

Forma 1 - Az utolsó teszthét, Barcelona

2010 március 04. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása Még nincs értékelve

Mérték

Mai cikkünkben a négynapos, a Barcelona melletti montmelói aszfaltcsíkon megrendezett tesztelésen történtekkel foglalkozunk, a szezonnyitó el?tti er?sorrendr?l majd csak hamarosan érkez? szezon el?zetesünkben fogunk kis támpontot adni.

A valenciai és jerezi teszteket követ?en, a bajnokság f?próbájának beill? utolsó gyakorlást egy ma is aktív Forma-1-es pályán, a katalán f?város külterületén fekv? Montmelóban rendezték. Az el?z? helyszínekkel ellentétben az itteni eredmények már többet mondanak, minekután ezt a pályát tipikus „aeropályaként” tartják számon, magyarán a versenygépek ebbéli el?nyei, avagy hiányosságai már könnyebben tetten érhet?ek, akár az id?eredmények, akár a helyszíni tudósítók tapasztalatai alapján. Apró következtetésekre azért is ad lehet?séget ez a hét, mert a korábbiakkal ellentétben nagyrészt normális, száraz id?ben tesztelhettek a csapatok, s minden bizonnyal valamennyien kipróbálták autóik erejét, nemcsak az általános tesztmunkára helyezték a hangsúlyt.
A negyedik teszthét krónikája (Circuit de Catalunya, Barcelona-Montmeló, 2010. 02. 25. – 2010. 02. 28.)



Ellenfeleit is leny?gözte a Red Bull versenyképessége

A „tesztfebruár” utolsó állomásának színhelye már jóval hitelesebb képet fest arról, ki, hogyan is áll autójával, ténylegesen mennyire üt?képes a konstrukció aerodinamikailag. Éppen ezért talán érdemes néhány gondolat erejéig megemlékezni magáról a pályáról is.

A ***Circuit de Catalunya*** egy 9000 lelkes városka, Montmeló mellett fekszik, nem messze Katalónia f?városától. A pálya a gyorsabbak közé tartozik, és ez még akkor is igaz, hogy az igazán gyors kanyarokat sikerült jócskán belassítani. Egy kör 4655 méteres, a pályacsúcsot Kimi Raikönnen futotta meg a 2008-as Ferrarival: 1:21,670. Összesen 15 kanyarból tev?dik össze a pálya, ebb?l 10 jobbos és 5 balos. A bal els? kerekek tehát fokozott igénybevételnek vannak kitéve. Az eddigi versenyekre visszagondolva, elmondható, hogy igazán izgalmas futamot nem nagyon láthattunk, s ez annak is köszönhet?, hogy nem nevezhet? igazán technikásnak a pálya, itt a lóer? és az aerodinamika egyértelm?en dominál a vezet?i képességekkel szemben, remek terep a konstrukció egyensúlyának megtalálásában. Nem hiába ez a legkedveltebb teszthelyszín. Emellett 1991 óta itt rendezik a Spanyol Nagydíjat, hat gy?zelemmel Michael Schumacher, ill. hét sikerrel a Ferrari számít a legeredményesebbnek.
Néhány délutáni es?cseppt?l eltekintve szárazon, de messze nem zavartalanul startolt el a negyedik hét. ***Csütörtökön*** ugyanis nem kevesebb, mint hat alkalommal kellett piros zászlóval megszakítani a munkát.
Az els? napot 9 tizedes fölénnyel a Red Bullt vezet? Mark Webber volt a leggyorsabb. Az ausztrál dél el?tt nem sokkal egy id?mér?s szimulációt végzett, kevés üzemanyaggal, ez az id?eredmény azonban így is megsüvegelend? volt a kevésbé felgumizott pályán. A Sauber technikai igazgatója például egyenesen kijelentette, az osztrák istálló jelenleg mindenkinél jobban áll. Ennek némiképp ellentmondanak a versenyszimuláció keretében nyújtott tempó egyenetlensége (nagy volt az ingadozás, ugyanakkor hosszabb etapokban sem tudtak náluk jobb kört felmutatni a többiek), no meg a menetrendszer?en el?jött technikai probléma (olajnyomásra hivatkoztak). Bár hozzá kell tenni, hogy a Ferrari, a McLaren és a Mercedes sem zárt tökéletes napot e tekintetben, mindannyiuk versenygépét el kellett vontatni egyszer-egyszer a pálya szélér?l.
Egy másodpercen belül egyedül a Williams tudott lépést tartani Webberrel, Hülkenbergék a beállítási munkálatok

