

Forma 1: Autóbemutatók, tesztek

2010 február 25. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása Még nincs értékelve

Mérték

Január végén 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? kipróbálásáról szól majd. A „tesztfebruárról” frissen indult Autómánia rovatunkban rendszeresen beszámolunk.

Mai cikkünkben a négynapos jerezi tesztelés kiértékelésén túl szokás szerint szó esik a maradék két újonc csapat, a Campos és az USF1 vadregényes, minden bizonnyal fiaskóval végz?d? kalandjának újabb állomásáról is.
Eleddig nem övezte szerencse a csapatok munkáját, csak alig-alig akadt olyan tesztnap, amikor teljes egészében száraz körülmények közt gyakorolhattak volna. Ez különösen az újonc istállókat, illetve azon csapatokat hátráltatta, akik az els? teszthéten még nem gördültek pályára. A harmadik kollektív teszt alkalmából sem javult sokat a helyzet, már az els? napon is esett az es?, csütörtökön már valósággal szakadt, a körülmények péntekre normalizálódtak valamicskét.

Campos, USF1, vagy StefanGP?

Marad a Campos Racing, de Adrián Campos nélkül…

Viharfelh?k gomolyognak az újoncok feje felett, id?vel azért csak rájöttek, hogy a modern kori Formula-1 annyira fapados aligha lehet, hogy a t?lük látott hevenyészett hozzáállással értékelhet? eredményt el lehessen érni, vagy akárcsak id?ben elkészülni, s rajthoz állni. Az eleve több furcsa kérdést felvet? nevezési procedúra zárultával négy új kollektíva nevezését fogadták el. Közülük mindössze ketten gördültek ki eleddig tesztelni, ám a kizárólag CFD-technológiával dolgozó (tehát szélcsatorna nélkül) Virgin borzasztóan csekély körszámot produkált, az újjászabott Lotus pedig alapvet? nehézségekkel küzd.

De ?k legalább próbálkoznak, ha láthatóan eddig kevés sikerrel is. Ami viszont a spanyol és az amerikai csapat háza táján történt az elmúlt hetekben, hónapokban, azzal nemcsak saját magukat, hanem az egész sportágat is hatékonyan lejáratták. Nem csoda, hogy tehetetlenségüket vadabbnál vadabb pletykák formájában használta ki a média. Szó volt egyebek mellett arról is, hogy a Volkswagen is beszáll a „buliba”, a ***Campost*** felvásárolva odavágna az ?si riválisstuttgarti gyári csapatnak. Adrián Campos anyagi gondokkal küzd? csapatának megment?jeként az A1GP nev? – egyébként cs?dbe ment – széria ex-vezére, Tony Teixeira neve is felmerült, kétes ügyletei miatt ez a transzakció is sutba ment.

A megváltást végül a csapat korábbi kisebbségi tulajdonosa, a szintén spanyol José Ramón Carabante hozta meg, aki felvásárolta Adrián Campos részvényeit. Ezzel a csapat alapítója a továbbiakban inkább csak reprezentatív szerephez jut, a csapat vezetését átadta honfitársának. A csapatvezet?i posztra pedig egy igazi nagyhalat neveztek ki, a Force India korábbi vezet?je, a kolozsvári születés? német Collin Kolles személyében. A hivatalos nyilatkozatot s?r? ködfátyol övezi: „Az elkövetkezend? tíz nap során ki fogjuk elemezni az egész projektet, és összeszedjük a szükséges plusz pénzt, ami biztosítja, hogy a csapat felsorakozhasson a rajtrácsra Bahreinben, és egész évben jelen legyen.” Vagyis teszt nélkül állnak majd rajthoz Bahreinben. Még az sem biztos, melyik két versenyz?vel, hiszen noha Bruno Sennának érvényes szerz?dése van, Kolles nem rejtette véka alá, hogy els?sorban fizet?s versenyz?kben gondolkodnak. Márpedig a háromszoros világbajnok unokaöccse nem hozott pénzt magával…

Az ***amerikai csapat*** körül már nyár óta tetten érhet? volt a bizonytalanság. Alakulófélben lév? autójuk állítólag nem ment át az utolsó kötelez? töréstesztben, a csapat pedig a cs?d szélén áll. A New York Times értesülése szerint nem tudják fizetni a számlákat, s komoly tartozásokat halmoztak fel mind alkalmazottjaik, mind beszállítóik felé. A dolog hátterében az állhat, hogy a Youtube társalapítója, Chad Hurley pletykák szerint megvonta támogatását a csapattól, s inkább a Camposszal paktálna le. Vadabb spekulációk már azt is kikövetkeztették ebb?l, hogy a két újonc közös er?vel igyekszik megkapaszkodni a királykategóriában. Peter Windsor, az amerikai álom ötletgazdája egyesek szerint már közölte is egyetlen szerz?dtetett versenyz?jükkel, az argentin José María Lópezzel, hogy nem tudnak rajthoz állni. López sem vár sokáig, ha nem változik a kilátástalan helyzet, új munkahely felé nézhet.

