

Visszatekint? a 2009-es szezonra, 2. rész: Feltör?ben az elitistállók

2009 december 17. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása
Még nincs értékelve

Mérték

Habár tíz hónappal ezel?tt még a leveg?ben lógott a tavaly kivonult Honda utódcsapatának sorsa, a Brawn-Mercedes alakulata Jenson Buttonnal végül parádés évet teljesített, melynek köszönhet?en mind a gyártók, mind a

versenyz?k között diadalmaskodni tudtak. Három részes sorozatban igyekszünk felidézni ezt a meglepetésekben b?velked? idényt.

Második epizódunkban a hátralév? hat európai verseny történései mellett szó esik az idény politikai vetületér?l is, beleértve az újra tönk szélére jutó Forma1-et, valamint az újonc istállók sikeres nevezését.
Szakadás szélén a Forma1:

A FOTA testülete (els? sorban balról-jobbra a meghatározó személyiségek: Martin Whitmarsh, Flavio Briatore, Ron Dennis és Luca di Montezemolo)

Mint legutóbb már szó esett róla, a tavaly decemberi, kilátástalannak t?n? helyzetben megszületett a szükséges konszenzus a csapatok és a Nemzetközi Automobil Szövetség közt, akkor 2,4 milliárdos költségcsökkentésr?l állapodtak meg a felek. A FIA vaskez? elnöke, Max Mosley azonban nem elégedett meg ennyivel, szentül meg volt gy?z?dve, hogy további megszorításokra van szükség, máskülönben nem biztosított a Formula-1 jöv?je, különösen 2009 és 2011 közt.

Az újévben több fázisban zajlottak egyeztetések, szóbeli ígéretek, kölcsönös fenyegetések, ám a felek inkább elbeszéltek egymás mellett, semmi érdemleges közös proklamációra nem került sor, a két oldal pedig a sajtón keresztül mutogatott a másikra. Mosley erre gondolt egyet, s a holdudvarához tartozó WMSC ülésén keresztülvitte reformelképzeléseit, az istállók megkérdezése nélkül. Mindez április végén történt. Az eset pikantériája, hogy ezt az ülést eredetileg a már korábban említett Melbourne-i hazugságbotrány kapcsán hívta össze Mosley, majd miután gyorsan pontot tettek az ügy végére, az elnök önkényesen napirendre t?zte, majd el is fogadtatta javaslatait. (Miközben a FOTA elnöke, Montezemolo távol maradt az ülést?l, mivel nem akart legf?bb riválisának meghurcolásában szerepet vállalni. Mosley ügyesen kisakkozta…) A diktátum els? és legfontosabb pontja a csapatok egy naptári évhez kötött *költségvetésének 40 millió angol fontban való maximalizálása*. A mértékr?l elég legyen annyi, hogy volt olyan év, amikor a Toyota ennek tízszereséb?l gazdálkodott. Az eredményesség nem volt egyenes arányban ezzel az irdatlan összeggel. A 2008-as büdzsé átlagosan 200-250 millió font között mozgott, tehát ez a forradalmi reform strukturális változásokkal járt volna együtt.
A költségvetési sapka alternatív lehet?ség volt. A csapatoknak ugyanis két lehet?séget adtak. Vagy betartják a korlátot, ez esetben nagyobb technikai szabadság mellett fejleszthetnek. Az els?sorban a kis csapatok érdekeit szolgáló intézkedés értelmében a motor fordulatszámával, valamint a légterel?kkel nyugodtan machinálhatnak egész szezonban. A téli tesztszezon nincs sem napokra, sem kilométerekre limitálva, a szélcsatornában is korlátlan munka folyhat. Mindehhez szükséges feltétel, hogy az F1-es csapat gyártó, azaz konstrukt?r legyen! Nem kötelez? érvény? mindez, tehát túl lehet lépni a limitet, ám abban az esetben igazodni kell a szigorú technikai követelményekhez. A limit alatt költ? csapatok viszont szabadon tesztelhetnek, és dolgozhatnak a szélcsatornában, mozgatható szárnyakkal számolhatnak, olyan motort használhatnak, amelynek fordulatszámát nem korlátozzák, vagy nem fagyasztják be a fejlesztését, de a 30 millió angol fontból gazdálkodók számára a kasztni kialakítását illet?en is nagyobb szabadságot biztosítanak.

A meglehet?sen bonyolult és kijátszható (ti. a 40 milliós limitb?l kiesik minden olyan kiadás, ami „minden olyan kiadás, amely bizonyíthatóan nem befolyásolja a teljesítményt") rendelkezés ellen a teljes mez?ny kiállt, s a Williams kivételével végig és teljes egészében elfogadhatatlannak titulálták.

A szigorú költségvetési sapka alapcélkit?zésén túl kifejezi Mosley és Ecclestone abbéli vágyát, hogy a Forma1 jöv?jét az „aranykor” privát sikercsapatainak reinkarnációjaként képzelik el. Ennek megfelel?en határoztak a nevezési lista 13 csapatra való növelésér?l, aminek eredményeképpen tucatnyi, eddig alacsonyabb kategóriákból (vagy onnan sem) ismert kiscsapat adta be pályázatát a 2010-es szezonra. Err?l majd a következ? alfejezetben esik szó részletesebben.

am az utóbbi id?ben mind több balesetet okozó *tankolás betiltása*, amivel a tervek szerint nagyobb hangsúlyt kaphat a versenyz?- technika kett?s hatékonyabb gumikezelése és benzingazdálkodása. A másik, azóta eltörölt újítás a *gumipaplanok használatának tiltása*, a friss ábrácsok balesetveszélye miatt elvetették szerencsére ezt az ötletet. Illetve itt még említést kell tenni Ecclestone év elejei javaslatáról, ami rövid ideig hivatalos szintre is emelkedett. Az éremrendszerr?l van szó, ami szerint a pontok csak a statisztika kedvéért maradnának, a vb-címet azonban a dobogóért kapott arany-, ezüst- és bronzérmek döntötték volna el.)

