimondottan azért hozza létre az új kategóriát, az R5-öt, hogy csökkentse és kordában tartsa az árakat, a nagyobb élettartamú részegységekkel minimalizálja a fenntartásra fordítandó kiadásokat. A kétliteresek S2000-eseknek annak idején 240 ezer euró volt az új áruk, manapság 180 ezer európai valutáért hozzá lehet jutni egy-egy jó állapotú használt autóhoz. RRC-ből nem sok található a piacon, új ára a WRC-k szintjén van, ami jóval magasabb, kétszerese a szívó S2000-eseknek. Az R5-ös autók árára az FIA megszabott egy 180 ezer eurós határt, persze ebben csak egy menetkész autó foglaltatik, ahhoz tartalék alkatrészeket, de ha murván és aszfalton is használni akarjuk, egy ellentétes specifikációjú futóműkészletet is be kell szerezni.

Mindenesetre úgy tűnik, az R5-ös technikák műszakilag fel tudják venni majd a versenyt a Szuper 2000-esekkel. Reméljük, a már többször kudarcba fulladt költségsapka most életképesnek bizonyul, és az R5-ös autók hasonló számban lesznek láthatóak a nagyvilágban, mint elődeik, a szívómotoros Szuper 2000-esek. Az elképzelés életképességét bizonyítja, hogy a Peugeot és a Ford mellett a Skoda, a Citroen, de még az Opel is foglalkozik egy ilyen specifikációjú versenygép építésének gondolatával. Aztán ki tudja, lehet, hogy az FIA 2015 környékén valóban bevezeti ezeket a költséghatékony előírásokat a WRC-knél is!

Az R5 a többiek ellen

Írta: Fartik András

2012. november 25. vasárnap, 10:17 - Módosítás: 2013. január 19. szombat, 06:41

Andrew