A negatív híreket a Twitteren cáfolták, ahogyan írtrák, *"nem t?ntünk el, ahogy egyesek írják, hamarosan újabb hírekkel szolgálunk."* Közben a minap alapításának els? évfordulóját ünnepl? csapat vezet?i megpróbálnak egyezségre jutni az FIA-val, hogy kihagyhassák az els? négy versenyt. A brigád arra hivatkozik, hogy nem tudja befejezni az autó építését a bahreini évadkezdetre, így csak Barcelonában kezdené meg szereplését a királykategóriában. Ecclestone pártolja az ötletet, Jean Todt viszont világosan kijelentette, hogy a Concorde Szerz?dés értelmében nincs helye halasztásnak!

Amennyiben valamelyik el?bbi csapat bedobná a törülköz?t, megnyílna az út a szerb ***StefanGP*** el?tt. Zorán Stefanovi? kollektívájáról sem tudni eleget. Annyi bizonyos, hogy a kivonult Toyota 2010-es fejlesztéseit vették át, s székhelyük is Kölnben van, no meg tesztelni is fognak, mégpedig Portimãoban a hónap végén. Tárgyalásokat folytatnak néhány pilótával, szóba került már az 1997-es világbajnok Jacques Villeneuve és Nakadzsima Kadzuki neve is. PR-fronton el?nyben vannak a szerbek, de kézzelfogható biztosítékot ?k sem tudta felmutatni, úgy mint töréstesztben átment autó, kell? fedezet, szakmai tapasztalat. Nagyon úgy néz ki tehát, hogy legfeljebb 11 csapat 22 autója fog felsorakozni majd a szahíri szezonnyitón…

A harmadik teszthét krónikája (Circuito Permanente de Jerez, Jerez de la Frontéra, 2010. 02. 17. – 2010. 02. 20.)



A Lotus visszatért a versenypályákra

Vészesen közeledik a Bahrein Nagydíj, a csapatok feszített tempóban, éjt nappallá téve készülnek, hogy a bemutatkozáskor szebbik arcukat mutassák rajongóiknak. A 15 tesztre szánt nap alapvet?en kevés, így nincs id? a pepecselésre, nem fér bele, ha a szélcsatornás fejlesztések összeomlanak az éles tesztelés közben, a pályán. Különösen nehéz helyzetben persze az újoncok vannak, jelesül a múlt héten minimális távot megtev?, anyaghiánnyal és megbízhatósági problémákkal küszköd? Virgin, valamint az el?ször múlt héten kigördül? Lotus.

A megkurtított tesztszezon még nem volt elég, az id?járás sem fogadta kegyeibe a csapatokat. El?bb Valenciában, majd Jerezben is több napon át esett az es?, így az autó bejáratásán, rajtpróbákon, kisebb aerodinamikai finomítgatáson kívül csak az es?s beállítások tesztelése jöhetett szóba. Azokat a fontos feladatokat azonban nem lehetett elvégezni, amiket a tesztszezon közepén létszükség megoldani.

A szeszélyes id?járási körülmények a ***szerdai nyitónapon*** is megnehezítették az istállók életét. Az es?s periódusok között azért néha el?bújt a nap, s felszáradóban volt az ideális ív.
Nem kevesebb, mint öt piros zászlós periódus szakította meg a tesztelést. Lewis Hamilton autója már a tréning els? órájában megállt a Dry Sack kanyarban, a csapat nem hozta nyilvánosságra a probléma pontos forrását („apró rendszerhibát” hallani félhivatalos infók szerint), annyi biztos, hogy 11 órától már hosszabb etapokon újra pályán volt az MP4/25-ös. Nem sokkal ezután a másik brit, a Force India pénteki tesztpilótája, Paul di Resta forgatta meg versenygépét, majd a délután folyamán el?bb Barrichello, majd Massa alatt makacsolta meg magát a technika, el?bbinél technikai meghibásodásról lehet szó, míg a Ferrari – amint egy tréler a boxba szállította – azonnal visszatért a pályára, vagyis a megszokott benzinspekulációról lehet szó, magyarán egyszer?en kifogyott bel?le az üzemanyag. Az utolsó órában újból Rubinho miatt integették a piros zászlót, ezúttal náluk is tudatosságot lehetett feltételezni.

