

Forma 1 - Szezonel?zetes II.

2010 március 10. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása

Még nincs értékelve

Mérték

Pár nappal a nyitóverseny el?tt háromrészes beharangozókban áttekintjük, mit érdemes tudni a legfontosabb szabályváltozásokról, milyen hatást gyakorolhatnak a versenyek menetére, majd a tesztek alapján felállított, egyel?re félhomályos er?sorrendet értelmezzük, végül a csapatok felállását boncolgatjuk.

A 2010-es évad nyitánya el?tti hetek a tesztelésr?l szóltak, valamennyi csapaton eluralkodott az ilyenkor megszokott kimért optimizmus, valamennyi úgy érzi, jelent?set lépett el?re tavalyhoz képest. A „tesztfebruár” alapján bizonyos tendenciákra azért felfigyelhetünk, a 200 liter feletti tankkapacitás mellett messzemen? következtetéseket mégsem szabad levonni az eredményekb?l. S?t, még az idénynyitó után sem érdemes kiosztani a világbajnoki címeket, a messzemen?en eltér? karakter? autókhoz különböz? specifikációjú pályák kedveznek, így helyszínr?l helyszínre változhatnak az er?viszonyok, habár nyílván a legjobbak szinte mindenütt el?l lesznek. Az egész éves stabilitás döntheti el ezt a kiélezettnek ígérkez? évadot.

Ami minket illet, a következ?kben igyekszünk a rajthoz álló tucatnyi istálló formáját méricskélni, de az újonc pilóták pályafutásának rövid áttekintése sem hiányozhat el?zetesünk második részéb?l. El?re leszögezzük, inkább amolyan iránymutatónak szánjuk, nem szabad túl nagy feneket keríteni a teszteredményeknek. Miért is? Az eltér? benzinszint csak az egyik praktika, amivel kábítják egymást a csapatok. A Red Bull tavalyi szepangi diadala alkalmából elismerte, hogy a tesztek során egyetlen alkalommal sem ment ki „üres tankkal” a pályára.
Ott van a szintén bevált eljárás, miszerint az adott csapat nem törekszik az ún. „ideális kör” megtételére, magyarán szólva körönként csak adott szektorokra mennek rá, ott hajtanak maximális fordulatszámon, a pálya más szakaszain néhány km/h-val lassabban veszik a kanyarokat, rövidebb féktávot vesznek, elhúzzák a kigyorsítási szakaszt, stb., stb. A tesztelési feladatokat elvégzik, a többiek pedig – telemetriai adatok hiányában – nem tudnak a turpisságról, esetleg sejthetik.
És akkor még nem beszéltünk arról, hogy bizonyos csapatoknál nem kizárható a hibrid autó tesztelése sem. Konkrétan a Mercedes kapcsán merült fel sokakban, hogy a valódi aerodinamikai újítások még be sem vetették, zömmel a tavalyi elemekkel operáltak, vagyis a nagy dobbantás még várat magára.

Ezeket figyelembe véve tessék várni a 2010-es évnyitót!

<u>Két brit világbajnok egy csapatban (McLaren- Mercedes):</u>

1 – Jenson Button
2 – Lewis Hamilton



Hiába várták többen, hogy miután a Mercedes hivatalos partnerként szakított a wokingiakkal, visszatérnek majd a hagyományos narancssárga színösszeállításhoz, az MP4/25-ös lényegében a tavalyi ezüstös-pirosas variációt követte. Reményeik szerint a külcsín mellett a lényegesebb belbecs is bizonyítani fogja, hogy a német gyár közvetlen támogatása nélkül is trófeákért vadászhat az istálló.
Míg a Ferrari valamivel konzervatívabb csapásirányt választott, a McLaren bevállalós, több innovációt felvonultató autót tárt a nyilvánosság elé. Megemelték az orrkúpot, az oldalsó légbeöml?k szögletesebbek, s némileg kisebbek lettek, diffúzoruk is sajátos formát öltött.

