

Forma1: Autóbemutatók - Tesztek

2010 február 05. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása Még nincs értékelve

Mérték

Hétf?n végre lezárult a forma-1-es holtszezon, s a pletykákat, no meg az elcsépelt kérdésekre adott unalmas válaszokat, felváltotta a tényleges munka. Négy héten át 15 nap a szélcsatornás és CFD- szimulátoros fejlesztések éles körülmények közt történ? kipróbálásáé a f?szerep. A „tesztfebruárról” frissen indult Autómánia rovatunkban rendszeresen beszámolunk.

Mai alkalommal az els?, valenciai gyakorlás értékelésén túl az eddig bemutatott 2010-es versenygépekre is vetünk néhány pillantást.
A költségtakarékosság jegyében idén egy hónap alatt („tesztfebruár") lerendezik a csapatok a 2010-es idényre szóló felkészülés garmadáját, a szabályszer? egyenes futási teszteken kívül már csak a március 14-i bahreini szezonnyitón végezhetik el az utolsó simításokat versenygépeiken. A konstrukciós evolúció persze Szahírban még messze nem ér véget, súlyos tizedeket fognak javulni még ezek a gépek, szükségük is van rá, ugyanis szakért?k körében egyöntet? vélemény, hogy az utóbbi évek legkiegyenlítettebb szezonjára van kilátás. Márpedig aki nem halad az árral, nem érkezik minden versenyre friss fejlesztésekkel, menthetetlenül lemarad.

Amikor lehull a lepel…

A korábbi évekkel ellentétben, amikor már január els? hetében közszemlére tették a legújabb fejlesztés? masinákat, idén szinte az örökkévalóságig nyújtották a bemutató napját, csak közvetlenül a tesztek el?tt leplezték le autóikat. A szurkolók étvágyát azonban ekkor sem sikerült csillapítaniuk, a nagy dirrel-dúrral beharangozott prezentációk inkább voltak PR-rendezvények a szponzorok óhajának megfelel?en, mint a legfrissebb fejlesztések világ elé tárása. A csapatok érthet? módon b?szen titkolózott, nem szeretnék id? el?tt felfedni kártyáikat, aminek következtében leginkább a tavalyi autók némiképp átépített változatáról rántották le a leplet, a szakért?-újságíróknak így nem is volt nagyon alkalmuk komoly elemzésekbe kezdeni.



Az F10-essel visszatérne a gy?ztesek utcájába a Scuderia

Els?ként a Ferrari örvendeztette meg rajongóit a legújabb, F10-es kódjel? csodájával. (Ezt megel?z? héten a Mercedes Grand Prix is tartott egy röpke bemutatót, de az a m?sor inkább szólt Michael Schumacher els? hivatalos megjelenésér?l, csupán az autó színösszeállítására derült fény.)

Noha az F10-es els? ránézésre nem sokat változott el?djéhez képest, Aldo Costa technikai igazgató kiemelte, hosszú hónapokon átível?, megfeszített munka eredményeként jelent?s el?relépéseket értek el. Mint ismert, a tavalyi konstrukció már a teszteken sem nyújtott domináns teljesítményt, majd amint a diffúzorok körüli vita számukra hátrányos véget ért, képtelenek voltak megfelel? tapadásra bírni autójukat, ugyanis az autó felépítése addigra már kialakult, s már nem lehetett úgy dupla diffúzorra átkonfigurálni, hogy az igazán versenyképes legyen. Miután májusig nyilvánvalóvá vált, hogy a tavalyi évük elúszott, teljes kapacitásukat átcsoportosították az idei évi munkálatokra. *„Úgy gondoljuk, hogy az új autó óriási el?relépés az aerodinamikai fejlesztés, a beállítások, és a motor szempontjából* egyaránt." – hangzott el a bizakodó nyilatkozat.
Mivel a csapatok csak 2011-re vonatkozóan szigorították a diffúzor- szabályon, idén még megengedhet? mindenfajta trükközés ezen a vonalon. A Ferrari, ahogyan egyébként minden más csapat, takarólemezzel bújtatta

