

Forma 1: Autóbemutatók, tesztek

2010 február 14. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása Még nincs értékelve

Mérték

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 cikkünkben a négynapos jerezi tesztelés kiértékelésén túl szó esik azon istállók bemutatóiról is, amelyekre legutóbbi beszámolónkat követ?en került sor.
A Formula-1-et is megérintette a gazdasági recesszió szele, ami sok más mellett a tesztid?szakot is alaposan átírta. Míg évekkel ezel?tt már november végén megkezd?dött a munka, majd karácsony el?tt is pályára gördültek a legjobbak, végül az újév els? három hónapját is végigtesztelték, idén csupán négy hét, 15 nap áll rendelkezésükre, hogy tökéletesítsék a szélcsatornákban, ill. CFD- szimulátor által kifejlesztett konstrukcióikat. Kollektív teszteken, vagyis nem megengedett a privát teszt, egyedül az egyenes pályás (ill. egy-egy alkalommal egyéb pályán folytatott), rendszerellen?rzésre szorítkozó próbákat engedélyezi a versenyszabályzat. A Williams, a Force India és a Virgin után a Lotus is tervez hasonló gyakorlást, a Ferrari terveit a Mugellóban uralkodó id?járás keresztülhúzta.

Amikor lehull a lepel…



Els?ként a Virgin vitte pályára autóját az újoncok közül

Kezdjük annál a csapatnál, amivel legutóbb abbahagytuk! A mez?ny egyik újonca, a brit ***Virgin Racing*** múlt szerdán, honlapjukon keresztül mutatta volna be versenygépét, ám szerverük nem bírta a – vélhet?en nem egetver? – terhelést, így néhány kósza fotón kívül nem gy?z?dhettünk meg róla, mit is produkált John Booth istállója. Másnap kiköltöztek Silverstone-ba, s kezdetét vette az érdemi munka. Az els? nap inkább az autó bejáratásáról, rendszerellen?rzésr?l szólt, az érdemi munkát csak pénteken végezte el a csapat két pilótája, Timo Glock és Lucas di Grassi. A Toyota színeiben három dobogós helyezéssel is büszkélked?, egykori GP2-es bajnok német délel?tt 42 kört tett meg a VR-01-essel. Délután a Renault korábbi brazil tesztpilótája vette át a stafétát, 36 kört teljesített. Mindent összevetve az autó több mint 100 km-t rótt komoly hiba nélkül, ami mindenképpen tiszteletet parancsoló egy olyan istállótól, ami kevesebb, mint fél év alatt, szinte a nulláról kapaszkodott fel erre a szintre. Nick Wirth technikai vezet? azonban már el?retekint: *"Hasznos információkkal lettünk gazdagabbak, amelyeket rögtön felhasználhatunk az új alkatrészek kifejlesztéséhez, s ezeket akár már a jöv? héten tesztelhetjük."*

Id?eredményeket nem közölt a csapat, bár nem is ez volt számukra az els?dleges. Mint már többször utaltunk rá, a Virgin autója – az USF1 mellett – nélkülözi a szélcsatornás munkálatokat, kizárólag a Wirth Research (Wirth cége) CFD- szimulációjával gyártotta le versenygépét. Mindenképpen innovatív vállalkozás, még akkor is, ha a tengerentúlon az Acura-LMP projekttel sikert sikerre halmoztak Wirthék.



