

Futamértékel? - Bahrein

2010 március 17. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása Még nincs értékelve

Mérték

A kétszeres világbajnok Fernando Alonso gy?zelemmel mutatkozott be a Scuderia színeiben, a tifosik legnagyobb örömére a súlyos balesete után visszatért Felipe Massa 2. helyével tette tökéletessé ezt a hétvégét.

A dobogó harmadik fokára a *2008-as világbajnok Lewis Hamilton* állhatott fel, míg az els? rajtkockából

induló *Sebastian Vettel*, miután a verseny két-harmadáig vezette a mez?nyt, a kipufogó meghibásodása miatt még a pódiumról is lecsúszott.
A hétszeres világbajnok Michael Schumacher a 6., a címvéd? Jenson Button pedig a 7. helyen fejezte be a szezonnyitót. A következ?kben a Bahrein Nagydíj történéseit tekintjük át!



A Formula-1 a néz?kért van! Márpedig az eseménytelen vonatozásba hamar bele lehet unni

A mai kor Formula-1-ében már-már természetesnek számítanak az évente bevezetésre kerül? szabályváltoztatások. A recesszió nyomán lényeges költségcsökkentést, mint érvet még csak-csak elfogadja a laikus tévénéz?, szurkoló. Az indoklás másik lényeges aspektusa, a versenyek izgalmasabbá, szórakoztatóbbá tétele viszont már korántsem ennyire egyértelm?. A szezonnyitó Bahrein Nagydíj mérhetetlen unalomba fulladt. Hiába a tankolás betiltása, az aerodinamikai korlátozások, a gumiszabály, vagy éppen a forradalmian új pontozási rendszer, ha egyszer?en képtelenség pályán el?zni. Amint az üldöz? komolyabban támadja az el?tte álló szélárnyékát, heves túlkormányzottságot észlel, abroncsai pedig fokozottan kopni kezdenek, aminek következtében könnyen elbukhatja az egész versenyt. Mint kiderült, a jelenlegi rendszernek, a nem éppen el?zésbarát karakterisztikájú pályáknak, a strapabíróbb gumiknak „hála” egyetlen kiállással meg lehet oldani a futamokat, az egyre extravagánsabb diffúzoroknak köszönhet?en már másfél másodperccel gyorsabb autóval sem könny? megel?zni az el?tte állót. Nem véletlen tehát, hogy mind a pilóták, mind a csapatok, mind a szakmédia miel?bbi szabálymódosítást követel ezeken a területeken (pl. kötelez? két kerékcsere, nagyobb kihívást biztosító gumik, dupla diffúzor betiltása), ez tényleg nem mehet így tovább.

Péntekre virradóra két nyitott kérdésre megtudtuk a választ. Az FIA technikai delegátusa ***szabályosnak találta a McLaren*** trükkösre kimunkált ***hátsó szárnyát***, miután a Red Bull aggodalmát fejezte ki miatta. A szárnyon ugyanis található egy bevágás, amin elég nagy sebességek mellett ki tud szökni a leveg?, ezzel csökkentve a szárny légellenállását, ami nagyobb végsebességet eredményez az egyenesekben. Ugyanakkor diffúzorának átépítésére kötelezte.



