

Trečiadienį Kaune buvo surengtos „Juta Racing“ komandos oficialios naujojo bolido „Polo GTI R5“ sutiktuvės ir viešas pristatymas, tačiau kovinis krikštas visgi įvyks vėliau nei tikėtasi. Likus savaitei iki „Rally Žemaitija“ firminėmis ekipažo spalvomis nudažė ne greičiausią „Volkswagen“ šeimos ratuotį, bet išsinuomotą „Škoda Fabia R5“.

Pats Vytautas patikino, kad naująjį automobilį paruošti varžyboms tiesiog pritrūko laiko.

„Į mūsų komandos bazę „Polo GTI R5“ atkeliavo šį pirmadienį. T. y. truputį vėliau, nei planavome, todėl nespėjome realizuoti kai kurių techninių sprendimų. Nenorėdami versti per galvą ėmėmės plano „B“ – į „Rally Žemaitija“ važiuosime su labai panašių charakteristikų „Škoda Fabia R5“, – sako V. Švedas.

Tačiau ralio gerbėjai spėja, kad tokiam „Juta Racing“ komandos sprendimui įtakos galėjo turėti ir virtinė incidentų su „Polo GTI R5“, kai varžybų metu dėl kol kas tiksliai nenustatytų priežasčių sudegė net penki nauji automobiliai. Trys gaisrai kilo pirmąjį birželio savaitgalį vykusių varžybų metu – du „Volkswagen“ ugnis prarijo Pasaulio ralio čempionato etapo Portugalijoje metu, o dar vieną „Chablais rally“ Šveicarijoje.

Didžiosios Britanijos internetiniam portalui Autosport.com šiuos atvejus komentuodamas VW techninis direktorius Francois-Xavier Demaison spėjo, kad pagrindinė problema yra degalų bako vožtuvas. Jis atlieka alsuoklio funkciją ir „saugiklio“, kad automobiliui verčiantis degalai neištekėtų. Tačiau jei vožtuvas veikia ne pakankamai efektyviai, dėl transmisijos tunelyje tvyrančios aukštos temperatūros bake susidarantys benzino garai pradeda deformuoti degalų baką. Slėgiui augant bako dangtis gali pradėti liestis su kardaniniu vėliu. Jei taip nutinka – gaisro tikimybė smarkiai išauga.

Kas tiksliai nutiko WRC etapo Portugalijoje metu, kol kas tiksliai nėra žinoma. „Volkswagen Motorsport“ atstovai teigė drauge su priešgaisrinės analizės specialistais dirbantys „naktį ir dieną“ ieškodami problemos šaknų ir ruošdami pasiūlymus, kaip to būtų galima išvengti. Šiuos procesus labai apsunkina tai, kad incidentų metu automobiliai paprastai sudega akimirksniu.

„Mes žinome tik tiek, kad gaisrai kyla automobilio gale, tačiau labai sunku rasti tikslią informaciją, nes per labai trumpą laiką visiškai jį prarandame. Kartais mes analizuojame tik metalo liekanas“, – pripažino „Volkswagen Motorsport“ atstovai.

LASF Techninių reikalavimų komiteto pirmininkas Egidijus Janavičius komentuodamas šią situaciją savo ruožtu spėjo, kad problema gali slypėti ne tik degalų bako vožtuve, bet ir

pernelyg silpnoje bako apsaugoje.

„Sportinio automobilio bakas yra pagamintas iš sąlyginai minkštų medžiagų ir grubiai tariant gali būti lyginamas su maišu, kuris montuojamas po automobilio dugnu į originalaus bako vietą. Tada tvirtinama speciali apsauga, atkartojanti apatinę bako formą, kuri prisisukama prie kėbulo. Gali būti, kad toji apsauga tiesiog per silpna. Dėl gravitacijos bei dinaminio poveikio, po nusileidimų nuo tramplinų, degalų bakas išsigaubia ir pasiekia kardaną“, – samprotauja E. Janavičius.

Jo teigimu, sportininkai nenaudoja kietų, plastikinių degalų bakų ir nemontuoja jų automobilio viduje, nes siekia išlaikyti kuo žemesnį svorio centrą. Be to, savarankiškai negalima ieškoti priešgaisrinių „saugiklių“ ir jų montuoti, nes visos detalės sportinio automobilio detalės yra homologuotos. Patiems kažką modifikuoti draudžiama.

