

## Csapatról-csapatra: Várható fejlesztések és tervek 2012-re (1. rész)

by Papp István - szombat, december 17, 2011

<http://www.formula1tech.hu/csapatrol-csapatra-varhato-fejlesztések-es-tervek-2012-re-1-resz/>



Az igazi Formula-1 rajongó számára a téli hónapok a várakozás id?szakát jelentik, hiszen a szezon utolsó nagydíja és a következ? idény els? versenyhétvégéje, illetve els? teszt sorozata között sajnálatos módon mell?zni kényszerülünk a kedvenc csapatunk, vagy pilótánk újabb szereplését. Ezekben a hónapokban viszont a csapatok éppúgy megfeszített tempóval dolgoznak, csak ezúttal nem a nagyközönség és a média résztvev?i el?tt – mint ahogyan az a nagydíjak hétvégéin lenni szokott -, hanem visszahúzódva a f?hadiszállásukra, a gyárakban fejlesztik és építik a 2012-es évre szánt vadonat új konstrukciókat.

A csapatoknak ezúttal sincs könny? dolguk, hiszen a Nemzetközi Automobil Szövetség nemcsak a jöv? évi sportszabályzaton, hanem az autók kialakítását érint? technikai szabályzat egyes fejezetein is végeztek kisebb-nagyobb változtatásokat. Ezek között szerepel többek között a kipufogórendszerrel kapcsolatos új regulák, vagy az autók orrkúpjának kialakítási módja, amelyek természetesen sok-sok egyéb módosítást is maguk után vonnak. A konstrukciók megépítésénél további fontos szempont az idei évben alkalmazott Pirelli abroncsokkal kapcsolatban szerzett tapasztalatok megfelel? analizálása is, mindazonáltal, hogy a Formula-1 hivatalos gumibeszállítója változtatásokat fog végezni a 2012-es gumik specifikációját illet?en is.

A 2012-es szezonra történ? felkészülés megkönnyítése érdekében az FIA tesztlehet?séget biztosít a csapatok számára már a szezonnyitó Ausztrál Nagydíjat megelőz?en is. Mint ismeretes, a Formula-1-re vonatkozó teszt szabályzat rendkívül szigorú, és a 2011-es évben az úgynevezett egyenesvonalú teszteken kívül nem is lehetett részt venni a szezon közben hagyományosnak mondható teszt sorozatokon. A Belga Nagydíj hétvégéjén megszületett döntésnek köszönhetően azonban ez a következ? évben másként lesz.

A Formula-1 jelenlegi szabályrendszere tehát már egy jó ideje nem teszi lehetővé a versenyek közötti id?tartamra vonatkozóan a teszt sorozatok lebonyolítását. A 2011-es év második felében viszont a csapatok egyre inkább hangot adtak igényüknek arra vonatkozóan, hogy a korábbi években alkalmazott

eljáráshoz hasonlóan a Nemzetközi Automobil Szövetség ismét engedélyezze valamilyen formában az idény közben végezhető teszteléseket.

A 2009-es évben az F1 szabályrendszeréből számított szezon közben végezhető felkészülések visszatéréseivel kapcsolatban Barcelona és Silverstone mellett Jerez is szóba került, mint lehetséges helyszín, de végül a tárgyaláson résztvevő felek közös megegyezésének értelmében Mugellóra esett a választás. Mivel a csapatok többsége angliai központtal rendelkezik, ezért elsődlegesen azt szerették volna elérni, hogy a tesztelések helyszíne is Angliában legyen, de végül a Ferrari tesztpályája mellett született döntés.

A belgiumi egyeztetés mellett papírra vetették a szezon előtti tesztelések menetrendjét is, amely szerint a 2012-es évben február 7...10 között Jerezben, február 21...24 között Barcelonában és március 1...4 között szintén a spanyolországi pályán készülhetnek majd a csapatok az új idényre. Természetesen meghatározásra került az új mugellói tesztsorozat időpontja is, amely a szezon első európai állomása előtt május első hétvégéjén kerül majd lebonyolításra.

## A Formula-1 2012-es tesztnaptára

2012.02.07...02.10 – Jerez

2012.02.21...24 – Barcelona

2012.03.01...03.04 – Barcelona

2012.05.01...05.03 – Mugello

A csapatok tehát már javában dolgoznak a következő érve szánt versenyautókon, ami az FIA által a technikai előírásokban eszközölt változtatások mellett a töréskeresztekkel kapcsolatban bevezetésre kerülő szigorítások miatt elképzelhető, hogy egy-két csapat számára késleltetheti majd a 2012-es négykerekű pályára gördülését. Van olyan istálló, aki az elmúlt napokban már jelezte, hogy a február elején lebonyolításra kerülő első jerezi tesztelésen még nem a vadonat új autóval jelennek majd meg, de már hallani lehetett olyanról is, akik bejelentették az új kihívók hivatalos bemutatójának időpontját is.