Visszatért a 'Senna' név az F1-be

Viszontagságos el?zmények után a pénteki els? szabadedzésen végre ***pályára gördülhetett a Hispania Racing Team egyik autója***, más kérdés, hogy egyedül Bruno Senna kocsija készült el az els? szabadedzés utolsó 20 percére, s azzal is mindössze három installációs körre futotta. Az indiai Karun Chandhok csak az id?mér?n próbálhatta ki sebtében összedobott versenygépét. Pénteken egyébként a várt eredményeket hozta a HRT, Senna nagyjából 11 másodperccel volt lassabb a napi gy?ztes Nico Rosberg idejénél, a Virginekhez képest pedig 5 másodperces lemaradást produkált. Gyorsan hozzá kell tenni azonban, hogy annak idején a Virgin és a Lotus is hasonló id?különbségekkel kezdte a tesztelést, továbbá Senna érezhet?en gyorsult a hétvége folyamán. Tehát nem szabad leírni a Dallara kasztnival operáló spanyolokat, néhány verseny elteltével felérhetnek a többi újonc szintjére. Az már csak az FIA b?ne, hogy ilyen körülmények között is pályára engedte ?ket…
Noha a nagyobb ?rtartalmú benzintank miatt az edzésekb?l sem érdemes messzemen? következtetéseket levonni, hitelességük a tesztekével vetekszik, annyi azért érezhet? volt, hogy a tesztek eredményei nem voltak annyira csalókák, a négy élcsapat valóban versenyképesnek t?nt Bahreinben. A Ferrari els?sorban versenytempóját próbálgatta, nem is csekély sikerrel, mint ahogy a Mercedesek sem voltak elégedetlenek, dacára annak, hogy az alacsony leszorító er? és a homok miatt gondjaik akadtak az autó balanszával. A McLarenek alapvet?en jól muzsikáltak, egy rádiós beszélgetés mégis beárnyékolta napjukat, Lewis Hamilton arra panaszkodott, hogy az autó szuperlágy keverék? abroncsokat már 4 kör elteltével elkoptatta. Az érintetted idézve: „Iszonyú lassúak, de iszonyú gyorsak is lehetünk." A Red Bull is kemény napot zárt, Vettelnek minden létez? dologgal problémái volt, blokkoltak kerekei, túlmelegedtek els? fékjei, rossznak találta a beállításokat. Mint utóbb kiderült, az éjszakázás megtette hatását, másnapra a mez?ny élére ugrott az RB6-os.
Ami a középmez?nyt illeti, szemlátomást jó pozícióban kezdte a hétvégét a Williams, a Renault és a Force India, Adrian Sutil neve állt az els? szabadedzés tabellájának élén, miután egy rövid etapban az utolsó pillanatokban megverte Alonsót. A Sauber viszont csalódást kelt?en szerepelt, a Lotus és a Virgin pedig hozta a t?lük elvárható 5-6 másodperces különbséget. A Lotusnál hibátlan napon voltak túl, a Virgin viszont végig megbízhatósági problémákkal nézett szembe, így szokás szerint csak igen kevés id?t tudtak a pályán tölteni.



Szombaton aztán végre eljött az a pillanat, amikor mindenki számára világossá vált a valós er?sorrend, legalábbis egy körön mindenképp. Az el?zetes jóslatokat nagyrészt igazolták az eredmények. A ***Q1-es fázis*** nem tartogatott különösebb izgalmat, azt ugyanis tudni lehetett, hogy a 7 kies? helyb?l hatot az új csapatok visznek el, a kérdés csupán az volt, ki csatlakozik még a „hetek” csoportjához. Jaime Alguersuari volt az elkövet?, a spanyolnak igazából esélye sem volt a továbblépésre, b? fél másodperccel maradt el az utolsó bejutó helyen állomásozó Kobajasitól. A mez?ny jó részének tehát meg sem kellett er?ltetnie magát, mégis szembeötl? volt Alonso teljesítménye, aki 4 tizeddel verte a 2. helyezett Vettelt, bár hozzá kell tenni, hogy a spanyol másodszorra is pályára gördült a némettel ellentétben. A hátsó régióban presztízsmeccset vívott egymással a Virgin és a Lotus, amib?l el?bbi került ki gy?ztesen, Glock b? 1 tizeddel verte Trullit, Kovalainen viszont maga mögé utasította di Grassit. Bruno Senna hátránya már csak közel 9 másodperc volt, Chandhokot pedig dicséret illeti, amiért kapásból tudta hozni Senna pénteki id?eredményeit.
A Q2-ben is tovább folytatódott a Ferrari és a Red Bull párharca, amit ezúttal Vettel nyert meg, sz?k 3 tizeddel verte a spanyolok kétszeres világbajnokát. Rosbergnek és Hamiltonnak sem kellett komolyabban izgulnia, mint ahogy kisebb meglepetésre Kubica és Sutil is simán továbblépett. Michael Schumacher és Button viszont csak az utolsó két helyen kvalifikálta magát az id?mér? utolsó részébe. A kies?k közt Barrichello volt a leggyorsabb, a brazil veterán tehát megverte Hülkenberget, a Saubernél is a rutin gy?zedelmeskedett, de la Rosa nyerte a házi versenyt.
Az el?z? évekkel ellentétben idént?l valóban a leggyorsabb pilóta indulhat az els? rajtkockából, hiszen a versenyz?k üres tankkal róhatják gyors körüket a ***Q3-as fázisban***. Sajnos a t?zijáték így is elmaradt, ugyanis a szabályok értelmében ugyanazzal a gumival kell teljesíteniük a verseny els? etapján, mint amivel a Q3-ban kivívták a rajtpozíciót. Magyarán akkurátus gumispórolás vette kezdetét, így lényegében mindenkinek csak egy-egy gyors köre volt. A leggyorsabban Vettel ért körbe a pályán, a német lágy gumikat használva futotta meg 1:54.101-es gy?ztes idejét, ezzel megszerezte pályafutása hatodik pole pozícióját. Az els? sorból indulhatott még Felipe Massa, aki közel 4 tizedmásodpercet vert a harmadik helyezett csapattársára, a gyors körén nagyot rontó Alonsóra. Az el?zmények fényében elégedetten nyugtázták Wokingban, hogy Lewis Hamilton néhány századdal beférk?zött Rosberg elé, a gumiproblémákkal küszköd? Buttonnak viszont csak a 8. hely jutott. Az els? tíz pilóta közül a 10. helyet elfoglaló Sutil kivételével mindenki a szuperlágy keverékkel, érdekes volt tehát megfigyelni, mire megy a Force India a versenyen.

