

Forma 1 - Szezonel?zetes III.

2010 március 12. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása Még nincs értékelve

Mérték

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. Ezúttal a mez?ny rajtsorrend szerinti második felét vesszük górcs? alá, köztük a három új csapatot is.

Újabb lépést tennének el?re (Force India F1 Team):
14 – Adrian Sutil
15 – Vitantonio Liuzzi



A szebb napokat is látó Jordan inkarnációi nem váltották meg a világot, s?t az volt az ember érzése, mintha orosz (Midland) és holland (Spyker) t?kések pénzmosodának tekintenék a világ els?számú autós versenysorozatát. A többek közt repül?gép-társaságot üzemeltet? Vijay Mallya felbukkanása sem kecsegtetett szimpatikusabb jöv?képpel, a folyamatos anyagi gondok, az üzletember panamái miatt szegeztük szemünket az indiai kiscsapatra. Aztán ahogyan teltek a versenyek, be kellett ismernünk, a világ (most még csak) második legnépesebb ipari- és atomnagyhatalmának képviseletét valóban szívügyének tartja Mallya.

Els? szezonjukban még Fisichella Spanyol Nagydíjon elért 10. helyének is örömmel tapsoltak a csapatnál, 2009-ben ellentmondást nem t?r?en elmozdultak a sereghajtó pozícióból. Ez egyszerre volt köszönhet? az innen-onnan összegereblyézett, elismert szakemberi gárdának, az éllovas Mercedes-er?forrásnak (els? évükben még Ferrari- szív dobogott autójukban), valamint a McLaren átfogó mechanikai (teljes hajtásláncukat átadtak, váltóval, fékkel, stb.) és aerodinamikai segítségének. A kooperáció idén is folytatódik. 2009-ben sokáig nem szereztek pontot, az autó meglep?en jó aerodinamikai hatékonysággal bírt, viszont csak speciális körülmények közt, s csak olyan pályákon, ahol a nagy végsebesség kifizet?d?bb. Így fordulhatott el?, hogy míg a Hungaroringen és Valenciában csak a középmez?nyben foglaltak helyet, Spaban az els? rajtkockában indult Fisichella, s?t a KERS hiányán és egy vitatható kanyarlevágáson múlott gy?zelmük, er?b?l összejött kis híján a nagy siker. Monzában szintén a dobogó közelében zártak.

A tavalyi alapokon tehát egy olyan versenygép fejlesztésére törekedtek, ami el?djével ellentétben univerzálisabb, a nagyobb leszorító er?t igényl? helyszíneken is üzemképes. A ***VJM03-as*** formája kifinomultnak t?nik, a felfelé ível? orrkúp és a „cápauszony” természetesen ki nem maradhatott a repertoárból, formavilága, különösen a motorborítása és hátsó szárnya ígérkezik üt?snek. (A Renault elnagyolt formájához képest mindenképp.)

Többekkel együtt kihagyták a tesztsorozat els?, valenciai állomását, ezt követ?en viszont olyannyira versenyképes tempót diktáltak, hogy sokan ?ket tartják a rajtoló szezon egyik „sötét lovának”. Egyetlen technikai hiba sem

hátráltatta munkájukat, ennek dacára is elég kevés kört teljesítettek, 4300 km-rel csupán a két újoncot el?zik meg. Az es?s edzéseken mutatkoztak különösen passzívnak. Versenyszimulációik meggy?z?ek voltak, rövid etapokon pedig nem maradtak el sokkal a legjobbaktól. Technikai igazgatójuk februári távozása viszont semmiképpen sem mondható el?nyösnek, a McLarenhez távozó James Key-t a tapasztalatlan Mark Smith váltja.

Az istálló azzal a felállással kezdi az évet, mint amivel az el?z?t befejezte, vagyis ***Adrian Sutillal*** és ***Vitantonio Liuzzival*** a volán mögött törnek pontszerzésre. Tesztpilótaként az elmúlt két DTM- szezonban dobogós pozícióban záró skót Paul di Restát alkalmazzák, ráadásul péntekenként alkalma is lesz vezetni az autót, ami el?revetíti, hogy partnereik nyomására (DTM-ben a Mercedes pilótája, korábban tesztelt is a McLarennél) akár már évközben is szerepet kaphat versenyeken is az ifjú reménység. El?zetesen éppen pilótafronton t?nik sebezhet?nek a Force India. Sutil gyorsasága, robbanékonysága nem képezheti vita tárgyát, ugyanakkor ideje levetk?znie kiszámíthatatlan formaingadozásait, tavaly számos pontot dobott el oktondi man?verei, figyelemkihagyásai miatt. Liuzzi helyzete különleges, Fisichella Ferrarihoz távozása miatt kapott szerepet az utolsó 5 versenyen. Monzában leny?göz? visszatérést mutatott be, a folytatásban viszont beleszürkült a mez?nybe. A korábbi F3000-es bajnok még mindig nem bizonyította, feltétlenül helye lenne a legmagasabb ligában.