A csapatok kivétel nélkül idegesen kommentálták az újabb elfecsérelt munkanapot, nyögvenyel?snek, bosszantóan lassúnak titulálták a munkatempót. A szerdai gyakorlást a Red Bullt vezet? Sebastien Vettel nyerte meg, a német több hosszabb etapot beütemezett edzésprogramjába, egy 24 körös szakaszban, száraz körülmények közt egyre jobb id?ket futott, ami biztató a jöv?re nézve, az abroncsok ezek szerint bírják a nagyobb terhelést. Bár nem szabad arról sem elfeledkezni, hogy az aszfalt h?mérséklete szokatlanul alacsony tartományban mozgott.
Vettel mögé az edzés végén Lewis Hamilton ért fel, máskülönben csak a mez?ny hátsó felében tartózkodott. A Ferrari is az abroncsok viselkedését vizsgálta eltér? pályaviszonyok közt, de pechükre pontosan akkor állították át autójukat a délutáni programra, amikor a legkedvez?bbek voltak a körülmények. A Ferrari egyébként részben felújította aerodinamikai és mechanikai eszköztárát a 282-es sorozatszámú autóval, de az igazi fejlesztési dömpinggel (többek közt egy új, tripla diffúzorral) majd csak Barcelonában jelentkeznek.
A fékekkel és váltóval kísérletez? Toro Rosso meglep?en er?s versenytempót diktált, bár az üzemanyag-mennyiségek ismerete nélkül egyoldalú konzekvenciát itt sem tehetünk. Michael Schumacher meglep?en produktív napot tudhatott maga mögött, még egy versenyszimulációt is sikeresen abszolvált, a közel 500 km-es száguldás pedig magáért beszél.

Az új csapatok közül a Virgin újra nem vitte túlzásba a tesztelést, mindössze 10 kört futott Glock, hidraulikai nehézségek gyötörték ?ket, illetve az elmaradt alkatrészek miatt es?ben nem akarták megkockáztatni a kicsúszást…
A Lotus szerdán debütált hivatalos teszten, nem is akárhogyan. Noha a beszállító késedelme miatt nem érkezett meg a szervokormány, a maláj Fairuz Fauzy – kisebb túlmelegedést?l eltekintve – hibátlan napon volt túl, elvégezte a szükséges rendszerellen?rzést, egyszersmind szuperlicenchez jutott a pilóta, mivel átlépte a 300 km-es határt.

Végeredmény, Jerez de la Frontéra, Circuito de Jerez, 2. nap, 2010. 02. 17.

1.	Sebastian Vettel	Red Bull Racing	1:22.593		103 kör
2.	Lewis Hamilton	McLaren	1:23.017	+0.424	72 kör
3.	Felipe Massa	Ferrari	1:23.204	+0.611	72 kör
4.	Sébastien Buemi	Toro Rosso	1:23.322	+0.729	79 kör
5.	Pedro de la Rosa	Sauber	1:23.367	+0.744	77 kör
6.	Michael Schumacher	Mercedes GP	1:23.803	+1,210	111 kör

7.	Adria Sutil	Force India	1:24.272	+1.679	28 kör
8.	Paul di Resta	Force India	1:25.088	+2.495	76 kör
9.	Vitalij Petrov	Renault	1:26.237	+3.644	59 kör
10.	Rubens Barrichello	Williams	1:227.320	+4.727	109 kör
11.	Fairuz Fauzy	Lotus F1	1:31.848	+9.255	76 kör
12.	Timo Glock	Virgin Racing	1:32.417	+9.824	10 kör