A Force India 2010-ben is dobogóra tör

Egy nappal a második téli tesztprogram kezdete el?tt, a ***Force India*** is bemutatta vadonatúj versenygépét, ami nem meglep? módon egy felfelé ível? orrkúpot, és egy "cápauszony" motorborítást kapott, mint a legtöbb idei autó. Mint ahogy az sem keltett túl nagy felt?nést, hogy a VJM03-as kódszámmal ellátott, az indiai nemzeti színeket magán visel? modell (a tulajdonos, Vijay Mallya nevének rövidítése) szerkezetileg er?teljesen hajaz a McLarenre. Az indiai istálló idén is széleskör? együttm?ködésben áll a wokingi csapattal, a teljes hajtásláncon kívül mérnököket is rendelkezésükre bocsát. A V8-as motort pedig az etalonnak számító Mercedes szállítja. A diffúzort szokás szerint ?k is letakarták a kíváncsi szemek el?l.
Néhány napig a brit lapok arról számoltak be, hogy veszélyben lehet a csapat indulása, mivel számláik befizetésével komoly késésben vannak, amiért felszámolást indíthat ellenük a cégbíróság. Mallya azonban gyorsan cáfolta a híreket, sorsuk egy pillanatig nem volt kérdéses. Az istálló azzal a felállással kezdi az évet, mint amivel az el?z?t befejezte, vagyis Adrian Sutil és Vitantonio Liuzzi irányításával törnek pontszerzésre. Tesztpilótaként az elmúlt két DTM- szezonban dobogós pozícióban záró skót Paul di Restát alkalmazzák, ráadásul péntekenként alkalma is lesz vezetni az autót, ami el?revetíti, hogy partnereik nyomására (DTM-ben a Mercedes pilótája, korábban tesztelt is a McLarennél) akár már évközben is szerepet kaphat versenyeken is az ifjú reménység. Tavalyi szezonban els?sorban az alacsony leszorító er?s pályákon (Spa, Monza) szerepeltek jól, idén viszont – saját elmondásuk szerint – jóval univerzálisabb autóval indulnak, alapelvárásuk az er?s középmez?ny rendszeres pontszerz? és néhány dobogós helyezéssel.



Idén már nem elégednének meg a második hellyel

Másnap, kicsit megkésve a ***Red Bull*** is bemutatta legújabb, RB6-os kódjellel ellátott versenygépét. A kisebb késedelem és a múlt heti valenciai tesztek kihagyásának prózai oka volt, tovább szerették volna tökéletesíteni autójukat. (Egyébként tavaly is hasonlóképp jártak el.) Az RB6-os deklaráltan el?djének módosított, továbbfejlesztett változata, amin nem is érdemes felkapnunk fejünket, ugyanis az RB5-ös kiváló második félévet zárt, az utolsó három versenyen példának okáért három duplázással sokkolták a mez?nyt.
Kevesebb innovatív elem található a konstrukción, ugyanakkor a tavaly látott megoldások még kifinomultabbak, még extrémebbek, mint az el?z? évben. Igaz ez a „V” alakú orrkúpra, ami lassan a 2010-es autók védjegyévé válik, az els? szárnyra, a „cápauszonyra”, ami a többségnél látott módon elér egészen a hátsó szárnyig. Az aerodinamikai csomagot úgy alakították ki, hogy a lehet? leghatékonyabbá tegye a dupla diffúzort, aminek beépítése a tavalyi évben komoly gondot okozott a csapatnak a különleges hátsó felfüggesztés miatt, amit idén is megtartottak.
Az osztrák alakulat versenygépeit idén is a Sebastien Vettel- Mark Webber páros vezeti, célkit?zésük nem is lehet más, minthogy ott folytassák, ahol a tavalyi év végén abbahagyták, vagyis futamgy?zelmekkel világbajnoki címekre törnek, ami az eddig bemutatott impozáns fejlesztésekb?l kiindulva nem t?nik eltévelyedett elvárásnak.



A legenda „újjászületett”

Péntek este egy nagyszabású ceremónia keretében Londonban második újoncként a ***Lotus istálló*** is bemutatta, mit tudott összehozni b? 4 hónap alatt. 1994 után tér vissza a Colin Chapman által 1952-ben alapított brit csapat a Forma-1-be. Noha minden létez? küls?ség, a tradicionális zöld-sárga színösszeállítás, a konstrukció kódjele (T127-es) egyfajta folytonosságot tükröz, továbbá a „Lotus” nevét birtokló Proton logója is szerepel az autón, ez a csapat valójában az azóta kimúlt A1 GP-s Team Malaysia, Tony Fernandes maláj üzletember vezetésével. Az azonban nem kizárt, hogy amennyiben jönnének az eredmények, talán a Proton is beszállna a projektbe, ezáltal talán gyári csapatként is visszatérhet a patinás angol istálló.
Az autót egyébként privát teszten már hét elején bejáratták Silverstone-ban, s a jöv? héten már a jerezi kollektív teszten is meggy?z?dhetnek afel?l, hol is állnak valójában. Mike Gascoyne technikai igazgató jó név a szakmában, több istállót is felemelt a középmez?nyig (igaz, azon túl sosem jutott), mint ahogy mérnök- és pilótafronton is törekedtek arra, minél több tapasztalatot gy?jtsenek össze. A Lotus egykori f?hadiszállásától nem messze, Norfolkban székel? csapat Jarno Trullit és Heikki Kovalainent szerz?dtette, míg tesztpilótaként a maláj Fairuz Fauzy dolgozik a csapatnál.