el a kíváncsi tekintetek el?l az autó farrészét. Az idei szabályváltozások, jelesül a tankolás betiltása miatt az autó hátsó fele meghosszabbodott, megnövelték a tengelytávot, szélesebbek, magasabbak lettek az oldalszekrények, ezáltal helyet biztosítva a nagyobb üzemanyagtanknak. Mint az várható volt, aerodinamikában, konkrétan az orrkúp kidolgozásában Adrian Newey RB5-ös modellje jelenti az etalont, amit a csapatok zöme átülteti saját autójára is. További érdekesség, hogy az els? és hátsó szárnyak „kifehéredtek” a Ferrarin, a f?szponzor Santander Bank logói miatt volt szükség erre a lépésre.
A maranellóiak autóit a hungaroringi sérüléséb?l állítólag 100%-ban felépült Felipe Massa és az elnök (Luca de Montezemolo) legnagyobb örömére a kétszeres vb Fernando Alonso igyekszik visszaterelni a gy?ztesek utcájába.



Két világbajnok egy csapatban (Button, Hamilton és az MP4/25-ös)

Másnap, múlt pénteken **az ?si riválisMcLaren következett a sorban**. Hiába várták többen, hogy miután a Mercedes hivatalos partnerként szakított a wokingiakkal, visszatérnek majd a hagyományos narancssárga színösszeállításhoz, az MP4/25-ös lényegében a tavalyi ezüstös, néhol piros variációt követte.
Míg a Ferrari valamivel konzervatívabb csapásirány választott, a McLaren bevállalós, több innovációt felvonultató autót tárt a nyilvánosság elé. Megemelték az orrkúpot, az oldalsó légbeöml?k szögletesebbek, s némileg kisebbek lettek, diffúzorukról pedig csak a teszteken láthattunk képeket, els? ránézésre mintha „tripla diffúzorral” kísérleteznének.
Bár az autó fejlesztési filozófiája újszer?, elmondásuk szerint sokat merítettek tavalyi évközi fejlesztéseikb?l, aminek eredményeként kvázi sereghajtó aerodinamikájuk az év végére stabil élautóvá nemesedett. Jelent?sen megnövelték az autó tengelytávját, ugyanakkor alacsonyabbra szabták a kasztnit. A nagyobb üzemanyagtartály miatt született meg a hátsó szárnnyal egybeépített cápauszony is. Hogy az autó hátulja ne váljon túl testessé, ami aerodinamikai szempontból kedvez?tlen lett volna, inkább újratervezték, s az autó hátuljára helyezték a h?t?rendszert.
A McLaren az elmúlt két évad világbajnokával, Lewis Hamiltonnal és Jenson Buttonnal vág neki az idei évnek, amire még nem volt példa a sportág történetében. A két pilóta eltér? vezetési stílusa miatt (Button tükörsima kormánymozdulatai er?sebb tapadást kívánnak, míg Hamilton jobban kedveli a kissé túlkormányzott autót) már most azt lehet hallani, mindkét versenyz?jüknek kedves versenygépet képtelenség konstruálni.



A retro jegyében (R30-as)

Két nap elteltével, vasárnap újabb két csapat tette közszemlére legújabb autóját. Els?ként kora délután **az R30-asról rántották le a leplet**. Els? megdöbbenésünket nem a kifinomult aerodinamikai csomag váltotta ki. Mint azt el?zetes hírekben már szerepelt, a tavalyi „Crashgate” néven elhíresült botrány nyomán távozott f?szponzor (ING) távozása után a Renault visszatért ?si színvilágához, a darázs potrohára emlékeztet? sárga- fekete kombinációhoz. Maga a konstrukció jóval karcsúbb lett el?djénél, orrkúpja viszont annyiban elüt a többiekét?l, hogy valamivel alacsonyabbra helyezték a mérnökök. Második csapatként ?k is „cápauszonnyal” operálnak, tehát er?teljesen hasonlít a tavalyi autóra, mint a teszteken kiderült, ennél azért jóval több újítással készültek a 2010-es szezonra.
Mint ismert, a Renault félig gyári, félig privátcsapatként folytatja, mivel még tavaly decemberben felvásárolta az istálló részvényeinek 75%-át a luxemburgi üzletember, Gerard Lopez, illetve cége, a Genii Capital. Ígéretük szerint a franciák visszavásárolják többségi tulajdonrészüket, amint enyhülni fog a válság. Teljes gyári támogatás nélkül merész célokat nem t?zhetett ki maga elé Eric Boullier csapata. A kollektíva két kelet-európai versenyz?vel er?sített, a már korábban szerz?dtetett Robert Kubica társa Vitalij Petrov lesz, aki a hírek szerint 15 millió dollárnyi szponzorpénzzel (Lukoil, Red Bull) a zsebében érkezik Enstone-ba. A GP2 tavalyi ezüstérmese lehet a Formula-1 els? orosz pilótája. A csapat rajtuk kívül megnevezte három tesztpilótáját is. A DAMS pilótájaként Boullier védencének számító belga d’Ambrosio és a megbízhatósági versenyeken sikeres cseh Ján Charouz mellett a kínai Ho-Pin Tungot jelölték az inkább reprezentatív jelleg? feladatra. Mivel Tung legjobb esetben is csak a fiatal autóversenyz?k második vonalába sorolható, így valószín?, hogy a Renault – ahogy Petrovval az orosz piacot célozza meg – rajta keresztül próbál eljutni a tehet?s kínai támogatókhoz.



