



Forma 1 - Szezonelzetes III.

2010 március 12. Flag

Szöveg méret

Mentés

-
-
-

- [0](#)

Még nincs értékelve

Mérték

A nyitóverseny eltt háromrészes beharangozókbán áttekintjük, mit érdemes tudni a legfontosabb szabályváltozásokról, milyen hatást gyakorolhatnak a versenyek menetére, majd a tesztek alapján felállított, egyelőre félhomályos erzsorrendet értelmezzük, végül a csapatok felállítását boncolgatjuk. Ezúttal a mezny rajtsorrend szerinti második felét vesszük górcs alá, köztük a három új csapatot is.

Újabb lépést tennének elre (Force India F1 Team):

14 – Adrian Sutil

15 – Vitantonio Liuzzi



A szebb napokat is látó Jordan inkarnációi nem váltották meg a világot, sőt az volt az ember érzése, mintha orosz (Midland) és holland (Spyker) tükések pénzmosodának tekintenék a világ elsőszámú autós versenysorozatát. A többek közt repülőgép-társaságot üzemeltető Vijay Mallya felbukkanása sem kecsegtetett szimpatikusabb jövőképpel, a folyamatos anyagi gondok, az üzletember panamáit miatt szegettük szemünket az indiai kiscsapatra. Aztán ahogyan teltek a versenyek, be kellett ismernünk, a világ (most még csak) második legnépesebb ipari- és atomnagyhatalmának képviselőjét valóban szívügyének tartja Mallya.

Első szezonjukban még Fisichella Spanyol Nagydíjon elért 10. helyének is örömmel tapsoltak a csapatnál, 2009-ben ellentmondást nem tűrően elmozdultak a sereghajtó pozícióból. Ez egyszerre volt köszönhető az innen-onnan összegereblyézett, elismert szakemberi gárdának, az élvonalas Mercedes-erőforrásnak (első 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 meglepően jó aerodinamikai hatékonysággal bírt, viszont csak speciális körülmények közt, s csak olyan pályákon, ahol a nagy végsebesség kifizetődőbb. Így fordulhatott elő, hogy míg a Hungaroringen és Valenciában csak a középmezőnyben foglaltak helyet, Spaban az első rajtkockában indult Fisichella, sőt a KERS hiányán és egy vitatható kanyarlevágáson múltott győzelmük, erőből összejött kis híján a nagy siker. Monzában szintén a dobogó közelében zártak.

A tavalyi alapokon tehát egy olyan versenygép fejlesztésére törekedtek, ami elsőjével ellentétben univerzálisabb, a nagyobb leszorító erőt igénylő helyszíneken is üzemképes. A **VJM03-as** formája kifinomultnak tűnik, a felfelé ívelő orrkúp és a „cápauszony” természetesen ki nem maradhatott a repertoárból, formavilága, különösen a motorborítása és hátsó szárnya ígérkezik ütősek. (A Renault elnagyolt formájához képest mindenképp.)

Többekkel együtt kihagyták a tesztsorozat első, valenciai állomását, ezt követően viszont olyannyira versenyképes tempót diktáltak, hogy sokan őket 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 elzik meg. Az eszs edzéseken mutatkoztak különösen passzívnak. Versenyszimulációik meggyztek voltak, rövid etapokon pedig nem maradtak el sokkal a legjobbaktól. Technikai igazgatójuk februári távozása viszont semmiképpen sem mondható elnyosnek, a McLarenhez távozó James Key-t a tapasztalatlan Mark Smith váltja.

Az istálló azzal a felállással kezdi az évet, mint amivel az elzt befejezte, vagyis **Adrian Sutil**l és **Vitantonio Liuzzi**val 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 elrevetíti, hogy partnereik nyomására (DTM-ben a Mercedes pilótája, korábban tesztelt is a McLarennél) akár már évközben is szerepet kaphat versenyeken is az ifjú reménység. Elzetesen éppen pilótafronton tnik sebezhetnek a Force India. Sutil gyorsasága, robbanékonysága nem képezheti vita tárgyát, ugyanakkor ideje levetznie kiszámíthatatlan formaingadozásait, tavaly számos pontot dobott el oktondi manverei, figyelemkihagyásai miatt. Liuzzi helyzete különleges, Fisichella Ferrarihoz távozása miatt kapott szerepet az utolsó 5 versenyen. Monzában lenyöz? visszatérést mutatott be, a folytatásban viszont beleszürkült a meznybe. A korábbi F3000-es bajnok még mindig nem bizonyította, feltétlenül helye lenne a legmagasabb ligában.

