

Az új WRC-k technikai kibontakozása

Írta: Fartik András

2019. augusztus 13. kedd, 08:57 - Módosítás: 2019. augusztus 13. kedd, 09:02



Az M-Sport a 2018-as Mexikó Rally-t követően elküldte Fiesta WRC-jét Észak-Karolinába, a Ford Performance világméretű tapasztalattal rendelkező központjába, az autó járt a Windshear szélcsatornában is, hogy ötletek után kutassanak, hogyan lehetne továbbfejleszteni a gépet.



Az M-Sport a 2018-as Mexikó Rally-t követően elküldte Fiesta WRC-jét Észak-Karolinába, a Ford Performance világméretű tapasztalattal rendelkező központjába, az autó járt a Windshear szélcsatornában is, hogy ötletek után kutassanak, hogyan lehetne továbbfejleszteni a gépet.

Az első kézzelfogható eredmény a Finn Rally-t megelőző teszten, majd magán a versenyen tűnt fel Sebastien Ogier autóján. A verseny idején Massimo Carriero, az M-Sport műszaki tanácsadója mesélt az új megközelítésű, folyamatban lévő fejlesztési munkák.

- Ahogyan látható, a Sebastien autóján lévő aero változások mutatják az első eredményét a Forddal történő együttműködésünknek, de jelenleg is dolgozunk velük az autó más részein. További változások jönnek hamarosan. Van egy komoly autószimulációs projektünk, annak az eredménye kívülről nem lesz látható, az a járműdinamikával kapcsolatos. A motoron is dolgozunk, és más rendszereken is, mint amilyen a kormányzás is. Több dolog érkezik, az együttműködés jól megy. Az aero munka az első a sorozatban. Érezhető, hogy ily módon nyitottságot mutatnak. Olyan dolgokat javasolnak, amikhez nem szoktunk, jöllehet néhány ötlet nem fog működni a raliversenyeken. Számos aerodinamikai kialakítási ötletet teszteltünk, amik a GT versenyzésből jöttek. Nagy háttértudásuk van, és jó eredményeket érhetünk el az elemzéseikből.

Tudtuk, milyen fajta munkát végeztünk az aerodinamikán, amikor először homologizáltuk az autót, tudtuk, melyek voltak azok a területek, amikkel kapcsolatban úgy gondoltuk, hogy tudunk javítani, és nagyon jól megértettük az előírásokat. Ezek a dolgok segítettek bennünket abban, hogy az autó olyan technikai területei felé irányítsuk a fordos srácokat, amikről úgy gondoljuk, van lehetőség a fejlődésre, olyan területek felé, ahol az előírások lehetőséget biztosítanak számunkra az autó fejlesztésére. Amint átadtuk nekik ezeket az információkat, elkezdtek kifejleszteni az ötleteiket.

- Az M-Sport autójának hátsó aerojára gondolva, ami hasonló a Toyota által használt kivitelhez, nem találtátok úgy, hogy csak a saját ötleteiket követitek és nem nézitek a többi csapatot?

- Fontos érteni, hol tartasz és hol tartanak a többiek. Néha tudsz alkalmazni dolgokat, amik a másik csapatoktól származnak, néha nem. Minden autót más alapkoncepcióval terveztek. Ami pedig a mi aeronkat illeti, tudom, hogy azok a hátsó zsaluk hasonlóan néznek ki a Toyotáéhoz. Az a szándék mindkettővel, hogy kirántsa a meleg levegőt a hátsó kerékjáratok ívekből. Ezek nélkül a zsaluk nélkül a levegőnek lenne egy olyan hatása, hogy megpróbálná felemelni a talajról az autót, és csökkentené a leszorítóerőt.

Ha visszaemlékszünk a halvaszületett Volkswagen WRC autóra és az új Citroenre, a hátuljuk nagyon hasonló volt, azt sugallva, hogy azt a két autót nagyon hasonló koncepció alapján tervezték. Amikor elkezdtek a projektet, nem beszéltek egymással a csapatok, a saját ötleteivel ment mindenki. Függetlenül egymástól az a két autó végül nagyon hasonló megoldásokkal végezte. Aztán ott van a Hyundai, a Toyota és az M-Sport, melyek mindannyian hasonló ötleteken nyugszanak. Úgy döntöttünk, még tovább megyünk, kijátsszuk a rendelkezésre álló jokert és fejlesztjük az aerot.

A kivitelnk alapján úgy gondolom, van értelme annak, amivel most végeztük. Amitől nem lennék meglepve, ha a Citroen ötletével végeznénk. Úgy gondolom, a jelenlegi szituáció egyfajta normál evolúciója annak, amit a múltban tettünk.

- A ralisport egyik kihívása, hogy szükség van a tervezési kompromisszumokra, hogy alkalmas legyen az autó minden versenyre, még ha minden verseny másfajta ideális megközelítést is igényel.

- Van néhány verseny, mint amilyen a finnországi is, ahol az aero nagyobb különbséget eredményezhet. Ez az a hely, ahol bármekkora aero előnyt a leginkább észre lehet venni, ellentétben a kisebb sebességű versenyekkel. Minden, az autó karosszériáján elvégzett munkát homologizálni kell, úgyhogy nincs rá lehetőség, hogy versenyről versenyre hangoljuk az aero egyensúlyt, mint egy együléses autó esetében.

- Van az aeronak olyan területe, ami a legfontosabb?

-Bizonyosan, a leghatékonyabb terület a padló és a diffúzor, mivel ez egy olyan szekció, ahol a

Az új WRC-k technikai kibontakozása

Írta: Fartik András

2019. augusztus 13. kedd, 08:57 - Módosítás: 2019. augusztus 13. kedd, 09:02

legtöbb leszorítóerőt tudod produkálni, miközben nagyon kevés büntetést fizetsz a légellenállással.

Minden más területen, melyen végigsöpör a szél, remek munkát végezhetsz, leszorítóerőt nyerhetsz valamennyi légellenállás büntetés nélkül, de el fogsz jutni egy pontra, ahol egyensúlyoznod kell a légellenállás büntetése és a leszorítóerő nyereség között és fordítva.

Andrew

2018. augusztus 14.