Újra privát csapatként a Sauber (C29-es)

Néhány órával kés?bb **a BMW Sauber istálló** volt a soros, a végül megmeneküli hinwilli csapat f?nökének feleségér?l (Christine) elnevezett **C29-es modelljét** ismerhették meg az autósport iránt érdekl?d?k. Hosszú, keserves hónapok állnak a Sauber dolgozói és szurkolói mögött, a BMW augusztus eleji kiszállásról szóló nyilatkozata után ugyanis el?bb a maláj állami csapatként visszatér? Lotus istálló, majd a Qadbak nev? off-shore cég keserítette meg dolgukat, végül azonban Peter Sauber 25 millió euróért visszavásárolta korábbi csapatát a BMW-t?l. A FIA viszont nem járult hozzá a névváltozáshoz, így a müncheni gyár neve továbbra is ott díszeleg a csapat logóján. A jogfolytonosság édesebbik oldala, hogy legalább a tavalyi 6. helyezéssel járó tisztes jogdíjat felhasználhatja az id?közben komoly létszámleépítésen átesett csapat. A C29-es nincsen elárasztva szponzorokkal, vagyis minden pénznek jut majd hely biztosan.
A konstrukció dizájnja egyébként letisztult, nem l?tték el puskaporukat, nagyrészt olyan szárnyelemek (beleértve az orrkúpot és a „cápauszonyt”) került fel rá, amiket tavaly a BMW már tesztelt. Az orrkúpja pedig ugyanúgy felfelé ívelt, mint a többi autónál, ezzel el?segítend? a légáramlatok útját az autó alja felé, ezáltal hatékonyabbá téve a diffúzor m?ködését, így fokozva a tapadást. A Sauber kapcsán meg kell jegyezni, hogy a motoron túl a váltót is egyenesen a Ferraritól kapják, ami akár a privátcsapat sokadik virágzását is eredményezheti.
A csapatf?nök két, egymást ragyogóan kiegészít? pilótát választott ki a piacról. Kobajasi Kamui tavalyi utolsó két versenyen nyújtott látványos bemutatkozásával meggy?zte Peter Saubert kvalitásairól, meg kell hagyni, van ehhez szimatja az öregnek, lassan 10 éve van annak, hogy egy addig szinte ismeretlen finn srácot, bizonyos Kimi Räikkönent beer?szakolt a királykategóriába… A japán mellé egy igazi öreg róka került, az elmúlt 9 évet a McLarennél tesztel? Pedro de la Rosa személyében, kinek tapasztalata bizonyosan busásan kamatozódik majd a tesztek során.