Május végén összeült a csapatok érdekvédelmi szervezete (FOTA) és a FIA grémiuma, továbbra sem sikerült közös nevez?re jutni, s?t, a FOTA – élén a Ferrari elnökével, Luca di Montezemolóval – megfenyegette Mosley-t, amennyiben nem törli el a sapkát, egységesen kiválnak a Forma1-b?l, egyben létrehozzák saját, konkurens versenysorozatukat. (Nagyon régen nem látott, már-már baráti kapcsolat alakult ki a két ?si riválisa, a McLaren és a Ferrari közt, kérdés csak az, jöv?re is átmentik a rokonszenvet, avagy tiszavirágélet? közeledésnek lehettünk csupán tanúi?) A hangnem gyakran nyílt személyeskedésbe csapott át, ami nem volt véletlen, ugyanis a jöv? évi nevezések leadási határideje a hónap végére esett. A perpatvar polgári peres eljáráshoz vezetett, ott a bíróság elutasította a Ferrari keresetét, így nem élhetett feltételezett vétójogával.

A viaskodás azonban nyáron is tovább folytatódott, noha nem kevesebb, mint 19 csapat kandidált, köztük volt mind a 10 F1-es istálló. Május 29. után a következ? céldátum június 12-e volt, vagyis a pályázatok elbírásának határideje. Az a faramuci helyzet állt el?, hogy formálisan a FOTA csapatok nevezése nem is volt szabályszer?, ugyanis nem fogadták el a 2010-re rendelt szabálykönyvet, egyéb feltételekhez kötötték indulásukat. Ez nem zavartatta a FIA-t, s elfogadták a nevezéseket, patthelyzetre került a vita. A csapatok már a riválisszériára vonatkozó konkrét tervekkel riogatták a szövetséget, ugyanakkor érezni lehetett, hogy közel a megegyezés.

A Silverstone-i hétvégén a f?bb pontokban végül lepaktáltak a felek. Néhány hét múlva kerültek nyilvánosságra az elvi megállapodás részletei. 100 milliós költségvetési sapkát határoztak meg jöv? évre (két év múlva pedig az 1990-es szintnek megfelel?en csökkentik a kiadásokat), elfogadták a technikai jelleg? újításokat, leszámítva az egység motor bevezetését. A csapatok garantálták, hogy aláírják a Concorde Egyezményt, ami 2012-ig a Forma1-hez láncolja az istállókat, s benne foglaltatik a sportág középtávú jöv?képe. Ennek fejében Max Mosley nem indul az októberben esedékes tisztújításon, így az ellenségeskedés meghatározó figurája távozott a színpadról, miután biztosítva látta a széria jöv?jét.

„Fapados” Forma1, 9 nevezés, 3+1 induló:

A 2010-es világbajnokságra kilenc érvényes pályázati munka érkezett a május végi leadási határid?ig, az eredményt két hét múlva hozták nyilvánosságra.
Az éppen folyó világbajnoki sorozat résztvev?in túl három új csapat beadványára bólintottak rá a bizottság tagjai. Így állt össze a Sportszabályzat szerint maximális 13 f?s mez?ny.

a Williamsnél gyakorlati tapasztalattal is felvértezett Peter Windsor már februárban bejelentette tervét, így a közvéleményt nem érte meglepetés erejével a tengerentúli alakulat sikere. Az amerikai istálló nem szerepelt korábban más szériákban, direkt a Forma1-ért alakult össze. Jelenleg mintegy 20 fejleszt? mérnök dolgozik a csapatnál, a technikai vezet? pedig az a Ken Anderson, aki a Nascarban, az IndyCarban, a Champ Carban, de az F1-ben (a Ligiernél és az Onyxnál) is megfordult hosszú pályafutása során. Az észak-kaliforniai Charlotte (a Nascar egyik fellegvára) lesz a bázisuk, európai székhelyüket pedig Aragónban állították fel. Be akarták bizonyítani, hogy az amerikaiak is fel tudnak építeni egy masszív, középtávon gy?zelemre is esélyes, ugyanakkor kis költségvetés? istállót. Noha állításuk szerint már tavaly évvége óta folyik a munka szélcsatornáikban, s a FIA képvisel?i még októberben elégedetten nyilatkoztak az ott folyó munkáról, jelenleg kétségesnek t?nik asz US F1 jöv? évi indulása. Egyetlen konkrétum ismert csupán velük kapcsolatban, mégpedig a Youtube, mint a csapat jövend?beli f?szponzora. Még kicsinyített modellr?l sincsenek információk, nemhogy töréstesztre kész konstrukcióról, potenciális pilótákkal tele van a padlás, de szerz?dés még nincs. Vélhet?en az eredetileg 40 millió fontra szabott költségvetés 100 millióra emelése verte ki náluk a biztosítékot. Egyedül Peter Windsor személye nyújt halvány reménysugarat, csaknem adja nevét egy eleve bukásra ítélt vállalkozáshoz…

A *Campos Racing* (hivatalos nevén: Campos Meta 1 F1 TEAM) már jóval nagyobb potenciállal bíró kezdeményezés. Az istállót a 80'-as évek végén versenyz? Adrián Campos alapította, még 1998-ban. Így ha valóban rajthoz tudnak állni, a Campos lehet az F1 els? spanyol F1-es csapata. El?bb a spanyol Formula-3-as, majd a World Series by Nissan (ill. kés?bb Renault), végül a GP2-es bajnokságban értek el szép sikereket, hat egyéni és öt konstrukt?ri bajnoki címig jutottak. Ezek mellett nagy gonddal támogatták a spanyol utánpótlás-nevelést, náluk bontogatta szárnyait, s szerezte els? trófeáit a kétszeres F1-es világbajnok Fernando Alonso, valamint a Ferrari jelenlegi tesztpilótája, s a Le Mans-i 24 órás idei gy?ztese, Marc Gené is. A tavalyi GP2-es csapatbajnoki cím után meglepetés erejével hatott, hogy Campos felszámolta az „F1 el?szobájának" tartott szériájában lév? érdekeltségeit Alejandro Agagnak, inkább a háttérbe vonult, s csapata strukturális átszervezésére törekedett. Minden bizonnyal már akkor a Forma1 lebegett szemei el?tt. Mint mindegyik újonc, ?k is Cosworth-motorokkal indulnak jöv?re, a karosszériát pedig a patinás, 1988 és 1992 közt az F1-ben is megfordult olasz gyártó, a Dallara biztosítja. A töréstesztek állítólag azóta sikeresen átestek, s már egyik pilótájukat is megnevezték, aki nem más, mint a tragikus körülmények közt elhunyt háromszoros világbajnok legenda, Ayrton Senna unokaöccse, Bruno Senna lesz. A Meta Image nev? sportügynökségen túl azonban komoly szponzort mindeddig nem sikerült találni, így második pilótaülésükért tetemes hozzájárulást várnak el.

