

Japonski narod je znan po značilnosti, ki ji pravimo vztrajnost. Na Japonskem nič ne naredijo čez noč. Za primer vzemimo japonsko industrijo ur, za katero še pred nekaj leti sploh nismo vedeli, danes pa nekdanje tako znane švicarske tovarne ur zaradi nje neizprosno propadajo. Podobne primere bi lahko našli še v industriji fotoaparátov, elektronek in končno tudi v avtomobilski industriji.



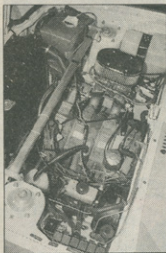
Parada dirkalnih vozil: mazda-RX-7 (skupina B)

Še ena osvežitev za rally

Novi čudež prihaja iz Dežele vzhajajočega sonca – Korak za korakom in japonska firma Mazda se je resno približala eliti v tekmovanju za svetovno prvenstvo v rallyju – Wankel motor že sedaj razvija 300 KM – V načrtu je turbo polnilnik, ki bo prispeval povečanju moči na 400 KM – Testiranje v rokah nemškega strokovnjaka

Najeli so nemškega dirkača Achima Warmboldta in mu zaupali razvijanje modela RX 7 za nastope na svetovnem prvenstvu v rallyju, saj je znan kot dober testni voznik. Pod njegovim vodstvom je bilo vozilo deležno številnih sprememb, med drugim so mu dokaj zmanjšali težo, postavili poseben zaščitni lok ter posebej utrдили celotno karoserijo.

Sprednja obesa z McPhersonom je dobila posebne blažilnike in vzmeti, medtem ko je bila zadaj toga prema z Wato-wim drogom deležna enakih izboljšav. Z vgradnjo posebnih platišč in iz lahke litine in dirkalnih gum je postalo vozilo v ovinkih še posebej stabilno.



Tudi zavore so dokaj izboljšali, saj so v voznikovo kabino vgradili regulator pritiska na sprednja in zadnja kolesa. Ročna zavora je postala hidravlična, saj je znano, da jo rally vozniki dokaj pogosto in resno uporabljajo.

Pri klasičnih motorjih moč ponavadi povečujejo s povečevanjem kompresijskega razmerja, vgradnjo večjih ventilov, drugačne odmične gredi in še nekaterimi drugimi spremembami. Če pa proučujemo Wanklov motor, ki nima ventilov, odmične gredi in pri katerem je tudi zelo težko spramirjati kompresijsko razmerje, ugotovimo, da tega motorja res ni enostavno »frizirati«.

Že nekaj časa je znano, da Japonci na področju motociklov nimajo prave konkurence, kar potrjujejo tudi v motociklističnem športu, kjer Yamaha, Suzuki in Kawasaki dobivajo tako rekoč vsako dirko. V zadnjem času se jim je v polliterskem razredu priključila še Honda.

Pravi boom so Japonci dosegli tudi v avtomobilizmu, le s to razliko, da enako uspešni niso tudi na športnem področju, čeprav sočasno ne moremo mimo nekaterih uspehov firme Datsun na rallyjih Safari in nekatere redke uspehe Toyote. Prav pomanjkanje športnih uspehov je spodbudilo firmo Toyo Kogo, da skuša prekiniti s to neugodno športno bilanco. Omenjena firma, ki izdeluje avtomobile mazda, je pred leti na trg poslala zelo lep športni avtomobil z oznako RX 7, ki je imel poleg nenavadno skladnih linij tudi posebnost pod pokrovom – Wanklov motor.

Ta motor, ki deluje na principu vrtečega se bata, je bil opremljen z dvema komorama s po 573 kubikov prostornine in je dosegel 105 KM v serijski izvedbi. Čeprav se tovarna ni še naprej ukvarjala z razvijanjem tega motorja, pa so se zaradi zainteresiranih konstruktorji v ZDA, tako da se je »rodila« tekmovalna inačica mazde RX 7, ki je imela motor z močjo 225 KM.

Ker so že vozila z Wanklovim motorjem precej redka, ni naključje, da je tudi »frizerjev« teh motorjev bolj malo. Pravi specialisti za te zadeve so le v daljnji Japonski, zato se je Mazda odločila za dokaj ambiciozen projekt.

Piše:
MLADEN NOVAK, dipl. ing.

Osnovni manevrski prostor ponujajo le večji uplinjači ter spreminjanje sesalnega kanala, a ker se s tem v Evropi resneje nihče ne ukvarja, je bilo odločeno, da motor pripravijo pri Mazdi na Japonskem.

Po korenitem posegu je motor zmogel 290 KM pri 9000 vrtljajih na minuto, kar ni preveč, a ravno dovolj za resnejše poskuse ter prve tekmovalne nastope. Ugotovili so, da ima motor večji navor pri več kot 6000 vrtljajih, kar je dokajšnja slabost, saj je znano, da je pri rally avtomobilih to eden od odločilnih momentov.

Da bi odpravili to pomanjkljivost in vozilo naredili bolj konkurentno, so v Mazdi izdelali turbinski motor, ki daje na testni mizi tudi do 450 KM in ki ima mnogo večji navor. Vsi polagajo svoje upe prav v ta motor, zato ga pospešeno izpopolnjujejo, da bi se vsaj ob koncu tekmovalne sezone lahko poskusili na dirkah.

Motor, ki je precej težak, ima v vozilu ugodno lego. Leži namreč pred prednjo premo in precej nizko, tako da ima vozilo tudi zelo nizko težišče, pa tudi obremenitev osi je primerna – vse to pa kajpak avtomobilu omogoča dobro lego v ovinkih.

Moč se prek petstopenjskega menjalnika prenaša na zadnji kolesi, kar je tako imenovani klasični pogon, ki ga imajo rally vozniki precej v čislih, saj je mogoče vozilo pri velikih hitrostih skozi ovinke dobro voditi.

Tako zasnovano vozilo bi lahko imenovali eksperimentalno, saj bo vsekakor še deležno številnih sprememb, ki jih dovoljujejo predpisi skupine B. Tako bo sicer Warmboldt nastopil na nekaterih letošnjih dirkah, toda vzporedno bodo dirkalnik še naprej izpopolnjevali in na koncu sezone naj bi dobil tudi poslastico – turbo motor.

Čeprav so Japonci s svojim marljivim in vztrajnim delom doslej vedno dosegli zaželeno, pa je tokrat težko napovedati, ali bodo uspeli tudi v tem primeru, kajti če pogledamo, kako se na prihajajočo tekmovalno sezono pripravljajo nekateri najmočnejši v Evropi, se nam zdi, da so večje možnosti prav na strani firm starega kontinenta.