Önálló konstruktorként (Scuderia Toro Rosso Ferrari):

16 – Sébastien Buemi

17 – Jaime Alguersuari



2009 ügyeletes sereghajtója eltt hatalmas kihívás állt, a korábban zömmel a Red Bulltól „lenyúlt” fejlesztésekkel sáfarkodó istálló idén már saját kútfb?l volt kénytelen üt?képes versenygépet tervezni. Az „önállósággal” azért csinján kell bánni, az **STR5-ös** ugyanis az „anyacsapat” tavalyi jármvére épül (noha hivatalosan tilos másik autó komplett átvétele, egymás terveinek megosztása engedélyezett), természetesen a technikai követelményeknek megfelelően 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 elzetes feltételezéseinket igazolták. A váltó kétszer elforduló meghibásodásán kívül semmi nem hátráltatta munkájukat, leszámítva a gyakori es?napokat, ami a többi csapatnál csak azért érintette kedveztlenül ket, mert versenyz?ik rendszeresen pályát tévesztettek a vizes aszfalton. Ugyan a kiugró eredményekkel adóság

maradtak, mégis biztató eredményeket produkáltak a tesztek során. Frank Tost csapatfőnök elmondása szerint „még egyszer sem sikerült ilyen jól a felkészülésük”. Majd kiderül, mire lesz ez elég, az mindenesetre meglepő lenne, ha a Sauber- Williams- Force India fémjelezte középmezőnyt tartósan presszionálnák. Kis túlzással lehúzhatja a rolót az a csapat, amely a most életbe lépő 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 kitűnt bölcs vezetésével, pontszerzésével, máskor viszont érthetetlen hibák tömkelegét követte el. **Jaime Alguersuari**, mint minden idők legfiatalabb F1-ben debütáló pilótája, első tesztelését töltötte a csapatnál, neki is mindenképpen fejlődnie kell, támogatói a végtelenségig nem tartják a semmiért a királykategóriában...

Malajziával 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 öröme. Az sem árnyékolja be boldogságukat, hogy ennek a Lotusnak a néven kívül nincs sok köze a hétszeres konstruktív világbajnok istállóhoz. A névhasználatot birtokló Proton szakmai és a malaj kormány anyagi támogatásával reaktiválták a patinás alakulatot. Az Air Asia légitársaság tulajdonosát, Tony Fernandest nevezték ki csapatfőnöknek, 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 múlt utalva székhelyüket az ősi fűhadiszállástól nem messze, Norfolkban húzták fel. A jövőre?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 idő igazán ütőképessé versenygép megálmodására, legyártására. Példázza a mérnöki gárda józanságát, hogy a **T127-es** tervezése közben tartózkodtak minden kockázatos irányvonalától, céljuk nem volt egyéb, mint egy stabil, kiszámítható, majd később fokozatosan fejleszhető járművet rakjanak le az asztalra. Ez többé-kevésbé sikerült, hiszen hasonló helyzetben lévő riválisuknál, a Virginnél lényegesen kevesebb megbízhatósági problémával kellett szembenézniük, ezzel együtt uszkve 1000 km-rel mentek többet, ami helyzetüket ismerve hatalmas különbség. A hidraulika csődölt be számos alkalommal, a Cosworth- motorokkal viszont meglepően jól harmonizált a kasztni. Az időeredményeik 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?ve. 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 Carabentének. 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 rendszeret 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 unokaöcsém!”), 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 beszélt 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 szer?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 zuhógó 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? kortárrsal, két klasszikus helyszínén, 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 tesztsezon 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 szer?déssel rendelke? 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 kitért magáért, hét győzelemmel megnyerte az először megrendezett Ázsia Forma Renault V6 bajnokságot. Ezt követően három évet húzott le a GP2-ben. Első szezonjában rögtön futamgyőzelmet jegyzett, nem is akárhol, Spában oktatta a mezőnyt. 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 győzelmet ünnepelehetett, ám az év végén, a GP2 hivatalos honlapján szavazó szurkolók mégis az ő vezetési stílusát találták a leglátványosabbnak a teljes GP2-es mezőnyt figyelembe véve. A tavalyi esztendő viszont igencsak harmatosra sikeredett, mindössze 10 pontot gyűjtött, 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 pénzügyi tényezők 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 „kútfőjévé” vált, nagy kár lett volna, ha elveszik a süllyesztőben. A csapat hivatalos neve merően 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 erőforrás után kellett nézniük, választásuk végül a Ferrarira esett. A maranellóiak egyéb technikai segítségre is készen állnak.

