

Készül a Caterham Renault CT01 új kipufogórendszere

by Papp István - szerda, április 18, 2012

<http://www.formula1tech.hu/keszul-a-caterham-renault-ct01-uj-kipufogorendszere/>



A 2012-es szezonban bevezetett technikai szabálymódosítások nemcsak a mez?ny „nagyobb” csapatainak jelent komoly kihívást, hanem a Red Bull Racingnél, vagy a Ferrarinál is jóval szerényebb költségvetésb?l üzemel? kisebb istállók számára is. Ez utóbbiak táborába tartozó Caterham F1 Team esetében azonban a technikai lemaradás a szabálymódosításoknak történ? megfelelés mellett talán még hatványozottabban van jelen, amely további nehézségeket gördít a „zöldek” elé.

Az idei mez?ny résztvev?i közül a Caterham mutatta be els?ként a 2012-es idényre tervezett CT01-es névre hallgató konstrukcióját, és általuk szembesülhettünk el?ször azzal, hogy az FIA szabálymódosításai miként hatnak, illetve hatottak a Formula-1-es versenyautók küls? megjelenésére.

A szezon el?tti tesztsorozatok során képet kaphattunk a CT01-es technikai szintjével és teljesítményével kapcsolatban, de mindez csak egy-egy gyors kör során volt lemérhet?, majd a szezon els? futamait meglehet?sen vegyes eredményekkel zárták. Az évadnyitó Ausztrál Nagydíjon például egyik autójuk sem ért be a célba, míg ezzel szemben a malajziai futamot már Kovalainen és Petrov is sikerrel teljesítette, amely azt is mutatja, hogy nem kell lemondani a Mark Smith technikai igazgató által vezetett mérnökcsoport fejlesztése alatt álló CT01-r?l.

Az új technikai szabályoknak köszönhet?en megjelent lépcs?s orrkúp és a karosszéria fölé emelked? kipufogó-végz?és igencsak érdekes küls?t eredményezett az autóknak, ami egyértelm?en jelzi, hogy a tervezés során nem kimondottan az aerodinamikai szakemberek alapos méréseinek és tesztjeinek köszönhet?en lettek ilyenek a CT01-es ezen elemei. Az FIA által bevezetett drasztikus változtatások révén tehát alaposan át kellett szabni a Caterhamnak is az idei esztend?re szánt konstrukcióját, amely természetesen nemcsak annak küllemét, de menettulajdonságait és vezetési jellemz?it is befolyásolja. Mindamelllett, hogy a csapatoknak volt lehet?ségük a szezon el?tti tesztelések alkalmával minél több kört megtenni az új tervezés? versenyautókkal, ezen szerzemények valódi teljesítményér?l és technikai megbízhatóságáról csak versenykörülmények között szerezhet pontosabb képet a Caterham is. Ez pedig nem jelent mást, mint hogy futamról-futamra kell a lehet? leggyorsabban reagálni a felmerül?

problémákra.

A Caterhamnak is meg kell találni azt a fajta műszaki megoldást, amellyel ellensúlyozni tudják a kipufogóval fűjt diffúzorok betiltása kapcsán a versenyautó hátsó részénél elszorított erőt veszítést. De természetesen nemcsak ez az egyetlen olyan terület, ahol a megfelelő fejlesztés jelentős teljesítménybeli előrelépést hozhat Fernandesék számára, hanem a hajtáslánc részét képező, és jelentős löerő többletet biztosító KERS tekintetében is van, illetve volt még mit keresniük.

A Williams, a Sauber, de még a Toro Rosso is igencsak jó úton jár, amelyben a téli tesztek során elvégzett remek munkának jelentős szerepe van, így a Caterhamnak sem szabad egy percig sem lazítania. A svájci gárda például igencsak eltalálta az új technikai direktívák szerint kialakított kipufogórendszert, amelynek aerodinamikai hatékonyságát tovább növelte a Coanda-effektust remekül hasznosító új formájú kilépőnyílás megjelenése a Kínai Nagydíjon.



Mark Smith maroknyi csapatának természetesen nemcsak az új szabályok miatti kötelező módosításoknak történő minél jobb megfelelés érdekében kellett sok-sok munkaórát eltölteni a tervezőasztalok felett, hanem olyan egyéb területek fejlesztésén is dolgozniuk kellett, amelyek a tavalyi évben nehézségeket okoztak a technikai megbízhatóság terén. Mint ismeretes, a Red Bull Racing több ízben is küszködött a KERS rendszer túlmelegedésével, éppen ezért a Caterhamnak is megfelelő módon kellett optimalizálni a CT01 ezen területét annak érdekében, hogy az RB8-as autókhoz hasonlóan Renault erőforrással és hajtáslánccal pályára lépve ne kelljen ehhez hasonló problémával szembesülniük.

Nos, a Caterham eddigi szereplései láttán úgy tűnik, hogy a csapat mérnökeinek sikerült megfelelően kontrollálni a Kinetikai Energia Visszanyerő Rendszer hőmérsékleti igényeit tekintve, viszont a CT01-es hátsó traktusát érintően a jobb menetstabilitás és a szükséges leszorító erő tekintetében korántsem érték még el a kívánt célt. Mindamellet, hogy a 2012-es évben eszközölt technikai szabálymódosítások alaposan megváltoztatták a mai versenyautók aerodinamikai karakterisztikáját és az új megjelenésű kipufogórendszerek pedig hatással vannak az autók vezetési jellemzőire, a csapatok többségéhez hasonlóan a Caterham is igyekszik a közeljövőben megfelelően fókuszálni a CT01-es kipufogórendszerének optimalizálására.

Mivel a legutóbb megrendezett Kínai Nagydíjat követően mindössze csak egyetlen egy hét szünet áll a csapatok rendelkezésére a következő, Bahreinben megrendezésre kerülő megmérettetés előtt, az idő

rövidsége miatt vélhetően majd a május elején lebonyolításra kerül? háromnapos mugellói tesztsorozaton láthatjuk majd a Caterham próbálkozását a CT01-es kipufogójával kapcsolatban.

Rating: 0.0/5 (0 votes cast)

Rating: 0 (from 0 votes)