mellett a rendszerellen?rzéssel és a legújabb aerodinamikai elemek tesztelésével foglalkoztak, s csak az edzés utolsó pillanatában el?zte meg honfitársát, a Mercedes gyári autóját terelget? Nico Rosberget. A németek is nagyon hosszú etapokat terveztek délutáni programjukba, amit egyszer a benzintank kiürülése miatt fel kellett függeszteniük. Érdekes egyébként, hogy legújabb, Bahreinre szántfrissítéseiket nem mutatták be a többieknek a kollektív teszt folyamán, azokat az átépített diffúzorral egyetemben csak a szezonnyitón kívánják majd bevetni. Továbbra is tartotta stabil formáját a Sauber, de la Rosáék els?sorban a mechanikai beállításokkal foglalkoztak, az autó balanszával azonban nem voltak teljességgel megelégedve. ?ket a McLaren követte a világbajnoki címvéd?vel a volán mögött. A wokingiak nem a körid?kre mentek, elmondásuk szerint sok fontos információhoz jutottak az abroncsok hosszú távon mutatott viselkedését illet?en. Szakemberek véleménye szerint az MP4/25-ös kódjel? masinának két neuralgikus pontja van. Egyik a motor h?tésének elégtelensége, amit az edzés utolsó pillanatában lerobbant Mercedes-aggregát is alátámaszt. Másik pedig a lassú kanyarokban történ? kigyorsításoknál jelentkez? tapadási probléma. A hétvégén azonban javarészük revideálni kényszerült álláspontját, jóval stabilabban viselkedett az autó az ívek kivezetéseinél.
A remek id? kivonzott több ezer spanyol rajongót is a pályára, Alonso mégsem kényeztette el ?ket, inkább a teljesen felújított, 283-as sorozatszámú autó bejáratásán dolgozott, ami bizony nem ment éppen zökken?mentesen, délel?tt egy elektronikai meghibásodás miatt cc. másfél órát vesztegelt a boxban. Délután sem idézte az elmúlt hetek következetes tempóját hosszabb távon az autó, habár a benzinszintekr?l persze fogalmunk sincs. A Ferrari szintjén teljesített a boxkiállások begyakorlására is nagy hangsúlyt fektet? Force India, valamint az újabb hidraulikai hibát elkönyvel? Renault.
Alguersuari volt a nap legszorgalmasabb tesztel?je a maga 110 körével, ez a tapasztalat minden bizonnyal kamatozódni fog a versenyhelyszíneken az ifjú spanyol számára. A két újonc csapat tetemes hátránnyal a mez?ny végén kullogott. A Virgin ráadásul délben abbahagyta a napi munkát, miután di Grassi – vélhet?en a hátsó felfüggesztés hibája folytán – kicsúszott a tempós 9-es kanyarban („ La Campsa”), s alaposan összetörte autóját, tartalék alkatrésszel pedig továbbra sem rendelkezik az istálló. A Lotus napja a lehet? legrosszabbul kezd?dött, a hidraulika megadta magát, ezt követ?en sem nyújtottak acélos teljesítményt, hiszen csaknem egy egész másodperccel maradtak el a riválisVirgint?l, viszont legalább körszámban tartották a lépést a középmez?nnyel. A maláj csapat autóját egyébként ez alkalommal is a tesztpilóta, Fauzy ismertette meg az új pályával.

Végeredmény, Montmeló-Barcelona, Circuit de Catalunya, 1. nap, 2010. 02. 25.