Vagyis két kollektíva adós mindeddig saját készítés? autójával. Indulásuk napról-napra valószín?tlenebb. Az USF1 autója például a hírek szerint a kötelez? töréstesztен sem felelt meg, méla csendbe burkolóztak, egy szem megnevezett pilótájuknak, José María López menedzserének pr- optimista közleményén kívül hetek óta nem hallani fel?lük semmit. A Camposnál ellenben folyik az élet. A legújabb pletykák például azt mondják, hogy az A1 GP egykori mindenesével, Tony Teixeirával tárgyal Adrián Campos csapatvezet? tulajdonrészének eladásáról, ám a dél-afrikai üzletember kétes megítélése miatt ez is könnyen kútba eshet. Eközben arról pletykálnak, hogy a hoppon maradt Bruno Senna már más csapatokkal tárgyal, a McLaren tesztpilótai állását is elfogadná, csak hogy legalább közel maradjon a t?zhöz.
Mindeközben folytatta bizarr készül?dését a Forma-1 közelg? szezonjára az indulási joggal nem rendelkez? Stefan GP, amikor Bahrein után Sepangba is elküldött egy konténernyi versenyfelszerelést. A Toyota 2010-re szánt autóit felvásárló szerb istálló abban reménykedik, hogy említett két csapat közül legalább egyik kid?l a sorból, így Bernie Ecclestone támogatását élvezve rajtengedélyt kaphatnak. A FIA elnöke, Jean Todt ugyanis egyértelm?vé tette: amennyiben nevezett csapatok nem állnak ki a szezonnyitón, elvesztik indulási jogukat.

A második teszthét krónikája (Circuito Permanente de Jerez, Jerez de la Frontéra, 2010. 02. 10. – 2010. 02. 13.)



Különleges rúd alakú szenzorral kísérletezett a McLaren

Az id?járás-el?rejelzések nem ígértek sok jót, a tesztprogram négy napjából háromra heves záporokat prognosztizáltak. Nem akad olyan csapat a mez?nyben, aminek ne lenne éget? szüksége minden produktív napra, minden km-re, bár természetesen a zuhé leginkább azon csapatokat érinti hátrányosan, amelyek mostanra id?zítették els? pályára gördülésüket, pontosabban els? kollektív tesztjüket.

Jerez de la Frontéra egy 200 000-es andalúz város, Gibraltártól nem messze, az Atlanti-óceán partján. Kiemelt turisztikai látványosság, a hamisíthatatlan hispán kulturális emlékeket (a keresztény és a muszlim-mór kultúra egyvelege) éppúgy el?szeretettel látogatják a vendégek, mint magasan frekventált üdül?paradicsomát. A Circuito de Jerez néhány kilométerre fekszik a várostól, 4428 méter hosszúságú, korábban öt Formula-1-es versenyt is rendezett a pálya, manapság egyike azon aszfaltcsíkoknak, ahova a csapatok rendszeresen ellátogatnak tesztelés végett. Emellett több mint 20 éve kirobbanthatatlan alapvetése a MotoGP-s versenynaptárnak.

