

Τόσο κοντά και τόσο μακριά...

Οι νέοι κανονισμοί για τα World Rally Cars έφεραν τρεις σχεδιασμούς που είναι εκπληκτικά διαφορετικοί στην ερμηνεία τους. Το Citroen DS3, το Ford Fiesta και πλέον το BMW MINI John Cooper Works προέρχονται όλη από τους ίδιους κανονισμούς, με πορεία εντελώς διαφορετική. Πώς μπορεί να συνέβη αυτό;

ΑΠΟ ΤΟΝ MARTIN HOLMES

Ο επόμενος σκοπός της FIA ήταν να ακολουθήσει την τρέχουσα πολιτική των κατασκευαστών αυτοκινήτων, αφενός μέσω της μείωσης της χωρητικότητας του κινητήρα και με τη χρήση υπερτροφοδότησης, ώστε να διασφαλιστούν οι επιδόσεις, αφετέρου για να ακολουθήσει τις κοινωνικές επιταγές της χρήσης συστημάτων άμεσου ψεκασμού στον κινητήρα, που θα βοηθούσε στη μείωση κατανάλωσης καυσίμου, παρέχοντας παράλληλα καλύτερες εκπομπές ρύπων. Ο σκοπός σχετικά με τη μετατροπή των εκδόσεων S2000 σε WRC ήταν να είναι απλή και αντιστρέψιμη. Το σχέδιο ήταν να χρησιμοποιηθεί το αυτοκίνητο με τις μεν προδιαγραφές το ένα σαββατοκύριακο και με τις δε το επόμενο. Η μόνη σημαντική διαφορά μεταξύ των δύο ήταν πως η έκδοση World Rally Car θα έπρεπε να δείχνει περισσότερο αγωνιστική, μέσω ενός διαφοροποιημένου εμπρός μέρους στο πλαίσιο και της πίσω αεροτομής. Όλα τα υπόλοιπα προσαρμοζόμενα του S2000 διατηρούνταν. Υπήρχαν δύο εναλλακτικοί τρόποι παροχής συστήματος μετάδοσης 6 ταχυτήτων, περιορισμός ανωτάτων ταμιών στο συνολικό κόστος του αυτοκινήτου, απαγόρευση χρήσης εξωτικών υλικών στην κατασκευή του αυτοκινήτου και ένα μικρότερο απαιτούμενο μήκος σε σύγκριση με τα προηγούμενα World Rally Cars, αν και ένα συνολικά φαρδύτερο πλαίσιο σε πλάτος επιτρεπόταν.

So Close, yet Set Far Apart

The Citroen DS3, the Ford Fiesta and now the BMW MINI John Cooper Works have all come out of the same tome of rules, but the way they travelled from the regulations to reality followed completely different routes. How can this be? The rules seemed to be so closely written, that differences seemed to be impossible...

BY MARTIN HOLMES

When first Ford won in Sweden, then Citroen won in Mexico, there were no complaints. The new World Rally Car formula had immediately lived up to its promise. Different winners and, with the MINI coming along, more manufacturers were to be in the World Championship scene. The FIA had drawn up the rules for a formula to replace the 14 year reign of the original World Rally Cars, with a host of other objectives. One of them was cost saving, so rather than force a new and willing manufacturer to design a completely new car for sport, the new World Rally Car was to be based on an existing Super 2000 design. In the six years that Super 2000 designs had been used in competition, no fewer than nine different manufacturers had already homologated these cars. It was to be a simple step to convert an S2000 car into a World Rally Car, by means of fitting extra pieces listed in a specific kit of parts and sometimes to change the size of the turbo restrictor.