Bár az autó fejlesztési filozófiája újszer?, elmondásuk szerint sokat merítettek tavalyi évközi fejlesztéseikb?l, aminek eredményeként kvázi sereghajtó aerodinamikájuk az év végére stabil éltechnikává nemesedett. Jelent?sen megnövelték az autó tengelytávját, ugyanakkor alacsonyabbra szabták a kasztnit. A nagyobb üzemanyagtartály miatt született meg a hátsó szárnnyal egybeépített cápauszony is. Hogy az autó hátulja ne váljon túl testessé, ami aerodinamikai szempontból kedvez?tlen lett volna, inkább újratervezték, s az autó hátuljára helyezték a h?t?rendszert.

Az MP4/25-ös hátsó légterel?je körül kisebb vita szabadult el az utóbbi napokban. A szárnyon ugyanis található egy bevágás, amin elég nagy sebesség mellett ki tud szabadulnia leveg?, ezzel csökkentve a szárny légellenállását, ami nagyobb végsebességet eredményez az egyenesekben. A Ferrari mellett a Red Bull emelte fel szavát e szabadalom ellen, a kritizált csapat pedig versenybírákat kért a helyzet tisztázása érdekében. Noha a riválisok vélhet?en már javában másolják ezt az újszer? megoldást, a konstrukció szabályossága csak Bahreinben, a pénteki szabadedzéseket megel?z?en fog véglegesen eld?lni.

A tesztek els? felében el?jöttek a szokásos gyermekbetegségek az autón, gyakran megmakacsolta magát az elektronika, s különösen Button alatt nehezen vezethet?nek mutatkozott a versenygép. Utóbb a h?tési problémák mellett ezt is orvosolták, a második jerezi teszten, egy-két körön már mindkét pilóta bizonyította a konstrukció életképességét, Barcelonában pedig hosszabb etapokon is a mez?ny fölé n?tt a McLaren. Hangsúlyozzuk, a benzinszintekr?l nem tudunk semmit, csupán az id?eredményekre és a kinti tudósítók tapasztalataira hagyatkozhatunk.

Nagyratör? célokkal vág tehát neki az újabb kihívásokkal teli szezonnak a wokingi legénység. No meg az elmúlt két szezon világbajnokával, amire a sportág történetében eleddig nem akadt példa. A két pilóta eltér? vezetési stílusa miatt (Button tükörsima kormánymozdulatai er?sebb tapadást kívánnak, míg Hamilton jobban kedveli a kissé túlkormányzott autót) már most azt lehet hallani, mindkét versenyz?jüknek kedves versenygépet képtelenség konstruálni. A tesztek tanúsága szerint Hamilton valamivel stabilabbnak t?nt csapattársánál, következetesebb tempót diktált. Ismét le kell szögezni, a 25 fok fölé sohasem szökken? aszfaltnál szerzett adatok nem feltétlenül köszönnek vissza pl. a forró Bahreinben...

Hamilton, aki két éve minden id?k legfiatalabb bajnokaként írta be magát a sporttörténelembe, immáron 25 esztend?s. Gyorsasága, attraktív man?verezési készsége mit sem kopott, a már említett versenyz?i intelligenciában láthatóan sokat fejl?dött, kommerszebb, el?relátóbb pilótává lett, aki a regnáló vb oldalán és Alonso valamint Michael Schumacher társaságában mindennél jobban éhes a sikerre. ***Jenson Button*** néhány hét alatt megvalósította élete két legcsodásabb álmát, világbajnok lett, majd szerz?dést kötött a britek legendás istállójával. Kivételes képességeit eddig sem érhette kritika, megmaradt bírálóinak így minden különösebb teher nélkül adhat csattanós választ, ha idén sem marad szégyenben.

Címvédésre készülve, egy legendával, a „szépfiúval” és egy ingadozó autóval (Mercedes Grand Prix):

3 – Michael Schumacher
4 – Nico Rosberg



55 évet követ?en tér vissza a királykategóriába gyári csapatként a Mercedes, miután a német gyártó felvásárolta Ross Brawn világbajnok alakulatát. Az 1950-es években két els?séget is begy?jt? stuttgartiaknál a hírek szerint rezeg a léc, a gazdasági világválság miatt nem minden részvényes fogadta kitör? lelkesedéssel a tengernyi pénzt felemészt? vállalkozást. Eredménykényszer alatt nyögnek Norbert Haugék, könnyen lehet, hogy a Mercedes második önállósulási kísérlete még az els?nél is rövidebbre szorítkozik.