Els? körben a *Manor Grand Prix* nyert még kedvez? elbírálást. Meglep? fordulatként könyvelték el a kis brit csapat sikeres F1-es pályázatát azok, akik napi rendszerességgel figyelték a történéseket. A Manor Motorsport 1990 óta létezik, John Booth a csapat alapító-elnöke. Az istálló két üzeme Sheffieldben és Bicesterben székel. A brit Formula Renault bajnokságban, az F3 EuroSeriesben és egészen a tavalyi évig a brit F3-ban övezték sikerek a csapat történetét. Összesen 171 alkalommal nyertek futamot, tizenkilencszer szereztek (egyéni illetve csapat) bajnoki trófeát. Náluk kezdte formulaautós pályafutását többek közt Kimi Räikkönen, Lewis Hamilton, Antonio Pizzonia, Lucas Di Grassi és Paul Di Resta, hogy csak a legismertebb neveket említsük. A hírneves utánpótláscsapathoz azóta csatlakozott a Simtek egykori csapatf?nöke, Nick Wirth, aki az elmúlt években elismert munkát végzett a Le Mans Series-ben, ezeket a tapasztalatok invesztálná az F1-projektbe. (Kisebb korrupciógyanús ügy is színesítette történetüket, ugyanis sajtóf?nökük történetesen Max Mosley meghosszabbított keze, egyben képvisel?je az egyes nagydíjakon…) Nehéz fába vágták fejszéjüket, ugyanis Wirth forradalmi módon nem használ szélcsatornát a fejlesztési folyamat során, hanem kizárólag egy XXI. századi technológiát, a CFD nev? szimulációs szoftverrel próbálkoznak. Kérdés persze, milyen hatékonysággal, legutóbbi szélcsatornát nélkülöz? konstrukció ugyanis csúfosan leszerepelt, míg 1998-ban, a MasterCard Lola 13 másodperces lemaradásban volt az élmez?nyt?l. A töréstesztben mindenesetre sikeresen átesett az autó.
Gy?lnek a befektet?k, el?bb a BrawnGP-t?l érkezett a Richard Branson tulajdonában lév? Virgin Group, mint névadó szponzor (Virgin Racing), majd Llloyds bank is támogatásáról biztosította az újonc istállót. Pilótának pedig leszerz?dtették Timo Glockot és a héten Lucas Di Grassit.

A gy?ztes pályázókon túl a FIA nem hagyta figyelmen kívül az esetleges visszalépéseket sem (a Toyota F1 jöv?je egész évben kétséges volt), így lehet?séget adott az els? körben vesztes jelölteknek, hogy a „kispadon” várakozzanak, vagyis ha úgy hozná a sors, mégiscsak felugorjanak a rajtlistára. Konkrétan két kandidálót érzett erre alkalmasnak Mosley, ám a Lola hamarosan lemondta a felkérést. Miután a BMW augusztusban bejelentette év végi távozását, újabb pályázatot hirdettek, amit végül szeptember közepén a *Lotus F1 Team* nyert meg a Sauber ellenében. (A Sauber indulásának viszontagságos körülményeir?l majd utolsó cikkünkben esik szó.)
Bár a Lotus név jól cseng a Formula-1-ben (náluk lett kétszeres világbajnok a legendás Jim Clark, utolsó világbajnoki cím?ket 1978-ban szerezték Mario Andrettivel, utolsó futamgy?zelmüket 1987-ben Ayrton Sennával), a Lotus F1 Team csak nevében azonos a korábbi legendás csapattal. Valójában a maláj állam és malajziai befektet?k, többek között a Williams szponzoraként ismert Air Asiát birtokló csoport (Tune Group) áll mögötte. A patinás márkát birtokló Proton cégcsoport külön engedélyével vehették fel a nevet. A csapat technikai vezet?je az a Mike Gascoyne lett, aki számos csapat alkalmazásában 20 éve a száguldó cirkusz közismert mérnöke. A motorokat a Cosworth fogja szállítani, emellett a csapat megállapodást kötött az Xtrac és FondTech nev? cégekkel, akik a váltó és a felni megalkotásában segédkeznek majd. A f?hadiszállás Norfolkban fog üzemelni, f? támogatójuk pedig a maláj érdekeltség? Petronas lesz.
Komoly célokkal érkeznek (vissza) a Forma1-be, amit jól jelzett, hogy minden más újonc csapatot megel?zve ?k estek át el?ször a kötelez? töréteszten, szélcsatornájukban pedig hetek óta megfeszített munka zajlik. Hétf? óta pedig már ismerjük pilótáikat is. Két rutinos, ugyanakkor sikeréhes versenyz?t igazoltak, mind Trulli, mind Kovalainen hasznára lehet új munkáltatójának, tesztpilótának pedig a maláj Fairuz Fauzyt szemelték ki. A Lotus egykori szurkolói legnagyobb örömére az sem kizárt, hogy néhány év múlva beszállhat a Proton is a projektbe, vagyis minden tekintetben visszatérhet a gyári Lotus a Forma1-ben.

Végezetül ezen blokk végén essék szó azon csapatokról is, akik indultak, majd buktak a pályázaton! Akadt köztük számos életer?snek vélt próbálkozás. Ilyen volt a 90’-es évekig kisebb kihagyásokkal rendszeres résztvev?nek számító karosszériagyártó, a *Lola*, ami az utóbbi években a Champ Carnak, az A1GP-nek és a Le Mans sorozatoknak szállít sasszét. Furcsa módon ugyanúgy gyengének találtattak, mint a David Richards fémjelezte *Prodrive* is. Az ítészek véleményem az sem változtatott, hogy ?k már a tavalyi indulásra is készek voltak, továbbá a legendás Aston Martinnal is együttm?ködésben álltak (minekután Richards a brit gyártó f?részvényese), tehát esély kínálkozott a gyári csapat létrehozására is. Mint ahogy a baszk *Epsilon Euskadi* sem nyerte el a döntnökök tetszését, holott önálló konstrukt?rként is megállták a helyüket GP2-es és LM24-es versenysorozatokban, kiterjedt utánpótlásképzést folytatnak, emellett mérnökiskolát is finanszíroznak. Joan Villadelprat a csalódást kelt? döntés után sem kámpicsorodott el, jelezte, 2011-ben újra megpróbálják.
A jelöltek közt volt három olyan vállalkozás, ami korábbi mára let?nt patinás istállók neveivel kívántak betörni a királykategóriába. Ám a „feltámasztott” *Brabham Grand Prix* (a kasztnigyártó Formtech-vezér, Franz Hilmer még arra sem vette a fáradtságot, hogy a névhasználathoz engedélyt kérjen a családtól), a reinkarnált *March Racing* (egy negyedik ligás fociegylet tulajdonosa kacérkodott az ésszer?tlen gondolattal) és a *Team Lotus* (ne tessék megbotránkozni, nem elírás ez, a „Lotus” név kelend? volt, engedély nélkül egy Litespeed nev? brit Formula-3-as istálló is tett egy próbát) pályázatát sem kísérte szerencse.
A korábban osztrák foci- és jégkorongcsapatokat romba dönt?, egyébként a Jaguart is anno támogató osztrák cég, a *Superfund* (Alexander Wurz csapatvezetésével) is a vesztesek sorát gyarapította, mint ahogy Zoran Stefanovi? szerb csapatát (*Stefan Grand Prix*) sem kísérte szerencse, de a WTCC-b?l ismert *N. Technology* sem járt sikerrel. Mindközül a legkomikusabb a „*myf1dream.com*” nev? netes kezdeményezés volt, ami lényegében felajánlásokkal szerette volna visszacsábítani, „megmenteni” a Hondát, s nem minden cinikus él nélkül beadtak egy sebtében összevágott nevezést a határid? el?tt nem sokkal.

