

Fiat Punto S1600

Írta: Fartik András

2016. február 23. kedd, 16:54 - Módosítás: 2017. február 01. szerda, 19:07



A Fiat az 1998-tól fejlesztett, de versenyengedéllyel csak 2000-től rendelkező Kit-Car-jából készítette el az új, Szuper 1600-as trendnek megfelelő raliautóját.



A Fiat az 1998-tól fejlesztett, de versenyengedéllyel csak 2000-től rendelkező Kit-Car-jából készítette el az új, Szuper 1600-as trendnek megfelelő raliautóját.

Az olasz csapat nem kevés munkával szembesült, hiszen sok mindent át kellett alakítaniuk az autón, hogy az megfeleljen a S1600-as szabályoknak, ráadás versenyképessé is kellett tenniük. Első lépésként el kellett távolítaniuk a Puntóról minden egzotikus anyagot, tehát a titánból, magnéziumból, karbonból és kevlarból készült alkatrészeket le kellett cserélniük.

A felfüggesztést és a sebességváltót érintetlenül hagyhatták, a sorozatgyártású Punto HGT 1,8 literes motorjából épített 1600 köbcentis erőforrás azonban megkapta a levegőszűkítőt. A kevesebb beáramló levegő miatt így megváltozott a motor karakterisztikája a Kit-Car-éhoz képest. Ez tíz lóerős teljesítménycsökkenést eredményezett, de az új motorvezérlő elektronikának köszönhetően alacsonyabb fordulatról húzott a motor. Az FIA engedélyével az első esztendőben a titán szelepek benne maradhattak az erőforrásban, mivel nagyon rövid volt az idő a szabályok kihirdetése és a 2001-es szezon rajtja között. A motor kezdetben 210 lóerős teljesítményre volt képes, annak nyomatakát egytárcsás kerámiakuplung és hatsebességes szekvenciális váltó továbbította az átalakított féltengelyeken keresztül az első kerek felé.

A különleges anyagok nélkülözésére azért is volt szükség, mert az autó ára nem haladhatta meg a százezer eurót, azaz az S1600-as változat csaknem harminc százalékkal kellett, hogy olcsóbb legyen a Kit-Car-nál. A műszerfalón lévő műszeregységből csak egy maradt a kocsiban, a navigátorét kidobták, elé az eredetileg a pilóta információellátását szolgáló egységet tették. Az ajtóborítások karbon helyett immár üvegszálas anyagból készültek, de az üzemanyagtartály átalakításával is tudtak spórolni valamennyit. A nyolcdugattyús első féknyergek helyett négydugattyús került a Puntóra, a felnik pedig a továbbiakban nem magnéziumból, hanem alumíniumból készültek, így kevesebb, mint feleannyiba kerültek.

A karosszéria új bukócsőrendszert kapott, ami nagyobb merevséget eredményezett, de könnyebbé is lehetett tenni a karosszériát vele, ugyanis a kocsik legnagyobb problémája a megengedett minimális értéket jóval meghaladó súlya volt.

Az átalakítás jól sikerült, a szigorúbb megkötések szerint készült Punto Szuper 1600-os csaknem olyan gyors tudott lenni, mint a Kit-Car változat, így a Fiat sportrészlege átépítette az összes, már kész kocsit S1600-osra.

A 2001-es szezonban, a világbajnokság junior kiírásának első idényében sok versenyző választotta az olasz járgányt, közülük Andrea Dallavilla volt a legsikeresebb, aki egy

futamgyőzelmet aratva a bajnokság második helyén végzett Sebastien Loeb mögött.

A következő évben nem jött össze egyik fiatos pilótának sem a futamgyőzelem. A márka képviselőjében Giandomenico Basso volt a legjobb, a negyedik pozícióban zárta a szezont, az olasz bajnokságban pedig a második helyen végzett.

Ekkorra megcsappant a juniorok mezőnyében a Puntók száma, melyek azon túl, hogy nehezek voltak – a Szuper 1600-os kocsik közül ezek nyomtak a legtöbbet a mérlegen –, megbízhatatlannak is bizonyultak. Az FIA az előbbi tényből adódóan, hogy megakadályozza a fejlesztési költségek túlzott elrugaszkodását és esélyegyenlőséget teremtsen, az S1600-as súlyhatárt egy tonnára emelte fel.

2003-ban Mirco Baldacci végzett a legelőkelőbb helyen a fiatosok közül a világbajnokság junior sorozatában, az ötödik lett az év végén. A san marinói pilóta minden bizonnyal az olasz futamra emlékszik vissza legszívesebben, hiszen megnyerte kategóriáját.

Fiat Punto S1600

Írta: Fartik András

2016. február 23. kedd, 16:54 - Módosítás: 2017. február 01. szerda, 19:07

[illegible]