A kvalifikációt követ? nyilatkozatokból levonhattuk azt a következtetést, hogy a pálya átépítése alaposan átalakította a bahreini aszfaltcsík specifikumait. Eleve sematikus visszafordítók alkották a szahíri versenypályát,

ami szinte garantálta a monoton vonatozást, az unalomba fulladt versenyeket. Az eredetileg 5412 m-es pályát a 2006-ban elkészült keleti hurokkal közel 6300 méteresre hosszabbították, amivel Spa után a versenynaptár második leghosszabb aszfaltcsíkja lett. Ráadásul ez a hozzátoldás csak még jobban elrontotta a helyszín élvezeti értékét, a lassú és közepes tempóban bevehet? kanyarok el?zésre alkalmatlannak bizonyultak, az egyetlen életképes man?verezési pozíciót is sikerült tönkretenniük.
A „fékezés-kigyorsítás” alapon nyugvó pályából tehát egy „klasszikus” aerodinamikai pálya kerekedett, így legalább megmutatta, hogyan is állnak a csapatok eme nagyon fontos területen. A Ferrari és a Red Bull kit?n?en alkalmazkodott a körülményekhez, amennyiben Webber nem hibázik akkorát gyors körében, az els? két sort kibérelték volna a rajtrácson. A McLarennél elégedettséggel nyugtázták a 2. sort, annak tudatában, hogy a közép?, kanyargós szektorban irgalmatlan lemaradást produkált a legmagasabb végsebességet elér? MP4/25-ös. Vettelt?l nem kevesebb, mint 1 másodpercet mértek, id?mér?s tempójuk elégtelen volt, mint utóbb kiderült, versenykörülmények közt sokkal jobban teljesített a versenygép. A Mercedesnek is meggy?lt a baja a túlmeleged? gumikkal, jelent?s tapadást vesztettek, aminek következtében alulkormányzottá váltak gépeik a közép? szektorban.

A futam délel?ttjén a Ferrari mindkét autójában motort cserélt, állítólag pusztán biztonsági óvintézkedésr?l volt szó. Szahírban hétágra sütött a nap egész hétvégén, vasárnapra már 35 fokra emelkedett a h?mér? higanyszála, az aszfalt h?mérséklete pedig meghaladta a 40 fokot. A pályához újonnan hozzátoldott rész egyenetlenségei mellett tehát a forró aszfalttal is meg kellett birkózniuk a versenyz?knek, mint utóbb kiderült, a Bridgestone abroncsai gond nélkül bírták a terhelést ezen az alapvet?en gumikímél? pályán.