The FIA's next major objective was to follow current manufacturing policies, first by downsizing the engine, while still using turbocharging to ensure a spectacular degree of performance. And then to follow social ambitions by requiring direct injection systems in the engine which help reduce fuel consumption and provide cleaner exhaust emissions. Simplicity in upgrading from S2000 version cars to WRC level was to be simple and reversible. The plan was to use your car one weekend in one guise and the next weekend in the other specification. The only mandatory difference between the two was that the World Rally Car version should have a more racy-looking front bodywork and rear aerodynamic wing. All the other requirements of S2000 were retained. There were two alternative control-supply six-speed transmission suppliers, a price cap on the total cost of the car, a ban on the use of exotic materials in car construction and a shorter minimum overall length requirement than the previous World Rally Cars, although a wider total body width was allowed.





Το μεγαλύτερο εμπόδιο ήταν ο σχεδιασμός του κινητήρα. Μέχρι τώρα όλα τα αυτοκίνητα προδιαγραφών Super 2000 ήταν εφοδιασμένα με 2λιτρο ατμοσφαιρικό κινητήρα. Αν και εκείνα τα αυτοκίνητα μπορούν ακόμη να τρέχουν, η νέα έκδοση αυτοκινήτων Super 2000 έπρεπε να έχει τους ίδιους υπερτροφοδοτούμενους χωρητικότητας 1,6 λίτρων κινητήρες άμεσου ψεκασμού, όπως η έκδοση WRC. Μια πλήρης μετατροπή από τη μία έκδοση στην άλλη, η οποία περιελάμβανε αλλαγή ολόκληρου του κινητήρα, τοποθέτηση των επιπλέον βοηθητικών μηχανικών μερών όπως τούρμπο, intercooler, βαλβίδα εκτόνωσης κτλ., δεν ήταν πρακτική. Για αυτόν το λόγο οι ομάδες έπρεπε να πάρουν δελτία αναγνώρισης σε επίπεδο σχεδιασμού για μια νέα γενιά υπερτροφοδοτούμενων Super 2000, προτού εξελιχθεί οποιοδήποτε νέο WRC. Το πώς οι τρεις ομάδες ανατιμήθηκαν τη βασική νέα γενιά αυτοκινήτων ήταν η πρώτη από τις κύριες μεταξύ τους διαφορές.

Η Citroen είχε δηλώσει για ένα χρόνο πως δε θα κατασκεύαζε ποτέ ένα Super 2000. Είπαν πως δεν υπήρχε αγορά για τέτοια αυτοκίνητα, πως δεν είχαν σχεδιάσει αυτοκίνητο για αυτήν την κατηγορία στο παρελθόν (αυτή ήταν δουλειά της «αδελφής» εταιρείας Peugeot) και πως δε σκόπευαν να το κάνουν τώρα! Στο τέλος και για να μπορέσουν να ακολουθήσουν τις επιταγές της FIA, παρουσίασαν ένα έξυπνο τέχνασμα. Αφού σχεδίασαν το World Rally Car, πήραν ένα δείγμα και το μετέτρεψαν θεωρητικά σε μορφή Super 2000, αρχικά αφαιρώντας το εμπρός πλαίσιο και την πίσω αεροτομή. Αυτό ήταν το αυτοκίνητο προδιαγραφών Super 2000 με βάση τους κανονισμούς και δεν υπήρχε ανάγκη να κάνουν τίποτε άλλο. Η Ford διέθετε ήδη έναν παλιό 2λιτρο ατμοσφαιρικό κινητήρα για αυτοκίνητα προδιαγραφών Super 2000. Η BMW MINI επίσης δεν είχε εμπειρία από συμμετοχή στην κατηγορία Super 2000, όμως αποφάσισαν μόνι τους να εμπορευματοποιήσουν αμφότερες τις εκδόσεις του MINI, εμφανίζοντας την έκδοση S2000 λίγο νωρίτερα από την έκδοση WRC.