Az ifjú Hülkenberg bizonyult a leggyorsabbnak pénteken

Az id?járásra ***pénteken*** sem lehetett panasz, az aszfalt h?mérséklete már a 30 fokot is elérte, ennek megfelel?en jócskán javultak a körid?k.

A nap gy?ztese a GP2 tavalyi bajnoka, Nico Hülkenberg volt, a német id?mérésre gyakorolt, s így futott 23 ezreddel gyorsabb id?t, mint a kétszeres világbajnok Alonso. A Williams délel?tt a hosszú etapokra helyezte a hangsúlyt, összesen 82 kört róttak hiba nélkül 2 és fél óra leforgása alatt, ami minden más csapatnak becsületére vált volna.

Alonso azonban még délel?tt, tehát jóval porosabb pályán futotta meg leggyorsabb körét, igaz, ? is rövid etapon próbálkozott. Több versenyszimuláció keretében a beállításokra összpontosítottak, továbbá a legfrissebb újításaikat tesztelték. Az aerodinamikai újdonságok közül kiemelkedik az új motorborítás és az oly jellemz? „cápauszony.” Teljesen azért nem lehettek elégedettek, az edzés utolsó pillanatában ugyanis újfent megállt a Ferrari, a pontos okát nem közölték, bár a kinti újságírók szerint nem repestek éppen a boldogságtól a csapattagok…

A Sauber is komplett versenyhétvégében gondolkodott, minden nemben igyekeztek megmérni autójuk teljesít?képességét, különösen a versenytempóval elégedettek is voltak, mint ahogy de la Rosa is örömmel konstatálta, hogy 40-hez közeledve sem kopott gyorsasága, rögtön az els? körben képes „forró kört” produkálni.

Mindenképpen említésre érdemes a Force India szereplése, a VJM-03-as kódjel? masina minden tekintetben felveszi a versenyt a középmez?ny elejével, érdemes lesz kitüntetett figyelemmel követni Mallyaékat az idény folyamán. A Red Bullnál távolról sem lehetett annyi elégedett arcot látni, mint el?z? nap, Vettel egyáltalán nem volt elégedett a tapadással, amennyiben a Ferrarival közvetlenül összevetjük a körid?ket, két és fél másodperc differenciát mutatnak a számok, persze benzinmennyiségt?l függ?en ez sem perdönt? bizonyíték. Ráadásul újra kisebb gikszer hátráltatta a csapatot.

Csak az utolsó tesztnapját végz? Alguersuari mögött zárt két el?retaksált istálló. A Mercedesnél és a McLarennél sem élvezett els?bbséget az id?mér?s gyakorlatok, inkább hosszabb távon figyelték versenygépeik viszonyát az abroncsokhoz, továbbá több újítással is felszerelkeztek. Schumacher kissé csalódottan nyilatkozott a „nem eléggé gördülékeny tesztmunka” miatt, a McLarennél viszont beszédes módon elégedettnek t?ntek.

A Renault csekély körszámmal zárta a napot, minekután egy felfüggesztéssel kapcsolatos probléma miatt rengeget id?t vesztettek. A két újonc közti sorrendben váltás történt, a Lotus kerekedett felül, bár hozzá kell tenni, hogy Trulli alatt kétszer is megmakacsolta magát a hidraulika, továbbá di Grassi csütörtöki el?re be nem tervezett „töréstesztje” miatt Glock csak keveset nyomhatta a gázt.

Végeredmény, Montmeló-Barcelona, Circuit de Catalunya, 2. nap, 2010. 02. 26.