De ne legyünk ennyire kishit?ek, elvégre Ross Brawnék már tavaly nyár eleje óta erre az évre készültek, a mérnökzseni pedig nagyon ritkán szokott tévútra kerülni fejlesztések terén. A ***W01-es*** kódjel? masina kezdeti állapotában nem hordozott magán sok újdonságot. Az is megkapta azt a bizonyos „V”- orrkúpot, viszont tartották magukat a tavaly vb-címet hozó orrészhez, ami er?teljesen lefelé ívelt formájú. Az els? felfüggesztésben eltértek a többi csapattól, ?k az egypontos (nem ikerpontos) felfüggesztés hívei. Komoly fejlesztéseket az els? két teszthéten még nem vitték pályára Brawnék, de eztán is fukarkodtak minden kirívó látványosságtól. Ez az id?eredményekre is érvényes, csupán az utolsó, barcelonai héten bizonyították, nagyon is számolni kell velük. Schumacher versenyszimulációja pl. nagyságrendileg 2 tizeddel volt csak lassabb Hamilton etalonjánál. Bahreinbe felújított diffúzorral, újszer? motorborítással készülnek, amit?l jelent?s el?relépést várnak. (Rockinghamben, múlt pénteken például részt vettek egyenes futási teszten, az ott kipróbált aero- csomaggal állítólag 8 tizedet fejl?dött az autó.) Szintén mellettük szól a Mercedes motor fogyasztása, egyes információk szerint 10 literrel kevesebbet fogyaszt, mint pl. a Ferrari. Márpedig ez idén rengeteget hozhat a kasszára. (Persze a pilóták szerepe is felértékel?dik.)

A szolid szereplés ellenére minden mértékadó portál az élmez?nybe várja a Mercedest. A pilótafelállás az egyik leger?sebb mindközül. Három év kihagyás után a németeknél tér vissza a Formula-1-be a hétszeres világbajnok ***Michael Schumacher***. Saját bevallása szerint motivációban eddig sem szenvedett hiányt, a t?z a régi fényében égett, kizárólag családja miatt akasztotta szögre sisakját. (Azt talán soha nem tudjuk meg, mennyi szerep jutott ebben a Ferrarinak?…) Az évközi tesztek eltörlésével csupán a hétvégéket kell hozzátartozóitól távol töltenie, ez szólt els?sorban a visszatérés mellett. Schumacher 1+1+1 éves szerz?dést írt alá, tehát akár 43 éves koráig is a legjobbak közt versenyezhet a német klasszis.

Nico Rosberg lebirkózása nem ígérkezik könny? feladatnak, a korábbi finn vb, Keke Rosberg fia hosszú évek nyügl?dése után várt arra a pillanatra, amikor végre versenyképes autóban csillogtathatja tudását. Schumi mellett még egy tisztes vereség is beleférne, ám ha felülkerekedne sokat megélt csapattársán, egy csapásra kivívná a világ megbecsülését. Tesztpilótaként beugrásra kész ***Nick Heidfeld***, a megbízható versenyzésér?l, látványos man?vereir?l híres kicsi német addig vacillált a sok-sok ajánlat között, míg végül a pad alá került. Olyan csapat viszont nem akad a nevezési listán, amelynek ennyire potens tartalékversenyz?je lenne, márpedig Nicket bármikor, szívbaj nélkül be lehet küldeni a cserepadról, ha úgy hozná a sorsuk…

„Csak a gy?zelem az elfogadható” (Red Bull Racing):