## Scuderia Ferrari Marlboro



A Ferrari csapat számára a 2011-es szezon nem éppen úgy alakult, mint ahogyan azt sokan várták volna. Ezt természetesen a csapat sem tagadta, és elmondásuk szerint már a szezon előtti szélcsatornában végzett teszteknel, illetve azok eredményeinek további felhasználását illetően vétett hibák következményeit kellett mindvégig elviselniük az évad során.

A szezon utolsó futamainak időszakában más csapatokhoz hasonlóan a maranellói gárda is már leginkább a 2012-es konstrukció fejlesztésén fáradozott, melynek első és leghangsúlyosabb jeleként az új első légterelő szárny, és annak hatásait figyelhettük meg. Az új tervezésű szárny azonban nem igazán bizonyult kellő hatékonyságúnak, amit leginkább a Felipe Massa autóján alkalmazott aerodinamikai elem extrém mértékű flexibilitása igazolt.

*A 2012-es évre szánt első légterelő szárnyal kapcsolatban bővebb információkat az alábbi bejegyzésekben lehet találni:*

- [Ferrari 150 Italia: Új első szárny tesztje a 2012-es konstrukcióhoz](#)
- [Vajon mennyire flexibilis a Ferrari új első szárnya? \(+Videó\)](#)
- [Tovább próbálkozik az új első szárnyal a Ferrari](#)

A Formula-1 eseményeit figyelemmel kísérők számára ismert tény már, hogy a Nemzetközi Automobil Szövetség által a 2014-es évre összeállított technikai szabályzat szerint a jelenleg használatos 2.4 literes V8-as szívómotorok helyett 1.6 literes, hathengeres, 500 bar maximális nyomású, közvetlen üzemanyag befecskendezéses és Energia Visszanyerő Rendszerrel kiegészített turbómotorok biztosítják majd a szükséges lóerőket a Formula-1 számára. Az eredeti szabálytervezettel ellentétben pedig az új specifikáció szerint elkészített erőforrások megengedett maximális fordulatszáma 15.000 ford/percben lett meghatározva.

A rendelkezésünkre álló információk szerint a Ferrari lesz az első azon csapatok közül, aki már a következő évben pályára viszi majd a V6-os, turbófeltöltéssel ellátott motor prototípusait.

A maranellói gárda motorfejlesztési részlegének vezetője, Luca Marmorini elmondta ugyanis, hogy bár van még idő a szabályok életbe lépéséig, és nem tartja azt sem elképzelhetetlennek, hogy addig még változni fognak a regulák bizonyos részletei is, de nagyon fontosnak tartja, hogy időben elkezdjék az új konstrukció fejlesztését. Mindamellet, hogy az erőátviteli rendszer és a kipufogó-diffúzor párosításából eredő területek fejlesztésén is tovább dolgozik a csapat, néhány szakember kifejezetten a 2014-es erőforrások fejlesztésével kapcsolatos feladatokat látja el.

Az új elírásokhoz igazodó V6-os motor elhírnökeinek pályára vitelével kapcsolatban pontosabb információ egyelőre még nem hangzott el, de ha a Ferrari fejlesztési terve valóban az elzetes elképzelések szerint fog alakulni, akkor két évvel a V8-as motorok korszakának vége előtt már hallani lehet majd az első tapasztalatokról.

A 2012-es konstrukció megépítésénél nemcsak a már ismert technikai hibákat kell a Ferrarinak egyszer és mindenkorra megoldani, de figyelembe kell venniük az FIA által meghatározott szabálmódosításokat is. Ennek megfelelően tehát a motorvezérlési módok alkalmazása, a diffúzor és a kipufogórendszer további használata is merben eltér majd az idei évben használt megoldástól, mindamellet, hogy a Pirelli is új karakterisztikával rendelkező gumikeverékeket kíván majd bevetni a következő szezonban.

Ahogy az a bejegyzés korábbi részében is említésre került, a Ferrari a többi csapathoz hasonlóan a 2011-es szezon utolsó futamain számos olyan mechanikai- és aerodinamikai elemet vitt pályára a nagydíjhétvégék során, amelyek már a jövő évi fejlesztési program részét képezik. A szélcsatornában elvégzendő tesztekhez megépített méretarányos konstrukción az olasz csapat már nem az idei évben alkalmazott nyomórudas felfüggesztést alkalmazza, miután a mezőny tagjainak döntő többségéhez hasonlóan ők is megpróbálnak átállni a vonórudas kerékfelfüggesztési rendszerre.

