



Forma 1-es csapatmustra a téli holszezon derekán I.

2010 január 06. Flag

Szöveg méret

Mentés

-
-
-

- [0](#)

Még nincs értékelve

Mérték

Lassan két hónapja annak, hogy véget ért a tavalyi világbajnokság, e hónap végén már következnek az autóbemutatók, februárban pedig kezdetét veszi a – gazdasági válságra hivatkozva – rendszeren megkurtított téli tesztidőszak, felkészülés az új szezon kihívásaira.

13 csapat 26 pilótájával, ha minden a tervek szerint halad. Időszer? tehát átvennünk, melyik istálló milyen párossal vág neki a 2010-es szezonnak!

Sok tekintetben újszerű év áll előttünk. Eltörlük a tankolást, ami az 1994-es évad óta aktív szerepet játszott a stratégiában, gyakran bizony a szurkolókat igazán felcsigázó versenykárára. Stratégia persze ezután is lesz, de szerencsére nagyobb szerepet osztanak majd a pilótáknak, mint a mérnököknek. Drasztikusan átalakul a pontozási rendszer, a 25-20-15-10-8-6-5-3-2-1 elosztású szisztéma azonban csak látszólag forradalmi, valójában arányaiban változatlan marad az egyes helyezések honorálása (legalábbis a dobogósok vonatkozásában). S még akad egy sor technikai és szervezésbeli változás, ezekről az előzőekkel egyetemben majd a későbbiekben informáljuk olvasóinkat.

A mai alkalommal a 2010-es rajtlista eddig megismert állását közöljük, a tényszerűség mellett természetesen egy kis szubjektív előrejelzés sem maradhat ki, bár tudjuk, még a tesztek követően is botorság messzemenő következtetéseket levonni, az autóbemutatók pedig Püthia legyen a talpán, aki erre vállalkozik... (A hivatalos rajtszámok alapján soroljuk fel az egyes csapatokat.)



Button döntése megsüvegezendő: Hamilton oroszlanbarlangjában duplázna

1. Vodafone McLaren- Mercedes:

- 1 – Jenson Button
- 2 – Lewis Hamilton

A világ legnagyobb távközlési szolgáltatója keresztülvitte számításait, amikor két brit pilótát, két világbajnokot toborzott a McLaren-csaphoz. Kimi Räikkönen rajongóit bizonyára hideg zuhanyként érte a bejelentés, s valóban, a média kész tényként kezelte a finn érkezését. Ehhez képest Ross Brawn privát csapatából Mercedes gyári istállóvá vedl? brackley-i kollektívától még ma is tisztázatlan okok miatt távozó regnáló vb kötött ki Wokingban. Ha a hivatalos közleményeknek hinni lehet, akkor Ross Brawn kimondottan elégedett volt Button idej teljesítményével, viszont Michael Schumacher szerz?dtetése kapcsán nehéz elképzelni, hogy a némettel már hónapokkal korábban fel nem vették volna a kapcsolatot. Az már sokkal inkább valószínűbb, hogy a stuttgartiak óhaja volt a perdönt? Rosberg csapattársát illet?en, vagyis hiába címvéd?, hiába 1-es rajtszám, Buttonnak mennie kellett. Magyarán az ok-okozati összefüggés helytállóbb a „ha ló nincs, jó a számár is” toposznál...

Még soha nem fordult el? korábban, hogy két egyesült királyságbéli pilóta képviselje a wokingi színeket, arra azonban számos példa akadt, hogy két világbajnok csapott össze a McLarennél. S rögtön el is érkezünk ezzel az év egyik nagy kérdéséhez! A McLaren ugyanis sok mindenben hírnevet szerzett magának 1966-os debütálása óta, a csapaton belüli konfliktusok kezelésében azonban mindvégig csapnivalóak voltak. Elég csak a 80'-as évek legendás Senna- Prost párviadalaira emlékeznünk, amikor is a vérszomjas nyilatkozatháború nemritkán a pályán folytatódott, értékes pontoktól fosztva így meg a csapatot. De mindenki memóriájában még élénken él Juan- Pablo Montoya éleshangú kirohanásai Ron Dennis ellen, nem is beszélve a 2007-es Alonso- Hamilton beháborúról, az erélytelen csapatvezetés teljesen megfert?zte a légkört, év végére már beszélni sem voltak hajlandók a felek. S ugrott mindkét vb-cím...

