

Futamel?zetes - Barcelona

2010 május 07. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása

Még nincs értékelve

Mérték

Európában új szezon veszi kezdetét, ahogyan a mára alaposan elkoptatott közhely hangoztatja. Eme mondás viszont csak abban az értelemben helytálló, hogy a mindenkori évadok els? európai nagydíján debütálnak az els? átfogóbb évközi fejlesztések, ki ott lemarad, nagyon nehéz, ám egyáltalán nem lehetetlen visszazárkózni.

Ugyanakkor mégis hamis ez az állítás, ugyanis kell?en versenyképes alap híján alig akadt olyan istálló a múltban, amelyik csodát tudott volna tenni Barcelonában. A dönt? fölény kivívásáért folyó verseny valójában az élcsapatok közti egyensúly konzerválását idézi el?, a rengeteg munka eredményeképpen egyik csapat sem marad le túlságosan. Az idei évre levetítve mindezt: Ross Brawnék sem általatják szurkolóikat, a futamgy?zelmet nem érzik elérhet?nek, az minden bizonnyal az alapos ráncfelvarráson átesett McLaren- Red Bull- Ferrari hármas között, gyaníthatóan már az id?mér?s eredmények révén fog eld?lni. A várható zápores? persze ismét a feje tetejére fordíthatja a képet…



A címvéd? és listavezet? Jenson Button örülhetett a tavalyi futam végén

<u>Az elmúlt 3 hét legfontosabb hírei, eseményei:</u>

- ***Három új csapat jelentkezik a 2011-es idényre!*** A Nemzetközi Automobil Szövetség az US F1 cs?djét követ?en 2011-re pályázatot hirdetett a 13. csapat indulási jogára, amelynek értelmében a nevezési igényeket a múlt hét közepéig lehetett leadni. Míg 2009-ben hatalmas volt a túljelentkezés, tucatnyi kollektíva kacsintgatott a „száguldó cirkusz” irányába, ezúttal sokak meglepetésére mindössze három érdekl?d? jelezte csatlakozási szándékát: a Stefan GP, a Durango és az *Epsilon Euskadi*. Hármójuk közül utóbbit tartják a legnagyobb esélyesnek, a baszk istálló infrastruktúrája és anyagi bázisa kiemelked?, az alsóbb formulaautós kategóriákban (különösen a 2, ill. 3,5 literes Formula Renault géposztályban) valamint a Le Mans Seriesben szép sikereket arattak. Szintén mellettük szól példás utánpótlás-nevelésük (többek közt Robert Kubica, a nemrég a GP2 Ázsiai Sorozatában gy?ztes Davide Valsecchi is náluk pallérozódott), mérnöki iskolájuk, valamint az a tény, hogy a Renault-val számos közös projektben szerepelnek, a Forma1-ben is a franciák aggregátjaival állnának rajthoz. Leginkább a tulajdonos, Joan Villadelprat baszk nacionalizmusról vallott nézetei vethetik vissza a pályázatot.
A *Stefan GP* hitelességében sokan kételkednek, a Toyotával való kapcsolatuk, s így m?szaki felszereltségük kétséges, ígéretekkel tele van a ház, kézzel fogható eredményt mindmáig nem tudott felmutatni a semmiféle autósmúlttal nem rendelkez? szerb csapat.
A *Durango* az utóbbi 5 évben szerepelt a GP2-es sorozatban, idén azonban financiális okok miatt visszalépett a bajnokságtól. Ezért egyes szakért?k szerint csupán PR-fogásból vesznek részt az FIA pályázatán. Az FIA a tervek szerint júliusban dönt majd arról, hogy ki nyeri a pályázatot, és ki szerepelhet 2011-ben a Formula-1-es versenyeken.