Η επόμενη κύρια συζήτηση αφορούσε το βασικό κινητήρα 1.6 τούρμπο. Για αρκετά χρόνια οι υπεύθυνοι της FIA ασχολούνταν με την ιδέα ενός Παγκόσμιου κινητήρα, στο οποίο ο κάθε κατασκευαστής θα μπορούσε να ορίσει ένα σχεδιασμό που θα χρησιμοποιούνταν σε ποικίλες μορφές ρυθμίσεων σε όλες τις κύριες μορφές αγώνων μέχρι τη Formula 1, με το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ράλι να συμπεριλαμβάνεται σε αυτήν την γκάμα. Αυτό δε χρειαζόταν να αποτελεί σχεδίο κινητήρα παραγωγής, ούτε να προέρχεται από τον ίδιο κατασκευαστή. Η FIA εξέδωσε οδηγίες σχετικά με τον αποδεκτό σχεδιασμό για μια τέτοια μονάδα με 4 κυλίνδρους, και αυτό δημιούργησε μεγάλες διαφορές σε επίπεδο σχεδιασμού. Ο κινητήρας της Citroen είχε δημιουργηθεί αμιγώς για αυτόν το σκοπό (WRC), ενώ αυτός της Ford αποτελούσε μια ανάμιξη κινητήρα παραγωγής που χρησιμοποιούσε πολλές τεχνικές ελευθερίες, τη στιγμή που η MINI χρησιμοποιούσε τον κινητήρα που ήδη είχε σχεδιαστεί από τη «μαμά» εταιρεία BMW για τους αγώνες Τουρισμού. Τελικά ο σχεδιασμός των κινητήρων ήταν πολύ διαφορετικός. Οι Citroen και Ford διαθέτουν υπερτεράγονους κινητήρες και η BMW κινητήρα με μεγάλη διαδρομή εμβόλου.

Το MINI θα μπορούσε κάποιος να σκεφτεί πως θα ήταν το μικρότερο αυτοκίνητο της κατηγορίας αλλά φυσικά ήταν το μεγαλύτερο. Το μικρότερο από τα τρία ήταν το Citroen. Η MINI, της οποίας τα αυτοκίνητα προδιαγραφών S2000 και WRC βασίζονται στο τετρακίνητο μοντέλο Countryman, αποφάσισε να αλλάξει το όνομα σε «John Cooper Works», μια δημοφιλή υψηλότερων επιδόσεων παραλλαγή του μικρότερου MINI που ήταν δική της. Και μετά η μεγαλύτερη διαφορά από όλες. Ενώ οι Ford και Citroen ποτέ δε δίστασαν να δείξουν την επιθυμία τους για τη νέα γενιά World Rally Cars και ενεπλάκησαν ενεργά σε όλες τις τεχνικές διαπραγματεύσεις στα αρχικά στάδια, η BMW δεν είχε ποτέ την πρόθεση να εμπλεκεί. Παραδοσιακά, η εταιρεία αναπαύοιτο στο ράλι, που τα ονόμαζε «απορβράκιμα αυτοκινήτων». Η Prodrive, παρά όλα αυτά, βρήκε το διαθέσιμο αυτοκίνητο με τον ιδανικό σχεδιασμό που θα μπορούσε να επωφεληθεί από τους κανονισμούς και να φτάσει στην επιτυχία, δείχνοντας αυτές τις δυνατότητες του MINI. Έπαιξαν τον κινδύνος προβλήθηκε και κέρδισαν την άδεια να εκπροσωπήσουν την εταιρεία στο χάρτη του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος. Κάποιες εταιρείες ήρθαν με τη δική τους θέληση, άλλες έπρεπε να διεκαστούν και τώρα περισσότερες εταιρείες σκαπεύουν να εισέλθουν στο χώρο.

The biggest hurdle was to be the design of the engine. Till now all Super 2000 cars had been fitted with a 2.0-litre normally-aspirated power unit. Although these cars may still be used in competition, new version Super 2000 cars had to have the same 1.6 litre turbocharged, direct injection engines as the WRC version. Clearly conversion from one specification of rally car to the other, which involved changing the whole engine and fit the necessary extra ancillary parts, like turbo, intercooler, wastegate and so forth, was impractical. For this reason teams had to homologate a new generation of turbocharged Super 2000 designs before any new World Rally Car could be evolved. How the three teams perceived their basic new generation Super 2000 cars was the first of the major differences between the teams.