Önálló konstrukt?rként (Scuderia Toro Rosso Ferrari):

16 – Sébastien Buemi
17 – Jaime Alguersuari



2009 ügyeletes sereghajtója el?tt hatalmas kihívás állt, a korábban zömmel a Red Bulltól „lenyúlt” fejlesztésekkel sáfárkodó istálló idén már saját kútf?b?l volt kénytelen üt?képes versenygépet tervezni. Az „önállósággal” azért csínján kell bánni, az ***STR5-ös*** ugyanis az „anyacsapat” tavalyi járm?vére épül (noha hivatalosan tilos másik autó komplett átvétele, egymás terveinek megosztása engedélyezett), természetesen a technikai követelményeknek megfelel?en átalakított változatban. Ez a meggondolás kétségtelenül biztosít egyfajta kiszámítható folytonosságot, s nem is a legdrágább változat. Hátránya éppen ebben gyökerezik, a mára elavulttá váló konstrukciótól aligha várható el a sziporkázás.
A tesztek el?zetes feltételezéseinket igazolták. A váltó kétszer el?forduló meghibásodásán kívül semmi nem hátráltatta munkájukat, leszámítva a gyakori es?napokat, ami a többi csapatnál csak azért érintette kedvez?tlenül ?ket, mert versenyz?ik rendszeresen pályát tévesztettek a vizes aszfalton. Ugyan a kiugró eredményekkel adósak

maradtak, mégis biztató eredményeket produkáltak a tesztek során. Frank Tost csapatf?nök elmondása szerint „még egyszer sem sikerült ilyen jól a felkészülésük”. Majd kiderül, mire lesz ez elég, az mindenesetre meglep? lenne, ha a Sauber- Williams- Force India fémjelezte középmez?nyt tartósan presszionálnák. Kis túlzással lehúzhatja a rolót az a csapat, amely a most életbe lép? pontrendszerben egység nélkül marad év végén.
Noha egészen februárig kérdéses volt, maradtak a tavaly év végi felállásnál, vagyis két roppant fiatal pilótával igyekeznek bizonyítani. ***Sébastien Buemi*** tavaly többször kit?nt bölcs vezetésével, pontszerzésével, máskor viszont érthetetlen hibák tömkelegét követte el. ***Jaime Alguersuari***, mint minden id?k legfiatalabb F1-ben debütáló pilótája, els? tesztelését töltötte a csapatnál, neki is mindenképpen fejl?dnie kell, támogatói a végtelenségig nem tartják a semmiért a királykategóriában.…

Maláj t?kével életre kelt a legenda (Lotus Formula One Team):

18 – Jarno Trulli
19 – Heikki Kovalainen



1994 év után újra a rajtrácson (igaz, csak valahol a végén) várakozik a rajtjelre a zöld-sárga legenda, minden bizonnyal sok-sok F1-fanatikus legnagyobb örömére. Az sem árnyékolja be boldogságukat, hogy ennek a Lotusnak a néven kívül nincs sok köze a hétszeres konstrukt?ri világbajnok istállóhoz. A névhasználatot birtokló Proton szakmai és a maláj kormány anyagi támogatásával reaktiválták a patinás alakulatot. Az Air Asia légitársaság tulajdonosát, Tony Fernandest nevezték ki csapatf?nöknek, a technikai-stratégiai részleget a tapasztalt, többek közt a McLarennél, a Jordannél, a Renault-nál és a Toyotánál is megfordult Mike Gascoyne irányítja majd. A múltra utalva székhelyüket az ?si f?hadiszállástól nem messze, Norfolkban húzták fel. A jöv?r?l ellentétes híreket lehetett hallani. Talán Malajziába költözhet az egész regiment, de az sem elképzelhetetlen, hogy a jó eredmények hatására a Proton teljes kapacitásával beszáll a „buliba”, vagyis gyári szinten képviseltetné magát a Lotus.