10 csapat, 10 autó sorakozott fel a boxban, hogy teljesítsék a 4 napos kollektív tesztet. (A Lotus is elutazott a helyszínre, de csak a vendégek fogadására szolgáló építményét húzta fel. A tervek szerint jöv? héten már ?k is belevágnak tesztprogramjukba.) A heti penzumot két részre osztották, hogy mindkét pilótájuknak egyenl? esélyeket nyújthassanak. A Mercedes kivételével, ?k felváltva tesztelnek, valamennyi csapat szerda-csütörtök és péntek-szombat ritmusban szerepeltetik pilótáikat.

A múlt héten látott Ferrari (Alonso), McLaren (Button), Sauber (Kobajasi), Mercedes (Rosberg), Renault (Petrov), Williams (Hülkenberg) és Toro Rosso (Buemi) mellett Jerezben további három csapat is bekapcsolódott a tesztprogramba. A Red Bull (Webber) és a Force India (Liuzzi) mellett az újonc Virgin (Glock) is bemutatkozott a nagyközönségnek.

Az id?jósok nem mondtak valótlant, sz?k 50 perccel a ***szerdai teszt*** kezdése után megérkezett az égi áldás, innent?l kezdve változó intenzitással, kisebb szünetekkel, egészen nap esett az es?. Amint kissé alábbhagyott,

felszáradóban volt ugyan az aszfalt, a gyakori vízátfolyások miatt mégsem lehetett száraz pályás gumikon körözni. A csapatok így hát – jobb híján – alternatív tesztprogramot fundáltak ki. Az id?eredményekb?l ezúttal tehát pláne butaság lenne bármiféle következtetést levonni, olvasóinknak azért leközöljük az els? napi listát.

Két piros zászló még ezt a kurta gyakorlást is megszakította, el?bb Mark Webber autója adta meg magát dél el?tt nem sokkal, a csapat egyszer? olajszivárgással magyarázta az esetet, ehhez képest órákon át szerelték az RB6-ost (váltócserét is eszközöltek), s csak az utolsó negyedórára térhetett vissza a pályára. De még ezt a kevés id?t sem tudta kihasználni, ugyanis 5 perccel a leintés el?tt Rosberg Mercedese is megállt a pályán. Újra hidraulikai hibáról hallani, márpedig múlt héten már volt rá precedens, akkor Michael Schumacher volt a szenved? alany. Miközben Hülkenberg kapcsán mindent megtett a Williams csapata, hogy minél inkább alkalmazkodjék az es?s körülményekhez, érdekes módon a Renault mindezt nem érezte szükségesnek, Petrov szinte a teljes délutánt unatkozva a boxban töltötte. A hírek szerint nem véletlen ez a furcsaság, a az istálló befenyített, mivel Petrov apja továbbra sem kapott hitelt, amib?l márciusig kifizethetné a 15 millió eurós versenyzési díj felét. Második fenyeget? jel másnap érkezett, amikor az el?zetes tervekkel ellentétben nem az orosz pilóta, hanem Kubica ült a versenygépbe.

A csapatok általában a megbízhatóságot és a rendszerellen?rzést vizsgálták ezen a napon, ezen felül Sauber néhány rajtgyakorlatot is elvégzett, a Ferrari értékes adatokat gy?jtött az es?gumikról, Alonso szerint biztató eredménnyel: „Az autó es?ben is jól ment, és könny? volt vezetni. Majdnem olyan volt, mintha száraz lett volna az id?.” A McLaren kezdetben egy antennaszer? mér?m?szerrel aerodinamikai felmérést végzett, majd amint megérkezett az es?, váltottak, az általános beállításokkal való megismerkedés mellett a motor és a váltó feltérképezése, délután pedig a fékekkel kapcsolatos fejlesztésekre koncentráltak. A Virgin csak dél körül, es?ben tudott néhány installációs kört futni, ugyanis egyes alkatrészeik csak reggelre érkeztek meg a helyszínre. Ezért ez a nagy lemaradás.

Végeredmény, Jerez de la Frontéra, Circuito de Jerez, 1. nap, 2010. 02. 10.

