

Valóban a leginnovatívabb az F1 W03 a mezőnyben?

by Papp István - vasárnap, március 18, 2012

<http://www.formula1tech.hu/valoban-a-leginnovativabb-az-f1-w03-a-mezonyben/>



Az elmúlt napokban a [Mercedes AMG Klub](#) részéről egy megtisztelő felkérést kaptam, amelyben arra kértek, vegyek részt egy interjúban a Mercedes Formula-1-es csapatot érintő technikai témakörökkel kapcsolatban. Miután érdekesnek és izgalmasnak találtam a Szilágyi Ádám által elmondott részleteket, boldogan tettem eleget ennek a számomra megtisztelő kérésnek.

Az alábbiakban olvasható az interjú teljes szövege, amelyben újságíró kollégám, Putz Patrik ([Putz Patrik F1](#)) válaszai is megtalálhatóak.

Beindult a 2012-es szezon, nem is akármilyen eredménnyel: Michael Schumacher megszerezte eddigi legjobb kvalifikációs eredményét a Mercedesszel. Nagy ünneplésre ez persze még nem ad okot, a valódi sikerhez ugyanis ennél több kell, mégpedig a tételt bíró eseményeken. De vajon megvan végre a kellő háttér a hasonlóan tetszetős eredményekhez? Ezúttal arra voltunk kíváncsiak, vajon milyen technikai felkészültséggel vág neki a remélhetőleg már felfelé vezető útnak a Mercedes AMG csapat. Így felkerestünk két technikai szakírót, Papp Istvánt ([formula1tech.hu](#)), aki többek között az [F1hitek.hu](#), az [Autósport Magazin](#) és a [Formula.hu](#) szerkesztő munkatársaként is dolgozott, jelenleg pedig a [Motorsportal.hu](#) és az [F1vilag.hu](#) technikai szakírója, valamint Putz Patrikot ([Putz Patrik F1](#)), mondják el a véleményüket Ross Brawnék idei esélyeiről, az eddig látottakról, valamint hogy miként látják a gárdát jelenleg.

(Mercedes AMG Klub) Niki Lauda nemrégiben a leginnovatívabb autónak nevezte a Mercedes W03-at. Te hogy látod a bajorok új konstrukcióját, és hol helyeznéd el azt ilyen szempontból a jelenlegi palettán? Van esetleg kedvenc megoldásod a W03-on, amit kifejezetten ötletesnek találsz?

(Papp István – Formula1Tech Blog) „Nos, azt hiszem igazat kell adnom Niki Laudának, legalábbis bizonyos tekintetben. Úgy gondolom, hogy a Formula-1 2012-es mezőnyének résztvevői közül a Mercedes valóban azon csapatok közé sorolható, akik érdekes technikai újításokat alkalmaznak az új konstrukcióban. A W03-as autó többek között a tavalyi évben is használt passzív befúvású első légtérrel szárnyat tartalmazza, ami viszont ezúttal a hátsó szárnyal ki lett egészítve. Természetesen az újítás technikai részleteit még teljes titok övezi, viszont bizonyos külső jegekből lehet következtetni annak működésére. A DRS mechanizmus aktiválása esetén levegő áramlik a hátsó szárny lezáró elemein keresztül a fűprofil középső része felé, amely a lecsökkent közegellenállás révén nagyobb sebességet és aerodinamikai tapadást tesz lehetővé. Ennek a használati módja nem azonos a betiltott F-csatorna működésével, hiszen itt nem közvetlenül a pilóta ködteti azt. Az így létrejövő passzív elemnek köszönhetően pedig az teljes mértékben megfelel az FIA technikai direktíváinak.”

(Putz Patrik – Putz Patrik F1) „Ránézésre nem tűnt forradalminak, de ez mindig csalóka. Egyrészt az apróbb trükkök nem biztos, hogy elsőre nyilvánvalóak, másrészt a részletek összhangja kell egy autó sikeréhez, harmadrészt a lemezek alatt is bőven lehet olyan innováció, ami forradalmi. Úgy tűnik itt is ez történt: ha igaz, amit pletykálnak a DRS-sel aktivált F-csatornáról, akkor az zseniális húzás, már csak az kell, hogy legális maradjon 2012 végéig. Másrészt, ha Lauda azt mondja, hogy innovatív, akkor valószínűleg van más is a tarsolyban, mint az F-csatorna.”