5 – Sebastian Vettel
6 – Mark Webber



A Jaguar örököseként érkez? Red Bull idén hatodik évét kezdi a Forma-1-ben, vagyis itteni mércével mérve nagykorúvá lett. A várt áttörésen már tavaly átesett, amikor a korábban mindössze három dobogós helyezést gy?jt? osztrák csapat végig harcban volt a világbajnoki címért, s egyebek mellett öt futamgy?zelmet is magának tudhatott. Prezentálták, miként kerülhet hosszú megfeszített munka gyümölcseként egy kezdetben F1-ügyileg laikus formáció a legjobbak közé. A mérnökzseni, Adrian Newey idei évre vonatkozó célkit?zése nem is lehet más, mint a végs? gy?zelem kivívása.
Talán a végletekig feszített 2009-es fejlesztési verseny, talán az aprólékos, tökélyre men? szélcsatornás munka eredményezte azt, hogy a Red Bull teljesen kihagyta a tesztek els?, valenciai állomását, s csak Jerezben gördült el?ször pályára az ***RB6-os*** versenygép. A motorszállító körüli hercehurca, aminek végén kitartottak a Renault mellett, visszavetette kissé a tervezési ütemet. Az el?z? szezon utolsó három versenyén dupláztak, ennek tudható be, hogy igazi innovációt ezúttal nem lehetett felfedezni az autón, a tavaly bevált megoldások viszont még extrémebbek, még kifinomultabbak lettek. Igaz ez a „V” alakú orrkúpra, valamint az ún. „cápauszonyra” is.
Pechükre a bejáratást zuhogó es?ben voltak kénytelenek véghezvinni, munkájukat tetejében több meghibásodás is hátráltatta. A technikai z?rök inkább az elektronikát (ami a tesztelési fázisban nem annyira kirívó jelenség) és a hidraulikát érintették, a tavaly megannyi alkalommal rakoncátlan Renault-motor hibátlannak bizonyult.
A tesztek második felében már kimutatta potenciálját a csapat, egy körön feltétlenül az élbolyt er?sítik, s?t, talán megkockáztatható, hogy ?k a szezonnyitó id?mér?jének favoritjai. Versenytempójuk már er?sen kérdéses, a

kilátogató szakújságírók a második jerezi tesztelésen „aggályosnak” min?sítették a Red Bull gumikezelését hosszabb etapokon. Az igazán reprezentatív Barcelonában azonban már ebben a tekintetben is er?snek t?nt a „vas”. A „négy nagy” közé sorolandók, feltétlenül esélyesei az évnek.
A tavalyi szezon ezüstérmese unikális abban a tekintetben, hogy egyedüli csapatként ugyanazzal a párossal vágnak neki második évüknek. (A Force India és a Toro Rosso tavaly évközben váltott.) A ***Vettel- Webber páros*** harmonikus elegye határozottan el?revitte a csapatot, olyan verseny alig akadt, amikor mindketten betliztek volna. Csapaton belül mindinkább az ifjú német fog dominanciájára számíthatunk, aki 2009-ben már elegend? tapasztalatot szedett magára ahhoz, hogy idén egy-egy kényes szituációban ne remegjen meg úgy a keze, mint tette azt többször az el?z? szezon folyamán. Webber különösen id?mér?kön maradt el t?le jelent?sen (id?mér?-specialistának tartották, ilyetén megdöbbent? volt a szélesre nyílt olló kettejük közt), versenyeken elfogadhatóan teljesített. Ízes pletykák már tudni vélik, hogy az ausztrál állásáért is versenyez idén, ugyanis a raliba átrándult, ám ott eleddig igencsak visszafogottan teljesít? Kimi Räikkönen visszatérése sem elképzelhetetlen 2011-ben.

