

A Yaris WRC fejlesztése

Írta: Fartik András

2017. január 10. kedd, 20:25 -



A Toyota hivatalos bemutatkozása, a december közepén Helsinkiben tartott prezentáció adott először lehetőséget arra, hogy a közvélemény többet is megtudhasson a Toyota GAZOO Racing ralisporttal kapcsolatos tevékenységéről.



A Toyota a 2016-os Párizsi Motor Show-n mutatta be először a Yaris WRC-t az új szponzorral, a Microsofttal együtt, de a csapat hivatalos bemutatkozása, a december közepén Helsinkiben tartott prezentáció adott először lehetőséget arra, hogy a közvélemény többet is megtudhasson a Toyota GAZOO Racing ralisporttal kapcsolatos tevékenységéről.

A projekt mögötti háttér elég zavarosan alakult, mivel a német központtal rendelkező Toyota Motorsport GmbH megépítette 2014-ben a nem hivatalos koncepcióautóját, mellyel neki is álltak a tesztelésnek. Mindez jóval az előtt történt, hogy a 2017-es szabályok véglegesítésre kerültek volna, de a World Rally Car motorjukat még korábban megalkották.

A tevékenység aztán átkerült 2015-ben a korábbi világbajnok által vezetett, Subaru Imprezák építésével és versenyeztetésével foglalatосkodó kis finn műhelyhez, a Tommi Makinen Racinghez, melynek székhelye Finnország középső részén található, Jyväskylätól tíz kilométerre északra, Puuppolában. Ahogyan elkezdődtek a munkálatok a WRC-n, a TMR operációja elkezdett terjeszkedni.

Tom Fowler az M-Sporttól érkezett, Dovenby-ben a rali világbajnoki programban egyik vezető személyiségének számított, dolgozott Mikko Hirvonen versenymérnökeként is. Makinen az elsők között szerződtette át a mérnököt, aki immár másfél éve él Finnországban. Fowler aztán a csapat műszaki vezetőjévé lépett elő, és ő vezeti a Yaris WRC projektet.

- Mennyire volt tiszta a lap, amikor elkezdődött ennek az autónak a fejlesztése?

- Teljesen tiszta volt, semmi nem volt a TMG munkájából. Pontosan onnan kezdtük, ahonnan csapatként kezdeni akartuk. A GAZOO Racing motorbeszállítója a TMG, úgyhogy a csapat együtt dolgozik a TMG-vel a motorokon, és Németországban készülnek a motorok.

A konstrukció részletei és a globális világmotor szabályok szerinti motor háttére titkosak

maradnak azon túl, hogy a Yaris WRC-ben lévő motort a TMG tervezte a Toyota GAZOO Racing jelenlegi Yaris WRC autójához.

- Mint ahogyan a többi gyártó, a TGR is szorosan együttműködött az FIA-val, ahogyan a 2017-es WRC szabályok kialakultak. A megengedett aero munkák részletei voltak az utolsók, melyeket meg kellett határozni. A TGR nem szívesen mesél azokról a létesítményekről, melyeket az aero munkához használt. A 2017-es autón kaptatok aero lehetőségeket, erősebb motort és a középső differenciálművet.

- A teljesítmény növekedett, a nyomaték azonban nem sokkal. Új csapatként nem volt az előző szabályzat szerint futó motorunk, úgyhogy ez a motorunk, már az új előírások szerinti szűkítő mérettel, nincsen tehát visszamenőleges összehasonlításunk, amit valójában megtehetnénk. Az azonban biztos, hogy a 2017-es autó teljesítményszintje felette van az előző szabályokénak.

A nyomaték alapvetően ugyanakkora, ez volt az előírások célja a kezdetekben. Nem akarja az FIA a nyomatékot növelni például a turbónyomás növelésével, mivel nagyobb terhelést róna az erőátvitelre. Úgy vélem tehát, hogy ez volt a cél a szűkítő méretének növelésével, és ez az, ami történt is.

- Az, hogy nagyobb lesz a csúcsteljesítmény, megnehezíti a versenyzők dolgát?

- Csúcsteljesítményen járatni magasabb fordulatszámon nehezebb, és kihívásokat hoz abban a tekintetben, hogy a gázpedál reakció olyan-e, mint amit a pilóta akar. Ez egy olyan terület természetesen, amin keményen kellett dolgoznunk, és talán mindenki másra is igaz ez.

Minden pilóta más, másrésről viszont amint megvan a rendszered, ami variálható, beprogramozhatod minden egyes pilótára.

- Az elődeitek a Toyota Team Europe-nál sokat tudtak a középső differenciálművel kapcsolatos munkákról, vélhetően azonban a fejlesztések megváltoztak azóta.

- A Toyota GAZOO Racing Rally Team egy úgy csapat. Az autó, amin dolgozunk, teljesen új, és az új szabályoknak megfelelően lett megtervezve, felhasználva minden olyan technológiát, ami az előző szabályokon túl engedélyezett.

A GAZOO Racing jelenlegi WRC autójának erőátvitele az Egyesült Királyságbeli Xtrac Ltd-vel került kifejlesztésre. A jelenlegi autóhoz lett tervezve, egyedi. Nem használtuk senki más alapjait vagy másoltunk más autókat.

Meg kell említeni, hogy a tervezési munkánk nagy része friss ötleteken és innováción alapul, nem pedig azon, hogy azt nézzük, más hol tart.

- Hogyan zajlottak a felfüggesztés fejlesztésével kapcsolatos munkálatok?

- A BOS-szal fejlesztjük a lengéscsillapítókat a tesztprogram kezdetétől. 2016 áprilisában kezdtük a murvaautóval, és a lengéscsillapítók sok különböző specifikációján mentünk át a murvás autóval ez idő alatt. Egy olyan dolgunk van, ami nagyon közel van ahhoz, amit használni szándékozunk a jövő év első murvás versenyein, de bizonyos, hogy a fejlesztés egészen ezeknek a futamoknak a verseny előtti tesztjéig tartani fog, ez normális – a lengéscsillapítók belső része nem kötött homologizációhoz, úgyhogy egy olyan terület ez, amit a csapatok bölcs módon nagyon keményen nyomnak, mivel alapvetően változtatni tudsz ezen versenyről versenyre.

A Yaris WRC fejlesztése

Írta: Fartik András

2017. január 10. kedd, 20:25 -



A Yaris WRC fejlesztése

Írta: Fartik András

2017. január 10. kedd, 20:25 -



~~Copyright: Fartik András. Minden jog fenntartva. A cikk tartalma és képei kizárólag a szerző tulajdonsága.~~