



Forma1: Autóbemutatók - Tesztek

2010 február 05. Flag

Szöveg méret

Mentés

-
-
-

- [0](#)

Még nincs értékelve

Mérték

Hétfőn végre lezárult a forma-1-es holtsezon, s a pletykákat, no meg az elcsépzelt kérdésekre adott unalmas válaszokat, felváltotta a tényleges munka. Négy héten át 15 nap a szélcsatornás és CFD- szimulátoros fejlesztések éles körülmények közt történ? kipróbálásáa 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 évekkal 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 megfelelően, mint a legfrissebb fejlesztések világ elé tárása. A csapatok érthet? módon b?szten 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 megelőz? héten a Mercedes Grand Prix is tartott egy röpké 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 megfelelő 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, takarélemezzel bújtatta

el a kíváncsi tekintetek el? 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 „kifehédtek” a Ferrarin, a f?szponzor Santander Bank logói miatt volt szükség erre a lépésre.

A maranellóiak autót a hungaroringi sérüléséb? állítólag 100%-ban felépült Felipe Massa és az elnök (Luca de Montezemolo) legnagyobb örömeire 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 rivális McLaren következett a sorban**. Hiába várták többen, hogy miután a Mercedes hivatalos partnerként szakított a wokingiakkal, visszatérnek majd a hagyományos narancssárga színösszeállításához, 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 fejlesztéseib?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 szárnyal 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 közszelemlére legújabb autóját. Elsőként kora délután az **R30-asról rántották le a leplet**. Első megdöbbenésünket nem a kifinomult aerodinamikai csomag váltotta ki. Mint azt előzetes hírekben már szerepelt, a tavalyi „Crashgate” néven elhíresült botrány nyomán távozott főszponzor (ING) távozása után a Renault visszatért régi színvilágához, a darázs potrohára emlékeztető sárga- fekete kombinációhoz. Maga a konstrukció jóval karcsúbb lett elődjénél, orrkúpja viszont annyiban elüt a többiekétől, hogy valamivel alacsonyabbra helyezték a mérnökök. Második csapatként is „cápauszonnyal” operálnak, tehát erőteljesen 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 privátcspatként 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 tűzhetett ki maga elé Eric Boullier csapata. A kollektíva két kelet-európai versenyzővel erősített, a már korábban szerződötetett 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 első 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 jellegű feladatra. Mivel Tung legjobb esetben is csak a fiatal autóversenyzők második vonalába sorolható, így valószínű, hogy a Renault – ahogy Petrovval az orosz piacot célozza meg – rajta keresztül próbál eljutni a tehetőse kínai támogatókhoz.



Újra privát csapatként a Sauber (C29-es)

Néhány órával később a **BMW Sauber istálló** volt a soros, a végül megmeneküli hinwilli csapat főnökének feleségéről (Christine) elnevezett **C29-es modelljét** ismerhették meg az autósport iránt érdeklődők. Hosszú, keserves hónapok állnak a Sauber dolgozói és szurkolói mögött, a BMW augusztus eleji kiszállásról szóló nyilatkozata után ugyanis előbb a maláj állami csapatként visszatért Lotus istálló, majd a Qadback nevű off-shore cég keserítette meg dolgukat, végül azonban Peter Sauber 25 millió euróért visszavásárolta korábbi csapatát a BMW-től. A FIA viszont nem járult hozzá a névváltozáshoz, így a müncheni gyár neve továbbra is ott díszel a csapat logóján. A jogfolytonosság edesebbik oldala, hogy legalább a tavalyi 6. helyezéssel járó tisztes jogdíjat felhasználhatja az időközben komoly létszámleépítésen átesett csapat. A C29-es nincsen elárasztva szponzorokkal, vagyis minden pénznek jut majd hely biztosan.

A konstrukció dizájnya egyébként letisztult, nem lótték 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 elősegítendő a légáramlatok útját az autó alja felé, ezáltal hatékonyabbá téve a diffúzor működését, 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 csapatfőnök két, egymást ragyogóan kiegészítő pilótát választott ki a piacról. Kobajasi Kamui tavalyi utolsó két versenyen nyújtott látványos bemutatkozásával meggyőzte 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 beerszakolt a királykategóriába... A japán mellé egy igazi öreg róka került, az elmúlt 9 évet a McLarennél tesztelt 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 lebentette fel a fátlyat legújabb modelljér?l a hétf?i teszt helyszínén, Valenciában. A legnagyobb érdekl?és 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 egy pontos (nem ikerpontos) felfüggesztés hívei. A konstrukció mindemellett kevés újítást tartalmaz, s?t az els? teszt héten sem mutattak komoly fejlesztéseket, s mivel lehetünk arról, hogy Ross Brawn egészen eddig babérjain ült volna, a nyár óta tartó szélcsatornás tesztelések produktumait majd csak a teszt szezon 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 teszt pilóta 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 szervező 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 egyszerű?, mint a faék, de nyilván ?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 komolyak 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? teszt hét 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 teszt napon tehát hét csapat tette tiszteletét, tavalyi helyezésük szerinti növekv? sorrendben: MercedesGP, McLaren, Ferrari, Sauber, Williams, Renault és a Toro Rosso.

A most következ? röpké 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 stínek (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

meglehetősen piszkos pályán az idei évre használatos abroncsok viselkedését vizsgálták, az ilyenkor szokásos alapbeállítások feltérképezésén túl. Leggyorsabb, edzéselősegítő körét a teszt utolsó negyed órájában futotta meg.