Címvédésre készül a Mercedes (Schumacher, Rosberg és a W01-es)

További három csapat lebbentette fel a fátylat legújabb modelljér?l a hétf?i teszt helyszínén, Valenciában. A legnagyobb érdekl?dés természetesen a **Mercedes versenygépét övezte, a W01-es** is megkapta a már említett „V”- orrkúpot, viszont tartották magukat a tavaly vb-címet hozó orrészhez, ami er?teljesen lefelé ívelt. Az els? felfüggesztésben – egyel?re – eltérnek a többi csapattól, ?k az egypontos (nem ikerpontos) felfüggesztés hívei. A konstrukció mindemellett kevés újítást tartalmaz, s?t az els? teszthéten sem mutattak komoly fejlesztéseket, s mivel letehetünk arról, hogy Ross Brawn egészen eddig babérjain ült volna, a nyár óta tartó szélcsatornás tesztelések produktumait majd csak a tesztszezon kés?bb periódusában kívánják élesben bevetni. Mint ismert, a hétszeres világbajnok Michael Schumacher és a trónkövetel? Nico Rosberg vezetik majd az 55 év után visszatér?, a BrawnGP jogutódjának számító Mercedes gyári csapat autóit. A tesztpilóta személye is ismert, végül a versenyülés nélkül maradó Nick Heidfeldre esett választásuk.

A **Scuderia Toro Rosso** 5. évét kezdi a „száguldó cirkuszban”, a Minardi jogutódjaként a Red Bull gondozásában m?köd? istálló idén néz szembe a legnagyobb kihívásokkal. A FIA döntésének értelmében ugyanis idei évt?l kezdve csak olyan csapatok indulhatnak el, amelyek önálló konstrukt?rként is megállják a helyüket. Az ügyfélautók tiltólistára helyezése miatt saját tervezés? versenygéppel vágnak neki a szezonnak. Az **STR5-ös kódjel? masina** kapcsán nem tagadták készít?i, hogy a tavalyi modell továbbfejlesztett változata, természetesen kiegészítve a Red Bull- féle orrkúppal, s egy jóval kiforrottabb dupla diffúzorral. A faenzai istállónál idén is a svájci Sébastien Buemi, valamint a spanyol-katalán Jaime Alguersuari igyekszik teljesíteni az alapvet? célkit?zést, ami esetükben a konstrukt?ri 8. pozíció kivívása.

Az olaszok és a Mercedes is csak néhány fotó kedvéért hívták meg a sajtót kora délel?tt a paddockba, **Williamsnél** még ezt sem tartották szükségesnek, 10 órakor kigurult **az FW32-es** a boxból, s Rubens Barrichello irányításával belevágott tesztprogramjába.

A Formula-1 négy újoncának egyike, a Virgin szerdán, saját weblapján, online mutatta volna be VR-01-es versenygépét. A honlapjuk szervere viszont nem bírta, technikai okok miatt csupán képeket közöltek a karakteres színösszetétel? (fekete-vörös) autóról, amit els?ként szélcsatornás fejlesztések nélkül, csupán CFD- szimulátorral gyártottak le. Els? ránézésre a motorborítás és az els? szárny egyszer?, mint a faék, de nyílván ?k sem elégednek

meg ezzel az állapottal.

A Force India (VJM03) és a Red Bull (RB6) február 10-én fedi fel idei autóját, a Lotus február 12-re, a Campos február 17-ére, az USF1 pedig „február elejére” ígérte a bemutatkozást, bár különösen utóbbi két csapatnál az indulás is egyre kétségesebb. Az amerikai csapat háza tájáról annyi konkrétum legalább kiszivárgott, hogy az argentin José María López lesz (lehet) egyik pilótájuk. Érdekesség, hogy a Toyota farvizén a köztudatba berobbanó Stefan Grand Prix annak ellenére is tesztelni fog (február 25-én, Portimãoban), hogy elvileg nincsen indulási joguk a 2010-es szezonra. A tulajdonos szándékai olyannyira komolynak t?nnek, hogy a hírek szerint már befektet?kkel és pilótajelöltekkel is tárgyal. Az S-01-es kódjel? autó a Toyota kölni m?helyében készült, így az eddigi információk alapján jócskán el?rébb tartanak több újoncnál, ráadásul Bernie Ecclestone is propagálja a szerb csapat indulását még ebben az évben.

Az els? teszthét krónikája (Valencia, 2010. 02. 01. – 2010.02.03.)