Az elmúlt két évben aztán biztosra ment Dennis, majd az egykori szárnysegédbe?l csapatf?nökké avanszált Martin Whitmarsh. Heikki Kovalainen személyében nem volt potens ellenfele Hamiltonnak. Nem volt kérdés tárgya, melyik pilóta az életrevalóbb, a versenyképesebb, a helyenként egy másodperces lemaradást még a fejlesztések elmaradásával és a rendre nehezebb autóval sem tudta kimagyarázni az azóta a Lotus csapatához távozó finn pilóta. (2008-ban az ? „közrem?ködése” nélkül a konstrukt?ri vb-cím is alighanem náluk landolt volna...) Nincs mit szépíteni, ez a 2 éves hegemonia Hamilton holdudvarává varázsolta a McLarent, minden és mindenki a színesbe?r? világbajnok körött mozog. Ehhez mérten – valljuk be – igazán tökös döntést hozott Button, amikor ezt a csapatot választotta. Bizonyára ott lebeg lelki szemei el?tt a bizonyítási vágy, meg akarja verni Hamiltont. Minden szigetországból származó formulaautós ifjúnak a McLaren a csúcs, legszebb álmai közt szerepel, hogy egyszer színeiben versenyezessen. Pályafutása rendkívül göröngyös volt eleddig, szerencsétlenül szerz?dött egyik csapattól a másikhoz, 2004 kivételével nem adatott meg neki igazán versenyképes technikával bizonyítani. Világbajnokként nem kockáztat sokat, futamgy?zelmek, kiváló eredmények garantálhatók, ha pedig ezt is túlszámynálná, újabb fricskát mutatna bírálóinak, akik szerint ?t csak a Brawn tette naggyá. Nehéz fába vágta fejszójét, annyi bizonyos.

A két pilóta vezetési stílusa olyan, akár a „t?z” és a víz. Hamilton azonnal üzemi h?fokra bírja abroncsait, ennél fogva els?rangú edzésmen?, a rajtot követ? els? körökkel sincsenek gondjai, ugyanakkor a verseny el?rehaladtával mind jobban meg kell szenvednie a gumikopással. Vele szemben Button tükörsima vezetési stílusa kifizet?d?bb lehet ez évben. Hiszen ne feledjük, a tankolás betiltásával kulcsszerepet kap az abroncsok kímélése, a könnyül? autóval másodperceket lehet nyerni a már bejáratott gumikkal a friss szettekben csúszkáló vetélytársakkal szemben. Persze messze nem ennyire sematikus a kép (ugyanis Hamilton is sokat lépett el?re, már ami a gumikímél?bb vezetést illeti), sok mindenben múlik majd a siker, mégis ha tippelni kell, Buttont valamivel kedvez?bben érintik a szabálymódosítások.



Visszatérés a gyökerekhez: Schumacher újra a Mercedes színeiben versenyez

2. Mercedes Grand Prix Petronas:

3 – Nico Rosberg

4 – Michael Schumacher

Miután hosszú évek politikai és gazdasági játszmáival sem sikerült saját kedvükre formálni a McLarent, a német motorgyártó konszern más úton indult el, hogy megvalósítsa régóta áhított célját, az önálló F1-es istállót. Ross Brawn zseniális üzleti érzékeléssel el?bb jó pénzért felvásárolta a Honda F1-et, majd annak sokszorosáért túladott a részvények b? háromnegyedén. Azóta is csak úgy tornyosulnak a befektet?k Brackley-ben (tehát a székhelyük marad Angliában!), az els? nagyobb fogás a malajziai olajipari vállalat, a Petronas. Egész biztosan nem ?k lesznek az utolsók, hiszen a címvéd? istálló nemcsak a kiváló szakmai színvonal és b?séges haszon miatt lesz vonzó befektetés.

A november végén szerz?dtetett, kiemelked? kvalitású ifjú Nico Rosberg mellé ugyanis nem mást igazoltak, mint a hétszeres világbajnok Michael Schumachert.

Az 1982-es Formula-1-es világbajnok Keke Rosberg fia megítélése nem egységes. Számos szakért? szerint semmivel ne szorult belé kevesebb tehetség, mint kortársaiba (Hamilton, Vettel, vagy éppen Kubica), ezt támasztja alá rendkívül stabil id?mér?s teljesítménye, de versenyeken is egyre többször megvillan, gondoljunk csak éles esz? rajtjaira, egyenletes versenytempójára. Ugyanakkor nem szabad elfeledkeznünk az érem másik oldaláról sem, nevezetesen arról a tényr?l, hogy teljes versenytávon rendre kibillen addig rendíthetetlennek vélt nyugalmából, s bizony csúnya hibákat vét. Idén két alkalommal is dobogós helyezést bukott, mindközül Szingapúr volt különösen fájdalmas, ahol bizony akár a gy?zelem sem volt elképzelhetetlen.