A végül második helyen végző Sauber, Pedro de la Rosa irányításával az obligát első 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, délelőtt Rosberg, délután Schumacher mutatkozott be a W01-essel, mindketten uszkve 40-40 kört teljesítettek, akik is problémamentes napot tudhattak maguk mögött. Ahogyan akik is, a McLaren tesztpilótájává előlépő, a DTM-ben már futamgyőzelmekig is jutó Gary Paffett is rendszerellenőrzést végzett a nap alatt, esetében a köridőknek még kevesebb jelentősége 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 gépében, amiért 20 perccel az edzés vége félbeszakították a gyakorlást. Azt megelőzően 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 délelőtti szerelői 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 ellenőrzéseket, autóját pedig könnyen vezethetőnek 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



Meggyeznek tük az F10-es

Kedden nagyrészt változatlan felállásban folytatták a csapatok a munkát. Az elzetes 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 elz napinál durván 8 tizeddel jobb idvel, 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 későbbiekben 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, különböző 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 eltt, így kiesztük autójukban rejlő potenciált.

Hamilton szinte az egész teszt nap folyamán a tabella 3. helyét foglalta el. Legjobb ideredmény 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 idkre volt képes aznap a McLaren, elégedetten nyilatkozott a két évvel ezeltti vb: „*Mosolyogva szálltam ki az autóból, mert azoknak a problémáknak, ami a tavalyi géppel felmerültek, itt nyomuk sem volt. Persze még vannak területek, melyeken fejlődnünk kell. A nap teljesen jól alakult.*” A csapat egyébként elsorban a keskenyebb első abroncs, a magas benzinszint és a balansz közti összefüggéseket vizsgálta. Kisebb alulkormányzottsággal azért küszködött Hamilton.

A hétfői sereghajtó Renault megemberelte magát, a csapat eltérő hosszúságú stínteken ismerkedett az autó menettulajdonságaival, állításuk szerint megtalálták az optimális közeli súlyelosztást. A második versenyszimuláció végén, a teszt zárása eltt 5 perccel a célegyenesben haladva megadta magát a Renault, ami miatt érkezett a piros zászló.

Rosberg hátránya soknak tük, a csapat azonban kiemelte, a német versenyző erteljesen megtankolt autóval körözött, s ha nem is minden tekintetben, de elégedettek a látottakkal.

A Williams és a Toro Rosso ambivalens napot zárt. Technikai természetű probléma nem hátráltatta ket, mindketten 100 kör fölött teljesítettek, viszont köridük 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 első teszt hét utolsó napján valamennyi csapatnál váltás történt a szereposztásban. Több pilóta pályafutása mérföldkövéhez érkezett. Először ült F1-es autóban Vitalij Petrov, először 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 teszt hét utolsó napján.

Változás nem történt az élen, a 3. napot is a Ferrari „nyerte”, Fernando Alonso ráadásul rögtön elsőre 1:12 alá szorította a köridőt, és azt követően is meggyőző tempót diktált, a délutáni órákban pedig – egy hosszú, konstans etap keretében – durván két és fél tizeddel megjavította csapatátársa előző napi etalonját. A spanyol pilóta nem győzte dicsérni brazil kollegáját, amiért olyan hamar, ennyire használható setupot (beállítást) talált az F10-eshez, elégedett volt az autó kezelhetőségével is. Annyi mindenképpen kijelenthető, hogy a Ferrarit gyorsan, minden megteremtés nélkül pályára lehet szabni.

A Ferrari mögött – szokás szerint – ismét a Sauber végzett, de la Rosa délután még nagy harcban volt

honfitársával, a későbbiekben viszont már nem tudta tartani vele a lépést. Megoldották a napi feladatokat annak ellenére is, hogy a délelőtti órákban történt ütközés miatt (Hülkenberg volt a másik szenvedő fél) ki kellett cserélniük a padlólemez, a motorburkolatot és az első szárnyat is.

A svájci csapat mögött a McLaren végzett. Délelőtt 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 legjobbtól: "

Teljesen megtankolva nem tőntünk annyira rossznak, de kissé elmaradtunk a legjobbak tempójától, és az autó kezelhetőségével, valamint balanszával is voltak gondok, ezeket azonban Jerezre orvosolni tudjuk."

Jaime Alguersuarit láthatóan felforgatta élete első kollektív tesztelése, a katalán versenyző elmozdított az első két nap sereghajtóként szerénykedő Toro Rossót az 5. helyre. Az újoncok csatáját Petrov nyerte, elsőleges feladatát, ami a GP2-höz képest nagyságrendekkel komolyabb erőhatások (fékezés-gyorsulás, extra leszorító erő) kitapasztalása volt, sikeresen megoldotta. Hülkenberg egy híján ugyanannyi kört teljesített, mint a nap sztáhanovistája, az üléspróbát követően hosszú etapokon, magas üzemanyagszinttel igyekeztek minél több adatot gyűjteni a későbbiekre.

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 mezőny (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 elsőleges cél, hogy jobban megérthessék az autó működését, viselkedését különböző beállítások és gumiválasztás ismérvének figyelembevételével.

Nagy Dávid (Dave)

Szerző a Flag Polgári Műhely tagja

DR. DRÁBIK JÁNOS
100 ÉVVEL TRIANON UTÁN
DVD

A trianoni gyalázaatról tabumentesen



„Egy film amelyet minden
magyarnak látnia kell”

Ajánló