1.	Nico Rosberg:	Mercedes	1:20,927		57
2.	Sébastien Buemi :	Toro Rosso	1:21,031	+ 0,104	84
3.	Nico Hülkenberg:	Williams	1:22,243	+ 1,316	11
4.	Fernando Alonso:	Ferrar	1:22,895	+ 1,968	88
5.	Kobajasi Kamui:	Sauber	1:23,787	+ 2,860	55
6.	Jenson Button:	McLaren	1:24,947	+ 4,020	68
7.	Vitantonio Liuzzi:	Toro Rosso	1:24,968	+ 4,041	71
8.	Vitalij Petrov:	Renault	1:25,440	+ 4,513	27
9.	Mark Webber:	Red Bull Racing	1:26,502	+ 5,575	50
10.	Timo Glock:	Virgin	1:38,734	+ 17,807	5 k

A csütörtöki tesztnap reggelén minden ott folytatódott, ahol el?z? délután befejez?dött, vagyis szemerkél? es? fogadta a csapatokat. Szerencsére gyorsan elillantak a felh?k, a pálya pedig hamar száradni kezdett, így a tesztel? tíz csapat végre érdemi munkát végezhetett. Csipkedték is magukat, összesen mintegy 4000 kilométert teljesítettek. Délutánra a pálya h?mérséklete már elérte azt a tartományt, ahol a Bridgestone által Jerezbe szállított abroncsok optimálisan m?ködnek.
A tréning kezdése után fél órával rögtön piros zászlókat lengettek, miután Nico Hülkenberg kicsúszott az Angel

Nietóról (vb motoros) elnevezett kanyarban. Mint kiderült, a Williams hidraulikája makacsolta meg magát, a hidraulikafolyadék az egész hajtásláncot megtámadta, ami miatt hosszú órákon át a szerel?k vették kezelésbe az autót.

Amint újra kinyílt a boxutca, a Toro Rossót vezet? Buemi vitte a prímet, a svájci versenyz? délben már 1:20,5-nél tartott, legközelebb Jenson Button volt hozzá, a délel?tt nem különösebben aktív címvéd? hátránya azonban több mint 1 másodpercre rúgott.
11 óra környékén újból félbeszakították a gyakorlást. A vétkes Timo Glock volt, rögzítési probléma (túl alacsonyra rögzítették volna?) miatt leesett autójáról els? vezet?szárnya, amit milliónyi részre szabdalt a VR-01-es, a sok törmelék miatt nem érkezett a piros zászló. Noha állításuk szerint „több létfontosságú aerodinamikai információt” gy?jtöttek 11 kör alatt, nem tudták folytatni a tesztelést, mivel még nem érkeztek meg alkatrészeik nagy része. Néhány hónap alatt ennyire tellett, alábecsülték volna a királykategóriát?

Délután minden csapat a hosszú etapokra helyezte a hangsúlyt, mindközül ki kell emelni Alonsót, a spanyol versenyz? 48 kört teljesített egy huzamban, a legapróbb hiba nélkül. A benzinszintek miatt egzakt összehasonlítást nem lehet tenni, mégis érdekes, hogy a hasonló stinten lév? Michael Schumachernél átlagosan 1 másodperccel ment jobb köröket a kétszeres világbajnok. További optimizmusra adhat okot a Ferrari híveinek, hogy Alonso az etap végére, kopott gumikon gyorsult fel igazán, kifogástalannak t?nik a Ferrari gumikezelése, eleddig nem nagyon lehet gyenge pontot találni az F60-asban.

Az utolsó órában el?bb Kobajasi és Schumacher közti apró koccanás borzolta a kedélyeket, majd nem sokkal a teszt vége el?tt megállt a McLaren a 6-os kanyarban, Button bevallása szerint csak a biztonság kedvéért állt meg, ugyanis a m?szerfalon kigyulladt a figyelmeztet? lámpa. Néhány percre még elengedték a mez?nyt, Kobajasi pedig – bevallottan könny? autóval – néhány századdal beslisszolt Buemi elé (a svájci „extra könny?” autóval futotta meg legjobbját), vagyis az eddig reményteljes Sauberrel megnyerte a jerezi tesztelés második napját.

