

Els? benyomások a Mercedes 2012-es autójáról (+Videó)

by Papp István - szombat, február 18, 2012

<http://www.formula1tech.hu/also-benyomasok-a-mercedes-2012-es-autojarol-video/>



Annak ellenére, hogy a Mercedes AMG Petronas Formula 1 Team még nem mutatta be hivatalosan a 2012-es évre tervezett vadonat új konstrukcióját, az interneten máris elkezdtek elterjedni a csapat silverstone-i rendszerpróbája során készített fotók és videók.

A német alakulat a következ? héten megrendezésre kerül? barcelonai tesztsorozat els? napjára, február 21-re ütemezte a versenypálya boxutcájában lebonyolításra kerül? leleplezést, majd azt követ?en kezdik meg az els? hivatalos tesztelésüket az új kihívóval.

A Michael Schumacher és Nico Rosberg pilótapárossal szerepl? csapat silverstone-i programjának lényege nem tesztelés, hanem ahogyan az a fentiekben is említésre került, rendszerpróba volt. Az ilyen eseményeken az érintett csapat úgynevezett „demó” gumiabroncsokkal lép pályára, ahol az autóban lév? elektronikai rendszerek mellett a teljes konstrukció összhangját vizsgálják meg.

Az angliai szereplésen készült kémfotók nem igazán árulnak el sok mindent a W03-ról, de ami egyértelm?en látható, hogy a Mercedes mérnökcsapata is a többség által eddig követett megoldást, lépcs?s orrkúpot alkotott. A 2012-es évben életbe lépett új technikai szabályok ugyanis meghatározzák, hogy az orr-elem válaszfal el?tti része, valamint a versenyautó referencia lemeze közötti távolság nem haladhatja meg az 550mm-t, míg a pilótafülke és az el?z?leg említett válaszfal közötti szakasz esetében ez az érték 625mm-ben lett maximalizálva. Ross Brawn csapata az orrkúpon alkalmazott töréssel a lehet? legmagasabban kívánta tartani a W03-as autó elüls? részének súlypontját, és az orrkúp alatt kialakult nagyobb térnek köszönhet?en így próbálnak jobb aerodinamikai hatásfokot elérni a splitter el?tti területen.

Az els? légterel? szárny tekintetében úgy t?nik, hogy a német alakulat megtartotta a tavalyi évben már próbára tett [passzív befúvású els? légterel? szárnyat](#). Feltételezések szerint az új kialakítású légterel? szárnynak leginkább a pálya egyenes szakaszaiban van nagyobb jelent?sége, miután a f?profilból kilép? légáramlatok a splitter felé áramolva fejthetik ki kedvez? hatásukat. A padlólemez orrkúp alá nyúló része

megfelelő belépő él kialakításával megnöveli a levegő nyomását, majd az autó alatt elhaladó légáramlatok a padlólemez és a diffúzor feladatának megfelelően kisebb nyomású teret hoznak létre, szemben az autó felett elhaladó légáramlatok által keltett aerodinamikai nyomással. Ez feltétlenül szükséges a kellyő szívóhatás és tapadás kialakulásához.

A kipufogórendszert érintő módosított előírásoknak köszönhetően – miután az idei évben tilos használni a 2011-ben nagy népszerűségnek örvendett kipufogóval fűjt diffúzorokat – láthatóan karcsúbb lett a W03-as oldaldoboza. A váll-lemez mögött kerekített, és befelé szűkülő oldalsó kocsiszekrénynek köszönhetően az előlről érkező légáramlatok végighaladnak a karosszéria mentén a padlólemez felett, és a sebességváltó házáat körülvevő burkolat mögött lépnek ki az autó mögé. A kipufogórendszer jelenlegi kialakítása úgy történik, hogy annak végződése közel került a hátsó kerékfelfüggesztés felső lengőkarjához, és irányát tekintve egy kipufogóval fűjt hátsó légtérrel szárnyról beszélhetünk.

A forró égéstermékkel növelt aerodinamikai leszorító erő kihasználása mellett látható továbbá, hogy a W03-as motorburkolata az airbox mögött a Ferrari F2012-n is alkalmazott kiegészítő légbeömlőt kapott, amely a Mercedes V8-as erőforráshoz illesztett sebességváltó hűtésében játszik szerepet.

Úgy történik tehát, hogy Ross Brawnék készen állnak arra, hogy teljes erővel nekivágjanak a következő héten kezdődő barcelonai teszteknek, amely az utolsó előtti felkészülési lehetőség lesz a szezonnyitó Ausztrál Nagydíj előtt.

Rating: 5.0/5 (2 votes cast)

Rating: +2 (from 2 votes)

PDF generated by Kalin's PDF Creation Station