Silverstone-tól Monzáig – Feltör?ben az elitistállók:

Hét versenyt követ?en már hat gy?zelmet számlált Jenson Button, így nem csoda, hogy tetemes, 26 pontos el?nyre tett szert csapattársával, Rubens Barrichelloval szemben, a konstrukt?röknél pedig 40 pontra rúgott a Brawn- Mercedes fórja. A brit szaksajtó dicshimnuszokat zengett a versenyz?r?l és Ross Brawn csapatf?nökr?l, egész éves dominanciát, rekordszámú futamgy?zelmet vizionálva. Brawn azonban volt annyira el?relátó, hogy mérsékletre intse csapatát az idei évvel kapcsolatban, s kapacitásuk egy jelent?s részét immáron a 2010-es autó fejlesztésére csoportosítsa át. Mindezt év végén nyilatkozta a zseniális csapatf?nök. Noha szállingóztak a szponzorok, szépen sorjáztak az emblémák a kasztnira, mégis alapvet?en kis költségvetés? csapatról van szó, így okosan kellett gazdálkodniuk, addig nyújtózkodhattak, míg a takarójuk ért. Érkeztek persze id?r?l-id?re a hangzatos

bejelentések az újabb „aero-boomokról”, de sem Silverstone-ban, sem Valenciában, sem Szuzukában nem volt felfedezhet? érdemleges változás a karosszérián. Az érzékelhet? visszaeséssel együtt tehát elmondhatjuk, Brawn ezen közleménye nem a versenytársaknak szóló utólagos fricska, nagyon is volt valóságalapja.

Így ne csodálkozzunk, hogy a hátralév? 10 versenyb?l mindössze kett?t nyert meg a csapat, s csak ötször állhattak fel pilótáik a dobogó valamely fokára. No, de hogyan lett mégis kett?s világbajnoki cím a végén? A legnagyobb ellenfélnek tekinthet? – sem technikai, sem pilótai fronton – nem volt kell?en stabil, továbbá versenyr?l versenyre változtak az er?viszonyok, s hol a feltámadó Ferrari- McLaren páros, hol egy-egy meglepetéscsapat fosztogatta gondosan Vettelék el?l a pontokat. Mindeközben Button magabiztosan hozta a pontszerz? helyeket, amikor nagyon kellett, látványos el?zések sorát mutatta be, amikor nem volt szükség minderre, inkább csendesen megbújt a mez?nyben. Egyedül az id?mér?kön és a rajtoknál akadtak problémák, máskülönben kontrollálta az eseményeket Button és zseniális stratégaként már nem egyszer bizonyító csapatf?nöke. Hiába lendült bele olyannyira a veterán Rubinho, hogy id?mér?kön 9:1 arányban verte brit csapattársát, s versenyeken is meggy?z?bb volt, az európai futamokon mindenképp, mindez kevésnek bizonyult az üdvösséghez. No, de nézzük futamonként az események láncát!



Kett?s gy?zelemmel távozott a Red Bull Silverstone-ból

1950 májusában, egy afelé szokatlanul napos, meleg délutánon egy jószerivel jelentéktelen kis northamptonshire-i falucskában volt a nyitánya egy 60 esztend?re nyúló el?adásnak, ami évr?l-évre néz?k millióinak tekintetét szegezte a pályák vagy éppen a televízió képerny?je elé. Idén 43. alkalommal adott otthont Forma1-es futamnak ***Silverstone***, a rendezés id?pontjában még úgy t?nt, hogy jó ideig utoljára. Néhány napja azonban már tudni lehet, hogy Ecclestone 17 évre leszerz?dött a legendás helyszínnel, minekután az eredetileg befutónak t?n? Donington Park üzemeltet?i nem tudták el?teremteni a szükséges (egyébként garantált) pénzösszeget, cserébe viszont feltúrták a világhír? MotoGP-s viadaloknak helyt biztosító pályát, ilyenformán csöbörb?l vödörbe estek. Stílszer? látlelet a mai kor Forma1-éb?l…

El?zetesen is az új orrkúppal, újraszabott diffúzorral érkez? Red Bullnak állt a zászló a Brit Nagydíjon, akár a pálya