Ítéletid? tombolt Jerezben

Ha lehet ilyet mondani, akkor ***csütörtökre*** tovább rosszabbodtak a körülmények Jerezben. Az egész nap folyamán kisebb-nagyobb záporok árasztották el a pályát, ráadásul a meger?söd? légáramlatok csak tovább komplikálták a helyzetet. Kora délután sz?k egy óra erejéig felszáradt az ideális ív, a legtöbb kört ebben az id?szakban teljesítették a csapatok.
Glock, Buemi, Barrichello, majd Kovalainen is meglátogatta a kavicságyat a nap folyamán, a finn a 3-as kanyarban alaposan összetörte versenygépét, s mivel nem volt tartalék els? szárnyuk, a tesztelés részükr?l befejez?dött. Délután még Massa hordott fel egy halom kavicsot a pályára.
A csapatok zöme jobb híján a köztes és extrém es?gumik tapadását vizsgálta, illetve rajtokat és kerékcseréket gyakorolt. A legf?bb szempont persze az volt, hogy minél több kilométert pakoljanak a versenygépekbe, ebb?l a szempontból a két brazil, a napi gy?ztes Barrichello és Massa volt a legeredményesebb. A Ferrari számára ez a nap sem sikerült tökéletesre, az F10-esen ugyanis pontosan nem részletezett probléma lépett fel, ami miatt órákon át szerelték az autót. A Virgin – ha csak az id?ket és helyezést nézzük – sikeres napon volt túl, bár aggodalomra adhatott okot, hogy Glock miatt kétszer is félbeszakították az edzést, a nehezen vezethet? VR-01-es kétszer is elhagyta a pályát, továbbá délután hidraulikai hiba lépett fel.

Végeredmény, Jerez de la Frontéra, Circuito de Jerez, 2. nap, 2010. 02. 18.

1.	Rubens Barrichello	Williams	1:27.145		98 kör
2.	Vitalij Petrov	Renault	1:27.828	+0.683	56 kör
3.	Sebastian Vettel	Red Bull Racing	1:28.162	+1.017	70 kör

4.	Nico Rosberg	Mercedes GP	1:28.515	+1.370	71 kör
5.	Felipe Massa	Ferrari	1:28.879	+1.734	92 kör
6.	Pedro de la Rosa	Sauber	1:29.691	+2.546	8 kör
7.	Paul di Resta	Force India	1:30.344	+3.199	33 kör
8.	Timo Glock	Virgin Racing	1:30.476	+3.331	72 kör
9.	Vitantonio Liuzzi	Force India	1:30.666	+3.521	24 kör
10.	Lewis Hamilton	McLaren	1:30.979	+3.834	57 kör
11.	Sébastien Buemi	Toro Rosso	1:32.678	+5.533	57 kör
12.	Heikki Kovalainen	Lotus F1	1:33.554	+6.409	30 kör



Felemás napot zárt a Red Bull

Péntekre virradóra ugyan enyhén befelh?södött az égbolt, a nap folyamán hétágra sütött a nap, vagyis végre hamisíthatatlan tesztid? fogadta a csapatokat. Ezt kihasználva többségük tetemes mennyiségben rótta a köröket. A kiscsapatok dolgát számos technikai probléma nehezítette. A Sauber az üzemanyag-ellátással, a Virgin a hidraulikával kínlódott. A Lotus járt legrosszabbul mindközül, ugyanis miután a tegnapi hibákat orvosolták (motorcsere, megérkeztek az új szárnyelemek), el?bb a kuplung hibásodott meg, majd kipufogója tört le. Ennek ellenére szép számú kört teljesített az autó, immáron slickeken.
Az ideálishoz közeled? pályán Mark Webber érte el a Jerezben idén mért legjobb id?eredményt, 8 tizeddel verte a 2. helyezett Alonsót. Az osztrákok öröme mégsem lehetett teljes, ugyanis a Red Bull ismét meghibásodott, már-

már aggasztónak tetszik a m?szaki hibák száma.
A Ferrari egyébként nem is kifejezetten a körid?kre hajtott, inkább a beállításokkal játszadozott, valamint a gumik és az autó viselkedését tesztelte versenykörülményeket szimulálva. Tekintélyt parancsoló volt az a 15 körös etap, amelynek során a spanyol világbajnok csak egyetlen alkalommal csúszott 1:21 fölé, vagyis kicsi szórással szállította a jobbnál jobb id?eredményeket.
A McLaren is átlépte a 100 körös határt, az elpocsékolt napot követ?en els?sorban mechanikai jelleg? tesztelést végeztek az autón, s örömmel konstatálták, hogy az el?z? héten még bizonytalan Button egyre inkább kezd megbarátkozni az új kollektívával és az MP4/25-össel.
A nap legszorgalmasabb versenyz?je Nico Hülkenberg volt, a kisebb hidraulikai problémán kívül hibamentes napon voltak túl, hosszabb etapokon pedig meglep?en konzisztens tempót diktált a Williams, érdemes lesz velük is számolni a jöv?ben.

Végeredmény, Jerez de la Frontéra, Circuito de Jerez, 3. nap, 2010. 02. 19.

