



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

INFORMACJA PRASOWA

Strona 1 z 3

Innowacje technologiczne dostępne w samochodach rajdowych ŠKODY trafiają do pojazdów seryjnych

Motorsport i rajdy samochodowe odgrywają ważną rolę w rozwoju nowych technologii, które znajdują później zastosowanie w produkcji pojazdów seryjnych. Innowacje takie jak napęd na cztery koła czy mocne i wydajne silniki z turbodoładowaniem to zaledwie dwa przykłady rozwiązań stosowanych przez markę ŠKODA, które wykorzystywane są na trasach rajdów oraz równoległe jako wyposażenie seryjnych samochodów osobowych.

- Bliska współpraca pomiędzy inżynierami sportów motorowych i kolegami z działu rozwoju technicznego jest dla ŠKODY bardzo istotnym elementem, opartym na najwyższych kompetencjach, zaangażowaniu i miłości do technologii. Ekscytacja i wiedza związana z motorsportem jest przenoszona z odcinków specjalnych do naszych seryjnie produkowanych samochodów – mówi Christian Strube, członek zarządu ds. rozwoju technicznego w ŠKODA AUTO.

Samochód rajdowy ŠKODA FABIA Rally2 evo składa się łącznie z ok. 3000 komponentów, z których ok. 40 proc. pochodzi z samochodów osobowych, na przykład z zespołów silnikowych.

Prace nad modyfikacjami modeli rajdowych i produkcyjnych ŠKODA FABIA często przebiegają równoległe, inżynierowie ŠKODA Motorsport dzielą się informacjami zebranymi podczas testów z pracownikami centrum badawczo-rozwojowego ŠKODA w Mladá Boleslav. Czasami w samochodach seryjnych wyraźnie widoczny jest wpływ rozwoju pojazdów rajdowych. Na przykład, na umiejscowienie świateł w modelu FABIA wpłynął jego rajdowy odpowiednik.

- Ścisła współpraca nas kierowców rajdowych z inżynierami ŠKODA Motorsport nie tylko rozwija model Fabia Rally2 evo, ale także pośrednio przyczynia się do rozwoju cywilnych odmian samochodów marki ŠKODA. Na odcinkach specjalnych doprowadzamy rajdówkę do limitów, sprawdzając jej wytrzymałość i dostarczając wiedzę dla inżynierów. Sport motorowy jest jednym z kluczowych miejsc badań i rozwoju. Wsiadając do rajdówki cieszę się, że po części przyczyniam się również do rozwoju marki – komentuje Miko Marczyk, Aktualny Mistrz Polski w Rajdach Samochodowych.

W regulacjach technicznych Rally2, Międzynarodowa Federacja Samochodowa FIA ustaliła zasady odpowiedniego wykorzystywania części seryjnych do tworzenia samochodów z kategorii rajdowej.





ŠKODA
SIMPLY CLEVER

INFORMACJA PRASOWA

Strona 2 z 3

FIA ograniczyła także górną granicę cenową pojazdów do 200 000 euro. W konsekwencji, w modelu ŠKODA FABIA Rally2 evo wykorzystywane są zarówno części samochodowe podlegające regulacjom FIA, części motorsportowe wykonywane na zamówienie, jak i oryginalne, modyfikowane części seryjne.

Turbodoładowanie i bezpośredni wtrysk paliwa dla większej mocy i wydajności

Dostępna obecnie technologia turbodoładowania została dosłownie wzmocniona przez zastosowanie elementów motorsportowych. Nowoczesne turbosprężarki z silnikami z bezpośrednim wtryskiem paliwa, stanowią klucz do bardziej ekonomicznej jazdy. Silniki o stosunkowo niewielkiej pojemności skokowej, z jednej strony dostarczają wystarczającą moc i moment obrotowy, z drugiej strony, zużywają stosunkowo niewiele paliwa. Przykładem zastosowania tej technologii są silniki TSI, posiadające obecnie wyraźnie ugruntowaną pozycję w ofercie ŠKODY.

Transfer technologii pomiędzy sportem motorowym a produkcją seryjną opiera się na wymianie wiedzy i wzajemnej współpracy. Silnik wyczynowy w ŠKODA FABIA Rally2 evo został całkowicie wyprodukowany w fabryce w Mladá Boleslav, będąc opracowywanym równolegle z silnikiem dostępnym w pojazdach seryjnych. Wersja turbo o pojemności 1,6 litra została oparta na standardowym 1,8-litrowym silniku, wykorzystywanym w ŠKODZIE SUPERB produkowanej na rynku chińskim. 70 proc. elementów całego silnika pochodzi ze standardowej produkcji.

Zgodnie z przepisami FIA, które wymagają używania silnika produkcyjnego jako bazy dla tworzenia odpowiednika rajdowego, 1,8-litrowa pojemność musiała zostać zmniejszona do 1,62 litra. Inżynierowie ŠKODA Motorsport mogli osiągnąć ten wynik dzięki zastąpieniu siły skokowej i zastosowaniu nowego wału korbowego. Pomimo, że 33-milimetrowa zwężka powietrza wraz z zaworem upustowym, ograniczają moc pojazdu, silnik rajdowy w ŠKODZIE FABIA Rally2 evo produkuje ponad 280 KM (212 kW) i 425 NM momentu obrotowego.