Beköszöntött az Alonso- éra (Scuderia Ferrari):

7 – Felipe Massa
8 – Fernando Alonso



Ha csak a pontokat nézzük, történelmi mélypontra jutott a Ferrari 2009-ben, de er?sen fogadkoznak, hogy idén kiköszörülik a csorbát. Els? lépésként 3 évre leigazolták a mez?ny (mínusz Schumi) legeredményesebb és legtöbbre taksált 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 id?szakot. Montezemolo elnöknek régóta fájt a foga a kétszeres világbajnokra, így idén valóra vált régi nagy vágya. Ennél fogva nehezen elképzelhet?, hogy a súlyos sérüléséb?l visszatér? ***Felipe Massának*** osztanak majd lapot szerz?désének év végi lejártáig. Hiába pátyolgatták, tudvalev?, hogy a Santander bank milliókat fizetett házi kedvencéért (indirekt is, ld. Räikkönen lelépési honoráriuma), Alonso egyébként sem az az alkat, aki elt?rné, hogy két dudás legyen egy csárdában, 2007-ben már volt szerencséje tapasztalni ennek árnyoldalait. Vettel és Kubica érkezésér?l is szólnak hírek, így nem kizárt, hogy a kis brazilnak is ez az év lehet az utolsó dobása.
Amennyiben a k?bevésett szabályokat valamelyik élelmes rivális nem fogja újra megkerülni, a Scuderia minden bizonnyal visszakerül a gy?ztesek utcájába, minekután egész ?sszel már 2010-re fókuszáltak minden idegszálukkal. Szurkolóik bizonyára annak sem lennének ellenére, ha az utóbbi két évben mindennaposnak számító stratégiai és technikai bakiktól is megkímélnék ?ket a jöv?ben.

A teszteredmények alapján sokan és joggal tartják az idény egyik legnagyobb favoritjának a Scuderiát. Noha az ***F10-es*** els? ránézésre nem sokat változott el?djéhez képest, Aldo Costa technikai igazgató kiemelte, hosszú hónapokon átível?, megfeszített munka eredményeként jelent?s el?relépéseket értek el. Mint ismert, a tavalyi konstrukció már a teszteken sem nyújtott domináns teljesítményt, majd amint a diffúzorok körüli vita számukra hátrányos véget ért, képtelenek voltak megfelel? tapadásra bírni autójukat, ugyanis az autó felépítése addigra már kialakult, s már nem lehetett úgy dupla diffúzorra átkonfigurálni, hogy az igazán versenyképes legyen.
Érdekesség, s jól jellemzi a technikai szabályok kijátszhatóságát, hogy nemcsak a McLaren hátsó légterel?je, hanem a Ferrari felnije is felkeltette a sportbírók érdekl?dését. A szabályok értelmében idént?l tilos a szénszálas anyagból készült keréksapkák használata, az olasz csapat azonban kihasználta az el?írások adta lehet?séget, és integrált kerékburkolati elemet épített. Mivel a burkolat azonos anyagból készült, mint a felni, és annak részét is képezi, így szabályos az elem. Az els? kerekeknél a koszorúszelvényes megoldást választották, míg a hátsó felninek a küls? harmada fedett. A FIA hamar meghozta döntését, legálisnak min?sítették az elemet.

Az els? kett?, de inkább három teszthét szinte makulátlanul pörgött, leszámítva persze az ismeretlenségi faktort, no meg a változékony id?járást, ami azért nekik is keresztbetett, ezért kényszerültek több versenyszimulációjukat megszakítani. Az ellenfelek is elismer?en nyilatkoztak a Ferrariról, 4-5 tizedes fórt vizionáltak Alonsóéknak, de maga a spanyol is „élete legjobb autójának” titulálta az F10-est. A tapadási gondokkal küszköd? McLaren és Mercedes és a széls?séges eredményeket produkáló Red Bull fémjelezte élmez?nyb?l nem is volt oly nehéz kiemelkedni.
Barcelonában azonban részint fordult a kocka, helyesebben élére állt. A sokatmondó aszfaltcsíkon mintha átléptél volna közvetlen riválisaik az olaszokat, nem jöttek azok a lehengerl? versenyszimek (pontosabban a többiek is feln?ttek hozzájuk), elég gyakran szakították meg egy-egy szerviz alkalmából (ezek az általában 5 percesre nyúló vizsgálódások nem nevezhet?k épp jó el?jelnek), egy körre pedig egyszer?en nem tudták igazán felmelegíteni az abroncsokat. Noha a 30 fokot egy pillanatra sem elér? aszfalth?mérséklet mellett azért ezt is óvatosan kell kezelni, nagyon úgy t?nik, hogy a Ferrari egy körön – viszonylag – gyengélkedik, ugyanakkor hosszabb távú gumikezelése közel van az etalonhoz. Mindennek tetejében az elektronikai természet? gikszerek sem kímélték a csapatot, még ha komolyságukat is illik a helyén kezelni, éles versenyhelyzetben minden piszlicsáré hibáért nem állítják le a technikát. A Ferrari fogyasztási mutatói is sok kérdést vetnek fel. Ami viszont mindenképpen pozitívum, közel 7000 km-rel (pontosan 6977) toronymagasan ?k töltötték a legtöbbet a pályán. A csapat háza tájáról is visszafogottabb felhanggal értékelték a teszteket, saját bevallásúk szerint Bahreinben egy TOP5-ös szerepléssel is maradéktalanul elégedettek lennének. ?k is sötét szobában tapogatóznak…