1.	Mark Webber	Red Bull Racing	1:19.299		115 kör
2.	Fernando Alonso	Ferrari	1:20.115	+0.816	132 kör
3.	Jenson Button	McLaren	1:20.394	+1.095	101 kör
4.	Nico Hülkenberg	Williams	1:21.432	+2.133	138 kör
5.	Michael Schumacher	Mercedes GP	1:21.437	+2.138	79 kör
6.	Robert Kubica	Renault	1:21.916	+2.617	100 kör
7.	Adrian Sutil	Force India	1:21.939	+2.640	69 kör
8.	Kobajasi Kamui	Sauber	1:22.228	+2.929	28 kör
9.	Jaime Alguersuari	Toro Rosso	1:22.564	+3.265	120 kör
10.	Lucas di Grassi	Virgin Racing	1:23.504	+4.205	34 kör
11.	Heikki Kovalainen	Lotus F1	1:23.521	+4.222	68 kör



Button szárnyalt szombaton

A harmadik teszthét zárásaként már gyönyör? id? fogadta a csapatokat és a több tízezer kilátogató szurkolót, a h?mérséklet is 20 fok fölé szökkent, így végre lehet?ség nyílott feltérképezni a közepes, a lágy és a szuperlágy abroncsok közti eltéréseket. A tesztelést mindössze négyszer kellett megszakítani, technikai természet? probléma a Sauber mellett újfent a Red Bullnál lépett fel, a Virgin pedig már-már akut hidraulikai nehézségekkel küszködik.

A nap és a hét leggyorsabb idejét már a délel?tti órákban megfutotta Jenson Button egy 2 körös etap keretében, vélhet?en er?demonstrációs jelleggel. Alonso a McLarenre utalva kihangsúlyozta, számukra az id?eredmény másodlagos szempont volt, nem érezte szükségét, hogy a szurkolók örömére csúcsokat döntögessen. Végig a hosszabb etapokat preferálták, a teszt vége felé például egy 30 kör fölötti versenyszimulációt is beiktattak, melynek során a spanyol folyamatosan gyorsult 1:23.5-ös nyitóidejér?l, s a vége felé 1:21 alja körüli tempót diktált.

A McLaren nagyságrendileg 5-6 tizedes elmaradásban volt ?si riválisától hasonló nagyságú etapokon, ami összhangban van Whitmarsh és Button helyzetértékel?jével, miszerint a Ferrari kissé meglógott a mez?nyt?l, ami a versenytávot illeti, egy körön azonban érzéseik szerint kiváló irányba haladnak. Ugyanakkor gyorsan leszögezték, hogy Barcelonára radikális újításokkal készülnek, s jelent?s el?relépésre számítanak.

A wokingiakon kívül egyébként maga Alonso is elégedetten nyilatkozott versenygépér?l, elmondása szerint „még soha nem ült ennyire er?s autóban”. A tesztszezon három hete után annyi megállapítható, hogy a Ferrari rendkívül üzembiztosnak t?nik, hosszabb távon következetes tempóra képes, s minden bizonnyal jelenleg valóban a mez?ny el?tt áll. Az üldöz?k közé viszont nehéz relációt tenni, a McLaren mellett a Red Bull és a Mercedes is versenyképesnek ígérkezik, még akkor is, ha Ross Brawn véleménye szerint az els? néhány versenyen inkább csak a pontok szorgos gy?jtögetése szerepel céljaik közt, gy?zelmekre kevés az esélyük.

A csapatok csütörtökt?l vasárnapig Barcelonában fejezik be a „tesztfebruárt”, hogy aztán onnantól kezdve gyáraikba visszatérve készüljenek a bahreini szezonnyitó futamra.

Végeredmény, Jerez de la Frontéra, Circuito de Jerez, 4. nap, 2010. 02. 20.

1.	Jenson Button	McLaren	1:18.871	108 kör

2.	Robert Kubica	Renault	1:19.114	+0.243	117 kör
3.	Kobajasi Kamui	Sauber	1:19.188	+0.317	117 kör
4.	Vitantonio Liuzzi	Force India	1:19.650	+0.779	80 kör
5.	Nico Rosberg	Mercedes GP	1:20.061	+1.190	130 kör
6.	Fernando Alonso	Ferrari	1:20.436	+1.565	137 kör
7.	Jaime Alguersuari	Toro Rosso	1:21.053	+2.182	139 kör
8.	Mark Webber	Red Bull Racing	1:21.194	+2.323	87 kör
9.	Nico Hülkenberg	Williams	1:21.919	+3.048	137 kör
10.	Timo Glock	Virgin Racing	1:22.433	+3.562	27 kör
11.	Jarno Trulli	Lotus F1	1:23.470	+4.599	141 kör

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



Ajánló