Marlboro-vonalkód a Ferrari „cápauszonyán”

- ***Tiltott dohányreklámon kapták a Ferrarit?*** A figyelmesebb tévénéz?k mellett az illetékesek is felfigyeltek a kocsi motorborításán (ún. „cápauszony”) és a pilóták ruházatán fellelhet? vonalkódra, ami kísértetiesen hasonlít a cigis dobozokon szerepl? jelzésre. Márpedig az Európai Unió hatályos jogszabályai szerint bárminem? sporteseményen tiltott a dohánytermékek reklámozása. Az európai Egészségügyi Minisztérium felszólította a spanyol és a brit hatóságokat, hogy vizsgálják ki a rejtett reklám kérdését, mivel a szakért?k meglátása szerint a Scuderia piros versenygépein látható vonalkód „egy fél Marlboro cigarettásdobozra emlékeztet.” A maranellóiak azzal érvelnek, hogy az úgynevezett vonalkód az autó designjának a részét képezi, és a Ferrari felügyelete mellett módosul évr?l évre, és olykor a szezon közben is. Az „ügy” végül csak vihar volt egy pohár vízben, a Ferrari azóta levette a vonalkódot autójáról.

- ***Három gumiszállító is érdekl?dik a Forma1 iránt!*** A szezont megel?z?en a Bridgestone meger?sítette, jöv? évt?l nem vállal szerepet a királykategóriában. A 2007 óta monopolhelyzetben lév? japán gyártó helyére három kandidáló is jelentkezett. A Michelin 2001 és 2006 között szállított, egyebek mellett a kétszeres konstrukt?ri világbajnok Renault istállónak is. Rajtuk kívül még az olasz Pirelli és az amerikai Cooper Avon tart igényt a megüresed? helyre. A FOTA azóta többször ülésezett, a kiszivárgó információk alapján a Michelinnek vannak nagyobb esélyei. A sikeres múlt mellett az is mellettük szól, hogy ?k is a 18 colos abroncsokban lesznek érdekeltek. Ecclestone viszont a jóval olcsóbb Cooper Avon mellett kardoskodik, ami a hírek szerint a Bridgestone szakembereivel kíván gördülékenyen bekapcsolódni az F1 vérkeringésébe, továbbá jóval jutányosabb áron végezné el szolgáltatásait. Az 1989 és 1991 közt szállító Pirelli érdekl?dése még tovább bonyolíthatja a helyzetet.

- ***A Volkswagennél is tervben van a Formula-1. A VW-csoport forma-1-es szerepvállalásáról már hosszú évek óta pletykálnak, a sportprogramját mostanában Le Mans-ra koncentráló vállalat azonban eddig tagadta, hogy érdekli a világbajnoki sorozat. Most viszont ?k is elismerték, hogy - már amennyiben az F-1 valóban áttér a hatékonyságot el?térbe helyez? kis turbómotorokra - szívesen beszállnak, bár szigorúan csak motorszállítóként, nem saját csapattal, mint piaci vetélytársuk, a Mercedes.***

- ***Rezeg a léc de la Rosa alatt?*** Svájci lapértesülések szerint a Sauber fontolóra vette, hogy még az évad közben meneszti állásából a spanyol pilótát, mivel nem tudott megfelelni az elvárásoknak, sem hozzájárulni a gyors

fejlesztési tempóhoz, holott évtizedes tesztpilótai múltja miatt els?dlegesen ezért igazolta le a hinwilli csapat. Az érintettek cáfolják a pletykát, ami szerint a venezuelai Pastor Maldonado vagy az olasz Luca Filippi érkezhet nagy valószín?séggel a másik pilóta, Kobajasi Kamui mellé.