Citroen had declared for a year that they would never build a Super 2000 car. They said there was no market for such a car, they had never designed a car for this formula before (that was the work of their associated company Peugeot) and they did not intend to do it now! In the end and to comply with FIA's requirements, they adopted a clever ploy. They designed their World Rally Car, took one example and converted it back into a theoretical Super 2000 form, principally by removing the front bodywork and rear wing. Voila, there was the regulatory "Super 2000" car. There was no need to do more. Ford already had an old 2.0-litre normally aspirated S2000 car in production and used a year's experience running these cars to good effect by itemizing detailed improvements and of course designing the new aero mandatory parts. They have no current intention to put the model into production at this time. BMW MINI also had no previous experience of Super 2000 competition, but they alone planned to commercialise both versions of the MINI introducing the S2000 version slightly ahead of the WRC.

The next major debate concerned the basic 1.6 turbo engine itself. For a couple of years FIA officials had toyed with the concept of a Global engine, in which each manufacturer would designate one design of engine which could be used in varying degrees of tune, in all major disciplines from entry level sport to Formula 1, with the World Rally Championship in between. This did not have to be a production engine design or come from that manufacturer at all. The FIA drew up guidelines about what would be an acceptable four-cylinder design for such a unit. This created big variations of plan. Citroen's engine was purpose-designed, Ford's was a mixture of production-based using many of the technical freedoms on offer, while the MINI used a power unit already planned for use by their parent company BMW in Touring car racing. And the eventual design of the engines were quite different. Citroen and Ford both feature over-square engines and the BMW has a long stroke engine. All different ways of handling the challenge of cylinder combustion chamber designs work which direct injection demand.

And then came the surprises. MINI, one might think, would be the smallest car of the group - but was physically the biggest! The smallest of the trio is the Citroen. MINI, whose S2000 and WRC cars are based on their four-wheel-drive Countryman model, decided to change the name to "John Cooper Works", a popular higher performance variant of the smaller standard two-wheel drive MINI. And then the biggest difference of them all. While Ford and Citroen never hesitated in their desire to make new generation World Rally Cars and were heavily engaged in all the technical negotiations in the early stages, BMW never had any intention of getting involved. Traditionally the company disliked rallying, they called it dirty car sport. Prodrive however sought the generically perfect available car design, cars which could well take advantage of the available regulations and perform to success, and highlighted the opportunities of MINI. They played the nostalgia promotional card with BMW, now the rights holders for MINI, and gained permission to represent the company on the World Championship map. Some came of their own accord, others had to be lured and now more companies are hoping to come along as well.

DRIVERS' STANDINGS

A/a	Driver	Total	Sweden	Mexico	Portugal	Jordan	Italy	Argentina	Greece	Finland	Germany	Australia	France	Spain	Great Britain
1	Loeb	126	10	27	21	16	26	26							
2	Hirvonen	113	25	21	12	14	21	20							
3	Ogier	96	15	R	26	28	12	15							
4	Latvala	74	16	15	17	18	2	6							
5	P. Solberg	51	10	13	8	R	15	16							
6	Ostberg	48	18	10	0	0	10	10							
7	Wilson	28	2	R	10	10	2	4							
8	Villagra	20	-	2	4	6	0	8							
9	Raiikkonen	4	-	6	8	-	-	-							
10	H. Solberg	10	0	8	2	0	R	-							
11	Hanninen	8	-	4	-	-	4	-							
12	Sordo	8	-	-	-	-	8	-							
13	Tanak	7	-	1	-	-	6	-							
14	Andersson	6	6	-	-	-	0	-							
15	Prokop	6	0	6	-	-	0	-							
16	Al Qassimi	5	1	-	0	4	0	-							
17	Kuipers	3	0	R	1	2	R	-							
18	Paddon	2	-	-	-	-	-	2							
19	Sousa	-	-	-	1	R	-	-							
20	Al Attiyah	1	-	0	-	R	1	-							
21	Flodin	1	-	-	-	-	-	1							

