



Muitos aspetos do Abarth 124 rally 2019 foram abordados com o objetivo de melhorar o tempo por quilómetro nas etapas especiais. Esta meta foi conseguida pelos engenheiros da Abarth através de intervenções específicas sobre os principais componentes mecânicos, sobre a electrónica do motor, a transmissão-caixa de velocidades e a preparação.

Foram recolhidos muitos dados durante as duas primeiras épocas de competição do 124 rally, sem esquecer a experiência prática em campo. O contínuo trabalho de desenvolvimento efetuado pela equipa de engenheiros da Abarth e, por último mas não menos importante, o grande contributo do piloto de testes Alex Fiorio, complementaram a experiência ganha nos dois anos de competição precedentes. Foram ainda simulados mais de 5.000 quilómetros testes, além da distância já percorrida em ralis reais, utilizando as mesmas estradas onde foram disputadas muitas das etapas especiais.

O objetivo era proporcionar aos clientes uma viatura de competição com melhores performances, mais fácil de afinar e, ao mesmo tempo, mais fácil de conduzir, perfeita tanto para profissionais como para pilotos amadores que, no spider, procuram o típico prazer da sobreviragem das viaturas de tração traseira em ralis, além de excelentes performances.

As principais operações envolveram as seguintes áreas:

Motor - A principal tarefa era melhorar o débito através de ações específicas para tornar a curva de binário mais linear. A curva de binário é, agora, mais plana a todas as rotações do motor, particularmente quando é necessária mais potência a baixas velocidades, situação típica, por exemplo, ao sair de uma curva com o motor a baixas rotações, tornando a condução mais eficiente e mais simples, permitindo que pilotos não-profissionais deem o seu melhor. O melhoramento do débito de potência é resultado de uma criteriosa calibração, tendente a promover a suavidade e a rapidez de resposta do acelerador.

Transmissão - O departamento da transmissão focou-se no diferencial, com uma nova calibração do bloqueio e quatro modos de regulação (Aderência Alta/Média/Baixa, Molhado) do Sistema de Controlo de Tração, que podem ser rapidamente selecionados pelo condutor no volante e que ajustam o débito de binário do motor para adaptá-lo às condições de aderência. Deste modo, o condutor pode intervir rapidamente em função das necessidades, mudando a resposta da viatura à alteração das condições de aderência, de forma rápida e precisa, em qualquer tipo de piso.

Caixa de velocidades - Também a caixa de velocidades foi objeto de intervenção de modo a melhorar a facilidade de manobra e a rapidez das mudanças. Em concreto, o atuador pneumático foi regulado para permitir engrenamentos mais rápidos em aceleração e reduções mais graduais e suaves para evitar o bloqueio do eixo traseiro. No entanto, é possível bloquear o eixo traseiro, típico na condução em ralis, utilizando o travão de mão, o que é ainda mais eficaz graças à otimização da desembraiagem da transmissão e subsequente inserção calibrada em tração para arranques mais rápidos.

Preparação - Ter uma boa interação com a viatura e ser capaz de ajustar a preparação é crucial para os pilotos. Por esse motivo, a Abarth trabalhou todos os componentes, melhorando a aderência em asfalto e fornecendo um kit para utilizar em troços de terra.

Também o efeito antiafundamento da frente foi revisto. A viatura apresenta agora um efeito de oscilação longitudinal positivo ao travar, o que proporciona melhor perceção ao condutor e facilita a travagem progressiva, além de, simultaneamente, melhorar o comportamento em curva. Todos os aspetos específicos foram posteriormente desenvolvidos para conseguir um ótimo resultado global, que os condutores podem personalizar para se adaptar ao próprio estilo de condução e ao tipo de percurso.

Kit para terra - o trabalho de desenvolvimento também envolveu a preparação da viatura para estradas de terra, criando um kit especial que inclui todos os componentes necessários para enfrentar este tipo de piso. Está disponível um kit específico para terra, que inclui distância ao solo aumentada 40 mm, com conseqüente incremento do curso da suspensão, necessário para manter constante o contacto dos pneus mesmo nos mais difíceis pisos e para proporcionar melhor tração e melhor comportamento dinâmico. O kit também inclui discos de travões compatíveis com as jantes específicas em liga de 15" (em vez das jantes de 18" utilizadas em asfalto) para reduzir o peso não suspenso, a fim de otimizar a aderência em pisos particularmente difíceis.

Os pneus de asfalto e de terra têm as dimensões exigidas pelos regulamentos das categorias R5 (e WRC) para aproveitar a ampla gama de combinações disponíveis em termos comerciais.