karakterisztikáját (gyors kanyarok tagolják, ahol a kifogástalan aerodinamika els?bbséget élvez a jó mechanikai tapadással szemben), akár a h?vös id?t nézzük. Utóbbival már az edzéseken meggy?lt a baja Buttonéknak, nehezen tudták munkára bírni az abroncsokat. A megoldásra szombat délutánig sem jöttek rá, különösen Button szenvedett a tapadással, így csak a 6. helyr?l kezdhette hazai futamát. Barrichello ellenben – igaz, kevés benzinnel – az els? sorba kvalifikált, a két Red Bull közé. Az élcsapatok nem találták a helyüket, Massa és Hamilton is rontott kulcsfontosságú gyors körében, így el?bbi a Q2-ben, utóbbi pedig már az id?mér? els? szekciójában kiesett.
El?zést a pontszerz? helyeken egyáltalán, de az egész mez?nyt tekintve sem sokat láthattunk, holott esetenként legalább 1 sec-es tempóbeli különbség is adódott a felek között. Az „El?zési Munkacsoport" néven emlegetett különítmény a holtszezonban mindent megtett ez ellen, csökkenteni kívánták a kanyarbeli sebességet, az autók szélárnyékában keletkez? turbulenciát. Ennek fényében felforgatták (lebutították) a konstrukciók aerodinamikáját, így jöttek létre az inkább alsóbb kategóriákban jellemz? oldalsó elemekt?l megcsupaszított, el?l „hókotróra", hátulról „ruhatartóra" emlékeztet? szárnyak. Majd jött a dupla fedeles diffúzor, ami az el?zetes tervekkel szemben megnövelte a leszorító er?t. Miután szép lassan minden csapat használni kezdte, úgy meredeken esett az el?zések száma versenyenként. Alonso és Hamilton párharcát leszámítva gyakorlatilag semmi említésre méltó esemény nem történt a futamon, holott Silverstone-ról beszélünk, ahol a széles pálya megannyi potenciális el?zési szituációt teremtett a korábbiakban.
Sebastian Vettel fölényes gy?zelmet aratott Silverstone-ban azok után, hogy már a rajtot követ?en meg tudott lépni a mögüle rajtoló Rubens Barrichellótól. Hatalmas el?nyt autózott ki, mely aztán a végére csupán annak köszönhet?en csökkent, hogy csapattársa, Mark Webber sikeresen megel?zte a Brawn GP pilótát, aki a célig 41 másodperces hátrányt szedett össze. Az éllovas Button csupán 6. helyen ért célba, kés?n kezdte meg nagyszer? hajráját a lágy keverék? gumikon, a Massa- Rosberg párossal ? sem tudott mit kezdeni, így el?nye 25 pontra csökkent Vettellel szemben.



A rajt utáni pillanata (Hamilton, vélhet?en már defektes gumival, messze az ideális ívt?l)

Három hét elteltével újabb fényes múlttal rendelkez? helyszínre, a ***Nürburgringre*** érkezett a „száguldó cirkusz" mez?nye. Mivel minden téren hasonló körülmények fogadták a csapatokat, mint az el?z? versenyen, ismét a Red Bull gy?zelmére lehetett a legkisebb odds mellett fogadni. A McLarenre is oda kellett figyelni, hiszen megújult az autó oldal- és motorborítása, els? és hátsó szárnya és diffúzora is átépítésre került. A frissítéseket Németországban csak Hamilton kapta meg, ami az el?zetes értékelések szerint 7-8 tizedes el?relépést jelentett! A szombati id?mér? vészjósló gomolyfelh?k árnyékában kezd?dött, majd a Q2-ben meg is érkezett a zuhé, hol enyhébben, hol er?sebben hullottak alá az es?cseppek, többeket alaposan megtréfálva. A kies?k táborát gazdagította az id?mér?-specialistának számító Trulli- Rosberg- Alonso trió. A Q3-ban már száraz pályán folyt a küzdelem, egy utolsó pillanatban futott gyors körrel Mark Webber pályafutása els? pole pozícióját szerezte, ezzel

megel?zte a két ultrakönny? Brawnt. Vettel mögött a két McLaren sorakozott, tehát a fejl?dés kézzelfoghatón megmutatkozott.
Akcióban b?velked? els? kanyarra volt kilátás, a KERS mellett a több alternatív ideális ív ugyanis lehet?séget nyújtott arra, hogy akár ketten-hárman is egymás mellett forduljanak rá a célegyenes végi jobbosra. Hamilton és a két Ferrari is agilisan vette a rajtot, nem beszélve Barrichelloról, Webber azonban szokásához híven rendkívül agresszíven büntette azokat, akik megpróbálták ?t megel?zni. El?bb Barrichellot lökte arrébb, amiért kés?bb áthajtásos büntetést kapott, majd elüls? szárnyával kivágta a néhány pillanatig élen álló Hamilton autójának jobb hátsó kerekét. Így nem tudtuk meg, mire lett volna képes azon a hétvégén a McLaren.
Mark Webbernél azonban a rajtot követ?en, majd büntetése letöltése után sem volt gyorsabb a mez?nyben, így meggy?z? fölénnyel szerezte meg pályafutása els? futamgy?zelmét. Ausztrália 28 év után ünnepelt F1-es futamgy?ztest, a legkisebb kontinens világbajnoka, Alan Jones haladt át utoljára els?ként a célvonalon, még az 1981-es Las Vegas-i Nagydíjon. Az els? körökt?l kezdve kezében tartotta a versenyt, nem er?szakoskodott a 6 körrel kevesebb benzinnel (vagyis újra 3 kiálláson lév?) elszakadni képtelen Barrichelloval, továbbá a remek rajtot fogó, ám borzasztóan lassú Kovalainen árnyékában közel 20 másodperces hátrányt összeszed? csapattársával sem kellett számolnia. Mivel abroncstól függetlenül hengerelt Webber, b?ven belefért az áthajtásos büntetéssel járó 15-18 másodperces hátrány. Mögötte a szükséges pillanatban bivalyer?s köröket produkáló Vettel végzett, megel?zve Felipe Massát, a brazil els? alkalommal állhatott fel a dobogóra, akit igazi meglepetésre, a 15. helyr?l rajtoló Nico Rosberg követ a negyedik helyen. Barrichellot végül még Button is megel?zte. A Force India el?ször mutatta meg száraz körülmények közt is oroszlánkörmeit, Adrian Sutil a pontokért szállt harcba, a boxból kijövet azonban túlvállalta magát, Räikkönennel ütközött, aminek következtében a boxba kellett hajtania. Így az utolsó pontszerz? helyre az elavult technikával is remekül teljesít? Kovalainen futott be.
Hidraulikai probléma vetett véget Sébastien Bourdais versenyének. Mint utóbb kiderült, ez volt a négyszeres ChampCar- gy?ztes francia utolsó fellépése a királykategóriában, a csapat ugyanis néhány nap múlva SMS-ben közölte vele szerz?désének felbontását. Helyére a Repsol (rossz nyelvek szerint az alvilági kapcsolatokkal is bíró apa) nyomására az el?z? évi brit Formula-3-as bajnok, idén a World Series by Renault-ban pallérozódó ***Jaime Alguersuari*** került. De rezgett a léc Nelsinho Piquet-nél is, év eleji szerz?dése szerint Alonso pontjainak 40%-át kellett volna gy?jtenie a szezon feléig, ehhez képest pont nélkül állt a fiatal brazil. A sajtó nem tévedett, Hungaroringen szólt Piquet hattyúdala.