Egyel?re elmaradt a meghökkent? eredményekkel Michael Schumacher és a Mercedes

A valencia Ricardo Tormo pályán rendezett els? három tesztnapon tehát hét csapat tette tiszteletét, tavalyi helyezésük szerinti növekv? sorrendben: MercedesGP, McLaren, Ferrari, Sauber, Williams, Renault és a Toro Rosso.
A most következ? röpke visszatekintés, elemzés el?tt fontos gyorsan leszögeznünk, hogy egy tesztb?l alapjáraton, korábban sem volt érdemes messzemen? következtetéseket levonni. Mindez a megnövelt tank miatt még inkább így van, ugyanis míg ezel?tt 10 és 50 kg benzinkülönbséggel számolhattunk, idén akár 10 és 150 kg is adódhat, ami már másodpercekben mérhet? differenciát eredményezhet az id?kben. Így nem marad más hátra, mint a kitudódott stintek (pályán egy huzamban töltött periódusok), egy-egy nyilatkozat, avagy szakelemzés alapján igyekszünk valamit megtudni az er?viszonyokról, helyesebben inkább csak tendenciákról.

A hétf?i gyakorlást, mintegy 2 tizedes el?nnyel Felipe Massa nyerte. Ahhoz képest, hogy balesete óta el?ször ült friss fejlesztés? F1-es autóban a brazil, meglep?en következetes tempót diktált, s ami a tesztek korai fázisában még lényegesebb, úgy húzott le 101 kört, hogy egyetlen meghibásodás sem hátráltatta a munkában. A

meglehet?sen piszkos pályán az idei évre használatos abroncsok viselkedését vizsgálták, az ilyenkor szokásos alapbeállítások feltérképezésén túl. Leggyorsabb, edzésels?séget hozó körét a teszt utolsó negyed órájában futotta meg.
A végül második helyen végz? Sauber, Pedro de la Rosa irányításával az obligát els? napos tesztprogramot végezte, magyarán az autó mechanikáját, hajtásláncát (váltó, fékrendszer, motor) és a hidraulikát fürkészte, emellett már a setup-ok (beállítások) tökéletesére is maradt ideje.
A spanyol mögött a Mercedes két pilótája foglalt helyet a végelszámolásnál, délel?tt Rosberg, délután Schumacher mutatkozott be a W01-essel, mindketten uszkve 40-40 kört teljesítettek, ?k is problémamentes napot tudhattak maguk mögött. Ahogyan ?k is, a McLaren tesztpilótájává el?lép?, a DTM-ben már futamgy?zelmekig is jutó Gary Paffett is rendszerellen?rzést végzett a nap alatt, esetében a körid?knek még kevesebb jelent?sége van, mint egyébként.
Említett csapatok a szokásos sablonszöveggel, elégedettséggel nyugtázták a napot, ez nem volt elmondható a másik három brigádra. Barrichello alatt megállt a Williams, állítólag elfogyott a benzin a brazil gépéb?l, amiért 20 perccel az edzés vége félbeszakították a gyakorlást. Azt megel?z?en sem volt biztató a grove-i istálló napja, alig-alig tudtak hosszabb távon pályán maradni, rendre visszahívták boxba kontrollra pilótájukat. Buemi még rosszabbul járt, váltóproblémák miatt délel?tt szerel?i dolgoztak, a probléma forrását így sem sikerült orvosolni, ennek tudható be az alacsony körszám. Kubica saját bevallása szerint alaposan megszenvedett a nehéz autóval, s noha a tabella végén zárt, elégedetten nyilatkozott, elvégezték a tervezett megbízhatósági ellen?rzéseket, autóját pedig könnyen vezethet?nek találta.

Végeredmény, Valencia, Circuit Ricardo Tormo, 1. nap, 2010. 02. 01.

1.	Felipe Massa (Ferrari):	1:12,574		102
2.	Pedro de la Rosa (Sauber):	1:12,784	+ 0,210	74
3.	Michael Schumacher (Mercedes):	1:12,947	+ 0,373	40
4.	Nico Rosberg (Mercedes):	1:13,543	+ 0,969	39
5.	Gary Paffett (McLaren):	1:13,846	+ 1,272	86
6.	Rubens Barrichello (Williams):	1:14,449	+ 1,875	75
7.	Sébastien Buemi (Toro Rosso):	1:14,762	+ 2,188	18
8.	Robert Kubica (Renault):	1:15,000	+ 2,426	69