A hátsó kerékfelfüggesztés tekintetében a vonórudas megoldásra történő átállás háttérben kétségtelenül a 2009-es évben oly nagy népszerűségnek örvendett duplafedeles diffúzorok használatának a betiltása áll, hiszen a padlólemez hátsó területének alacsonyabb építésével lehetőség nyílt arra, hogy a lengéscsillapító elemeket a sebességváltót tekintve mélyebb pontra építsék be a mérnökök. Ezzel a megoldással ugyanis az autó súlyponti eloszlása is kedvezőbben alakul, hiszen a versenyautó tömegközéppontja közelebb kerülhet a pálya aszfaltjához, amely egyúttal nagyobb menetstabilitást képes kölcsönözni viselőjének.

*A Ferrari által 2012-ben alkalmazni kívánt kerékfelfüggesztést érintő részletekről a „[Nyomórúd kontra vonórúd: Új felfüggesztéssel készül a Ferrari 2012-re](#)” című bejegyzésben lehet extra információkat találni.*

A Formula-1 olasz alakulata által az elmúlt napokban kiadott információi szerint a 2012-es évre szánt versenyautót mindenképpen szeretnék majd leleplezni a februárban kezdődő tesztsorozatot megelőzően. Ehhez azonban nem elegendő, hogy az új konstrukció elkészüljön, hiszen a technikai szabályzatban megadott elemeknek sikerrel teljesítenie kell a Nemzetközi Automobil Szövetség által elvégzendő statikus- és dinamikus töréstanvizsgákat egyaránt.

Luca Colajanni, a Ferrari sajtófitőnökének elmondása szerint az új négykerékű sok tekintetben el fog majd térni a 2011-es szezonban használt Ferrari 150 Italia névre keresztelt elődjétől. A csapat feltett szándéka tehát hogy a szezon eleji első teszten már az új kihívóval lépnek pályára, de a hivatalos bemutató időpontját egyelőre még nem hozták nyilvánosságra.

### **Frissítés (2011.12.22, 17:56)**

A Ferrari elnökének, Luca di Montezemolónak a bejelentése szerint, a 2012-es évre tervezett vadonat új konstrukció hivatalos bemutatójára február 3-án fog majd sor kerülni.

Az olasz üzletember hozzátette, hogy a 2014-es szezonban életbe lépő új motorszabály figyelembe vételével kifejlesztett új V6-os erőforrás első példányaival már elkészültek, így annak jövő évi tesztelésével kapcsolatos terveik a lehető legjobb úton haladnak.

## Frissítés (2012.01.22, 9:34)

A Ferrari alakulat minden kétséget kizáróan komolyan készül a soron következő 2012-es szezonra. Ezt nemcsak a vadonat új konstrukció tervezésével kapcsolatban elírányzott kijelentéseik igazolják, hanem a csapat technikai részlegét érintő szervezeti változások is. A maranellói gárda közleményben tudatta, hogy jó néhány szakembert igazoltak le a rivális McLaren istállótól, amiben nem kis szerepet játszott Pat Fry, aki szintén egykor a wokongiakat érítette.

A Ferrari az elmúlt idényekben komoly lemaradást könyvelhetett el, ami az általuk elért eredményekben is megmutatkozott. A vártnál gyengébb szereplésük hátterében az autók aerodinamikájában elszenvedett hiányosságok álltak. A Rupad Darekar, Jonathan Heal, Ioannis Veloudis, Lawrence Hodge, valamint Giacomo Tortora technikai szakemberek leigazolásával az olaszok abban reménykednek, hogy ezzel a lépésükkel nemcsak az új konstrukció lesz majd ütőképesebb, de egyúttal a McLarent is képesek lesznek meggyengíteni.

A Luca di Montezemolo elnöksége alatt működő Ferrari az aerodinamikai téren tervezett elrelépések mellett igyekszik a gumibroncsok tekintetében is minél nagyobb ismeretekre szert tenni. Ennek érdekében a vörösök leigazolták Hirohide Hamashimát, a Bridgestone korábbi technikai igazgatóját. A Ferrari számára a 2011-es évben a gumikkal kapcsolatban leginkább a kemény keverékek, azon belül is azoknak a megfelelő üzemi hőmérsékletre történő felmelegítése jelentette a legnagyobb kihívást. Éppen ezért rendkívül fontos, hogy egy jó összetételű és megfelelő karakterisztikával rendelkező gumibroncshoz egy tökéletesen összehangolt felfüggesztési rendszer is társuljon, az aszfaltra történő minél jobb nyomatékleadás reményében.

Egy Formula-1-es csapat számára az új szezon egyik kulcsfontosságú momentuma az, amikor az újonnan megépített konstrukció elemeit alávetik az FIA statikus- és dinamikus töréstesztjeinek, hogy azok sikerrel történő teljesítését követően legálisan lehessen az érintett elemeket tovább alkalmazni. Nos, ez a Ferrari számára nem éppen jól kezdődött, hiszen az első vizsgálat alkalmával nem bizonyult megfelelőnek az olaszok 2012-re tervezett konstrukciója.