John Surtees (1991 – 2009)

A két hetes szünetben tragédia rázta meg az autósportot. Henry Surtees (az egyedülálló módon motoron és autóban is vb John Surtees kései fia) szenvedett halálos kimenetel? balesetet a 25 év után reaktivált Formula-2-es sorozat Brands Hatch-i állomásának második futamán, miután Jack Clarke elszabadult kereke fejbe találta a Westfield- kanyarban. Azonnal elvesztette eszméletét. A versenygép ezt követ?en teljes sebességgel gumifalba csapódott. Az orvosok stabilizálták állapotát, ám a kórházban már nem tudták megmenteni életét. Henry Surtees 18 esztend?s volt…



A Ferrari legénysége Massáért is küzdött a Magyar Nagydíjon

Az el?z? versenyen bevetett, azóta optimalizált csomaggal remekelt a McLaren a ***Magyar Nagydíj*** pénteki edzésein, így nem okozott akkora meglepetést, hogy az Ezüst Nyilak az id?mér?n is az élmez?nyt gazdagították. Az els? rajtkockát, a két Red Bull el?tt végezve, Fernando Alonso hódította el, ám ez csak keveseket foglalkoztatott, ***Felipe Massa*** súlyos balesete árnyékot vetett a hungaroringi hétvégére. A Q2 végén, a 4-es kanyar el?tt, 220 km körüli sebességnél fejbe találta a Barrichello felfüggesztésér?l leszakadó, durván 8 dekás rugó. Ezt követ?en a brazil enyhe fékezést leszámítva frontális ütközött a gumifalban, elvesztette eszméletét. A gyors helyzetelemzést követ?en a néhai Honvéd Kórházba szállították, ahol hamarosan életment? m?tétet hajtottak végre, amelynek keretében eltávolították az agyában keletkezett vérömlenyt, valamint helyére tették az arccsontját. A pilóta állapota azonban továbbra is súlyos- életveszélyes maradt, majd csak hétf?n min?sítették kielégít?nek a szakemberek. Képes volt ún. passzív kommunikációra, a CT-vizsgálatok pedig meger?sítették, hogy nem szenvedett maradandó agyi károsodásokat. Röviddel ezután levették a lélegeztet? gépr?l (vasárnap folyamán egy rövid id?re már felébresztették). A hét folyamán az is kiderült, hogy a szeme sem károsodott súlyosan, bár kés?bb kisebb korrekciós m?tét végrehajtottak rajta. Következ? hétf?n elszállították Magyarországról hazájába, majd egy kontrollt követ?en saját otthonában pihent, hazája nagydíját már ? intette le, jöv?re számítanak rá a csapatnál.
Másnap els?rangú rajtot vettek a mez?ny világbajnokai, a pillekönny? Alonso az élen fordult, Hamilton és Räikkönen párostáncát Webber okosan kihasználta, a spanyol mögé nyert besorolást. Sokáig nem örülhetett, a második kör elején a címvéd? már szélárnyékában volt a célegyenes végén, majd a kombinációnál körbeautózta az ausztrált. A továbbiakban tapadt Alonsora, míg Webber mind jobban leszakadt róla, s már a csapattársáért is harcoló Kimivel kellett viaskodnia. A Brawnok szombatja sem sikeredett dics?ségteljesre, Barrichello a Q3-ba sem tudott továbblépni, de Button is sokat panaszkodott autója kezelhet?ségére. Ez még nem hátráltatta abban, hogy kivitelezze a menetrendszer?en fontos el?zését, ezúttal Nakadzsima ellenében. Anélkül aligha szerzett volna 2 nagyon fontos pontot a leintésnél.
Hamilton a második etap elején nehezen melegített üzemi h?fokra abroncsait, ezt a megingást leszámítva nem volt veszélyben idei els?, pályafutása 10. futamgy?zelme. A 2. helyet Kimi Räikkönen szerezte meg, mondhatni helyreállt a „régi rend” uralma. Ehhez a kivételesen tökélyen mozgó Ferraris taktika is szükséges volt, különösen annak fényében, hogy a másik oldalon alaposan helybenhagyták emberei Webbert, amikor a lágy keveréket pakolták fel a Red Bullra a második szakaszban, össze is szedett 17 másodpercet a finnel szemben, így az utolsó körök száguldása már nem osztott, nem szorzott. Vettel még rosszabbul járt, fél távon át kínlódott a középmez?nyben, majd a rajtnál történtek miatt igencsak viseltes felfüggesztés egyszer csak feladta a küzdelmet.

Rosberg szállította a megszokott er?s pontszerz? helyét, Kovalainen újra képtelen volt feln?ni a feladathoz, Buttont még a nagyon hosszú els? etappal operáló, s kimondottan er?s versenytempót diktáló Glock is megel?zte. Szomorkodásra így semmi oka, hiszen két legnagyobb riválisa pont nélkül zárt…

Fernando Alonso ultrakönny? autójával nem gondolhatott dobogóra, de azért egy vaskos pontszerzés benne volt a pakliban, de csapata sokadszor romba döntött minden reményt, amikor rosszul rakták fel a jobb els? kerekét. A hibával – minden bl?dsége ellenére – még nem lett volna akkor gond, ha az autót leparkolta volna valahol a pálya szélén. A csapat ehelyett azonban arra kérte a spanyolt, hogy menjen végig a pályán, majd jöjjön a boxba. Közben az abroncs külön útra kelt, ott pattogott a 200 fölött repeszt? versenygépek mellett. Henry Surtees és Felipe Massa esete után már a fele sem volt tréfa, a versenybírák szigorúan büntettek, kizárták a Renault-t az Európa Nagydíjról. Utóbb a szankciót pusztán figyelmeztetésre redukálták, amiben bizonyára közrejátszott a kétszeres vb-ra vágyó hazai közönség óhaja (Pecunia non olet…).