Zmodyfikowane nadwozie

Prawie 55 proc. części wykorzystanych do produkcji nadwozia pojazdu rajdowego jest standardowo używane w seryjnej wersji ŠKODY FABIA lub zostało poddane nieznacznym modyfikacjom. Istnieją jednak specjalne elementy, które muszą spełniać regulacje FIA. Kadłub nadwozia dla samochodu rajdowego został zbudowany od podstaw, łącznie z klatką bezpieczeństwa (roll cage) i innymi zmianami stosowanymi dla samochodów rajdowych. Całkowita konstrukcja samochodu rajdowego





ŠKODA
SIMPLY CLEVER

INFORMACJA PRASOWA

Strona 3 z 3

musi być wystarczająco sztywna, aby wytrzymywać duże skoki i siły, działające szczególnie podczas hamowania.

Również produkcja elementów wnętrza pojazdu różni się w przypadku samochodów rajdowych i pojazdów seryjnych. W tych pierwszych, fotele samochodowe podlegają homologacji przez okres dziesięciu lat, natomiast pasy bezpieczeństwa, przez okres pięciu lat. W razie wypadku są wymieniane. Kształt deski rozdzielczej jest zbliżony do dostępnego w samochodzie seryjnym, ale posiada zupełnie inne wyświetlacze informacyjne. Auto rajdowe nie posiada klimatyzacji, latem załoga korzysta ze specjalnych otworów wentylacyjnych, a zimą z dostępnego na pokładzie systemu ogrzewania.

Systemy elektroniczne

Każdy nowoczesny samochód drogowy wyposażony jest w elektroniczną jednostkę sterującą ECU, sterującą pracą urządzeń, czujników i systemów wspomagających kierowcę. W warsztacie pomaga ona także wykrywać, analizować i naprawiać ewentualne usterki samochodowe. W pojazdach rajdowych ECU dostarcza informacji potrzebnych zarówno inżynierom zespołu, ale także kierowcy, który jest w stanie precyzyjnie analizować styl jazdy, np. podczas zmiany biegów, hamowania i przyspieszania.

ŠKODA FABIA Rally2 evo wyposażona w 5-stopniową, sekwencyjną przekładnię producenta Xtrac przyspiesza od 0-100 km/h w około 3,6 sek. na suchym asfalcie. Zawieszenie samochodu rajdowego zostało zaprojektowane z myślą o maksymalnych osiągnięciach, podczas gdy w modelu seryjnym FABIA skoncentrowano się na precyzyjnym prowadzeniu, komforcie i maksymalnym wykorzystaniu siły napędowej.

Rajdowy napęd na cztery koła wpływa pozytywnie na wizerunek samochodów drogowych

Na początku lat 80. napęd na cztery koła zrewolucjonizował świat rajdów. Technologia ta zmieniła nie tylko Mistrzostwa Świata FIA, ale także zapewniła nowe emocje z jazdy dla samochodów osobowych. Doskonała trakcja zapewniająca lepsze przyspieszenie i większą stabilność na drodze, szczególnie na śliskich nawierzchniach, jest doceniana przez wszystkich kierowców. Dzięki zaangażowaniu w motorsport, ŠKODA posiada wysokie kompetencje w tworzeniu napędów 4x4, które dostępne są w modelach: KAROQ, KODIAQ, OCTAVIA i SUPERB. Od 1999 do 2019 roku ŠKODA sprzedała ponad milion samochodów z napędem na cztery koła.





ŠKODA
SIMPLY CLEVER

INFORMACJA PRASOWA

Strona 4 z 3

Dodatkowych informacji udziela:

Klaudyna Gorzan, Kierownik ds. PR ŠKODA

M +48 690 406 218

klaudyna.gorzan@skoda-auto.pl

Tomasz Pyzałka, Specjalista ds. komunikacji w zespole ŠKODA

M +48 690 406 279

tomasz.pyzalka@skoda-auto.pl

Multimedia:



ŠKODA KAROQ

[Pobierz](#)

Źródło: ŠKODA AUTO

ŠKODA AUTO

> Jest jednym z najdłużej działających producentów pojazdów na świecie. Firma została założona w 1895 roku.

Obecnie oferuje modele: CITIGO, FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA, KAROQ, KODIAQ (KAMIQ w Chinach)

i SUPERB.

> W 2018 roku dostarczyła ponad 1,25 miliona pojazdów Klientom na całym świecie. Od 1991 należy do Volkswagen Group. ŠKODA AUTO produkuje i rozwija pojazdy, a także komponenty i silniki.

> ŠKODA AUTO działa w trzech lokalizacjach w Republice Czeskiej, produkuje w Chinach, Rosji, Słowacji, Algierii i Indiach, głównie poprzez spółki Grupy Volkswagen, a także na Ukrainie i w Kazachstanie za pośrednictwem lokalnych partnerów.

> ŠKODA AUTO zatrudnia ponad 39 000 osób na całym świecie i działa na ponad 100 rynkach.