Barcelona belvárosa a Tore Agbarral

Spanyolország a technikai sportok egyik ?shazája, amit mi sem bizonyít jobban, hogy már a második Forma1-es szezonban otthont adott egy versenynek Hispánia. Kisebb-nagyobb kihagyásokkal, 1986 óta pedig szerves része a mindenkori versenynaptárnak. Noha meghatározó spanyol versenyz? egészen Fernando Alonsóig nem versenyzett a sorozatban, a helyi kormány mindig is nagy becsben tartotta a Nagydíjakat, így a 60'-as évek végét?l prosperáló sorozat sziklaszilárdon álló bástyája volt a mediterrán ország. Az els? két versenyt a Pedralbes Circuit-en rendezték, rögtön a debütálásán világbajnokot ünnepelhettek Juan-Manuel Fangio személyében. Az 1968-as visszatérést követ?en felváltva rendezett versenyeket az azóta teljesen kihalt Montjuïc Circuit, valamint a 9 futamot számláló Circuito Permanente del Jarama, ami sokáig a MotoGP szerelmeseit is fogadta, mostanság pedig különböz? alacsonyabb kategóriás motor és GT-viadaloknak ad otthont. A F1 80'-as évekbeli modernizációs hullámán megtört a pálya vitorlája, 5 évig nem is rendeztek versenyeket Spanyolországban.

A jól ismert Jerez de la Frontera volt a klasszikus évek versenyhelyszíne, de 1990-es búcsúzása után sem állt meg ott az élet, egyfel?l 1994-ben és 1997-ben itt rendezték az Európai Nagydíjat, másfel?l azóta is kedvelt - most már csak téli - teszthelyszíne a csapatoknak. S ne feledkezzünk meg arról sem, hogy a 90'-es évekt?l kezdve kihagyhatatlan állomása a MotoGP- világbajnokságnak.

A Forma1-nek azonban 1991-t?l maradt a Circuit de Catalunya, ami a rendszeres ráncfelvarrásoknak köszönhet?en kirobbanthatatlan az F1-b?l. A továbbiakban Spanyol Nagydíj alatt mindig a 91' utáni id?szakot értem, a történeti részben természetesen igyekezni fogok távolabbra tekinteni.

A pálya adatai:

Hossza: 4, 655 km
Teljes versenytáv: 66 kör (307, 104 km)
Pályacsúcs (hivatalos, a legutóbbi nagy átépítés utáni): 1: 21, 670 (Kimi Räikkönen, Ferrari, 2008)
Hivatalos oldala: http://www.circuitcat.com/ingles/index.asp

Kanyarok száma: 7 balos, 9 jobbos
Vezetési irány: óramutató járásának megfelel?en
Aszfalt min?sége: kielégít?
Leszorító er?: nagy (kb. 80%)
Leghosszabb teljes gázzal teljesíthet? szakasz: 1, 140 m (kb. 16 sec)

Legmagasabb mért sebesség: 308 km/h
Üzemanyag-fogyasztás: kb. 2, 44 kg/ kör
Benzinkorrekció: 0, 45 sec / 10 kör
Teljes gázadás: közepes (kb. 62 %)
Gumik igénybevétele: közepes (kb. 60 %)
Fékek igénybevétele: közepes (kb. 60 %)
Körönként váltások száma: 44
Felhasználható gumikeverékek: Lágy/ Kemény



(Forrás: f1fanatic.com)

A pálya rövid bemutatása:

