

Nuo 2022-ųjų sezono Tarptautinė automobilių sporto federacija nustatė naujus reikalavimus Pasaulio ralio čempionato dalyviams. Gamintojai turėjo pradėti beveik nuo balto lapo – siekiant didesnio saugumo, keičiasi automobilių kėbulo konstrukcija, vidaus degimo variklius keičia hibridinės jėgainės, bus naudojami sintetiniai degalai. Kokią įtaką šie pokyčiai padarys dalyviams ir kokios naujos technologijos gali būti pritaikytos kasdieniuose automobiliuose?

Pasikeis vairavimo specifika

Kitų metų Pasaulio ralio čempionate ruošiasi dalyvauti trys gamintojai: „Toyota“, „Hyundai“, o su visiškai nauju „Puma Rally1“ automobiliu varžysis ir „Ford“. Kartu su „M-Sport“ komanda sukurtas modelis yra kiek didesnis nei iki šiol naudotas „Fiesta WRC“, bet ar tai padės įveikti iššūkius, kurie gali laukti trasoje dėl naujų reikalavimų? Profesionalus ralio lenktynininkas Dominykas Butvilas mano, kad vairuotojai skirtumus tikrai pajaus.

„Pagrindinis fiziškai juntamas dalykas bus papildomas hibridinės sistemos svoris. Gamintojai nebeturės kaip jį kompensuoti lengvesnėmis medžiagomis, nes jau dabar viskas maksimaliai palengvinta. Svoris automobilių sporte – didžiausias priešas, ir vairuotojai tikrai turėtų stipriai pajusti šiuos pasikeitimus.“

Dėl hibridinės pavaros turėtų pasikeisti ir galios perdavimas į ratus, bet komandos su tuo galės žaisti, reguliuoti ir, pavyzdžiui, kompensuoti *turboduobes*, kad automobilio galingumas būtų tolygesnis reikiamose vietose“, – hibridinės pavaros atsiradimo įtaką vertina D. Butvilas.

Du kartus Lietuvos ralio čempiono taurę kėlęs lenktynininkas tikisi, jog naujasis reglamentas sukurs intrigą, dėl kurios laukia įdomus sezonas, nes iki šiol naudoti automobiliai buvo ištobulinti maksimaliai. Dabar gi komandos daug ką pradeda iš naujo.

„Klausimas, kiek bus elektronikos, nes prieš dešimt metų buvo pradėta stipriai riboti tokių komponentų diegimą: pavyzdžiui, grįžta prie mechaninių diferencialų, nes automobilių gamintojai labai stipriai pradėjo linkti į elektroninį valdymą.“

Manau, kad naujos kartos automobiliai parodys, kas atliko namų darbus ir yra pasiruošę geriausiai. Istoriskai kruopščiausiai namų darbus padarydavo „Ford“, nes, kai 2017-iasiais buvo pristatyti naujos kartos modeliai, pradžioje jie turėjo pranašumą“, – pastebi D. Butvilas.

Iš lenktynių trasų į gatves

Be to, keisis ir naujos kartos Pasaulio ralio čempionato automobilių naudojami degalai. Nuo

2022-ųjų 1,6 l darbinio tūrio keturių cilindrų turbininiai varikliai naudos degalus, kurių sudėtyje negali būti naftos produktų.

Automobilių sporto žinovas ir renginių organizatorius Darius Grinbergas daugelį disciplinų yra matęs iš ypač arti ir tokia naujiena jo nestebina. Jis mano, kad sintetiniai degalai galiausiai pasieks ir kasdienius automobilius.

„Sintetiniai, alternatyvieji degalai automobilių sporte daug kur naudojami jau dabar. Tame pačiame NASCAR dalis degalų yra sintetiniai, „Formulė-1“ planuoja pereiti prie visiškai sintetinių degalų, ilgujų nuotolių čempionate WEC irgi apie tai kalbama. Anksčiau ar vėliau, kai tai plačiai pasklis visame automobilių sporte, šie degalai atpigs ir tikriausiai mes patys juos naudosime“, – prognozuoja D. Grinbergas.

D.Butvilo teigimu, nors ekologijos siekis sveikintinas, reikia rasti pusiausvyrą, kad nebūtų sukurtos per sudėtingos sąlygos gamintojams, ir nepanaikinti to, kas svarbiausia žiūrovams.

„Automobilių sportas jau seniai skirtas įvairioms technologijoms išbandyti ir tobulinti, kad vėliau jas būtų galima diegti plačiau. Tačiau per didelis susitelkimas į ekologiją gali sumažinti sporto patrauklumą gamintojams. Kitas klausimas, kokią įtaką tai padarys žiūrovams?

Pavyzdžiui, „Formulė-E“, kur automobiliai varomi tik elektra – kad ir kiek buvo bandoma ją reklamuoti, didelio populiarumo ji nesulaukė, o ir gamintojai traukiasi iš šio čempionato“, – pastebi D. Butvilas.

Ateityje - ne vien elektros energija

D.Grinbergas pritaria nuomonei, jog automobilių sportas dažnai naudojamas kaip bandymų poligonas technologijoms kurti bei tobulinti, ir šiuo atveju galimybė jas pritaikyti kasdieniauose automobiliuose yra ne ką mažiau svarbi, nei tikslas nugalėti ar vien tik reklamos terpė.

„Pasaulio ralio čempionato etapuose daugiausia dalyvauja individualios komandos, o gamintojų yra vos keletas. Automobilių kūrimo procese gan aktyviai dalyvauja pats gamintojas, labai stipriai prisideda ir inžinieriai.

Svarbu paminėti, kad į autosportą ateina ne tik automobilių gamintojai, bet ir kitos didelės pasaulinės bendrovės. Pavyzdžiui, ne veltui „Total“ kaip bandymų poligoną pasirinko autosportą, nes čia iš tikrųjų dirba labai protingos galvos, o toks žingsnis apskritai rodo, kad įmonė, žvelgdama į ateitį, mato, jog ten ne vien tik elektros energija“, – dėmesį atkreipia D.

Grinbergas.

Kad lenktynių trasose ir gatvėse važinėjantys automobiliai turi ne tik tokį patį ženkluką ir pavadinimą, bet ir panašias technologijas, įrodo naujieji Pasaulio ralio čempionato automobiliai. Pavyzdžiui, hibridinės pavaros įrengtos ne tik lenktynių trasai skirtuose „Toyota Yaris“ bei „Ford Puma“, bet ir įprastose šių modelių versijose, o tai, ką gamintojai išbando ir atranda lenktynių trasose, gali persikelti ir į bendro naudojimo keliams skirtas versijas.

Tarkime, „Ford Puma Rally1“ hibridinės sistemos variklis pasieks 100 kW galingumą, o akumulatoriaus talpa sudarys 3,9 kWh. Hibridinės sistemos energijos atsargas bus galima papildyti iš elektros tinklo ir tai užtruks apie 25 minutes, o sistemos svoris sieks tik 95 kilogramus. Tikėtina, kad panaši hibridinė sistema ateityje bus naudojama ir įprastais keliais važinėjančiuose „Puma“ modeliuose.