A 663-as elnevezéssel rendelkező projekt tárgyát képező versenyautó kritikus elemeit tehát a Ferrari szakembereinek meg kellett érősíteni, hogy az idei évre tovább szigorított törésteszteknek maradéktalanul meg tudjanak felelni.

A Ferrari szakembereinek igyekezete azonban nem volt hiába való, hiszen néhány héttel a sikertelen töréstesztet követően a CSI technikai központjában, a Milánó mellett fekvő Bollate városában sikeresen végződtek a 2012-es modell vizsgálatai. A csapat az idei esztendőre könnyebb szerkezeti elemekkel rendelkező konstrukcióval kíván majd elrúkkolni, amelynek a kritikus elemeit ezúttal plusz szénszálas anyagból készült rétegekkel meg kellett érősíteniük. Az elrejelzések szerint az új négykeresű számos technikai újítást fog majd magán hordozni, amelyek között egy új kialakítású orrkúpot is emlegetnek. A sikeresen elvégzett FIA töréstesztnek köszönhetően tehát minden akadály elhárult a csapat elől, vagyis az új autó február 3-i hivatalos bemutatóját követően ott tudnak majd lenni a néhány nappal később, február 7-én kezdődő jerezi teszt sorozaton is, ahol a többi csapat mellett az új szerzeménnyel megtehetik első hivatalos tesztkilométereiket.

## Sauber F1 Team



A Formula-1 mezőnyének résztvevői közül a hinwili alakulat az első, amelyik konkrét időpontot jelentett be azzal kapcsolatban, hogy mikor fogják majd bemutatni a nagyközönség előtt a 2012-es évre tervezett C31-es versenyautójukat.

A svájci gárda az első jerezi tesztet megelőző napon, vagyis február 6-án leplezi majd le az új jövevényt, és a Ferrari által biztosított V8-as erőforrással ellátott négykerekes a bemutatót követő napon kezdődő háromnapos tesztsorozaton már bizonyíthat is. Természetesen nem szabad azt gondolni, hogy erre az időpontra az autó minden egyes részletével végezni fognak a mérnökök, de az, hogy a főbb szerkezeti elemek sikerrel teljesítik addigra az FIA szigorú töréstesztjeit, és a szimulációs teszteken megszerzett számtalan hasznos információval a zsebükben érkehetnek majd meg Jerezbe, mindenképpen előny jelenthet a további fejlesztésekkel kapcsolatban.

### Frissítés (2012.01.22, 10:30)

A tavalyi évhez hasonlóan 2012-ben is Ferrari erőforrásokat használó Sauber alakulat is jó ütemben halad a C31-es konstrukció fejlesztésével, amelyet az első jerezi tesztsorozat előtt, február 6-án mutatnak majd be a közönségnek.

A maranellóiakkal ellentétben a hinwilli alakulat számára sikeresebben alakultak az FIA által előírt szigorú töréstesztek, hiszen a svájci csapat már az első alkalommal jó eredménnyel végzett a szerkezeti elemek terheléses vizsgálatain. Ez pedig mindenképpen pozitív előjelként könyvelhető el a Sauber F1 Team számára.

## AT&T Williams



Azok számára, akik figyelemmel kísérik a Formula-1 technikai oldalát, minden bizonnyal nem hangzik ismeretlenül, hogy a Ferrari csapata a 2011-es évre szánt versenyautójuk minél gyorsabb és hatékonyabb fejlesztésének érdekében a saját szélcsatornájuk mellett igénybe vette a Toyota objektumát is. Ezzel viszont nemcsak a mezőny egyik legnagyobb költségvetésével rendelkező istálló volt így, hiszen a Williams is kibérelte a kölni bázisú Toyota szélcsatornáját.

A Ferrari a döntését azzal indokolta, hogy a FOTA szigorú korlátozásai miatt a saját szélcsatornájukat már nem használhatták volna, és mivel még nem végeztek teljes mértékben az aerodinamikai fejlesztéseikkel, szükségük volt egy kisebb, ám annál modernebb szélcsatornára.

Az olaszokkal ellentétben viszont a Williams álláspontja eltér? volt, hiszen a Grove-i alakulat két szélcsatornát is magáénak mondhat, és ennek ellenére mégis rászorultak a Toyota kettesszámú komplexumára, hogy ott vizsgálják az FW33-as egyik speciális alkotóelemét.

A 2011-es szezonra tervezett versenyautók közül néhány igen meglep? technikai újítást is tartalmazott. A Williams alakulat által megépített FW33-as konstrukció is hordozott egyedi vonásokat, mint például az autó kissé furcsa kivitel? hátsó traktusa.