A pálya maga egy a 9000 lelkes városka, Montmelo mellett fekszik, nem messze Katalónia f?városától. A 4655 méter hosszú aszfaltcsík szinte minden szempontból próbára teszi a versenyautókat, kristálytisztán megmutatja az autó er?sségeit, avagy gyengéit; az aerodinamikai hatékonyság, az egyensúly és a motorer? legjobb mércéjének tartják, mivel zömmel gyors kanyarok alkotják. Még akkor is, ha az utóbbi évek módosításait követ?en több tempós ívet alaposan megszelídítettek, egyedül a 3-as ív ?rizte meg az eredeti nyomvonal karakterét. Roppant sajnálatosnak tartom, hogy a hajdani gyors pályán a kocsikat jelenleg a lassú kanyarokkal telet?zdelt részekre kell kalibrálni. Optimális el?zési pont nincs, bár a 10 évvel ezel?tti állapothoz képest azért valamivel ígéretesebb a helyzet, mint emlékezhetünk rá, az 1999-es futamon – írd és mondd – egyetlenegy el?zést láthattunk.
A bevezet? után tegyünk egy képzeletbeli kört a montmelói aszfaltcsíkon! A célegyenest követ?en közel 310 km/h-ról fékeznek 140-re, az Elf- sikán egyike a pálya 2007-es módosításainak. Sajnos minden cél ellenére nem sikerült optimálisan az átépítés, még mindig nem eléggé lassú a sikán ahhoz, hogy egy kifékezéssel az el?tted állót magad mögé tudd utasítani. Magyarán komoly rajthiba nélkül nagy változásra itt aligha számíthatunk. Az megint más kérdés, hogy meglehet?sen sz?k a fordító, így a tavalyihoz hasonló rajtbaleset elképzelhet?, már amennyiben egy-egy pozícióharcban valamelyik fél nem tér nyugovóra, mint tette azt Fernando Alonso 2007-ben Massa ellenében. A 3-as csökken? sugarú kanyarban hat a legnagyobb oldalsó nyomás a versenyz?kre, a gumikat pedig valósággal „eszi". A 250 felett bevehet? kanyart követ?en érkeznek meg a Repsolhoz, ami elvezet a pálya leglassabb pontjához, a Seat- hajt?höz, amit csak 100 alatt lehet optimálisan bevenni, TC nélkül az enyhén lejt?s féktávnál gondok is adódhatnak. Márpedig ez nagy luxus, mivel kulcsfontosságú az optimális kigyorsítás elérése a pálya e pontján, valamint az, hogy ne veszítsenek a ritmusokból a versenyz?k, mert csak ezután következik a pálya azon része, ami nagy valószín?séggel dönt? lesz mind az id?mér?, mind a verseny tekintetében.



A pálya els?, tempós szakasza (1-3-as kanyarkombináció)

A 7-8-as kombinációban is problémák adódhatnak, mióta betiltották a kipörgésgátlót, a tempós kanyarokban is alaposan megszenvednek a pilóták. Eztán következik a La Compsa (másként Campsa) nev? állandó sugarú jobbos kanyar. Ez sem olyan er?teljes már, mint a régi valójában, egy laza 220-szal át lehet suhanni rajta. Az állandó sugarú kanyar gyors és finom bekanyarodást jelent, hosszú, egyenletes apexet, és könny?, szelíd kijáratot. A kanyar sík terepen található, így a beállítás megtalálása itt rutinfeladat.
Ezt követi a La Caixa, ami típusát tekintve egy csökken? sugarú kanyar, azaz itt a kijárat hosszabb a bejáratnál. Az optimális az, ha kés?n fékeznek, és élesen kanyarodnak, hogy hamar elérjék az apexet, és gyorsan gázt adhassanak a maximális kijárati sebesség érdekében. A stabil és er?teljes kigyorsítás nagyon fontos. Enyhe túlkormányzottságot szoktak kérni a rutinosabb versenyz?k, hogy jobban tudják kontrollálni autójuk farát.
Egy balos ívet követ?en érjük el a Banc Sabadell nev? meglehet?sen lassú jobbost. Innen már ütemesen abszolválható az utolsó két jobbos, az Europcar és a New Holland. Nagyon nehéz a jelenlegi aero- szabályok mellett az el?tted álló szélárnyékában maradni, így a viszonylag hosszú célegyenesben esetleg meglév? gyorsaságbeli fölényben sem nagyon lehet bízni.
A pálya a gyorsabbak közé tartozik, és ez még akkor is igaz, hogy az igazán gyors kanyarokat sikerült jócskán belassítani. Összesen 15 kanyarból tev?dik össze a pálya, ebb?l 10 jobbos és 5 balos. A bal els? kerekek tehát fokozott igénybevételnek vannak kitéve. Az eddigi versenyekre visszagondolva elmondható, hogy száraz körülmények közt izgalmas futamot nem nagyon láthattunk, s ez annak is köszönhet?, hogy nem mondható igazán technikásnak a pálya, itt a lóer? és az aerodinamika egyértelm?en dominál a vezet?i képességekkel szemben, remek terep a konstrukció egyensúlyának megtalálásában. Nem hiába ez a legkedveltebb teszthelyszín...
Eléggé nagy leszorító er?t választanak a csapatok, a mechanikai csomagot is a lassú kanyarokhoz igazítják, el?l veszik keményebbre a felfüggesztést, hátul pedig lágyabbra. A motort csak a pálya bizonyos részei teszik próbára. Az abroncsok önmagában véve nem kopnak extra szinten, ám a már említett jobbosok révén a bal elüls? kerekek nagy igénybevételnek vannak kitéve. A Bridgestone a lágy és kemény keverék? abroncsait bocsátja a mez?ny részére.
A motorok nem lesznek túlterhelve, nem fog gondot okozni sem a padlógázas szakaszok hossza (durván 62%, de a McLarennél mértek ennél többet is), sem a páratartalom, sem pedig a h?mérséklet. Mivel a célegyenest kivéve komoly féktávok nincsenek a pályán, a fékeket is kíméli a Circuit de Catalunya, a váltók meghibásodására sem kell számítani. A megbízhatatlanságáról idén elhíresült Ferrari (Alonsónál kett?, a Sauber párosánál összesen háromszor mondta fel szolgálatait az aggregát) ment?övet kapott a Nemzetközi Szövetségt?l, aminek értelmében