A rajtnál sok minden eld?lt: Vettel meglógott a két Ferraritól, Massa viszont nyer? helyzetb?l vesztett pozíciót csapattársával szemben

A rajtrácson helyet foglaló 22 versenyautóra (a két HRT csak a boxból vágott neki a futamnak) pillantva konstatálhattuk, hogy a várakozásoknak megfelel?en a Q3 résztvev?i – Sutil kivételével – a szuperlágy keverékkel kezdik a versenyt, a többiek viszont nagyrészt a keményebb keverék?, vagyis a közepes specifikációjú abronccsal vágnak neki els?, el?z?eknél hosszabb etapjuknak. A 230 l feletti üzemanyagtank és egyéb technikai változások okán sokan aggodalmukat fejezték ki a rajtokat illet?en. Ehhez képest mondhatni simán eljött a mez?ny, durván elmért féktávot senkit?l sem láttunk.
Sebastian Vettel hibátlanul reagálta le a fények kialvását, els? helye nem forgott veszélyben. A két Ferrari viszont egymásra talált, Massa figyelmetlensége folytán helyet cserélt egymással a két t?zpiros versenyautó. A brazil túlzottan nagy helyet hagyott Alonsónak, aki így befért az els? kanyarkombináció ideális ívére. Kis híján Hamilton is

eléje került a 4-es kanyarban, a britet azonban agresszív, de még sportszer? man?verrel leszorította a hátsó egyenes utáni kigyorsításban, aminek következtében még Nico Rosberggel szemben is pozíciót vesztett.
Némi aggodalomra adott okot a Mark Webber Red Bulljából kicsapó s?r? fehér füst. Az ausztrál nagy versenyben volt a két Mercedesszel, ám egy kicsit túlvállalta magát, aminek következtében Michael Schumacher is megel?zte, Buttont viszont a hátsó egyenes végén maga mögé utasította. A füst jelent?sen rontotta a látási körülményeket. Az eset legnagyobb kárvallottja a remek helyzetb?l induló Kubica és Sutil volt, a Force India el?zés közben összeakadt a Renault-val, mindketten megpördültek, s amint menetirányba fordították járm?veiket, csak a mez?ny végér?l kezdhették meg a felzárkózást. Sutil stratégiájának er?sségér?l és helyességér?l tehát nem tudtunk megbizonyosodni.
A rajtot és az els? néhány körben jellemz? el?zési kísérleteket követ?en sajnos unalomba fulladt a futam, amit mit sem bizonyít jobban, minthogy az 1. kör végén a pontszerz?k közt helyet foglaló versenyz?k a kockás zászlóig tartották helyüket a TOP10-ben, néhány helycserét leszámítva megmerevedtek a frontvonalak.