A szokatlan küls? fokozta, hogy a burkolati elemek tulajdonképpen már a hátsó kerekek el?tt véget értek, ami kissé csupasz hatást kölcsönzött visel?jének. Ennek a háttérben pedig nem más állt, mint hogy a Williams F1 mérnökei a Formula-1 eddigi legkisebb méret? sebességváltóját építették az FW33-as névvel illetett konstrukcióba.

A tavalyi évben alkalmazott, és 2011-re az FIA által betiltott dupla diffúzor kötelez? mell?zése miatt az autó hátsó részét teljesen le kellett tisztítani egészen a hátsó légterel? idomnál lév? rúdszárnyig. Az ott lév? területet viszont teljes egészében szabadon kellett hagyni, éppen ezért a csapat szakemberei magasabb pontra emelték a hátsó kerékfelfüggesztés fels? trapézkarját és a nyomórudat egyaránt, melynek köszönhet?en ún. Z-karos elrendezést alakítottak ki. A teljes igazsághoz azonban az is hozzátartozik, hogy ehhez hasonló technikai megoldást használt már a csapat az 1990-es években is.

Mindamellet, hogy a Ferrari, és az általuk motorokkal támogatott Sauber 2011-ben is a hagyományosnak mondható tolórudas kivitel? hátsó kerékfelfüggesztés használata mellett maradtak, a Williams áttért a Red Bull Racing autóiban is alkalmazott vonórudas megoldásra. Ennél a módszernél a lengéscsillapító alul helyezkedik el, vagyis az összeköt? kar a kerékagy fels? részér?l halad felfelé. A tolórudas megoldásnál pedig ez pontosan fordítva van kialakítva.

Más csapatokhoz hasonlóan a Williams szervezeti felépítése sem marad változatlan a 2012-es évre vonatkozóan. A Formula-1 egyik legrégebbi csapata, a Williams F1 alakulat egy kiváló szakembert?l válik meg a 2011-es év végén.

A Formula-1-es boxutca egyik legjobban ismert személye, Patrick Head köszön el jelenlegi munkaadójától, ahol f?mérnöki teend?ket látott el az elmúlt szezon során. Az angliai csapat életében Head igencsak meghatározó szerepet töltött be, aki a Williams 1977-es megalakulása óta er?sítette szakértelmével az alakulatot. Távozása azonban felfogható úgy is, hogy csupán egy formalitásról van szó, hiszen a kiváló technikai szakember továbbra is a Williams F1 közelségében marad, miután pályafutását a Williams Hybrid Power-nél folytatja majd tovább.

A Williams csapat szervezeti felépítésében bekövetkezett változás tehát érinteni fogja az alakulat 2012-es életét, hiszen Head már nem fog részt venni a Williams F1 jöv? évi programjában, és nem fog a csapattal utazni minden egyes versenyhelyszínre.

Az Automotive Hybrid Power Limited vállalat a 2006-os évben alakult, amely a járm?ipar számára készít energia tárolására és újrahasznosítására alkalmas szerkezeti egységeket. 2008-ban egy változás következett be a vállalat életében, amikor a Williams F1 megvásárolta az Automotive Hybrid Power Ltd. részvényeit, és ezáltal tulajdonképpen a két cég útja egybeforrt. A kontraktust követ?en már új névvel, a már jól ismert Williams Hybrid Power Ltd-ként folytatják tovább munkájukat, és a változás keretein belül

a cég átkerült a korábbi norwichi központból a Williams F1 oxfordshire-i főhadiszállására.

A WHP tevékenységének köszönhető a Williams Cosworth FW33-as konstrukciókban használt Kinetikai Energia Visszanyerő Rendszer, a KERS kifejlesztése, amelynek elődje a KERS Formula-1-be történt bevezetését követően 2009-ben mutatkozott be először a száguldó cirkuszban. A Formula-1-re jellemző gyors fejlődés és a szigorú előírások azonban a WHP-t is egyre inkább megkövetelték, hogy olyan technológiai eszközöket állítson elő, amely a lehető legkisebb súly mellett kellő mechanikai szilárdsággal és maximális teljesítmény biztosításával rendelkezik.

Ez az elvárás természetesen mára sem változott, sőt! A Formula-1 új motorszabályozásának ismeretében a versenyautók erőforrásait és az erőátviteli rendszereit tervező és készítő szakemberek számára fel van adva a lecke. Az új koncepció szerint elkészítésre kerülő motorok mellett egyre nagyobb hangsúlyt kapnak az alternatív hajtások is, amely kétségtelenül tovább fokozza az érintett területen tevékenykedő szakemberek, és ezáltal Patrick Head munkájának jelentőségét.