modifikálhatták er?forrásaikat a szabályok adta kereteken belül. Vagyis – elméletileg – tiltott a tuningolás, a motor teljesítményének fejlesztése…

Záport jósolnak a hétvégére (Id?járás-el?rejelzés):

A tudósok körében már a múlt század végén tényként kezelt drasztikus klímaváltozás újabb jeleit láthattuk a híradásokban. Havazás Dél-Franciaországban és Katalónia bels? területein, orkán erej? szél és hatalmas hullámok a Riviérán! Jelen pillanatban kétséges, meg lehet-e egyáltalán rendezni a Cannes-i Filmfesztivált, ill. a jöv? hétvégi Monacói Nagydíjat. Május ide, mediterrán térség oda, Barcelonában is hidegrekordokat döntöget az id?járás ezen a héten. A hétközi Tenerife elleni bajnoki meccsen özönvízszer? es?ben, 10 fok körüli h?mérsékletben gáláztak Lionel Messiék. A meteorológusok a hétvégére sem várnak jelent?s javulást.
A 15 fokos maximális h?mérséklet vasárnapra megközelítheti a 20 fokot is. Tetejében változóan felh?s égbolt alatt rendezik a szabadedzéseket, a gomolyfelh?kb?l pedig bármelyik nap eleredhet az es?. A futam napjára a precíz jóslatairól híres weather.co.uk portál 60%-os valószín?séggel prognosztizál égi áldást. A montmelói pályán a szélnek is nagy szerepe van, az irány egyik pillanatról a másikra változhat, ami hatással lehet az F1-es autók aerodinamikájára.

(Zárójeles megjegyzésként még idetartozik, hogy az aktivitásából mit sem veszt? izlandi vulkán könnyen felboríthatja a többségükben nagy-britanniai központtal m?köd? csapatok szállítási terveit. A három hetes szünet miatt ez a mostani hétvégét nem érinti, ám a jöv? heti monacói, majd a két hétre rá következ? török futamon újabb fennakadásokat okozhat.)

Az els? rajtkocka b?vületében (Egy kis esélylatolgatás):



A McLaren megszakítaná a Red Bullok id?mér?s veretlenségi sorozatát

Mint már szó esett róla, az istállók zöme Barcelonában veti be els? átfogóbb évközi fejlesztési csomagját, az élen álló kvintett – a szélcsatornás vizsgálatok alapján – jelent?s, akár fél másodpercben is mérhet? javulásra számít, ugyanakkor mindannyian csitították is híveiket, hogy ez a hétvége csak valaminek a kezdete, messzemen? következtetéseket nem érdemes levonni az eredményekb?l. És valóban, a fejlesztési verseny olyannyira kiélezett, hogy az egész éven át tartó munka els?sorban a versenyben maradásért folyik. Amelyik istálló nem javít súlyos tizedeket autóján, nem tökéletesíti aerodinamikáját, az menthetetlenül visszább esik. Az elvi er?sorrendben (ami nem feltétlenül egyenl? azzal, amit a pályán látunk vasárnap!) történ? el?relépéshez még ennél is több , egyedi ötlet, meglep? újítás szükségeltetik.