Magabiztosan tartotta vezet? pozícióját Vettel

A tankolás betiltása megkönnyíti a „matematikusi” hajlamú szurkolók dolgát, a korábban oly jellemz? benzinkorrigált számítás elvesztette értelmét. Magyarán adott körben, természetesen gumikeverékt?l függ?en, ténylegesen az a pilóta a leggyorsabb, akinek neve mellett a jobb id?eredmény szerepel. Az els? kör végére már kényelmes, 2 másodperces el?nyt felhalmozó Vettel (a Red Bull újfent bizonyította, hogy abroncsai üzemi h?fokra hozásában etalonnak számít) els?ségét nem veszélyeztette Alonso, s?t az els? 10 körben csak minimális 1-3 tizedenként növeked? hézag az etap végére 5,5 másodpercre n?tt, körönként 5 tizeddel volt gyorsabb a Red Bull.
Szuperlágyon egyértelm?en a mez?ny fölé n?tt az RB6-os, legalábbis Vettel vezetése alatt.
Alonso és Massa között is hamarjában csitult a feszültség, bizonyára figyelmeztették a brazilt abroncsai óvására. Végig 2 másodperc környékén volt kettejük közt a differencia, vagyis maradt még remény a kés?bbi el?zésre. A dobogósok mögött Rosberg és Hamilton párosa következett, id?vel egyértelm?vé vált, hogy a Mercedes feltartja a 2008-as világbajnokot, átlagosan 8 tizedet kaptak csak Massától, Vettel az etap végén már másfél másodperceket osztogatott. Hiába volt láthatóan gyorsabb a McLaren, képtelenség volt el?zni ezen a pályán, ilyen körülmények közepette.
Nagyságrendileg 3 másodpercre követte ?ket egy újabb sor, amit Michael Schumacher vezetett. A német tisztességesen helytállt, átlagosan csak 1-2 tizeddel volt elmaradva magasan jegyzett csapattársától, ami feltétlenül biztató a jöv?re nézve. Hibátlanul koordinálta futamát, Webber hiába igyekezett el?retörni, a necces szituációkat átvészelte, etapja végére pedig még korrekt el?nyre is futotta. Jenson Button bevallotta, eltaktikázta

magát, amikor túlzott mértékben vigyázott a gumikra. Több határozottsággal talán el?reléphetett volna a rajtnál, így azonban ? is forgalomban volt kénytelen autózni. A kerékcserét megel?z?en begyorsult, az addigi 2 másodperces hátrányát ledolgozta, így lényegében Webber szélárnyékában érkezett els?, egyben egyetlen boxkiállására. De Vettellel szemben ekkor már 26 másodperces elmaradást mutatott az eredményjelz?, tehát igazán vérmes reményei nem lehettek…



Utólag nehéz megállapítani, mit vesztett Hamilton azzal, hogy beragadt Rosberg mögé

Leleményesen használta ki a többiek hibáit, így került a rajtot követ?en a pontszerz?, 9. pozícióban Vitantonio Liuzzi. Buttonékkal képtelenség volt konkurálni, hamar összegy?lt az 5 másodperces differencia, ugyanakkor helyezése sem forgott igazán veszélyben, 4-5 tizeddel mindig gyorsabb volt az utolsó pontszerz? helyét is magabiztosan ?rz? Barrichellóval szemben. Sajnos borzasztóan szétszakadt a mez?ny, a meglep?en összeszedett Vitalij Petrovon kívül érdemben senki sem tudott harcba szállni a pontokért. Az orosz már-már el?zésre gondolhatott, amikor drasztikusan visszaesett autója teljesítménye. A boxban aztán kiderült, hogy eltörött a Renault jobb els? felfüggesztésének leng?karja, minekután az orosz túlzott keménységgel használta a kerékvet?ket, a szerel?k már vissza sem engedték a pályára a csalódott oroszt.
Az újoncoknak egyébként sem volt szerencséjük bemutatkozó versenyükön. Karun Chandhoknak 2 kör sem jutott, az egész hétvégén tokkal-vonóval mindössze 7, azaz hét kört teljesít? indiai csak saját magát okolhatja, túl keményen hajtott rá az új pályaszakasz egyik bukkanójára, aminek következtében ripityára törte az els? szárnyait. Egy körrel kés?bb Lucas di Grassi következett, a Virginnél a teszteknél rengetegszer tapasztalat hidraulikai probléma lépett fel. A 12. kör végén Kobajasi Kamui is hasonló természet? meghibásodás folytán parkolt le a pálya szélére.