A KERS tekintetében igencsak nehezen indult a csapat számára a 2011-es idény. A szezon előtti barcelonai tesztelésen ugyanis a hibrid hajtás sorozatos meghibásodásáról lehetett hallani, ami miatt első körben a grove-i alakulat a KERS használatának mellőzését helyezte kilátásba a szezonnyitó Ausztrál Nagydíjra vonatkozóan.

Az utolsó pillanatban viszont sikerült megtalálniuk az elektronikai meghibásodások okát, és így használni tudták a KERS-t Melbourne-ben. A felkészülés során észlelt problémákat pedig az akkumulátor és a generátor közötti kapcsolatot biztosító elektronikai rendszer meghibásodásai okozták.

A Williams csapat technikai partnerként is tevékenykedett az idei évben, miután ők látták el sebességváltóval a Hispania Racing Team versenyautóit. Az F1 mezőnyének kiscsapata, a HRT azonban tovább erősítette technikai helyzetét, amelynek eredményeképpen meghosszabbította partnerségét a Williams alakulatával. A két istálló vezetősége között megszületett újabb megállapodás szerint pedig a Hispania Racing Team már nemcsak a grove-i alakulat által gyártott sebességváltót, hanem az általuk fejlesztett hibrid hajtást, a fékezések során eltárolt kinetikai energia újrahasznosítására alkalmas KERS-t is Frank Williams csapatától kapják majd a 2012-es évben.

A grove-i csapat azonban nemcsak a HRT-t támogatta, illetve támogatja a következő szezonban is, hiszen a Caterham F1 Team számára bérbe adták a szélcsatornájukat, ahol az egykori Team Lotus mérnökcsoportja a 2012-es konstrukció fejlesztésén dolgozik.

Az elmúlt év nemcsak a versenypályákon zajló események miatt volt jelentős a Williams számára. A csapatok és a motorbeszállítók közötti helyezkedések is éppúgy részét képezték az elmúlt hónapoknak, miszerint egyesek a jelenlegi partnernél maradván, mások pedig új technikai támogató révén próbálkoznak minél jobb szereplésre szert tenni az autóversenyzés elit kategóriájában.

A monzai nagydíj hétvégéjén például a Red Bull Racing alakulat és a számukra a 2007 évtől kezdődően motorokat biztosító Renault között jött létre egy újabb kontraktus, miszerint a francia gyártó legalább 2016-ig ellátja majd Christian Horneréket létező forrásokkal.

A Renault Formula-1-es jelenléte azonban tovább erősödik, hiszen már július hónapban hivatalosan is



bejelentették, hogy a Williams F1 csapat a jelenlegi Cosworth cég termékei helyett az új motorokat fogja majd használni 2012-ben, amelynek köszönhetően újra visszatér a Formula-1-be az egykori legendás párosítás, a Williams-Renault. De ha mindez nem lenne elég meggyőző a Renault dominanciáját tekintve, akkor itt vannak a felsorolásban a Lotus Renault GP és a Team Lotus alakulatok is, akik szintén a francia gyár motorjait építik majd be a jövő évi konstrukciókba.

A megbízhatóság és a teljesítmény tekintetében egyaránt fejlődésre van szüksége a Williamsnek, így abban az esetben, ha már a februári tesztorozaton az új autóval szeretnének majd pályára lépni – hiszen ez Frank Williamsék egyértelmű célja -, január közepére üzemkész állapotban kell lennie az FW34-nek. A törésteszteken való maradéktalan megfelelés mellett azonban elengedhetetlen az is, hogy egy hónap elteltével minden egyes fontosabb feladatot ellátó alkatrészt le kell ellenőrizni, hogy végül a jerezi teszten egy olyan konstrukcióval gördüljenek ki a boxból, amelyen már jelentősebb módosításokat nem kell elvégezni a szezonnyitó Ausztrál Nagydíjig.

A csapat által kiadott információk szerint a 2012-es szezonra szánt FW34-es versenyautó sebességváltója és motorja már elkészült, és a lehető legjobb úton haladnak ahhoz, hogy még ebben a hónapban elérjék a próbapadon végzett üzemi tesztek során a 6.000km-es távot. Az autó hajtáslánca mellett elkészültek a módosított hátsó kerékfelfüggesztéssel és a vázszerkezet első verziójával is, így hamarosan az FIA rendelkezésére tudják bocsátani a karosszériaelemeket, hogy elvégezzék velük a kötelező törésteszteket.

A jelenleg elkészített modell szélcsatornában végzett vizsgálatai alapján az FW34-es elrelépést hoz majd a leszorító erő tekintetében, de az igazat megvallva nemcsak aerodinamikai oldalról nézve voltak komoly hiányosságai a 2011-ben használt FW33-as versenygépeknek.