A ***Red Bull*** ezen logika mentén meghökkent? magabiztossággal tekint a jöv? felé. Érvelésük szerint eddig sem a tempóval voltak gondjaik, az RB6-os konstrukció univerzális, az adódó megbízhatósági gikszereket pedig még id?ben lereagálták, így teljes er?bedobással a végs? gy?zelem a cél. Id?mér?s szereplésük mindenesetre tiszteletet parancsoló, eleddig valamennyi kvalifikációt ?k nyerték, méghozzá nagy fölénnyel. Márpedig ez kulcsfontosságú tényez? Barcelonában, amit a statisztika is alátámaszt: 2001 óta mindig annak a pilótának szólt a himnusz, aki az els? rajtkockából kezdhette az aktuális futamot. A pontosság kedvéért gyorsan rákontrázhatunk egy másik érvvel: az eddigi négy futam során egyszer sem az a pilóta haladt át els?ként a célvonalon, aki korábban megnyerte az id?mér?t. Az egyik statisztika tehát egész biztosan megszakad vasárnap…

A Red Bullnál – megbízható szélcsatornás adatokra hivatkozva – legalább 3 tizedes javulást várnak, több kisebb újítás közül kiemelkedik az egyedi készítés? „F-csatornájuk”, amivel pilótáik saját lábukkal mozgatva irányítják a karosszériát ér? leveg? útját, ami csökken? légellenállást és így leszorító er?t eredményez.

Kissé nyögvenyel?s kezdés után immáron két gy?zelemnél tart a ***McLaren***, aminek eredményeképpen a konstrukt?ri tabella éllovasaként érkeztek Spanyolországba. Egy sor fejlesztéssel (többek közt módosították az els? és hátsó szárnyat, valamint átalakításokat végezték a padlólemezen) tarsolyukban ?k is az els? rajtsort vették fókuszba. Az elmúlt években egyébként nem termett sok babér a wokingiaknak a montmelói aszfaltcsíkon, Kimi Räikkönen 2005-ös diadala óta nem sikerült gy?zniük, most mégis bizakodnak, hogy eredményesek tudnak lenni a tempós kanyarokkal telített pályán. Mind a pontversenyt vezet? Button, mind Hamilton kedveli a helyszínt, kettejük párharca a GP külön pikantériáját adja.

A ***Ferrari*** teljes átalakulásáról alighanem fogalmunk sincs, annyi bizonyos, hogy ?k is bevetik állítható hátsó szárnyukat, a komplett kasztni megújul, de nem kizárt, hogy az anno nagy dirrel-dúrral beharangozott, mostanság hallgatásban burkolózó új diffúzor is bemutatkozik a hétvégén. Pénteken Felipe Massa teszteli az újításokat, minden további csak a szerzett adatok függvényében. A megbízhatósági korrekción átesett motorok is sokat hozhatnak a konyhára, amennyiben élelmességgel kezelték a FIA ment?övét. A (félig-meddig) hazai versenyére készül? Fernando Alonso t?le szokatlan magabiztossággal tekint a hétvége elé, kimondva az els? rajtkocka, s ezzel együtt a gy?zelem az elvárás. Mellettük szól az is, hogy az elmúlt kilenc versenyb?l hatot a t?zpiros autók nyertek, minden tekintetben az élre magasodnak az örökranglistákon.