A hátsó régióban a Lotus és a Virgin presztízscsatája zajlott

Timo Glock és Heikki Kovalainen kimondottan izgalmas csatáját is a technika ördöge szakította félbe. Miután Glock remek man?verrel maga mögé utasította a finnt, azon vette észre magát, hogy el?bb a 3-as, majd az 5-ös váltó adta meg magát, így nem volt mit tenni, ? kiállt a versenyb?l. Ha egy hajszállal is, de a Virgin gyorsabbnak t?nik a Lotusnál, az azonban nyilvánvaló, hogy megbízhatóság terén komoly lemaradásban vannak közvetlen riválisuktól. Bruno Senna viszont meglep?en sok, 18 kört teljesített frissen összeállt versenygépével. Hasznos beállításokat találtak, ezzel legf?bb céljukat elérték. Még a Lotustól is durván 2,5-3 másodperccel (Vettelt?l 7,5-8,5) el voltak maradva körönként, de a sokkal gyorsabb autókat nem veszélyeztették a leköröz?seknél.
A verseny elején Nico Hülkenberg ijesztett rá csapatára és a közvetlen közelében tartózkodó riválisaira, leginkább a két Sauberre, ugyanis elvesztette uralmát az autó felett, és a bukótérbe sodródott. Az újonc német onnan még vissza tudott állni a versenybe, és a mez?ny végér?l remek versenyzéssel elkezdett felzárkózni. Sutil és Kubica mindeközben agilisan törtek el?re, de arra már nem volt elég idejük, hogy tetemes hátrányukat ledolgozva beleszóljanak az els? 10 hely sorsába. A Sauberek kiesése, a Toro Rosso gyengélkedése ezzel együtt eredményezte azt a furcsa helyzetet, hogy Liuzzi és Barrichello számára innent?l kezdve csak a higgadt körözés maradt, s a remény, hogy nem történik velük semmi m?szaki hiba.
A szuperlágy gumik nagyságrendileg 15-20 kört bírtak, ennek megfelel?en ebben az intervallumban valamennyi csapat elvégezte els?, egyben utolsó kerékcseréjét. A szerel?ket alaposan felkészítették erre a nem mindennapi kihívásra, így a sorrendre nem gyakoroltak különösebb hatást. Két helycserére mégis sor került. Jobban id?zített kerékcseréjének hála, Lewis Hamilton a boxban megel?zte Rosberget, a közepes keverékkel kit?n? kivezet? kört teljesített, így jött össze a 3 másodperces el?nye. Jenson Button is szerencsével járt, miután Webbernek durván egy másodpercet várakoznia kellett a boxa mellett elvonuló másik autó miatt. Vagyis a kerékcseréket követ?en Vettel, Alonso, Massa, Hamilton, Rosberg, Schumacher, Button, Webber volt az els? 8 sorrendje.
A többiek (a két Lotus, a két Toro Rosso, valamint Hülkenberg) csak jóval kés?bb estek túl a kötelez? kerékcserén, így fordulhatott el?, hogy egy rövid ideig Buemi a pontszerz?k közt tudhatta magát, míg Barrichello elegánsan körbe nem autózta a tapadását veszt? svájcit. Pedro de la Rosa hidraulikai problémája tette teljesség a Sauber-betlit Bahreinben, a verseny végén még Buemi és Trulli a pálya szélén kötött ki, de ?ket még értékelték a végelszámolásban.
A kerékcseréket követ? 30 körben a Rosberg vezette középmez?ny még inkább leszakadt a dobogósoktól, Vettel már fél perces el?nyt dolgozott ki a szép lassan egymásra találó két Mercedesszel szemben. S?t, Lewis Hamilton is begyorsult, körönként egy másodpercet vert Rosbergékre. Egészen a 36. körig még Massa tempóját is tartotta, mi több, lefelezte hátrányát, már csak 6 másodpercnyire volt a két Ferraritól. Versenytempóban sokkal er?sebb a

McLaren, mint azt szombaton várni lehetett t?lük.
A nagy felzárkózáshoz azonban gyorsan meg kell jegyezni, hogy egyfel?l a Ferrarik kapcsán egész futam alatt az volt az ember érzése, hogy csak annyit adnak ki magukból, amennyi feltétlenül szükséges (adott körökben fél másodpercekkel mentek jobb id?t, majd ismét belassultak), másrészt a Vettellel történtek ?ket is visszavetették néhány kör erejéig. A Red Bull jobban jött ki a kerékcserékb?l, Vettel el?nye már 3 másodpercre rúgott. Sz?k 10 kör elteltével Alonso már a német sarkában loholt, ki is tekintgetett mögüle, majd a túlmelegedett gumikat óvni kezdte a kés?bbi utolsó támadásra készül?dvén. Erre végül nem került sor, ugyanis Vettel a motorer? elvesztésére panaszkodott, s valóban, végsebességben óriási különbség mutatkozott a Ferrarikhoz képest. A 34. körben mind Alonso, mind Massa elment mellette, a 3-4 másodperces visszaesés miatt 4 kör múlva Hamilton a dobogóról is letolta a szerencsétlen Vettelt.



