

Gumi- és boxtaktika elemzés: Magyar Nagydíj (2012)

by Papp István - hétfő, július 30, 2012

<http://www.formula1tech.hu/gumi-es-boxtaktika-elemzes-magyar-nagydi-j-2012/>



A közepes- és a lágy keverék? gumiabroncsok megfelelő kombinációt jelentettek a csapatok számára a 27-dik Magyar Nagydíjon (Fotó: Sutton Images)

A 27-dik Magyar Nagydíj hétvégéje a McLaren csapat, vagyis egészen pontosan Lewis Hamilton dominanciájával ért véget, miután a wokingi gárda brit reménysége mind a szabadedzéseken és az időmérőn nyújtott remek teljesítményét futamgyőzelemre tudta váltani. A hungaroringi versenypályán megrendezett futam azonban ismét megmutatta a Formula-1 számára, hogy az élmezőnybeli csapatoknak igen is oda kell figyelni a Lotus F1 Team szereplésére is, hiszen Kimi Räikkönen, és francia kollégája, Romain Grosjean a második- és a harmadik pozíciót szerezték meg a mogyoródi ringen.

A Formula-1-et figyelemmel kísérik számára minden bizonnyal nem hangzik ismeretlenül az a fajta kijelentés, miszerint a Hungaroringen meglehetősen nehéz az elzárások kivitelezése, amit a szűk, és technikás vezetést igénylő szakaszok, valamint a néhány helyen hosszan elnyúló pályaívek tovább nehezítenek. Éppen ezért rendkívül fontos a megfelelő boxtaktika alkalmazása ezen a pályán, hiszen annak segítségével pozíciókat lehet nyerni az ellenfelekkel szemben.

A Pirelli a fehér színjelöléssel ellátott közepes-, és a sárga színkóddal rendelkező lágy gumiabroncsait szolgáltatva a mezőny résztvevői számára, éppúgy, mint azt a magyarországi versenyhétvégét megelőző Német Nagydíjon is tette. Technikai szempontból a tapadás mértéke és a fékezések minősége két igen csak lényeges faktora volt a hungaroringi futamnak. A magas hőmérsékletnek köszönhetően ugyanis a gumiabroncsok intenzívebb kopása és elhasználódása figyelhető meg, amelyet tovább nehezítenek a szűk kialakítású kanyarok is. Ezen pályaszakaszokon ugyanis a gumik külső peremezése mechanikai és termikus szempontból nézve is nagyobb mértékű igénybevételnek vannak kitéve, amit a felfüggesztési rendszerek megfelelő beállításával és helyes volánkezeléssel lehet valamelyest enyhíteni.

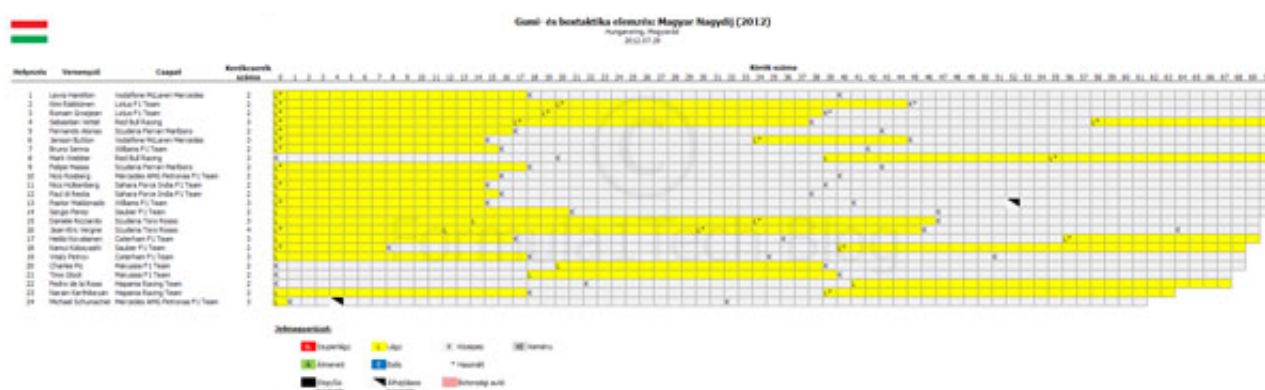
A 24 versenyzőből álló mezőny résztvevői közül mindössze csak négyen döntöttek úgy, hogy a közepes keménységű abroncsokkal kezdik meg a magyarországi futamot, míg a túlnyomó többség új-, valamint már elzárva bekoptatott lágy összetételű keverékekkel sorakoztak fel a rajtrácsra. Az első három

helyen leintett pilóta egyaránt kétkiállásos boxtaktikát alkalmazott a Hungaroringen, és mindannyian már bekoptatott, sárga színkóddal rendelkező gumikon kezdték meg a versenyt. Közülük elsőként Lewis Hamilton látogatott ki a szerelőkhöz, akik az elsőzetesen összeállított stratégiának megfelelően a valamelyest gyengébb tapadást biztosító közepes keménységű gumikat tették fel a brit MP4-27-es autójára. További érdekesség, hogy Hamilton utolsó, 40-dik körben elvégzett kerékcseréje során is szintén a közepes keverékek kerültek fel az ezüstnyílra, amely az eredmény ismeretében abszolút helyes választásnak bizonyult.

A McLaren stratégiájával – legalábbis a Hamilton esetében alkalmazott taktikához képest – teljesen ellentétes módon jártak el a Lotus F1 Team-nél. A második pozíciót megszerző Kimi Räikkönen ugyanis – aki szintén használt lágy papucsokkal rugaszkodott el a rajt során – az első boxkiállítás alkalmával (20. kör) újra bekoptatott lágy gumikat vételezett, és csakis az utolsó, 45-dik körre ütemezett kerékcseréje során állt át a közepes keverékre.

A finn pilóta csapatátára, az elsőkelő harmadik helyet megkaparintó Romain Grosjean követte Räikkönen taktikáját, és márkatársához képest az első kerékcserét egy körrel korábbra ütemezte, majd pedig az ekkor felszerelt lágy abroncsokat végül a 39-dik körben cseréltette le a már elsőzetesen bekoptatott közepes keverékekre.

A hétvége során a gumistratégia összeállítása egy cseppet sem volt olyan egyszerű a csapatok számára, amiért leginkább a vegyes körülmények tehetőek felelőssé. A pilótáknak és a csapatoknak ugyanis nem igazán volt elsőzetes információjuk arról, hogy a teletankolt versenyautók milyen terhelést jelentenek hosszabb távon a Pirelli lágy gumiabroncsai számára. A verseny végét követően azonban már pontosabb képet kaphattunk minderről, és láthatóvá vált, hogy mind a lágy-, mind pedig a közepes keménységű gumiabroncsok megfelelő mértékű és ütemű kopási jellemzőket mutattak, és a gyártó által kiadott információk szerint a kétféle specifikáció szerint készült gumik között körönként mindössze néhány tizedmásodperc időkülönbség volt mérhető.



(A

teljes méretű táblázat megtekintéséhez kattints [ide!](#)

Rating: 0.0/5 (0 votes cast)

Rating: 0 (from 0 votes)