A Ferrari háza tájáról továbbra sem hallani semmilyen meghibásodásról, s?t, Alonso roppantmód elégedett volt, hogy már említett versenyszimulációja elején és végén hasonlóan könnyed vezethet?séget tapasztalt. A riválisMcLarennél viszont a hírek szerint komoly motormelegedési problémával küszködnek, ezért extra légbeöml?ket alkalmaztak. További érdekesség, hogy megbízható források szerint meglehet?sen kevés, 30 kg-nyi üzemanyaggal a fedélzetén érte el Button legjobb eredményét. A Mercedes formája egyel?re nem túl meggy?z?, Michael Schumacher véleménye szerint hamarosan világbajnokságért küzdhetnek vele, de a szezonnyitón nem vár gy?zelmet a verdától. A Renault krónikus alulkormányzottsággal küzd, amin csak a Barcelonára esedékes új aerodinamikai fejlesztések javíthatnak. Webber egész nap rengeteg benzinnel a fedélzetén autózott.

Végeredmény, Jerez de la Frontéra, Circuito de Jerez, 2. nap, 2010. 02. 11.

1.	Kobajasi Kamui	Sauber	1:19.950		103 kör
2.	Sébastien Buemi	Toro Rosso	1:20.026	+0.076	121 kör
3.	Jenson Button	McLaren	1:20.618	+0.668	83 kör
4.	Nico Hülkenberg	Williams	1:20.629	+0.679	67 kör
5.	Vitantonio Liuzzi	Force India	1:20.754	+0.804	80 kör
6.	Michael Schumacher	Mercedes GP	1:21.083	+1.133	124 kör
7.	Fernando Alonso	Ferrari	1:21.424	+1.474	129 kör
8.	Robert Kubica	Renault	1:22.003	+2.053	103 kör
9.	Mark Webber	Red Bull Racing	1:22.043	+2.093	99 kör

10.	Timo Glock	Virgin Racing	1:29.964	+10.014	11 kör



Normális tesztelésre alkalmatlan körülmények uralkodtak Jerezben

Pénteken sem nyílt mód normális tesztelésre, sz?k egy órát követ?en újfent megérkeztek a viharfelh?k, délutánra pedig teljesen leszakadt az ég, még az extrém es?gumikkal sem lehetett a pályán maradni. A teszthelyszínek kiválogatásánál talán érdemes lett volna el?zetesen utánajárni a mediterrán éghajlat ama alapvetésének, miszerint télen az átlagosnál jóval nagyobb az es? valószín?sége…

Az els? egy órában Jaime Alguersuari volt a legaktívabb, lelkesedésének meglett az eredménye, hiszen a biztató formát mutató Toro Rossóval a hét legjobb id?eredményével megnyerte az edzésnapot.
Ha kizárólag az es?ben nyújtott tempót nézzük, akkor Nico Rosberg volt a leggyorsabb 1:27,5-ös idejével, egy tizeddel verte meg a szintén versenyképesnek t?n? Massát. Rosberg alatt egyébként újfent megállt a kocsi, utólag rendszerellen?rzésre hivatkoztak. A Mercedes pilótája versenyszimulációt végzett, emellett a rajtokat és a boxkiállást is gyakorolta. Barrichello volt a nap élmunkása a maga 120 körével, jobb híján a Cosworth- motorok élettartamát vizsgálták. A brazil veterán egyébként elhagyta a pályát még délel?tt a 9-es kanyarnál, ami miatt piros zászlót lengettek. Rajt kívül még Sutilnak (elektronikai hiba) és de la Rosának (valami kisebb hiba) kellett kisebb nehézségekkel szembenéznie.
A mez?ny végén Hamilton és szokás szerint a Virgin végzett. A brit világbajnok csak egy gyors kört teljesített száraz pályán, ezért a gyatra id?, di Grassiék pedig egyáltalán nem léptek pályára az es? el?tt, de kés?bb sem dolgozták túl magukat…

Végeredmény, Jerez de la Frontéra, Circuito de Jerez, 3. nap, 2010. 02. 12.