Dörzsölt rutin, vs. fiatalos lendület (Williams- Cosworth):

9 – Rubens Barrichello
10 – Nico Hülkenberg



Sir Frank Williams magáncsapatában teljes váltásra került sor. A fiatalos agilitás és a minden hájjal megkent rutin keveréke nyer?képes kombinációnak ígérkezik. ***Nico Hülkenberget*** nem nagyon kell bemutatni az alsóbb kategóriákkal foglalkozó rajongóknak, ugyanis a „Hulk” becenévre is hallgató versenyz? majdnem minden formulautós szériát megnyert, ahova pályafutása során éppen érkezett.
1997-ben, tehát 10 éves korában ült el?ször gokartba, 2000 óta már komolyabb szinten versenyzett, következ? évben megnyerte az olasz junior bajnokságot, 2003-ban pedig a német ligában aratott váratlan gy?zelmet. Megmutatkozott tehát nagyon korán, hogy korosztályának egyik legnagyobb talentumáról van szó, ezt jelezte menedzserének személye is, aki nem más, mint a Schumacher- fivérek egykori patrónusa, Willy Weber.
Ahogyan az a fiatal német versenyz?palánták körében megszokott, Nico is a Formula-BMW-ben kóstolt bele a formulaautózásba. Az viszont már korántsem mindennapos, hogy rögtön els? évükben megszerzik a bajnoki címet. A 20 futamos sorozatban 14 alkalommal állt fel a dobogóra, nyolc futamot nyert, kilencszer indult az els? rajtkockából és hatszor futotta meg a verseny leggyorsabb körét. A különböz? BMW-s sorozatok Világdönt?jében is els?ként intették le, utólag azonban id?büntetéssel sújtották, így végül a 3. helyen zárt.
Noha számos ajánlata érkezett Formula Renault-ban szerepl? csapatoktól, Nico mégis hazájának Formula–3-as bajnokságában folytatta pályafutását. Döntését az élet igazolta. Mivel közel maradt a t?zhöz, még jobban felkeltette a német szakma figyelmét, így nem hatott a meglepetés erejével, amikor Rolf Beisswanger Hülkenberget szemelte ki A1 GP-s csapatába. Hazája nemzeti csapatában kilenc futamot nyert a lehetséges húszból, ezzel együtt 14 alkalommal állhatott dobogóra.
2006-ban a Formula-3, az A1 GP-vel párhuzamosan, a német Formula-3-ban is kipróbálta magát, újoncként az 5. helyen végzett, majd az EuroSeriesben folytatta, ahol el?bb az összetett 3. helyén zárt, majd 2008-ben ott sem talált legy?z?re. S?t, a híres-nevezetes zolderi Formula-3 Mastersen is els?ként intették le.
Rohamosan felfelé ível? pályafutásának utolsó el?tti állomása az F1 el?szobája, a GP2 volt, az Ázsiai Sorozatban rögtön pole pozícióval nyitott, de nem kellett sokat várni az els? gy?zelemre sem. Az európai f?szezon pedig vitán felül róla szólt, öt emlékezetes diadala mellett is kit?nt higgadt precizitásával, sportszer?en agilis vezetésével. 2007 óta állt a Williams csapat alkalmazásában, a téli tesztteléseken rendszeres lehet?séget kapott. De a csapatf?nök kivárt, míg valamennyi lépcs?fokot sikeresen abszolválja, így csak idén kap versenyz?i ülést.
A német szakma és közvélemény elvárásai határtalanok, ugyanazt a domináns teljesítményt várják el t?le, mint azt korábban megszokhatták a vesztfáliai fiatalembert?l. ***Rubens Barrichello*** személyében természetesen nem vár rá könny? 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.