### **Frissítés (2012.01.23, 21:59)**

A Williams alakulat hivatalosan is bejelentette, hogy a 2012-es szezonra tervezett FW34-es névre hallgató versenyautója sikerrel teljesítette decemberben az FIA által előírt törésteszteket. Ennek megfelelően tehát szinte biztosra vehető, hogy a Pastor Maldonado és Bruno Senna kettőssel szereplő grove-i alakulat az új konstrukcióval utazik majd el az idei első, jerezi tesztorozatra.

### **Frissítés (2012.01.31, 21:30)**

Ahogy azt már előzetesen sejteni lehetett, Williams alakulat sem a fényes módját választotta a 2012-es évre tervezett versenyautójuk bemutatására. Közeledve a szezon első hivatalos tesztorozatához, a grove-i alakulat sem akarta tovább halogatni bejelentését, miszerint a Renault erőforrással felvértezett, vélhetően FW34-es kódnevet kapott négykerékűt a február 7-én kezdődő jerezi tesztelés reggelén fogják megmutatni a világnak.

A soron következő idényt a Pastor Maldonado, és a Rubens Barrichellót váltó Bruno Senna párosával teljesíteni kívánó csapat a spanyolországi pálya boxutcájában fogja majd leleplezni az új kihívót, ahol a sajtó képviselői az ilyenkor szokásos fotózkodást követően szemtanúi lehetnek majd a Williams autó első

köreinek.

## Caterham F1 Team



Az idei szezont Team Lotus néven teljesít? angliai bázisú alakulat nemcsak egy teljesen új konstrukcióval, hanem a Nemzetközi Automobil Szövetség jóváhagyásával teljesen új néven, Caterham F1 Team-ként kezdik majd meg a 2012-es idényt.

Az alakulat még áprilisban jelentette be, hogy a Formula-1 malajziai illet?ség? csapatvezet?je, Tony Fernandes felvásárolta az angliai gyökerekkel rendelke? Caterham vállalatot, amelynek köszönhet?en a Team Lotus menedzsere azt a brit sportkocsigyártó céget mondhatja tehát magáénak, amely a Lotus egykori alapítójának, Colin Champman-nek a nevéhez f?z?dik.

A Lotus alakulat rendkívül komoly er?feszítéseket tett az elmúlt hónapokban annak érdekében, hogy minél jobb technikai szintet legyenek képesek abszolválni. Ennek egyik jeleként említhet? a Kanadai Nagydíj hétvégéjén tett bejelentésük is, miszerint a jöv?ben a Williams alakulat szélcsatornáját fogják majd használni a fejlesztéseikhez.

A Hingham bázisú csapat azonban már dolgozik a saját szélcsatornájának a megépítésén – amelyben az Aerolab cég van Tony Fernandesék segítségére -, de amíg véglegesen el nem készülnek az új komplexummal, áthidaló megoldást láttak szükségesnek. Ebb?l a megfontolásból esett a választásuk a Williams bázisára, és a megkötött szer?désük értelmében az idei év szeptemberét?l kezd?d?en vették azt birtokba, ahol már a 2012-es konstrukciójuk kifejlesztésén dolgoznak.

A Team Lotus ezzel a lépéssel még inkább hangot adott elkötelezettségének, miszerint komoly elképzeléseik vannak az aerodinamikai fejlesztések terén. Ehhez viszont valóban egy jól felszerelt szélcsatornára lesz szükségük, hiszen a Marianne Hinson vezetése alatt m?köd? Aerodinamikai és CFD részleg csakis így tud majd igazán hatékonyan dolgozni az autó új komponensein.

A következ? nagy lépésre júliusban szánta el magát a Team Lotus, és az általuk bejelentett információ egyértelm?en arról tanúskodott, hogy újabb komolyabb technikai el?relépésre készül Tony Fernandes csapata. Az akkori közleményb?l vált nyilvánvalóvá, hogy a soron következ? 2012-es évben a Kinetikai Energia Visszanyer? Rendszert a Red Bull Racing istálló fogja biztosítani a számukra.

A két csapat közötti együttm?ködés azonban nem újkelet?, hiszen a Lotus már az idei évben is az energiatalososoktól vásárolta a V8-as Renault er?forrásokat és a hajtáslánc részét képez? hétfokozatú sebességváltót is. Annak ellenére, hogy a Red Bull Racing a szezon els? részében igencsak küszködött a KERS rendszerrel, az idény második részére azonban sikerült a hibrid hajtásnál korábban jelentkezett technikai problémákat megoldaniuk. A Red Bull Racing és a Team Lotus közötti kontraktusnak megfelel?en tehát a következ? szezonban is az Adrian Neweyék által használt hajtásláncot fogja majd megkapni Fernandes csapata. Minden bizonnyal a KERS-t érint?en is jól járhatnak majd, hiszen azt is a

Red Bull er?átviteli rendszeréhez tervezték, amely vélhet?en a 2012-es idény kezdetére még kiforrottabb állapotba kerülhet.