(Mercedes AMG Klub) Minden csapat rendelkezik egy sajátos tervezési filozófiával, ami az egyes autók evolúciójában kirajzolódik az évek alatt. A szabályváltozások ezek közül hol egyiknek, hol másoknak kedveznek. A Mercedes tavaly például meglehetősen sajátos utat járt a kipufogók tekintetében, mit gondolsz, az eddigiiek alapján az ideai szabálmódosítások a csapat elnyére vagy hátrányára válhatnak? Egyáltalán van közvetlen összefüggés e két tényező között?

(Papp István – Formula1Tech Blog) „Kétségtelen, hogy a szabályváltoztatások hatására megváltoznak, illetve megváltozhatnak a versenyautók korábban alkalmazott tervezési filozófiája. A csapatok mérnökeinek ugyanis teljes mértékben igazodniuk kell az új elírásokhoz. A technikai regulákban eszközölt olyan drasztikus módosítások, mint például a tavalyi évben használt kipufogóval fűjt diffúzorok betiltása komoly áttervezést vont maga után a Mercedesnél is. A periszkóp kialakítású kipufogók visszatérésével ugyanis teljesen át kellett gondolni az autó hátsó területének aerodinamikai jellemzőit, ami viszont a teljes konstrukciót érinti. A korlátozásból adódóan jelentős aerodinamikai leszorító erővesztést kell megfelelő módon kompenzálni a csapatoknak, és amit szintén nem szabad elfelejteni, hogy ez a technikai módosítás bizony az autó vezethetőségi jellemzőit is befolyásolja, amihez a pilótáknak is alkalmazkodni kell. Azt hiszem nem túlzok azzal a kijelentéssel, ha azt mondom, hogy a 2012-es évben a kipufogók és a diffúzorok kiemelt szerepet fognak játszani a technikai fejlesztések tekintetében.”

(Putz Patrik – Putz Patrik F1) „Minden csapat az ideális megoldásra törekszik, csak saját szisztéma szerint próbálják azt felkutatni. Viszont, ahogy az a Mercedes tavalyi kipufogóin megfigyelhető volt, ha egy rivális jobb megoldással rukkol el, akkor azt előbb-utóbb lemásolják a csapatok, félretéve a saját koncepciót. Az, ahogy egy-egy szabályváltozáshoz közelítenek a csapatok, leginkább a szakembereken múlik, a Mercedesnél éppen beilleszkedő új emberek szerintem nyitottabb hozzáállást eredményeznek, ami sosem árt.”

(Mercedes AMG Klub) A gumikopás a tesztdíszakban központi kérdés volt a Mercedesnél, akárcsak a teljes 2011-es szezonban. A csapat tagjai idén viszont rendre cáfolják ezen probléma létét. Szerinted van komoly gumikérdés Brackley-ben? És ha igen, mennyiben hasonlít vagy tér el a mostani helyzet a tavalyitól?

(Papp István – Formula1Tech Blog) „A 2011-es év minden csapat számára teljesen új volt a gumiabroncsok tekintetében. A korábbi Bridgestone-t leváltó Pirelli ugyanis eltérő specifikációkkal rendelkező papucsokkal látta el a mezőnyt, ami természetesen igazodott az előzetes igényekhez. Egy autó fejlesztésénél rendkívül fontos, hogy az szoros összhangban történjen a gumigyártóval, aminek a velejárója az, hogy pontosan meg kell érteni a gumik működését és viselkedését. Ez utóbbi pedig a tavalyi évben nem kis fejtörést okozott a Mercedesnek is.

A Pirelli a 2012-es évre módosított a korábbi keverékeken, és a jobb tapadás, valamint a teljes futófelületre kiterjesztett optimálisabb kopás érdekében változtatott a gumiabroncsok geometriáján is. Azzal, hogy kisebb lett a peremezés rádiusza és mindez nagyobb futófelületet eredményezett, valamint a keverékek összetételében is van eltérés, természetesen hordoz némi ismeretlen faktort a Mercedes számára is. A szezon előtti legutolsó barcelonai teszten például 360 szett gumit vitt magával a Pirelli, és a felkészüléseken szerzett tapasztalatok abszolút biztatóak. Nem szabad azonban megfélemleni arról sem, hogy hiába van egy tökéletes karakterisztikával rendelkező gumiabroncs, ha az egy olyan versenyautóra kerül fel, amelynek például a felfüggesztési rendszere nem megfelelően igazodik ehhez.”

(Putz Patrik – Putz Patrik F1) „Valószínűsíthető, hogy a tavalyi gondokat már a tervezésnél figyelembe vették, ráadásul ezek közvetlenül összehasonlíthatók a W02-essel, hogy mennyiben is változtak idénre a gumik. Arra tippelnék, hogy hosszú távon nem lesz a gumikopással gond.”