1.Jaime Alguersuari	Toro Rosso	1:19.919		76 kör
2.Pedro de la Rosa	Sauber	1:20.736	+0.817	58 kör
3.Adrian Sutil	Force India	1:21.428	+1.509	48 kör
4.Felipe Massa	Ferrari	1:21.603	+1.684	72 kör

5.Sebastien Vettel	Red Bull Racing	1:21.783	+1.864	59 kör
6.Vitalij Petrov	Renault	1:22.000	+2.081	68 kör
7.Nico Rosberg	Mercedes GP	1:22.820	+2.901	53 kör
8.Rubens Barrichello	Williams	1:23.217	+3.298	120 kör
9.Lewis Hamilton	McLaren	1:23.985	+4.066	68 kör
10.Lucas di Grassi	Virgin Racing	1:37.107	+17.188	8 kör



Az utolsó napon a McLaren is bizonyított

A jerezi els? teszthét ***utolsó napja*** ugyanúgy kezd?dött, mint a héten megszokott volt: szitáló es?, vizes aszfalt, kimondottan hideg id?. Ennek ellenére muszáj volt dolgozni, így hát többen aktivizálták magukat már az els? órában. El?bb köztes es?gumin sorjáztak a hosszabbnál-hosszabb etapok, majd dél felé közeledve szép lassan mindenki átváltott a barázdamentes slickekre, a pálya állapota délutánra már közelített a kívánatos szinthez. Felipe Massa volt a leginkább bevállalós, ? kockáztatta be legel?bb a száraz pályás abroncsokat. A brazil versenyz? egészen elképeszt?, 160 körös penzumot teljesített egész nap, méghozzá korrekt átlaggal hozta a durván három teljes versenytávnak megfelel? körszámot. Három alkalommal is megszakították a tesztelést piros zászlóval, ám csak Vettel esetében valószín?síthet? a m?szaki meghibásodás, mivel a Red Bullt korai leállását követ?en hosszú órákig szerelték. Massa és Schumacher autóját is tréler szállította vissza a boxba, majd aztán szinte azonnal folytatták a munkát, így gyaníthatóan nem volt szó egyébr?l, minthogy az autó fogyasztását szimulálták versenykörülmények közt.

A délutáni órákban Sutil és Barrichello adta át egymásnak a legjobb id?eredményeket, majd az utolsó pillanatban az addig utolsóel?tti Lewis Hamilton tetetett fel friss abroncsokat, s egy 3 körös etap részeként megfutotta a nap, egyben a hét legjobb id?eredményét. A nap legnagyobb részét a fékek és a súlyelosztás tanulmányozásával töltötte a McLaren. Örömteli, hogy a Virginnek végre kijött a lépés, 63 kört teljesített di Grassi, problémamentesen, ráadásul nem is végzett az utolsó helyen. Ez a pozíció ugyanis annak a Jaime Alguersuarinak jutott, aki a pénteki edzésnapot még „meggy?z? fölénnyel nyerte”. Ebb?l is látszik, hogy inkább a harispexek bélb?l való jóslása,

mintsem a tesztekb?l következtetéseket levonni…

A csapatok legközelebb jöv? héten gördülnek pályára, immáron a Lotus istállóval kiegészülve ugyanúgy Jerezben dolgoznak végig 4 napot.

Végeredmény, Jerez de la Frontéra, Circuito de Jerez, 4. nap, 2010. 02. 13.

1.Lewis Hamilton	McLaren	1:19.583		113 kör
2.Adrian Sutil	Force India	1:20.180	+0.597	84 kör
3.Rubens Barrichello	Williams	1:20.341	+0.758	90 kör
4.Robert Kubica	Renault	1:20.358	+0.775	85 kör
5.Michael Schumacher	Mercedes GP	1:20.613	+1.030	84 kör
6.Sebastien Vettel	Red Bull Racing	1:21.203	+1.620	90 kör
7.Felipe Massa	Ferrari	1:21.485	+1.902	160 kör
8.Pedro de la Rosa	Sauber	1:22.134	+2.551	105 kör
9.Lucas di Grassi	Virgin Racing	1:22.912	+3.329	63 kör
10.Jaime Alguersuari	Toro Rosso	1:24.072	+4.489	98 kör

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



Ajánló