Alig egy hónappal ezel?tt újabb bejelentést tett a Caterham alakulat, miszerint a technikai szintjük minél hatékonyabb fejlesztésének érdekében egy kiváló szakemberrel b?vítik technikai csapatukat. A Team Lotusnak a Brazil Nagydíj pénteki napján tett bejelentése szerint a McLaren Mercedes és a Ferrari alakulatoknál is ismert John Iley csatlakozott Fernandesékhez, hogy a következ? évre szánt konstrukciót minél eredményesebbé tegyék. A Caterham csapat új technikai szakembere olyan ismert személyekkel dolgozhat majd együtt, mint Mike Gascoyne, a Red Bull egykori technikai igazgatójával, Mark Smith-el, és a Renault volt sportigazgatójával, Steve Nielsennel.

A Caterham a szervezeti felépítésben elvégzett változtatások mellett további módosításokat is eszközöl majd, miszerint át fogják helyezni központjukat Hingham?l az egykori Arrows istálló bázisára, Leaffieldbe.

John Iley F1-es pályafutása elején dolgozott a McLaren alakulatnál, valamint a Jordan Grand Prix-nél is, amikor ott Mike Gascoyne látta el a technikai igazgató számára deklarált feladatokat. 2002-ben Gascoyne-nal együtt a Renault csapathoz szerz?dtek, majd két év elteltével a Formula-1 egyik legnagyobb múlttal rendelkező alakulatához, a Ferrarihoz igazolt. Iley a maranellóiak színeiben az aerodinamikai részleg vezet?jeként kamatoztathatta addigi ismereteit, ahol Rory Byrne és Ross Brawn társaságában tevékenykedett.

A Ferrarinál eltöltött id?szakát követ?en 2010-ben Iley újra visszatért egykori kenyéradójához, a McLarenhez, ahonnan a Caterham bejelentése szerint két teljes szezont követ?en vált újra csapatot.

A „zöldek” által tett legutóbbi bejelentés szerint pedig a lehet? legjobb ütemben zajlik a 2012-es autó fejlesztését végző projekt. A Mike Gascoyne által kiadott információk szerint ugyanis a CT-01-es nevet viselő konstrukció karosszériája sikeresen teljesítette az FIA homolog töréstesztjeit. Bár egyelőre még arról nincs hivatalos közlemény, hogy mikor lesz az új autó jövő évi bemutatója, de ha továbbra is tudják tartani az el?re eltervezett fejlesztési ütemtervet, nagy valószínűséggel a februárban megrendezésre kerül? jerezi teszten már láthatjuk majd az új betontorpedót.

### **Frissítés (2012.01.22, 10:54)**

A Renault er?forrásokkal induló, és az el?zetes információk szerint CT-01-es névre hallgató vadonat új konstrukciójának bemutatására kissé szokatlan módot választott a Caterham F1 Team. A csapat által kiadott információk szerint a tavalyi esztendőhöz hasonlóan a korábbi Lotus csapat zöld-sárga színösszetételét fogják 2012-ben is alkalmazni, amit a soron következ? szezon résztvev?i közül elsőként láthat majd a világ népes Formula-1 rajongóinak tábora.

A Caterham vezet?sége úgy határozott, hogy szakítva az F1-ben eddig alkalmazott hagyományokkal, nem egy tesztpályán, és nem is egy fényes rendezvény keretein belül, hanem egy magazin, az F1 Racing hasábjain mutatják be az új kihívójukat. Az angol szaklap január 26-i számában láthatjuk tehát elsőször a CT-01-et, amely az istálló közleménye szerint ott lesz majd a február elején kezd?d? jerezi teszt sorozaton

is, hogy „élés” körülmények között összemérhessék azt a többi csapat által megépített új konstrukciókkal.

A 2011-es évben még Team Lotus néven szerepelt csapat további működését illetően újabb jelentős változásként említhető, hogy az alakulat a jövőben az egykori Arrows F1 székhelyén, a Leaffield Technology Centre létesítményben alakítja ki a központjukat.

Az angliai csapat az F1-be történt 2009-es nevezésük óta Hinghamben készítette autóit, ahonnan nemcsak a Formula-1, hanem a száguldó cirkusz előszobájának is nevezett GP2 Sorozat számára szánt konstrukciók is kigördültek. Az egykori Super Aguri F1 által is használt komplexum átvételével a csapat vezetősége azt reméli, hogy képesek lesznek abszolválni a jövőre vonatkozó terveiket, és egyúttal ennek eredményét is élvezhetik majd a versenypályákon.

Rating: 5.0/5 (1 vote cast)

Rating: +1 (from 1 vote)