Öt hónap nagyon kevés id? igazán üt?képes versenygép megálmodására, legyártására. Példázza a mérnöki gárda józanságát, hogy a ***T127-es*** tervezése közben tartózkodtak minden kockázatos irányvonaltól, céljuk nem volt egyéb, mint egy stabil, kiszámítható, majd kés?bb fokozatosan fejleszthet? járm?vet rakjanak le az asztalra. Ez többé-kevésbé sikerült, hiszen hasonsz?r? helyzetben lév? riválisuknál, a Virginnél lényegesen kevesebb megbízhatósági problémával kellett szembenézniük, ezzel együtt uszkve 1000 km-rel mentek többet, ami helyzetüket ismerve hatalmas különbség. A hidraulika cs?dölt be számos alkalommal, a Cosworth- motorokkal viszont meglep?en jól harmonizált a kasztni. Az id?eredményeik sok mindent elárultak, így a csapattagok sem

kergették hiú ábrándokba szurkolóikat, nagyságrendileg 3,5 másodperces lemaradást vizionáltak az élbolyhoz mérten. Az els? 4-6 versenyen nem lehet más céljuk, minthogy elérjék a célvonalat, minél több kilométert fektessenek a gépbe, akár a nyolcmotoros szabály kihasználásával (10 rajthelyes büntetés számukra nem oly rettenetes érvágás) lehet?leg valamennyi újonc csapatot megel?zve. Ez a cél a februári tesztek alapján teljesíthet?nek ígérkezik.

Jelzi komoly szándékaikat, hogy két rutinos pilótára esett választásuk, bíznak ***Heikki Kovalainen***, de különösen ***Jarno Trulli*** visszajelzéseiben. Mindkét versenyz? az utolsó szalmaszálba kapaszkodott, egyéb alternatívájuk nem nagyon akadt. Kovalainen a viszontagságos McLarenes intermezzo után bizonyíthatja, az elmúlt két év inkább volt köszönhet? egykori csapatának, mint saját magának. Trulli pedig karrierje záróakkordjaként kész egy utolsó nagy dobásra. Ha valamelyikük id?vel vesztene motivációjában, készen áll a bevetésre a hazai üdvöske, Fairuz Fauzy is, aki egyébként két napot végigtesztelt.

Tesztelés nélkül, új tulajdonossal, két újonccal (Hispania Racing Team):

20 – Karun Chandhok
21 – Bruno Senna



A spanyol csapat eredetileg Campos Racing néven pályázott a 2010-es szezonra, ám végül hosszas agónia végén, az „utolsó órában” a névadó f?tulajdonos eladta csapatát egyik f?részvényesének, José Ramón Carabenténe. A madridi székhely? kollektívának leginkább anyagi nehézségei voltak, a Dallara mindegyik újoncnál el?bb, már január elejére elkészítette a karosszériát, az igényl? viszont egyszer?en nem tudott ez idáig fizetni. Az új formáció neve Carabente cégéb?l ered, de nem csak ebben szakítanak a rövidélet? Campos- érával. (Adrián Campos reprezentatív feladatokat továbbra is el fog látni.) Colin Kolles személyében tapasztalt csapatvezet? került az istálló élére, állítása szerint két hét alatt kell(ett) rendet tennie „ebben a porfészekben”, F1-es csapatra csak nyomokban emlékeztet?, kaotikus állapotban teng?d? gittegyletb?l kellett valahogy rendszert formálni. A Force Indiánál is megfordult német szakember (eredeti szakmáját tekintve fogorvos) éjt nappallá téve szervezkedett (szponzorok, szakemberek, menedzsment, stb., mindezt szinte a nulláról), egy nagy halat máris sikerült magukhoz csábítania, a Sauber, a BAR és a BMW alkalmazásában is rövid id?t eltölt? Jacky Eeckelaert személyében.
Egyetlen kilométer tesztelés nélkül a jelenleg ***ismeretlen kódjel? masina*** erejér?l felesleges meditálni. A legfrissebb hírek szerint a bahreini boxutcában még csak elemdarabok hevernek szanaszét, az el?z? héten bemutatott versenygépnek csak h?lt helyét találták az újságírók. Pénteken még csak az autó bejáratásán, üzembe helyezésén dolgoznak, szombaton foglalkoznak el?ször a beállításokkal. A Dallara szélcsatornás munkálatai remélhet?leg legalább annyit értek, hogy ki tudnak állni mind a kvalifikáción, mind a versenyen, annyira megalázó