(Mercedes AMG Klub) Ross Brawnék első sorban az aerodinamikai részlegnek kedveztek, amikor az új autó kései bemutatója mellett döntöttek, a gumikezelés viszont általában inkább mechanikai kérdés. Melyik területet érzed erősebbnek a csapatnál és melyikben kellene inkább fejlődniük a nagyokhoz képest?

(Papp István – Formula1Tech Blog) „Az aerodinamika az egyik legfontosabb terület, amelyet egy Formula-1-es versenyautó fejlesztésénél kiemelt módon kell kezelni. Ez leginkább a motorok fejlesztésével kapcsolatos korlátozás bevezetése óta így van. Természetesen a megfelelő aerodinamikai csomag semmit sem érne megfelelő mechanikai konstrukciók nélkül. Rendkívül fontos ugyanis, hogy a versenyautó aerodinamikai tapadása mellett a lehető legoptimálisabb legyen annak mechanikai tapadása is. Ez első sorban a gumiabroncsok jellemzőitől függ, hiszen ez az a része az autónak, amely közvetlenül a pálya felületével érintkezik, és részt vesz a nyomaték aszfaltra történő közvetítésében. De ez természetesen nem lenne elegendő megfelelő mechanikai beállítások nélkül. Fontos tehát a kerékfelfüggesztés geometriai kialakítása, és annak beállítása is, csakúgy, mint az erőátviteli rendszerben szerepet vállaló elemek kivitele. A Mercedes mechanikai téren nincs elmaradva jelentősen, viszont a 2012-es évben bevezetett új technikai előírások miatt leginkább aerodinamikai szempontból kell megfelelő csomagot összeállítani, hiszen a kipufogóval fűjt diffúzorok betiltásából adódó leszorító erő

vesztést pótolniuk kell. Ennek egyik legérdekesebb eszköze az elzésekben is említett új fejlesztés? els? és hátsó légtérrel? szárny.”

(Putz Patrik – Putz Patrik F1) „A gumikezelést leginkább a futóm? konstrukciója és beállításai befolyásolják, de azért a KERS töltése féktávon, a kocszi aerodinamikai balansa, és ennek érzékenysége is jelent?s tényez?. Szerintem nem volt rossz ötlet az els? tesztet kihagyni a W03-mal, mert a tavalyi autón az új gumikat sokkal gyorsabban kiismerték, mint azok, akiknek az új kocsira és az új gumikra is oda kellett figyelniük. Hogy hol kellene fejl?dniük? Talán csak egy problémamentes évadkezdesre volt szükségük. Tavaly volt gond a h?téssel az év eleji tesztek alatt, ami néhány más problémával együtt azt jelentette, hogy el?sör ezek kijavításán kellett dolgozni, és csak utána jöhetett a fejlesztés. A csapat nyilván tudja, hogy mik voltak a tavalyi autó hibái és arra valószínűleg nagyobb hangsúlyt fektettek. Most úgy t?nik sokkal jobb alapokkal rendelkeznek, mint 2011-ben.”

(Mercedes AMG Klub) Michael Schumacher agresszív vezetési stílusa er?sen terhelhet? orrészét követel meg. Hogy látod, az idei változtatások (új hátsó gumik a Pirellit?l, tengelytávnövelés, a kocszi egyensúlyának el?rébb tolása, passzív F-csatorna elhelyezése az orrkúpban) kedveznek neki, vagy hátráltatják majd ?t?

(Papp István – Formula1Tech Blog) „Azt hiszem erre leginkább ? maga, Schumacher tudna hiteles választ adni. Azt azonban szeretném letisztázni, hogy a kötelez? súlyeloszlást érint? szabály – amelyet a 2011-es évben vezettek be -, az idei szezonban változatlan maradt. Az új geometriájú gumiabroncsok és a Mercedes által alkalmazott passzív F-csatorna minden bizonnyal újdonság a csapat pilótáinak, amit megfelelően kell adaptálniuk a vezetési stílusukhoz. Schumacher pedig egy profi autóversenyz?, aki nem utolsó sorban hét világbajnoki gy?zelmet mondhat magáénak a Formula-1-ben. Így azt hiszem meg fog birkózni ezzel a feladattal.