A Francia Becsületrend után a pályán is babérokra tör Schumi

A ***Mercedes*** háza táján vízválasztó helyszínként várták a katalán pályát. A messze várakozások alatt kezd?d? szezon „feladását” is fontolgatják egyes hírek szerint, így sokat nyom latba, mire lesznek képesek e hétvégén. Az „F-csatornán” és teljes aerodinamikai vérátömlesztésen túl a tengelytáv 5 cm-rel való növelése emelhet? ki, amivel a krónikus alulkormányzottságon és gumiproblémákon kívánnak úrrá lenni. Amennyiben a statisztikáknak hinni lehet, feltétlenül Michael Schumacher számítana a hétvége favoritjának. A németek él? legendáját ugyanis nem kevesebb, mint 6 alkalommal intették le els?ként, de pole pozíciók (7) és pontok (98) terén is magasan a világ felett áll. Idén mégis nemhogy a gy?zelem, de még a dobogó is meglepetésszámba menne. A hétszeres világbajnoknak alaposan meggy?lik a baja az idénre lekeskenyített els? gumikkal, ifjú csapattársa gyakorlatilag minden létez? mutatóban magasan veri.

Sokat elmond a Mercedes szolid elvárásairól, hogy még Nico Rosberg sem számol gy?zelemmel. Tehát még az is el?fordulhat, hogy inkább hátrafelé kell majd tekintgetniük, ugyanis a félprivát csapattá vedl? ***Renault*** ott leselkedik nyomukban. A franciák egészen más koncepcióban gondolkodnak, kis adagokban dobják pályára fejlesztéseiket, jelen esetben a szárnyakon és a diffúzoron végeztek el apróbb módosításokat. Továbbá nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy a Total új ken?- és üzemanyaggal szolgál számukra (és persze a Red Bull részére), amivel a motorikus teljesítmény növelését és a fogyasztás csökkentését várják.

A középmez?ny sem készül egetver? újítással, a ***Williams*** és a ***Force India*** vélhet?en csak a „lepattanókban” reménykedik, kérdés, mennyire fogják bírni anyagilag az öldökl? fejlesztési küzdelmet. A pont nélkül álló ***Sauber*** javítani készül gyászos idei szereplésén. Az ?ket is pozitívan érint?, Ferrari- motorokat érint? döntéssel, az optimalizált „F-csatornával” és kisebb aero- frissítéssel talán ?k is megindulnak végre a lejt?n felfelé. A Toro Rosso sötét lónak számít, megsaccolhatatlan, hogy most éppen a Sauberekkel fognak küzdeni, avagy a Q3-as szereplés sem elérhetetlen az átalakított fékrendszerrel és motorborítással próbálkozó faenzaiak számára.

Fél éves el?munkálatok eredményeképpen jelent?s, egy másodperces javulásra számítanak a ***Lotusnál***, egyebek mellett elkészült végre a szénszálas felfüggesztésük, megnövelték tengelytávjukat, mint ahogy komplett aerodinamikájuk impozánsabbá lett. Ha beválnak terveik, alighanem külön ligában versenyeznek majd a következ?kben, az el?ttük állók ellen ez még kevés lesz, viszont a másik két újoncot nagyobb bizonyossággal verhetik. A ***Virgin*** végre átépítette tankrendszerét, módosították aero- csomagjukat is, viszont kizárólag Timo Glock autóján szerepelnek majd az újítások, az id? nagyúrnak bizonyult. A ***Hispania*** révén el?ször áll rajthoz hazai istálló a Spanyol Nagydíjon, ennek megfelel?en ?k sem voltak restek a szünetben, több update (melyek közül kiemelkedik saját szénszálas felfüggesztésük) mellett a legnagyobb fegyverténytt Christian Klien leigazolásával könyvelték el. Az osztrák pilóta a pénteki szabadedzéseken segíti tapasztalatával a Forma-1 technikai követelményeivel még mindig csak ismerked? csapatot. Id?eredményeit – sok éves kihagyását is figyelembe véve – érdemes lesz nyomon követni, középtávon akár feljebb is léphet a ranglétrán, akár Chandhok, akár Senna kárára.

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



Ajánló