lemaradás nélkül. Tanulságos hétvége el?tt állunk, 1997 óta nem fordult el?, hogy valamelyik csapat tesztelés nélkül érkezik a szezonnyitóra. Igaz, a Mastercard Lola a szélcsatornát is kihagyta, így kaptak 11 másodpercet az id?mér?n, az akkor még életben lév? 107%-os szabály miatt a rajtrácsra már nem állhattak fel…
Viszontagságos hónapok után fellélegezhetett Bruno Senna, a háromszoros világbajnok unokaöccse végre bemutatkozhat a királykategóriában. Eredményei mellett jól cseng? neve is közrejátszott ebben a döntésben, a pénze egész biztosan nem, ugyanis egy petákot sem fizet az ülésért. (Más kérdés, hogy nem is kap semmit.) A múlt heti bemutatón aztán az is eld?lt, hogy Karun Chandhok ül a 20-as számú autóba, az F1 történetének második indiai pilótája viszont tömött zsebekkel érkezett a csapathoz.
Bruno Senna Lalli életét meghatározta két közeli hozzátartozójának tragikus halála. Az 1994-es San Marinó-i Nagydíjon nagybátyja, egy év múlva pedig édesapja holt meg közlekedési balesetben. Édesanyja, aki eztán saját kezébe vette a család dolgait, hallani sem akart fia versenyz?i álmáról, inkább a családi vállalkozás majdani átvételére készítette fel. Miután elvégezte a középiskolát, ahol folyékonyan megtanult angolul beszélni, nagybátyjához hasonlóan úgy kezdte meg Angliában karrierjét, hogy korábban egyetlen versenyen sem állt rajthoz. Bel?le azonban hiányzott a kell? tapasztalat, nem gy?jtött rutint az évek során, ha nem számoljuk az Ayrtonnal való gyakorlásokat (a legendás nagybácsi mondása közismert: „Ha úgy gondolják, jó vagyok, akkor várják csak meg, míg versenyezni látják unokaöcsémet!”), de már azóta is eltelt egy teljes évtized. 21 évesen pedig már nem volt lehet?sége minderre.
Ayrton egykori McLarenes csapattársa, a család közeli barátja, Gerhard Berger beszélte rá Brunót és családját az európai kalandra. Berger kapcsolatai gyümölcsöztek, lehet?séget kapott az elismert tehetséggondozó hírében álló Carlin Motorsport vezet?it?l, hogy az angol Formula BMW bajnokság utolsó 6 versenyén rajthoz állhasson. Nem vallott szégyent, felvette a versenyt jóval tapasztaltabb ellenfeleivel, aminek F-3-as szerz?dés lett a jutalma. A legpatinásabb Formula-3-as bajnokságban, Nagy-Britanniában az els? év folyamán még elkerülték a hangzatos sikerek, 2005 volt a nyögvenyel?s tanulás els? szakasza. Következ? szezonban már jöttek az eredmények, öt gy?zelmet is jegyzett, köztük a Donington Parkban, nagybátyja legendás 1993-as sikerének helyszínén, szintén zuhogó es?ben.
Végül a harmadik helyen zárt, feljebb léphetett a ranglétrán, a GP2-ben folytatta pályafutását, méghozzá a Red Bull utánpótlásának számító Arden csapatnál. Mindent összevetve sikeres szezonon volt túl, 3 dobogós helyezés, ebb?l egy futamgy?zelem (a Spanyol GO f?versenyét nyerte nagy fölénnyel) szerepelt neve mellett. 34 pontjával a bajnokság 8. helyén fejezte be a 2007-es szezont. Teljesítményét felértékeli, hogy csapattársai összesen 10 pontot szereztek.
Sikeres bemutatkozását a szakemberek is elismerték, nem véletlen, hogy következ? évben a konstrukt?ri címvéd? iSport International istállójához igazolt, méghozzá az el?z? évi bajnok, Timo Glock helyére. Kimondva a bajnoki cím volt az els?számú célkit?zés. Érdekesség, hogy ugyanúgy Karun Chandhok volt akkori csapattársa. Végig versenyben volt az els?ségért, leny?göz? csatákat vívott a többi feltörekv? kortárssal, két klasszikus helyszínen, Monte-Carlóban és Silverstone-ban aratott újabb gy?zelmeket. 2008-ban már jóval kevesebb vezetési hibát vétett, ennek köszönheti az összetett 2. helyezést.
Formula–1-es versenygépet el?ször 2008 novemberében volt alkalma kipróbálni. A Honda megkeresésére a tesztszezon els? kollektív gyakorlásán, Barcelonába. Kollegája, egyben riválisa Lucas di Grassi volt. A teszten tapasztalt versenyképesség és a mérnökökkel való gördülékeny munka figyelembevételével döntött volna a japán csapat vezérkara, melyik versenyz?vel kötnek versenypilótai megállapodást 2009-re. Mindössze 3 tizeddel maradt el a szerz?déssel rendelkez? Jenson Button legjobb idejét?l, így ígéretes esélyekkel pályázott arra az ülésre. A Honda sajnálatos távozása azonban felülírt minden forgatókönyvet, Ross Brawn formálódó – kés?bb aztán világbajnok – istállójához alkalmasabbnak vélte Barrichellót.
Senna tehát parkoló pályára került, próbálkozott a DTM-ben, majd a Le Mans-i 24 órás szériában is, utóbbiban nem is teljesen eredménytelenül, de az F1 élvezett mindig is prioritást. Kapva kapott tehát Adrián Campos invitálásán, s akárhogy is, de eljött a h?n áhított bemutatkozás ideje. Noha minduntalan hangsúlyozza, hogy ?t nem a neve vitte el?re, kell? anyagi kondíciók hiányában a híres családtag nélkül – hiába vitathatatlan tehetsége – biztosan nem jutott volna eleddig. Újoncként nem éppen álomszer? csapat a HRT, de neki aztán végképp nem volt választási lehet?sége…
Karun Chandhok kapcsán túlzás lenne azt állítani, hogy agyonnyerte volna magát az alsóbb szériákban, még csak meghatározó szerepet sem vívott ki a komolyabb ligákban, ugyanakkor nyeretlen kétévesnek sem mondható, a mai kor Forma1-ében totálisan alkalmatlan figurák bödönnyi pénzzel sem kaphatnak lehet?séget. A madrászi fiatalember 16 évesen kezdte meg versenyz?i karrierjét, s 2000-ben már indiai bajnoknak vallhatta magát, miután lehengerl? teljesítménnyel megnyerte a Formula Maruti-sorozatot, úgy, hogy valamennyi futamon ? indulhatott élr?l, s 10-b?l 7 alkalommal ?t is intették le els?ként. Még mindig csak 17 éves volt, amikor 2001-ben összesen nyolc futamgy?zelmével megnyerte a Forma-2000-es Ázsia-bajnokságot, és ezzel minden id?k legfiatalabb formaautós bajnoka lett a keleti kontinensen. 2002-t?l Európába tette át székhelyét, a jóval nehezebb szériákban alaposan meggy?lt a baja. A Brit F3-as liga „Nemzeti Osztályában” (amolyan másodosztály) hiába ért el összetett harmadik helyezést, a Renault-sorozatokban, valamint az A1 GP-n, ahol nemzetét képviselte, alaposan leb?gött,