Az FW32-es versenygép erejér?l igencsak ambivalens képet festettek a tesztek. A Ferrari után a grove-iak futották a legtöbb kilométert, az olaszoknál durván egy teljes versenytávval voltak lemaradva, a 3. helyezett Mercedest viszont mintegy 400 km-rel el?zik meg. Átüt? eredményre nem voltak képesek, több kisebb technikai meghibásodással is szembe kellett nézniük (az elektronika rakoncátlankodott több alkalommal), általában a középmez?nyben foglaltak helyet, közvetlenül a „négy nagy” és a Sauber mögött, a Force Indiával, s helyenként a Renault-val és a Toro Rossóval egy szinten. Különösen Barcelonában brillíroztak, Hülkenberg pénteken a leggyorsabbnak bizonyult, szemrevaló hosszabb etapokat futott a fiatal német. Nem igazán lehet tehát hova tenni a Williamst, meglepetés lenne, ha a dobogóért küzdenének, az viszont már korántsem, ha pontokért harcolnának egész évben. Két tényez? azért könnyen hátráltatja a briteket. Még mindig nem ismert pontosan (mi, szurkolók nem tudunk róla) a Cosworth- motorok élettartama, fogyasztása, ereje. Ellentétes információk láttak napvilágot.
A sz?kre szabott költségvetés azt minden bizonnyal megakadályozza, hogy egész évben borsot törjenek a legjobbak orra alá, egy-egy kiugró futam azonban bármikor elképzelhet? a Williams számára. Reálisan nézve a szituációt, a Williams 90’-es évekbeli tündöklése mára a múlt jótékony homályába veszett, immáron öt szezon telt el az utolsó futamgy?zelmük óta. Hiába a patinás név, a Grove központú istálló ma egy csapat a sok közül, egy középkategóriás alakulat, ami mindinkább a fiatal generációnak nyújt alkalmat az els? szárnypróbálgatásokra.

Félgyári csapat, kelet-európai szerepvállalás, mérsékelt bizakodás (Renault F1):

11 – Robert Kubica
12 – Vitalij Petrov



Komoly átalakuláson ment keresztül 2005 és 2006 világbajnok csapata. A Renault csak nevében marad ugyanaz a csapat, mint a Briatore- Symonds- Alonso fémjelezte legénység. Valójában 75%-ban egy luxemburgi vállalkozó privát csapatává vedlett át, s?t, a Lada révén jelent?s orosz t?ke is beszivárgott az enstone-i csapatba. Ha hinni lehet a Renault vezetésének, amint a gazdasági helyzet kedvez?bbé válik, a francia gyár kész visszavásárolni az istálló többségi tulajdonrészét.
A megváltozott tulajdonosi helyzet ellenére a már tavaly novemberben leigazolt ***Robert Kubica*** maradt Enstone-ban, vele sikerülhet kompenzálni Alonso távozását, bár a gyári támogatás deficitje (a GP2-es DAMS csapat vezet?je veszi át a csapat irányítását) alaposan visszavetheti a kollektívát. ?k persze fogadkoznak, 2011-ben már a bajnoki címért küzdenének ?k 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 Lada (és személyen Vlagyimir Putyin orosz miniszterelnök) támogatása megtette hatását, sporttörténelmi pillanathoz érkezünk e hétvégén, orosz versenyz? áll rajthoz Bahreinben. ***Vitalij Alekszandrovics Petrov*** a finn-orosz határtól nem messze fekv? Viborg szülöttje (nem összekeverend? az azonos nev? dán várossal), innen ered beceneve is: „a viborgi rakéta”.