Hosszú, négy hetes szünet következett, a média szempontjából tartalmasan tálalva. El?bb a BMW Sauber határozott úgy, hogy év végén kilép a Formula-1-b?l, egyben szívesen túladna infrastruktúráján, beleértve a Hinwillben állomásozó Sauber- létesítményt is. El?bb Peter Sauber, egykori csapatf?nök került a képbe, ám ? inkább elállt (egyel?re) a vásárlástól, így átadta a stafétát a Qadbak nev? svájci konszernnek. (Err?l majd az utolsó epizódban esik szó.)
Kétségkívül az F1-szurkolók dönt? többségének lapos, színtelen szezon közepén földrengéssel ért fel Michael Schumacher bejelentése, miszerint hajlandó egykori fegyverhordozója helyét elfoglalni a szezon hátralév? részében. Fokozta az edzésterhelést, nagy elánnal készült a beugrásra, még arra is kapott engedélyt, hogy az F2007-es volánja mögött próbálgassa a két év szünet alatt semmit nem kopó reflexeit. A hajcih?, amit sokan nemes egyszer?séggel reklámkampánynak aposztrofáltak, csalódást kelt? hírrel zárult le: a februári motorbalesetben összeszedett nyaktáji sérülés nem jött teljesen rendbe, így orvosi javallatra visszalép a lehet?ségt?l a németek hétszeres világbajnok legendája.
A hátralév? néhány nap alatt állítólag több pilótával tárgyaltak (Bourdais és Kubica neve is a leveg?ben lógott), végül 38 esztend?s tesztpilótájuk, ***Luca Badoer*** mellett döntöttek. Az olasz veterán már 10 éve nem versenyzett élesben, semmilyen kategóriában, a Ferrari 2000-es évekbeli sikerszériájához a háttérben sokat hozzátev?, rendkívül lojális pilótának mégis megadták az esélyt. Utólag visszanézve kár volt, a kétversenyes szerencsétlenkedés nyomán a gyakran hangoztatott „világ leger?sebb tesztversenyz?je” frázis er?teljesen devalválódott. Egy rekordot így is ?t tart: 50 F1-es futamán maradt pont nélküli…
Szintén Valenciában debütált (Badoer esetében sem túlzás ez a kifejezés) a francia licenccel versenyz?, egyébként svájci honpolgár, ***Romain Grosjean***, a 2008-as GP2 Ázsiai Sorozatának bajnoka, aki az elmúlt két évben a Renault tesztpilótájaként ízlelte az F1 semmihez sem hasonlító klímáját.



Önkívületi versenyzést mutatott be Rubinho Valenciában

Az 1983 óta több helyszínen megrendezett ***Európa Nagydíjnak*** a tavalyi évt?l kezdve a valenciai kiköt?ben épített abszolút jellegtelen, el?zésre alkalmatlan, monoton vonalvezetés? utcai pálya ad otthont. Valencia Brawn- McLaren

párharcot hozott, az id?mér?n a Hamilton- Kovalainen kett?s mögött Barrichello végzett a harmadik helyen, nagyjából azonos benzinmennyiség mellett. Vettel indult a 4., Button pedig az 5. helyr?l, a világbajnoki éllovast hátráltatták gyors körén. Räikkönen is biztató pozícióból indult, a BMW legújabb frissítéseivel belekezdett hosszú, s meglep?en eredményes év végi hajrájának, míg a Toyotáknak viszont nagyon nem ízlett az utcai pálya. 45 fok fölött volt az aszfalt h?mérséklete a másnapi rajtnál, tehát igazából minden körülmény a Brawnnak segített. Sokadjára a gumiválasztás döntött, azon versenyz?k jártak jobban, akik a keményebb komponens? abronccsal vállaltak be két etapot. Így tett a Brawn is, s a hosszúra nyújtott középs? etappal valószín?leg abban az esetben is az élre került volna Barrichello, ha a McLaren nem követi el azt az ?rületes bakit a boxban. Történt ugyanis, hogy a 2. kiállás el?tt dilemma el?tt állt a McLaren, melyik pilótájukat hívják ki kés?bb? Hamilton az els? helyért küzdött, a szokás szerint visszaes? pedig a dobogó legalsó fokáért volt versenyben a remek rajttal két vb-aspiránst is átugró Räikkönennel. Végül világbajnokuk mellett döntöttek, azonban súlyos operatív hibát követtek el, a m?veletr?l ugyanis pont az érintett nem tudott, az el?re megbeszélt körben érkezett, a csapat összezavarodott, tévedésb?l a csapattárs abroncsait hozták ki. A zavar 5-6 másodperct?l fosztotta meg Hamiltont, így az egyébként frenetikus tempót diktáló Brawn f?nöke még azt is megtehette, hogy versenyz?jét két körrel korábban boxba hívja.
A Red Bullok betliztek. Vettelnek már a szombati szabadedzésen is gondjai támadtak a motorral, a futamon pedig a friss er?forrás adta meg magát, azt megel?z?en a tankolócs?vel is gondok adódtak, tehát az aggregát hibája már pontszerzést?l távol érte. Webber er?teljesen megküzdött autója pályán tartásával, a túlkormányzottsággal nem tudott mit kezdeni, lemaradt a pontszerzésr?l. Button a rajtnál vesztett rengeteget, miután rosszul jött ki a Vettellel szembeni torzsalkodásból, visszaesett a 9. helyre. Becsülettel küzdött, de ezen a pályán csak a sikánok levágásával lehet pozíciót szerezni. Stratégiával mégis el?reléphetett, amint üres volt el?tte a pálya, csapattársa tempójában közlekedett, így 2 pontot újra el tudott csípni, így összetettben még mindig tisztes, 18 egységnyi el?nnyel várhatta a folytatást.
Az egyébként unalomba fulladt versenynek Luca Badoer ügyetlenkedése szolgáltatta a látnivalót. Szemmel láthatóan öregurasan, „rozsdás” reflexekkel vezetett, nagyon nem érezte a versenyzés ritmusát. Kétszer is megpördült, majd a boxból kihajtva el?bb el?zékenyen elengedte Grosjeant, aztán ráment a fehér vonalra, amiért rászolgált az áthajtásos büntetésre. De legalább szerény célkit?zését, a célba érkezést teljesítette…



A Kemmel Straight – ahol eld?lt a gy?zelem sorsa

A semmistelen Valencia után a sportág két klasszikusával záródott az európai szezon, els?ként a legendás ***Spa-Francorchamps-ba*** látogatott a mez?ny! Nem kellett csalatkoznunk, az év talán legemlékezetesebb párharca