így visszatért a legnagyobb kontinensre.
2006-ban ismét kitett magáért, hét gy?zelmével megnyerte az el?ször megrendezett Ázsia Forma Renault V6 bajnokságot. Ezt követ?en három évet húzott le a GP2-ben. Els? szezonjában rögtön futamgy?zelmet jegyzett, nem is akárhol, Spaban oktatta a mez?nyt. 2008-ban Senna oldalán állt rajthoz az iSport istálló színeiben, nem is vallott szégyent, még ha a brazil tempóját elég ritkán tudta csak követni. Chandhok összesen egy gy?zelmet ünnepelhetett, ám az év végén, a GP2 hivatalos honlapján szavazó szurkolók mégis az ? vezetési stílusát találták a leglátványosabbnak a teljes GP2-es mez?nyt figyelembe véve. A tavalyi esztend? viszont igencsak harmatosra sikeredett, mindössze 10 pontot gy?jtött, viszont Silverstone-ban legalább felállhatott a dobogóra.
Miután Fisichella álmai, vagy a Ferrari mellett döntött, a Force Indiánál megüresedett helyre nagyon sokan Chandhokot tartották a legalkalmasabbnak, leginkább persze financiális tényez?k miatt, Mallya azonban inkább a rutinosabb Liuzzi mellett döntött. 2010-ben, az utolsó utáni pillanatban végül Karun számára is valósággá vált régóta dédelgetett álma, bemutatkozhat a legjobbak között. Embert próbálóan nehéz dolga van, nem vitás.