Petrov - a legtöbb mai F1-es versenyz?vel ellentétben - nem gokartozással kezdte meg sikeres autóversenyz?i pályafutását, lévén sem gokart, sem gokart-pálya nem volt szül?városa közelében. Ehelyett Ladában ülve barátkozott meg a sebességgel. Kezdetben különböz? kétüléses sorozatokban csillogtatta meg tudását, többek közt hazája Rali Sprint-bajnokának mondhatja magát, 2002-ben pedig a Lada-kupában végzett az els? helyen. 2003-ban már belekóstolt a Formula- Renault szériába, de mivel komolyabb eredményeket nem ért el, visszatért hazájába, s megnyerte az orosz túraautó-bajnokságot. 2005-ben végre a formaautós kategóriában is vitézkedett, a Formula 1600-ban gy?zött, igaz még csak a nem túl nívós orosz ligában.

2006-ban robbant be a köztudatba, az Európai Formula-3-ban harmadik helyen zárta az évet, több futamgy?zelmet is jegyzett, többek közt a Hungaroringen, Silverstone-ban és Mugellóban is els?ként haladt át a célvonalon. Felkeltette a GP2-es csapatok érdekl?dését, így még ugyanabban az évben beugróként szerephez jutott az F1 el?szobájaként nyilván tartott szériában. A következ? három szezont pedig a Campos Racing (ill. jogutódja, a Barwa Addax) csapatnál töltötte. Lépésr?l lépésre haladt el?re, els? két évében egy-egy futamgy?zelemmel jelezte tehetségét, 2009-ben pedig – miután csapattársa, Romain Grosjean feljebblépett az F1-be – Hülkenberg els?számú kihívójaként több klasszis futamot láthattunk t?le. Végül a német mögött a 2. helyen fejezte be az idényt.

Az ***R30-os*** tanulmányozása közben els? megdöbbenésünket nem a kifinomult aerodinamikai csomag váltotta ki. Mint azt el?zetes hírekben már szerepelt, a tavalyi „Crashgate” néven elhíresült botrány nyomán távozott f?szponzor (ING) távozása után a Renault visszatért ?si színvilágához, a darázs potrohára emlékeztet? sárga-fekete kombinációhoz. Maga a konstrukció jóval karcsúbb lett el?djénél, orrkúpja viszont annyiban elüt a többiekét?l, hogy valamivel alacsonyabbra helyezték a mérnökök. Sokadik csapatként ?k is „cápauszonnyal” operálnak, tehát er?teljesen hasonlít a tavalyi autóra, mint a teszteken kiderült, ennél azért jóval több újítással készültek a 2010-es szezonra.

A Renault az el?szezon egyik nagy talánya. Semmivel nem emelkedett ki a mez?nyb?l, többen azonban „sötét lónak” titulálják a konstrukciót, amelyhez az utolsó tesztnapra készültek el a várva várt aerodinamikai fejlesztések. Kubica nem számol az els? versenyeken dobogóval, de hosszabb távon bizakodónak t?nik. Tény, a tesztnapok zömét a hátsó traktusban zárták, még akkor sem tudtak a legjobbak közé emelkedni, amikor kimondottan id?mér?re gyakoroltak. Elég sok volt a technikai hiba, legutóbb pl. a felfüggesztés adta meg magát; Petrov viszont gyorsan megbarátkozott a királykategória követelményeivel, így a lengyel pilótára épít? csapat talán kevésbé formázza majd a „félkarú medvét” (hogy stílszer?ek legyünk), mint az Alonso-Piquet (-Grosjean) id?szakban láttuk. Rá is férne a siker, ugyanis nem t?nik túl pallérozottnak ez a mostani tulajdonosi rendszer. Remélhet?leg nem a lassú kimúlás, a Renault közelg? végs? távozásának el?hírnöke ez a félgyári- félprivát kezdeményezés…

Hamarosan jelentkezünk a további hat csapat el?zetesével is!

Forma 1 - Szezonel?zetes I.

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



Ajánló