közben mind a 10 ujjunkat megnyalhattuk. Legnagyobb meglepetésre Spa jelenkori királya, Kimi Räikkönen ellenfele Giancarlo Fisichella és a Force India volt. Az indiai csapat egész évben, még a legkilátástalanabb szituációkban is hangoztatta, hogy a szezon utolsó harmadában jelent?s el?relépésekre számítanak. Szó, mi szó, a rendre TOP- végsebesség jelezte, hogyha valahol, akkor Spaban és Monzában, ahol a nyers motorer? irtózatos fontos tényez? a versenyképesség terén, viríthatnak. Arra speciel senki emberfia nem számított, hogy az Eau Rouge árnyékában, száraz körülmények közt, átlagosan feltankolt autóval Fisichella megszerzi az FI els? pole pozícióját. Márpedig ez történt, sz?k 1 tizeddel maga mögé utasította honfitársát, Jarno Trullit. A legjobb 6 helyre pedig befért Barrichello mellett egy Ferrari és mindkét BMW. Az a BMW, ami egész évben tetszhalottként vegetált, egy csapásra feljött az élmez?nybe. Kell ennél fordulatosabb szezon?
Eközben a két Red Bull örült a Q3-as tagságnak, a McLarenek pedig az aeropályán visszazuhantak a középmez?nybe. De Button sem tudott megbirkózni a gumikkal, csupán a 14. helyet tudta kaparintotta meg! Megszokhattuk Spaban, hogy nagyon ritkán ússzuk meg a versenyt komoly rajtbaleset nélkül. A La Source-on még különösebb gond nélkül átment a mez?ny, ezért építették ki az aszfaltos bukóteret, ezt is kihasználva Kimi Räikkönen a 2. helyre lépett el?re, s üldöz?be vette Fisichellát. Az olasznak ekkor már több mint 2 másodperces el?nye volt, s vélhet?en nyert volna. De a sportban nincs helye a feltételes módnak, érkezett a biztonsági autó, miután a két újonc (Alguersuari és Grosjean) túlzottan forrófej? volt a Les Combes nev? jobb-bal kombinációban. Vagányságukat az épp regnáló vb és az éllovas bánta. Button el?ször nem érte meg a kockás zászlót, így a többi bajnokaspiráns óriási esélyt kapott a felzárkózásra.
Amint a SC elhagyta a pályát, Kimi nem teketóriázott, a naptár legimpozánsabb kanyarjában, az Eau-Rouge-ban, 300 feletti tempóban, kerék-kerék elleni ütközetre késztette az olaszt, befért melléje, majd a KERS segítségével a hosszú egyenesben elment mellette. Innent?l kezdve sosem n?tt kettejük közt 2 másodperc fölé a különbség, Fisichella árnyékként követte a Ferrarit, érezhet?en gyorsabb volt nála, de el?zni nem tudott, s taktikailag sem vállaltak be kell? kockázatot. Az „ezüstéremért” így sem érhet? szó a ház elejét.
A 3. hely Kubica és Vettel közt d?lt el, utóbbi javára. A német – megkockáztatom – addigi leger?sebb produkcióját nyújtotta. A másik Red Bullos pilótát idejekorán engedte ki a „nyalókás ember” a kerékcserér?l, így kis híján balesetet okozott a boxban, amiért áthajtásos büntetéssel sújtották. Barrichello sokadszorra ragadt be a rajtnál, de amint helyreállt a technika, látványos el?zésekkel lépkedett el?re, így a szintén dicsérhet? Kovalainen mögött 2 pontot azért összegy?jtött.



Monzában aratta utolsó (kett?s) gy?zelmét a Brawn

Hagyományosan ***Monzában*** búcsúzik el a Formula-1 mez?nye az „öreg kontinenst?l”, a tifosik szentélyében ráadásul 1994 után (akkor Nicola Larini) újra olasz versenyz? vezethette a nemzet szimbólumát. De nem Luca Badoer, a sajtó pikírt megjegyzéseire leváltották a tesztpilótát, helyére leigazolták év végéig az el?z? futamon remekl? Fisichellát, akinek történetesen élete legnagyobb álma volt ez a szerz?dés. Praktikusan nézve rosszul döntött, mert egy nehezen vezethet? Ferrarira cserélte a csúcsponton üzemel? Force Indiát, hátralév? „gyengélkedése” némiképp revideálta a Badoert ért sért? álláspontot. Utóbb jöv? évre vonatkozó tesztpilótai kontraktust is aláírtak vele. Fisichella helyét a Force India addigi tesztpilótája, Tonio Liuzzi vette át.
A szabadedzések alapján megjósolhatatlanok voltak az er?viszonyok, annyi azonban megmutatkozott, hogy minden korábbinál szorosabb küzdelem várható az id?mér?n. S valóban, a Q1-ben már az éllovastól számított 7 tizedes lemaradás kiesést eredményezett, meglepetésre Rosberg és Glock is áldozatul esett a példátlanul er?s mez?nynek. Stratégiailag érdekes párbajt hozott a kvalifikáció. Az els? három helyr?l induló versenyz? ugyanis egyformán 2 kiállással operált, a mögülük rajtolók azonban mind-mind csak egyszer látogattak másnap a boxba. Élükön Kovalainennel, a két Brawnnal.
A rajtot követ?en a Hamilton- Räikkönen- Sutil hármas igyekezett meglógni a többiekt?l, kidolgozni az extra kiállást, ehhez Hamilton állt a legközelebb, de 2008 világbajnoka is 5 másodpercet szedett össze a hátrébbálló Brawnossal, Buttonnal szemben. Szokása szerint a végs?kig feszítette a húrt, aminek az lett a vége, hogy az utolsó körben, a Lesmo 1-es kerékvet?jén megpördült, majd alaposan összetörte autóját. Így a Sutilt nagy csatában legy?r? Räikkönen hódította el a dobogó legalsó fokát, a hazai fanatikusok legnagyobb örömére. Fisichella viszont nem tudta átmenteni biztató id?mér?s formáját a versenyre, csúnyán beleszürkült a mez?nybe. Kovalainen is csalódást okozott. Az els? körökben nagyon visszaesett, pedig reális esélye kínálkozott akár a gy?zelemre is. Sokadszor bizonyította, nincs helye egy élautó volánja mögött… A Red Bullok is csak Hamilton hibájának köszönhették egyetlen pontjukat, Webber az els? körben kiesett. Nem hozta meg a várt eredményt a Monzára id?zített, felújított diffúzor, következ? versenyre így vissza is cserélték a korábbira.

Barrichello versenymérnöke a leintés után lelkesítette a brazilt: „még 4 ilyet, Rubens, s tiéd a vb-cím!”. Jock Clearnek igaza is volt. A hátralév? 4 futamot megel?z?en 14 pontra csökkent Button el?nye, ami a két pilóta formáját értékelve ledolgozhatónak t?nt. A konstrukt?röknél 40 egységnyivel vezetett a Brawn- Mercedes, ebben a tekintetben tehát nem volt várható jelent?s fordulat.

folytatjuk...

Nagy Dávid (Dave)
Szerz? a Flag Polgári M?hely tagja



Ajánló