1.	Nico Hulkenberg	Williams	1:20.614		99 kör
2.	Fernando Alonso	Ferrari	1:20.637	+0.023	134 kör
3.	Pedro de la Rosa	Sauber	1:20.973	+0.359	114 kör
4.	Vitantonio Liuzzi	Force India	1:21.056	+0.442	90 kör
5.	Sebastian Vettel	Red Bull Racing	1:21.258	+0.644	125 kör
6.	Jaime Alguersuari	Toro Rosso	1:21.571	+0.957	104 kör
7.	Michael Schumacher	Mercedes GP	1:21.689	+1.075	85 kör
8.	Lewis Hamilton	McLaren	1:22.152	+1.538	93 kör
9.	Robert Kubica	Renault	1:24.912	+4.298	53 kör
10.	Jarno Trulli	Lotus F1	1:25.524	+4.910	70 kör

11.	Timo Glock	Virgin Racing	1:25.942	+5.328	52 kör



El?ször végzett egy tesztnap élén a Mercedes

Szombaton ismét kísértette az id?járás a résztvev?ket, két órával az edzés megkezdése után ugyanis eleredt az es?, s bár gyorsan elállt, s a pálya is felszáradt valamelyest, az utolsóel?tti napon már nem tudtak igazán gyors köröket futni a csapatok.

Ennek köszönhet?en – a tesztid?szakban el?ször – a MercedesGP járm?ve zárt a tabella élén, miután Rosberg a teszt els? órájában több kvalifikációs gyakorlatának egyikén, kevés üzemanyaggal csak alig maradt el Hülkenberg el?z? napi etalonjától. Délután a versenyszimulációké volt a f?szerep, friss szett gumikon egészen tisztességes, 1:22,5 körüli tempót mutatott be a Mercedes, bár hozzá kell tenni, hogy újabb technikai probléma sújtotta a csapatot, nem sokkal az edzés leintése el?tt.
Buemi hasonló koreográfiával vitte végig ezt a napot, bizonyította, hogy a Toro Rosso is képes gyors körre id?mér?s benzinszint mellett, versenykörülmények közt viszont jobban elmaradt az élbolytól. A technika ördöge a faenzai alakulatot is megtréfálta.

A McLarennél rögtön az els? körben jelentkezett mechanikai hiba, de sok id?t így sem vesztettek. Érdemes volt megfigyelni, hogy ugyanolyan edzésprogram mellett (benzinszintekr?l persze csak elképzeléseink lehetnek) az élre került az MP4/25-ös, legalábbis a kopott, felmelegített gumikon mindenképpen, fél másodpercet vertek a mögöttük álló Ferrarira. Amint kerékcserére került sor, jócskán visszaesett a McLaren tempója, nem kizárt tehát, hogy az abroncsok üzemi h?fokra helyezésével gondjai vannak az autónak. Helyesebben a vasárnap látottak alapján talán inkább Buttonnak?…

Barrichello napja sem volt zökken?kt?l mentes, délel?tt megpördült a vizes aszfalton, a kavicságyból csak a tréler menekítette ki, az edzés utolsó perceiben pedig félre kellett állnia, megállt alatta az autó. A Ferrarinál elégedettek voltak mind a körszámmal, mind a leszorító er? és a tapadás javulásával, mind a teljesített versenyszimulációval, aminek keretében csak úgy záporoztak az 1:22-es körid?k. A Renault-nál és a Force Indiánál a beállítások finomításán volt a hangsúly, a francia csapat els?sorban kvalifikációs gyakorlatoknak vetette alá orosz versenyz?jét, míg Sutil nagyobb benzinmennyiség mellett dolgozott.

A Red Bull átmeneti napként fogta fel a szombatot, az új padlólemez miatt a délel?tt inkább installációs (felvezet?,

rendszerellen?rz?) körökre korlátozódott, az utolsó 2 órában aztán elkezd?dhetett az érdemi munka, amivel Vettel meg is volt elégedve. Megtört a jég, a Lotus által végre az egyik újonc befért valamelyik régebbi istálló elé, ebben azonban az is közrejátszott, hogy Kobajasi egy árva kört sem tett meg még az es? el?tt, s aztán is komoly benzinterhelés mellett folyt a munka. Annyi mindenképpen el?relépésnek számított Trulliék számára, hogy komolyabb meghibásodás nélkül abszolváltak több, mint 100 kört, ellentétben a Virginnel, ahol benzinszivárgás miatt sikerült rövidkére a pályán töltött intervallum.