Azzal sem vívott ki magának komoly presztízst, hogy csapattársait mindenkor nagy fölénnyel verte, sem Wurz, sem Nakadzsima nem képviselt akkora potenciált, hogy ezt nehéz feladat lett volna keresztülvinni.

Ellenben idén hatalmasat léphet el?re megbecsültségben, ha Michael Schumachert meg tudná verni, avagy ha legalább a lépést tudná vele tartani (már amennyiben Schumi az elvart színvonalon produkál). Tifosik milliói dermedtek meg, amikor kiderült, kedvencük az egyik legnagyobb rivális színeiben tér vissza a száguldó cirkuszba. Ross Brawn oldalán 1+1+1 éves szerz?dést írt alá a német legenda. A 3 éves szünet, a 42. életév, az elbizakodottságtól óva int? nyilatkozatok ellenére Schumi vállán ott a teher. A legendának sok ismérve van, egyet azonban mindig megkövetelünk t?le. Hogy nyerni akarjuk ?t látni. Vagy drámaian veszíteni, méltón elbukni. De azt soha, semmikor, semmilyen legendától nem akarjuk látni, hogy elmúlt felette az id?.

A versenyképes technika szinte biztosan adott lesz idén (ne feledjük, Brawnék május óta készültek erre az esztend?re), így arra nem lehet majd fogni az esetleges kudarccokat. Figyelembe véve azt, hogy Schumacher

ebben a három évben sem volt rest, számos versenyen – legyen az motor, gokart, F1-es tesztek, vagy éppen a Race of Champions elnevezésű gála – maradandót alkotott, továbbra is irigylésre méltóan fitt, sikeréhes és gyors, nem kell féltetni. Minden bizonnyal a dobogókért, futamgyőzelmekért fog küzdeni, de ha úgy hozza a sors, a 8. vb-cím sem lehetetlen ettől az embertől. Sokan már most tudni vélik, hogy a Mercedes Schumacher hátszágaként üzemel, erre régi harcostársa, Ross Brawn a legfontosabb bizonyíték, no meg az, hogy állítólag nagyságrendekkel több tesztkilométert biztosítanak számára az engedélyezett limitból. Érkezése ismét felpezsdítheti a Forma1-t, s itt most nem elsősorban a gazdasági oldalra gondolok. Az ifjú generáció is át szeretné élni azt, amit Alonso már kétszer megoldott: legyőzni a 7x világbajnokot...

3. Red Bull Racing:

5 – Sebastien Vettel

6 – Mark Webber

A tavalyi szezon ezüstérmese unikális abban a tekintetben, hogy egyedüli csapatként ugyanazzal a párossal vágnak neki második évüknek. A Vettel- Webber páros harmonikus elegye határozottan elterítette a csapatot, olyan verseny alig akadt, amikor mindketten betliztek volna. Csapaton belül vélhetően mindinkább az ifjú német fog dominálni, aki 2009-ben elegendő tapasztalatot szedett magára ahhoz, hogy idén egy-egy kényes szituációban ne remegjen meg a keze. Webber különösen időmérőkön maradt el tőle jelentősen, versenyeken elfogadhatóan teljesített. A Red Bullnál inkább az a nagy kérdés: képesek lesznek másodjára is versenyképes autót tervezni Milton Keynes-ben? A motorszállító körüli hercehurca, aminek végén kitartottak a Renault mellett, láthatóan visszavetette kissé a tervezési ütemet, a hírek szerint az első februári kollektív tesztre még nem látogatnak ki.

4. Scuderia Ferrari:

7 – Felipe Massa

8 – Fernando Alonso

Ha csak a pontokat nézzük, történelmi mélypontra jutott a Ferrari tavaly, de erősen fogadkoznak, hogy idén kiköszörülnek a csorbát. Első lépésként 3 évre leigazolták a mezőny (minusz Schumi) legeredményesebb és legtöbbre tartott pilótáját. Fernando Alonso érkezése nem egyszeri pilótacsere (mint ismert, Kimi Räikkönen helyét foglalja el a spanyol), sokkal több annál. Éles paradigmaváltásról van szó, amivel végképp lezárnák a Brawn- Todt-Schumacher triumvirátussal fémjelzett, felettébb eredményes időszakot. Montezemolo elnöknek régóta fájt a foga a kétszeres világbajnokra, így idén valóra vált régi nagy vágya. Ennélfogva nehezen elképzelhető, hogy a súlyos sérüléséből visszatér. Massának osztanak majd lapot szerződésének év végi lejártáig. Hiába pályolgatták, tudvalevő, hogy a Santander bank milliókat fizetett házi kedvencéért (indirekt is, ld. Räikkönen lelépési honorárium), Alonso egyébként sem az az alkat, aki eltérné, hogy két dudás legyen egy csárdában, 2007-ben már volt szerencséje tapasztalni ennek árnyoldalait.