Fernando Alonso – Räikkönenhez hasonlóan – gy?zelemmel debütált a Ferrariban

A folytatásban Vettel okosan és eredményesen h?tötte az er?forrást, így némiképp javult a helyzet az egyenesekben. Így hiába ért fel rá Rosberg, a komoly túlkormányzottsággal bajlódó honfitárs már nem tudta megfosztani a körülményekhez képest értékes 12 pontjától. Az élen nem változott a helyzet. Alonso pokoli tempóban, körök alatt 10 másodperc fölé tornázta el?nyét csapattársához képest, mint ahogy Hamilton sem er?ltette különösebben a felzárkózást.
Egy felejthet? futamon tehát kett?s Ferrari-gy?zelem született, érdekesség, hogy legutóbb (2008-ban) szintén Szahírban sikerült a vörös duplázás. Fernando Alonso pályafutása 22. futamgy?zelmét ünnepelte, egyszersmind ugyanúgy a dobogó tetején kezdte Ferraris karrierjét, mint tette azt Kimi Räikkönen a számára vb-címet ér? 2009-es esztend?ben. Felipe Massa a 29., Lewis Hamilton pedig a 28. dobogóját jegyezte.

A 2010-es Bahrein Nagydíj végeredménye:

Pos	No	Versenyz?	Csapat	Kör	Id?
1	8	Fernando Alonso	Ferrari	49	1:39:20.396
2	7	Felipe Massa	Ferrari	49	+16.0 secs
3	2	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	49	+23.1 secs

4	5	Sebastian Vettel	RBR-Renault	49	+38.7 secs
5	4	Nico Rosberg	Mercedes Benz GP	49	+40.2 secs
6	3	Michael Schumacher	Mercedes Benz GP	49	+44.1 secs
7	1	Jenson Button	McLaren-Mercedes	49	+45.2 secs
8	6	Mark Webber	RBR-Renault	49	+46.3 secs
9	15	Vitantonio Liuzzi	Force India-Mercedes	49	+53.0 secs
10	9	Rubens Barrichello	Williams-Cosworth	49	+62.4 secs
11	11	Robert Kubica	Renault	49	+69.0 secs
12	14	Adrian Sutil	Force India-Mercedes	49	+82.9 secs
13	17	Jaime Alguersuari	STR-Ferrari	49	+92.6 secs
14	10	Nico Hulkenberg	Williams-Cosworth	48	+1 Lap
15	19	Heikki Kovalainen	Lotus-Cosworth	47	+2 Laps
16	16	Sebastien Buemi	STR-Ferrari	46	+3 Laps
17	18	Jarno Trulli	Lotus-Cosworth	46	Hidraulika
Ret	22	Pedro de la Rosa	BMW Sauber-Ferrari	28	Hidraulika
Ret	21	Bruno Senna	HRT-Cosworth	17	Mechanika
Ret	24	Timo Glock	Virgin-Cosworth	16	Váltó
Ret	12	Vitaly Petrov	Renault	13	Felfüggesztés
Ret	23	Kamui Kobayashi	BMW Sauber-Ferrari	11	Hidraulika
Ret	25	Lucas di Grassi	Virgin-Cosworth	2	Hidraulika
Ret	20	Karun Chandhok	HRT-Cosworth	1	Baleset

Folytatás jöv? hétvégén, amikor is Ausztráliában folytatja turnéját a Száguldó Cirkusz mez?nye!
Nagy Dávid (Dave)*Szerz? a Flag Polgári M?hely tagja*



Ajánló