Végeredmény, Montmeló-Barcelona, Circuit de Catalunya, 3. nap, 2010. 02. 27.

1.	Nico Rosberg	Mercedes GP	1:20.686		128 kör
2.	Sébastien Buemi	Toro Rosso	1:21.413	+0.727	106 kör
3.	Jenson Button	McLaren	1:21.450	+0.764	105 kör
4.	Rubens Barrichello	Williams	1:21.975	+1.289	100 kör
5.	Felipe Massa	Ferrari	1:22.344	+1.658	115 kör
6.	Vitalij Petrov	Renault	1:22.523	+1.837	68 kör
7.	Adrian Sutil	Force India	1:22.606	+1.920	61 kör
8.	Sebastian Vettel	Red Bull Racing	1:23.123	+2.437	51 kör
9.	Jarno Trulli	Lotus F1	1:25.059	+4.373	102 kör
10.	Kobajasi Kamui	Sauber	1:26.216	+5.530	105 kör
11.	Timo Glock	Virgin Racing	1:26.305	+5.619	31 kör



Hamilton volt a leggyorsabb a szezon „els? id?mér?jén”

Alighanem minden Forma-1 iránt rajongó érdekl?d? a szezon kezdete mellett arra várt, hogy végre olyan következzék olyan teszt, amin a legtöbb csapat id?mérésre gyakorolt, vagyis – nagy bizonyossággal – kevés üzemanyaggal róják a köröket. 14, messzemen? következtetésekre alkalmatlan tesztnap után az utolsó, ***vasárnapi tréningen*** végre erre is sor került. Es? helyett most a szél okozott kisebb fennakadást az eltervezett programokban.

A tesztid?szak záró felvonása ennek megfelel?en roppant szoros küzdelmet hozott, hiszen az els? öt versenyz? két tizeden belül végzett, de méh a 8. helyezett Kobajasi és b?ven fél másodpercen belül zárt az éllovashoz, Lewis Hamiltonhoz képest. A McLaren minden szempontból üt?képesnek bizonyult, ugyanis nemcsak a dél el?tti szünetet megel?z? t?zijátékban utasította maga mögé ellenfeleit, hanem a délutáni háromszori 22 körös versenyszimulációk folyamán még inkább odavert a többieknek. A Coulthard által korábban vázolt problémák fel sem merültek, rendkívül következetes, stabil tempót diktált a versenygép. Nem véletlen, hogy másnap többen, így Ross Brawn is a McLarent helyezte a képzeletbeli ranglista élére.

A Red Bullnál két versenyz? is szerepet kapott, a szombati mal?r miatt Vettel délel?tt vezethette az RB6-ost, Webberrel egyetemben szintén igencsak versenyképesnek bizonyult. Massa az id?mér?s szimulációt követ?en hosszabb etapokon vizsgálta a gumik viselkedését, ott egyenletes tempót diktált, igaz, többször visszatért a boxba, a szerel?k sokat dolgoztak autóján, elképzelhet?, hogy a meleged? aszfalton gondok támadtak az autó balanszával, legalábbis a kinti újságírók erre gyanakodnak. Mintha a Ferrari – új fejlesztések ide, meg oda – egy kicsit megállt volna az úton, a csapat korábbiaknál visszafogottabb nyilatkozatai is erre engednek következtetni.

Sutil meglep?en versenyképesnek bizonyult az id?mér?s tréningen, mi több, tartotta a lépést nagynev? riválisaival, emellett különböz? fékh?tési megoldásokat is teszteltek. Michael Schumacher saját bevallása szerint „mókás napon” van túl, ugyanis el?ször találkozott igazán össze Hamiltonnal a pályán, a hétszeres világbajnok legenda több körön keresztül „védte pozícióját” a kevesebb benzinnel körözget? ifjú trónkövetel?t. A „mókát” aztán az edzés utolsó két órájában visszakapta, háromszor szakították meg piros zászlóval versenyszimulációját.