Újra önálló csapatként képviselteti magát Hinwill (BMW Sauber Ferrari F1 Team):

22 – Kobajasi Kamui
23 – Pedro de la Rosa



Mindenképpen örömteli, hogy 2005 után újra önálló privát csapatként vesz részt a királykategóriában Peter Sauber csapata, a hinwilli létesítmény mára a Száguldó Cirkusz elismert „kútf?jévé” vált, nagy kár lett volna, ha elveszik a süllyeszt?ben. A csapat hivatalos neve mer?en bizarr: BMW Sauber Ferrari. A régi-új tulajdonos a BMW iránti tiszteletét (ti. nem gördítettek akadályt csapata visszavásárlása elé) kifejezve logóján és megnevezésén is szerepelteti a münchenieket, a motorgyártó távozása miatt viszont új er?forrás után kellett nézniük, választásuk végül a Ferrarira esett. A maranellóiak egyéb technikai segítségre is készen állnak.
A tesztid?szak egyik kellemes meglepetését éppen a Sauber szolgáltatta. Megbízhatóan teljesítették a kit?zött feladatokat, méghozzá nem is akárhogyan, az els? Valenciában rendezett héten konkrétan a tabella második helyén tanyáztak, nem is olyan sokkal a Ferrari mögött. No persze joggal felvet?dött a f?szponzor nélkül álló csapatnál, hogy valamivel könnyebb autóval kívántak befektet?ket magukhoz csábítani, de az egész tesztfebruárt együttvéve ki kell jelenteni: a szezon egyik sötét lova a Sauber ***C29-es*** modellje.
A Sauber kapcsán szinte adja magát az analógia, ami a Brawn tavalyi helyzetével mossa össze a svájciak kilátásait. Ahogyan akkor a Honda, most a BMW gyári támogatásával készült versenygépen alapszik a mostani konstrukció, bár nagyságrendileg kevesebb id?t és pénzt szenteltek a müncheniek a 2010-es évre, tekintettel arra, hogy már augusztus elején bejelentették, véget vetnek F1-es terveiknek. (A Honda dollármilliókból készült 2009-re, majd csak decemberben szomorították el bizakodó rajongóikat.) A C29-es felt?n?en következetesen futotta a

hosszabb etapokat, s?t, a Bridgestone mérnöke megpendítette, hogy a Sauber lehet az a csapat, amely a gumikkal való kíméletesebb bánásmód jóvoltából kiemelkedhet a mez?nyb?l, márpedig ez a tankolás betiltása miatt, mivel az autók a rajtnál nehezek lesznek, különösen fontos tényez?vé válhat. A közepes és a lágy keverékek közti különbség a Saubernél szinte észrevehetetlen, vagyis akár lágyabb keveréket is bevállalhatnak a Q3-ban, majd a verseny els? etapjában könnyedén el?nyre tehetnek szert vele.
Az utolsó két hétben gyakoribbá váló technikai meghibásodásoktól sem másztak fel a falra, állításuk szerint csupán arról volt szó, hogy adott alkatrészek, részegységek maximális élettartamát vizsgálták. Mer?ben szokatlan, hogy mind a vezet?k, mind a pilóták optimistán várják a rajtot, dobogót sem zárták ki…
Sauber a Williamséhez hasonló hatalmas tapasztalat - fiatalos lendület párosítást preferálta a pilóták szelekciójakor, így jött létre a sokakat meglep?, és kétségtelenül furcsán mutató ***Pedro de la Rosa*** - ***Kobajasi Kamui*** felállás. A veteránnak számító spanyol Schumacherhez hasonlóan három év kihagyás után száll újra versenybe, miután hosszú házasságot követ?en (még ha talán csak ideiglenesen is) szakított a McLarennel. Csapattársa, az a tavaly két futam alatt sokak tiszteletét elnyer? Kobajasi, akinek pimasz teljesítményét látva újra feléledt a remény, hogy végre egy a legjobbakkal is lépést tartani tudó japán került a sportba. Bár kétségtelen, hogy túl keveset láttunk még bel?le ahhoz, hogy ítéletet formáljunk, és az sem elvetend? tény, hogy nem ? az els? olyan versenyz? a felkel? nap országából, akinek ígéretesen indult a karrierje…