MANUFACTURERS - TEAMS

A/a	Team	Total	Sweden	Mexico	Portugal	Jordan	Italy	Argentina	Greece	Finland	Germany	Australia	France	Spain	Great Britain
1	Citroen Total WRT	207	22	25	43	40	37	40							
2	Ford Abu Dhabi WRT	174	40	33	27	30	20	24							
3	M-Sport Stobart Ford WRT	75	18	18	4	3	18	14							
4	Petter Solberg WRT	49	-	12	10	0	15	12							
5	Munchi's Ford WRT	32	-	6	6	8	4	8							
6	Ice 1 Racing	26	8	-	8	10	-	-							
7	Team Abu Dhabi	19	6	-	1	6	6	-							
8	Ferm Power Tools WRT	10	4	R	2	4	R	-							
9	Monster WRT	8	2	4	R	-	-	2							
10	Brazil WRT	-	-	0	0	1	-	-							

SWRC

A/a	Driver	Total	Mexico	Jordan	Italy	Greece	Finland	Germany	France	Spain
1	Prokop	40	25	-	15					
2	Tanak	40	15	-	25					
3	Kruuda	38	12	18	8					
4	Hanninen	36	18	-	18					
5	Sousa	25	-	25	R					
6	Gassner Jr	25	-	15	10					
7	Al Attiyah	12	0	R	12					
8	Llovera	12	-	12	R					
9	Brynildsen	10	-	10	R					
10	Touran	6	-	R	6					

Το ξέρετε ότι το Ράλι Ακρόπολις...

... το 1998 αποτελούσε τον 3006 αγώνα στην ιστορία του WRC. ... είναι ένας από τους αγώνες που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα του WRC από το 1973, οπότε και θεσπίστηκε ο θεσμός. ... βρίσκεται στην 3η θέση της σχετικής λίστας με τους αγώνες που έχουν συμπεριληφθεί στο WRC. ... είναι ο αγώνας με τους περισσότερους διαφορετικούς νικητές (20) από κάθε άλλον στην ιστορία του WRC. ... το 1974-όπως και το Πρωτάθλημα-δεν πραγματοποιήθηκε, λόγω της πετρελειακής κρίσης. ... το 2006 είχε τη μεγαλύτερη μέση ωριαία στα 53 του χρόνια, με τον Marcus Gronholm να επικρατεί και τη μ.ω.τ. του να αγγίζει τα 90,24 χλμ./ώρα. ... το 2008 ήταν ο αγώνας με τα λιγότερα αγωνιστικά χιλιόμετρα στην πολύχρονη ιστορία του (331.52). ... το 1982 είχε 967,58 χλμ. ειδικών διαδρομών, τα περισσότερα από κάθε άλλη φορά στην ιστορία του. ... το 1973 κάλυψε συνολικά απόσταση 3.336,15 χλμ.! ... είχε μόλις 1.011 χλμ. συνολικό μήκος το 1998, το μικρότερο από κάθε άλλη φορά. ... του 1977 είχε τις περισσότερες συμμετοχές από κάθε άλλη φορά, φτάνοντας τις 167! ... το 1979 είχε 58 ειδικές διαδρομές, τις περισσότερες στην ιστορία του, ενώ οι λιγότερες ήταν το 2002, μόλις 16. ... στην πρώτη του παρουσία στο WRC το 1973 είδε μόλις 11 πληρώματα να φτάνουν στο τερματισμό, τα λιγότερα στην ιστορία του. ... το 2006 είχε τις λιγότερες... αλώθειες, χάρη και στο superally, με 69 πληρώματα να φτάνουν στη ράμπα του τερματισμού.