Barrichello gondterhes nappal zárta a teszteléseket, egyszer kicsúszott a 4-es számú kanyarban, majd hidraulikai meghibásodás folytán állt meg alatta a Williams. Az eleddig stabilnak t?n? Sauberrel két probléma is felmerült, el?bb a váltó ment tönkre, majd az üzemanyag-ellátás mondta be az unalmast. Ennek dacára mindketten elégedettek volt az új elemek hatékonyságával, egyszersmind ígérték híveiknek, a hibákat Bahreinig ki fogják javítani.

Bár Buemi ezúttal csak a 9. helyen zárt, b? másfél másodperces lemaradással, a csapatnál kimondottan der?látóak a jöv?t illet?en, állításuk szerint ennyire jól még sosem álltak szezonkezdetkor. A Renault szemlátomást gyengélkedik, ezt lényegében nem is tudták (vagy akarták) cáfolni, ráadásként még a váltó és a hidraulika sem m?ködött makulátlanul. Kubica egyébként szintén számos rövid etapot is teljesített, mindezt az eredményekb?l nem látszik.

Az újoncok csatáját újra a Lotus nyerte, más kérdés, hogy Kovalainen alatt kétszer is megállt a kocsi, a Virginnél pedig szokás szerint a hidraulikai folyadék szivárgásával voltak leginkább elfoglalva. Világszenzáció lenne, ha bármelyikük versenyre kelne a másik 9 csapattal…

Végeredmény, Montmeló-Barcelona, Circuit de Catalunya, 4. nap, 2010. 02. 28.

1.	Lewis Hamilton	McLaren	1:20.472		134 kör
2.	Mark Webber	Red Bull Racing	1:20.496	+0.024	61 kör
3.	Felipe Massa	Ferrari	1:20.539	+0.067	114 kör
4.	Adrian Sutil	Force India	1:20.611	+0.139	100 kör
5.	Sebastian Vettel	Red Bull Racing	1:20.667	+0.195	76 kör

6.	Michael Schumacher	Mercedes GP	1:20.745	+0.273	123 kör
7.	Rubens Barrichello	Williams	1:20.870	+0.398	84 kör
8.	Kobajasi Kamui	Sauber	1:20.911	+0.439	67 kör
9.	Sébastien Buemi	Toro Rosso	1:22.135	+1.663	88 kör
10.	Robert Kubica	Renault	1:23.175	+2.703	107 kör
11.	Heikki Kovalainen	Lotus F1	1:25.251	+4.779	65 kör
12.	Lucas di Grassi	Virgin Racing	1:26.160	+5.688	49 kör

Innent?l kevesebb, mint másfél hét maradt a csapatoknak, hogy az apró-csepr? hiányosságaikat orvosolják, illetve a meglév? adatokból további el?remutató következtetésekre jussanak. Jelen állás szerint 11 csapattal február 12-én rajtol az els? Formula-1-es versenyhétvége. Kedd esti információk szerint az USF1 indulását szinte kizárhatjuk, egyetlen megnevezett pilótájuk, José María López szerz?dést bontott velük, s bels? forrásoktól arról hallani, hogy megkezdték a charlotte-i f?hadiszállásuk eladási folyamatát, az alkalmazottak elbocsátást.
Az argentin pilóta számára az új tulajdonos cégér?l Hispania F1 Team (aka Campos Meta) jelentheti a végállomást, vélhet?en tesztpilótaként számítanának rá Colin Kollesék. Bruno Senna mellé a pénz az indiai Karun Chandhokot sodorhatja a rajtlistára. A StefanGP továbbra is rendíthetetlenül küzd ugyanezért, sorsuk napokon belül kiderül. (Remélhet?leg…) Az mindenesetre példátlan és érthetetlen, hogy egyetlen tesztkilométer nélkül szándékoznak rajthoz állni Bahreinben!

Legközelebb a 2010-es szezon el?zetesével jelentkezünk, melyben a szabályváltozások és az újoncok rövid bemutatásán túl a vélt, vagy valós er?sorrenddel vezetjük fel az izgalmasnak ígérkez? idényt.

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



Ajánló