Amennyiben a kőbevetett szabályokat valamelyik élelmes rivális nem fogja újra megkerülni, a Scuderia minden bizonnyal visszakerül a győztesek utcájába, minekután egész ősszel már 2010-re fókuszáltak minden idegszálukkal. Szurkolóik bizonyára annak sem lennének ellen, ha az utóbbi két évben mindennaposnak számító stratégiai és technikai bakiktól is megkímélnék őket a jövőben.

5. WilliamsF1 Team:

9 – Rubens Barrichello

10 – Nico Hülkenberg

Sir Frank Williams magáncsapatában teljes váltásra került sor. A fiatalos agilitás és a minden hájjal megkent rutin keveréke nyerhető kombinációnak ígérkezik. Nico Hülkenberget nem nagyon kell bemutatni az alsóbb kategóriákkal foglalkozó rajongóknak, ugyanis a „Hulk” becenévre is hallgató versenyző majdnem minden formulautós szériát megnyert, ahova pályafutása során éppen érkezett. A Formula-BMW-t újoncként dominálta, majd hazáját vezette győzelemre az A1GP versenysorozatában. A Formula-3 EuroSeriesben első évében szerzett 3. helyezése után 2008-ban nem lehetett megverni, hasonlóan a tavalyi GP2-es bajnoksághoz, ahol már egy körrel a vége előtt ítéletet hirdetett. Korosztálya legnagyobb talentuma, ezt jelzi menedzserének személye is, aki nem más, mint a Schumacher- fivérek volt patrónusa, Willy Weber.

Barrichellóban természetesen nem vár rá könnyű ellenfél, már csak azért sem, mert a brazil élete formájában száguldott 2009 második felében, s ha ezt a szintet tartani képes, akár újabb dobogókkal koronázhatja meg

példátlanul hosszúra nyúlt pályafutását.



A 2005-ös tesztek után újra Renault- szerelésben Kubica

6. Renault F1 Team:

11 – Robert Kubica

12 – (jelöltek: Nick Heidfeld, Romain Grosjean)

Mint ismert, a Renault csak nevében marad ugyanaz a csapat, valójában 75%-ban egy luxemburgi vállalkozó csapatává vedlett át, bár az igaz, hogy amint a gazdasági helyzet kedvezőbb lesz, a francia gyár kész visszavásárolni az istálló többségi tulajdonrészét. A megváltozott tulajdonos ellenére Kubica marad Enstone-ban, vele sikerülhet kompenzálni Alonso távozását, bár a gyári támogatás deficitje (a GP2-es DAMS csapat vezetése veszi át a csapat irányítását) alaposan visszavetheti a kollektívát. Ők persze fogadkoznak, 2011-ben már a bajnoki címért küzdenének ők is. A lengyelnek voltak ugyan kimagasló versenyei, összességében úgy fest, nem rejlik benne akkora potenciál, mint a többi vb-aspiráns kortársában. Idén neki is bizonyítania kell, a Renault ugyanis kimondva rá kíván építeni!

A másik pilóta személye eddig ismeretlen, a héten jelentik be, ki mellett teszik le voksukat. A rutinos, kiszámítható versenyzésért messze földig híres Heidfeld (aki előbb a McLaren, majd a Mercedes, s a hírek szerint a Sauber ülésért is lemarad) és a tavaly év közben beugró, ám különösebb eredményeket felmutatni képtelen Grosjean között döntenek, ha lehet hinni a média értesüléseinek. Tesztpilótának a DAMS versenyzője, a belga Jérôme d'Ambrosio és/vagy a kínai Ho-Ping Tung érkezik.

folytatjuk...

Nagy Dávid (Dave)

Szerző a Flag Polgári Műhely tagja

DR. DRÁBIK JÁNOS
100 ÉVVEL TRIANON UTÁN
DVD A trianoni gyalázaatról tabumentesen



„Egy film amelyet minden magyarnak látnia kell”

Ajánló