Meggy?z?nek t?nik az F10-es

Kedden nagyrészt változatlan felállásban folytatták a csapatok a munkát. Az el?zetes megállapodás szerint egész nap Rosberg tesztelte a Mercedest, a McLarent pedig 2008 világbajnoka, Lewis Hamilton vette irányítása alá, a Saubernél pedig Kobajasi Kamui végezte el a napi penzumot.
A gyakorlást újra Felipe Massa nyerte, az el?z? napinál durván 8 tizeddel jobb id?vel, ami részben magyarázható a javuló pályaviszonyokkal, részben a rövid, 8 körös etappal, akárhogyan is nézzük, az eredmények alapján dominált a Ferrari. Legjobb körét mindenesetre utóbb nem tudta megjavítani, a kés?bbiekben két versenyszimulációt is végigvittek, újra Massa volt a legszorgalmasabb, munkája közben semminem? probléma nem merült fel. A csapat közleménye szerint kedden az ideális beállítások keresésével foglalkoztak változó viszonyok között.
Massa mögött újra egy Sauber végzett. Miután Kobajasi abszolválta az alapbeállításokat, különböz? üzemanyagszintek mellett méregette az autó teljesítményét. Hosszú etapokon következetes tempót diktált a Sauber, de ez még mindig nem zárja ki, hogy imponálni akarnak a pénzes támogatók el?tt, így kieresztik autójukban rejl? potenciált.
Hamilton szinte az egész tesztnap folyamán a tabella 3. helyét foglalta el. Legjobb id?eredmény 5 tizeddel maradt el a brazilétól, ami azért adhat okot a bizakodásra, mivel ezt egy 28 körös etap végén érte el. Tartósan 1:12-es id?kre volt képes aznap a McLaren, elégedetten nyilatkozott a két évvel ezel?tti vb: *„Mosolyogva szálltam ki az autóból, mert azoknak a problémáknak, ami a tavalyi géppel felmerültek, itt nyomuk sem volt. Persze még vannak területek, melyeken fejl?dnünk kell. A nap teljesen jól alakult."* A csapat egyébként els?sorban a keskenyebb els? abroncs, a magas benzinszint és a balansz közti összefüggéseket vizsgálta. Kisebb alulkormányzottsággal azért küszködött Hamilton.
A hétf?i sereghajtó Renault megemberelte magát, a csapat eltér? hosszúságú stinteken ismerkedett az autó menettulajdonságaival, állításuk szerint megtalálták az optimálishoz közeli súlyelosztást. A második versenyszimuláció végén, a teszt zárása el?tt 5 perccel a célegyenesben haladva megadta magát a Renault, ami miatt érkezett a piros zászló.
Rosberg hátránya soknak t?nik, a csapat azonban kiemelte, a német versenyz? er?teljesen megtankolt autóval körözött, s ha nem is minden tekintetben, de elégedettek a látottakkal.
A Williams és a Toro Rosso ambivalens napot zárt. Technikai természet? probléma nem hátráltatta ?ket, mindketten 100 kör fölött teljesítettek, viszont körid?ik alaposan elmaradtak az élbolytól.

Végeredmény, Valencia, Circuit Ricardo Tormo, 2. nap, 2010. 02.02.

1.	Felipe Massa (Ferrari):	1:11,722		124
2.	Kobajasi Kamui (Sauber):	1:12,056	+ 0,334	96
3.	Lewis Hamilton (McLaren):	1:12,256	+ 0,534	108
4.	Robert Kubica (Renault):	1:12,426	+ 0,704	119
5.	Nico Rosberg (Mercedes):	1:12,899	+ 1,177	119
6.	Rubens Barrichello (Williams):	1:13,377	+ 1,655	102
7.	Sébastien Buemi (Toro Rosso):	1:13,823	+ 2,101	107



Nem foglalkozik az ellenfelek tempójával a címvéd? Button

Az els? teszthét utolsó napján valamennyi csapatnál váltás történt a szereposztásban. Több pilóta pályafutása mérföldkövéhez érkezett. El?ször ült F1-es autóban Vitalij Petrov, el?ször vett részt hivatalos Forma-1-es teszten Jaime Alguersuari, Fernando Alonso most mutatkozott be csak igazán a Ferrari, Jenson Button pedig a McLaren színeiben. Nem véletlen tehát, hogy több mint 35000 szurkoló látogatott ki a valenciai kollektív teszthét utolsó napján.