A tesztidőszak egyik kellemes meglepetését éppen a Sauber szolgáltatta. Megbízhatóan teljesítették a kitűzött feladatokat, méghozzá nem is akárhogyan, az első Valenciában rendezett héten konkrétan a tabella második helyén tanyáztak, nem is olyan sokkal a Ferrari mögött. No persze joggal felvetődött a főszponzor nélkül álló csapatnál, hogy valamivel könnyebb autóval kívántak befektetőket magukhoz csábítani, de az egész tesztfebruár 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 időt 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 feltűnően következetesen futotta a

hosszabb etapokat, sőt, a Bridgestone mérnöke megpendítette, hogy a Sauber lehet az a csapat, amely a gumikkal való kíméletesebb bánásmód jóvoltából kiemelkedhet a mezőnyből, márpedig ez a tankolás betiltása miatt, mivel az autók a rajtnál nehezek lesznek, különösen fontos tényezővé 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 első etapjában könnyedén elnyerhetik a vezető pozíciókat.

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. Merben szokatlan, hogy mind a vezetők, 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 meglepő, és kétségtelenül furcsán mutató **Pedro de la Rosa - Kobajasi Kamui** felállítás. A veteránnak számító spanyol Schumacherhez hasonlóan három év kihagyás után száll újra versenybe, miután hosszú házasságot követően (még ha talán csak ideiglenesen is) szakított a McLarennel. Csapatátársra, az a tavaly két futam alatt sokak tiszteletét elnyerő 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 belőle ahhoz, hogy ítéletet formáljunk, és az sem elvetendő tény, hogy nem az első olyan versenyző a felkelő 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 köszönhetően gyorsan Virginné („szűz”) váló alakulat az első újonc, amely elkészült autójával, és az első 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 szakértő egyetért, hogy a jövő technológiájáról beszélünk. Nick Wirth technikai vezető egyébként már az amerikai Le Mans- szériában is alkalmazta ezt a megközelítést, a sikeres „Acura” projekt keretében.

A tesztek finoman szólva nem mentek zökkenmentesen. A krónikus, még megoldásra váró hidraulikai meghibásodások, az idjárás és az alkatrészhiány miatt (kétszer vezetési hiba, egyszer a felfüggesztés meghibásodása miatt tört ripityára az autó) nagyon kevés, mindössze 1800 km van a VR01-es kódjelű, aerodinamikailag egyébként egészen kifinomult autóban. Tehát úgy is közel 1000 km-rel mentek kevesebbet a Lotushoz képest, hogy nek már egy héttel korábban is pályára vitték a gépet. Amikor véletlenül huzamosabb ideig a pályán tartózkodtak, akkor sem nyögözték le magukat és a tesztet nyomon követő érdeklődőket, súlyos tizedekkel gyengébbek voltak igazi ellenfelüktől, a Lotustól. Annyit kockázat nélkül kijelenthetünk, hogy az első 4-6 verseny nem lesz sikerekkel kikövezve, bár a jelenlegi helyzetüket ismerve egész éves pontszerzésük is távolinak tűnik. A csapodár, mindenféle sport iránt fogékony Branson lelkesedését viszont nem kell félteni, nem az a figura, aki huzamosabb idejű sikertelenség után lemond álmairól. Márpedig amolyan Red Bull-2-öt szeretne varázsolni csapatából, szintiszta 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 versenyző el is volt ragadtatva fogadtatásakor, azért kíváncsiak leszünk, akkor mit fog szólni, ha rendszeresen csak a mezőny 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 versenyző 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. Őt sújtották leginkább a fenti nehézségek, de tesztelési rutinjával talán ez a kimaradás nem okoz komoly hátrányt.

Magyar idő szerint reggel 8 órakor felbúgnak a motorok Bahreinben, kezdetét veszi az évad első szabadedzése, délben pedig újra autóba ül a 24 fős mezőny. A versenyhétfőre elzetésével holnap jelentkezőnk!

[Forma 1 - Szezonlezetes I.](#)

[Forma 1 - Szezonlezetes II.](#)

Nagy Dávid (Dave)

Szerző a Flag Polgári Mhely tagja



Ajánló