A W03-as technikai módosításai közül sokkal inkább az új kialakítású kipufogórendszert érzem jelent?sebb faktornak, ami befolyásolja az autó vezetési jellemz?it. Ehhez pedig nemcsak Schumachernek, hanem a csapattársának, Nico Rosbergnek is megfelelő módon alkalmazkodni kell.”

(Putz Patrik – Putz Patrik F1) „Túl sok változó van ebben a képletben, hogy pontos választ lehessen adni. A más alakú hátsó gumik hatása versenyz?r?l versenyz?re változhat, az F-csatorna lehet, hogy passzív lesz, lehet, hogy aktív (DRS függ?), aztán az is lehet, hogy aktív ugyan, de három verseny után betiltják, ez pedig az autó balanszát alapvet?en befolyásolja. Elméletileg olyan autót tervez a csapat, amivel mindkét versenyz? jól tud bánni, ha ezt tavaly nem sikerült megoldani, akkor a változtatások egy része irányulhatott arra, hogy Schumachernek jobban fekj?djék a W03.”

(Mercedes AMG Klub) A helyszíni jelentések szerint a csapat uralta a teszteket a végsebesség tekintetében, akárcsak tavaly. Átdolgozott DRS, a leger?sebbnek mondott KERS és motor, F-csatorna az orrkúpban és a hátsó szárnyon – vajon mennyit jelentenek ezek a Red Bull rendre letaglózó kanyarsebességével szemben?

(Papp István – Formula1Tech Blog) „Az elzetes jelek szerint a Mercedes valóban egy jól összerakott konstrukciót alkotott a 2012-es idényre, amely a már említett innovatív első- és hátsó légterelő szárnyal is rendelkezik. Ennek a segítségével a csapat a csökkentett közegellenállás révén megnövelt sebességgel igyekszik javítani a korábbi teljesítményén. De természetesen a Red Bull Racing sem tétlenkedett a téli hónapokban. Az RB8-as is tartalmaz érdekes műszaki megoldásokat, mint például az alul- és felül hasított orrkúpot, vagy az oldaldoboz alatt kialakított légcsatornát. Arról sem szabad megfeledkezni, hogy a szezon előtti teszteken még nem láttunk mindent, és a csapatok technikai megoldásai sem voltak véglegesek, mindamelllett, hogy a tesztek eredményéből nem szabad messzemenő következtetéseket levonni. Ezzel, és a kanyarsebességek, valamint az új összetételű Pirelli gumik alakulásával kapcsolatban az első néhány futamot követően már pontosabb képet látunk majd.”

(Putz Patrik – Putz Patrik F1) „A KERS elvileg ugyanolyan lesz, mint tavaly, az elsőrelépést onnan nem várhatjuk, viszont, ha az aktív, DRS-sel szabályozott F-csatorna beválik, akkor kvalifikáción odaérhetnek a Red Bull-ok mellé. A verseny már más tészta, de a Mercedes valahogy eddig erősebb volt versenyen, mint az időmérőn, talán ezzel annyit sikerül elérni, hogy kiegyensúlyozottabb lesz az időmérő vs. versenytempó arány.”

(Mercedes AMG Klub) Hogy látod az erőviszonyokat, mit vársz Schumachertől és Rosbergtől Melbourne-ben?

(Papp István – Formula1Tech Blog) A kérdés ismeretében első körben talán a statisztikákat kellene végiggondolni, hogy korábban miként teljesítettek az ausztrál helyszínen, vagy a melbourne-i pályához hasonló versenypályákon. De ezúttal nem ezt teszem. A szezon előtti teszteken a Mercedes által nyújtott teljesítmény igencsak biztató, és látva a W03-as technikai megoldásait ez az érzés még inkább felerősödik bennem. Schumacher erőnyeit azt hiszem nem igazán kell magyarázni, de véleményem szerint Nico Rosberg is egy jó képességű pilóta. Kettejük közül mégis úgy gondolom, hogy vezetési stílusban Schumacher tud jobban profitálni az Albert Parkban, tehát ha a kérdés szerint választani kellene a Mercedes két versenyzője közül, akkor azt mondom, hogy az F1 hétszeres világbajnokától várok jobb eredményt a 2012-es év szezonnyitó futamán.”

(Putz Patrik – Putz Patrik F1) „Megtippelni sem merem, de remélem, hogy becsatlakoznak az élbolyba, mert annál izgalmasabbak lesznek a versenyek.”

Az interjú [anyagának](#) másodközlése a Mercedes AMG Klub írásos engedélyével jött létre.

Rating: **5.0/5** (1 vote cast)

Rating: **0** (from 0 votes)

PDF generated by Kalin's PDF Creation Station