Változás nem történt az élen, a 3. napot is a Ferrari „nyerte”, Fernando Alonso ráadásul rögtön els?re 1:12 alá szorította a körid?t, s azt követ?en is meggy?z? tempót diktált, a délutáni órákban pedig – egy hosszú, konstans etap keretében – durván két és fél tizeddel megjavította csapattársa el?z? napi etalonját. A spanyol pilóta nem gy?zte dicsérni brazil kollegáját, amiért olyan hamar, ennyire használható setupot (beállítást) talált az F10-eshez, elégedett volt az autó kezelhet?ségével is. Annyi mindenképpen kijelenthet?, hogy a Ferrarit gyorsan, minden meger?ltetés nélkül pályára lehet szabni.
A Ferrari mögött – szokás szerint – ismét a Sauber végzett, de la Rosa délel?tt még nagy harcban volt

honfitársával, a kés?bbiekben viszont már nem tudta tartani vele a lépést. Megoldották a napi feladatokat annak ellenére is, hogy a délel?tti órákban történt ütközés miatt (Hülkenberg volt a másik szenved? fél) ki kellett cserélniük a padlólemezt, a motorburkolatot és az els? szárnyat is.
A svájci csapat mögött a McLaren végzett. Délel?tt Button még csak ízlelgette az új McLarent, üléspróba, beállítások próbálgatása, ezért teljesítettek viszonylag kevés kört, a továbbiakban aztán gördülékenyen folytatódott a munka, hosszabb távon próbálgatták az MP4/25-ös menettulajdonságait.
Michael Schumacher zárt a 4. helyen, egy tesztvégi hidraulikai problémát leszámítva zavartalan napon voltak túl. Ross Brawn azonban nem rejtette véka alá megérzését, miszerint jelenleg le vannak maradva a legjobbaktól: *”Teljesen megtankolva nem t?ntünk annyira rossznak, de kissé elmaradtunk a legjobbak tempójától, és az autó kezelhet?ségével, valamint balanszával is voltak gondok, ezeket azonban Jerezre orvosolni tudjuk.”*
Jaime Alguersuarit láthatóan felspannolta élete els? kollektív tesztelése, a katalán versenyz? elmozdított az el?z? két nap sereghajtóként szerényked? Toro Rossót az 5. helyre. Az újoncok csatáját Petrov nyerte, els?dleges feladatát, ami a GP2-höz képest nagyságrendekkel komolyabb er?hatások (fékezés-gyorsulás, extra leszorító er?) kitapasztalása volt, sikeresen megoldotta. Hülkenberg egy híján ugyanannyi kört teljesített, mint a nap sztahanovistája, az üléspróbát követ?en hosszú etapokon, magas üzemanyagszinttel igyekeztek minél több adatot gy?jteni a kés?bbiekre.

Végeredmény, Valencia, Circuit Ricardo Tormo, 2. nap, 2010. 02.02.

1.	Fernando Alonso (Ferrari):	1:11,470		127
2.	Pedro de la Rosa (Sauber):	1:12,094	+ 0,624	80
3.	Jenson Button (McLaren):	1:12,438	+ 0,968	82
4.	Michael Schumacher (Mercedes):	1:12,576	+ 1,106	97
5.	Jaime Alguersuari (Toro Rosso):	1:12,951	+ 1,481	82
6.	Vitalij Petrov (Renault):	1:13,097	+ 1,627	75
7.	Nico Hülkenberg (Williams):	1:13,669	+ 2,199	126

A mez?ny (kiegészülve a Red Bullal és a Force Indiával) legközelebb február 10-én, Jerezben találkozik egy négynapos teszt erejéig. Ebben a szusszanásnyi szünetben az adatok kiértékelése az els?dleges cél, hogy jobban megérthessék az autó m?ködését, viselkedését különböz? beállítások és gumiválasztás ismérvének figyelembevételével.

Nagy Dávid (Dave)
Szerz? a Flag Polgári M?hely tagja



Ajánló