Fejlesztési innováció, krónikus hidraulikai nehézségek (Virgin Racing):

24 – Timo Glock
25 – Lucas di Grassi



A Manor Grand Prix-ként nevezett, majd az elmúlt évben az F1-be nagy dirrel-dúrral berobbanó Richard Branson támogatásának köszönhet?en gyorsan Virginné („sz?z”) váló alakulat az els? újonc, amely elkészült autójával, és az els? csapat az F1 történetében, amelyik versenygépét kizárólag számítógéppel, az ún. CFD- szimuláció segítségével tervezte, bármiféle szélcsatornás tesztelés nélkül. A forradalmi újítás temérdek kockázatot rejt magában, korábban már tettünk utalást, mi történt legutóbb azzal a csapattal, ami hanyagolta a szélcsatornát. Az innováció akár be is válhat, abban sok-sok szakért? egyetért, hogy a jöv? technológiájáról beszélünk. Nick Wirth technikai vezet? egyébként már az amerikai Le Mans- szériában is alkalmazta ezt a megközelítést, a sikeres „Acura” projekt keretében.

A tesztek finoman szólva nem mentek zökken?mentesen. A krónikus, még megoldásra váró hidraulikai meghibásodások, az id?járás és az alkatrészhiány miatt (kétszer vezet?i hiba, egyszer a felfüggesztés meghibásodása miatt tört ripityára az autó) nagyon kevés, mindössze 1800 km van a VR01-es kódjel?, aerodinamikailag egyébként egészen kifinomult autóban. Tehát úgy is közel 1000 km-rel mentek kevesebbet a Lotushoz képest, hogy ?k már egy héttel korábban is pályára vitték a gépet. Amikor véletlenül huzamosabb ideig a pályán tartózkodtak, akkor sem ny?gözték le magukat és a teszteket nyomon követ? érdekl?d?ket, súlyos tizedekkel gyengébbek voltak igazi ellenfelükt?l, a Lotustól. Annyit kockázat nélkül kijelenthetünk, hogy az els? 4-6 verseny nem lesz sikerekkel kikövezve, bár a jelenlegi helyzetüket ismerve egész éves pontszerzésük is távolinak t?nik. A csapodár, mindenféle sport iránt fogékony Branson lelkesedését viszont nem kell félteni, ? nem az a figura, aki huzamosabb idej? sikertelenség után lemond álmairól. Márpedig ? amolyan Red Bull-2-öt szeretne varázsolni csapatából, színtiszta privátcsapatként érnének fel a csúcsra néhány éven belül. No, onnan még azért igencsak távol vagyunk…
Az istálló kimondottan ***Timo Glock*** köré kíván építeni, a német versenyz? el is volt ragadtatva fogadtatásakor, azért kíváncsiak leszünk, akkor mit fog szólni, ha rendszeresen csak a mez?ny végén fog poroszkálni. Elárulta, hogy a Renault és a BMW (Sauber) is megkereste ajánlatával, ? mégis a biztos indulás mellett döntött, utólag tudat alatt egy kicsit bánhatja döntését.
Oldalán ***Lucas di Grassi*** debütál a Forma1-ben, a brazil versenyz? az elmúlt három GP2-es szezonjának végén egyformán a legjobb három közt szerepelt, s miután a Renault-nál nem tartottak rá igényt, rábólintott a Virgin ajánlatára. ?t sújtották leginkább a fenti nehézségek, de tesztel?i rutinjával talán ez a kimaradás nem okoz komoly hátrányt.

Magyar id? szerint reggel 8 órakor felb?gnek a motorok Bahreinben, kezdetét veszi az évad els? szabadedzése, délben pedig újra autóba ül a 24 f?s mez?ny. A versenyhétvége el?zetésével holnap jelentkezünk!

Forma 1 - Szezonel?zetes I.
Forma 1 - Szezonel?zetes II.

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



Ajánló