



Futamel?zetes - Barcelona

2010 május 07. Flag

Szöveg méret

Mentés

-
-
-

• [0](#)

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 első európai nagydíján debütálnak az első 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 áztatják 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 záporos? persze ismét a feje tetejére fordíthatja a képet...



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

Az elmúlt 3 hét legfontosabb hírei, eseményei:

- **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 autós múlttal nem rendelkező szerb csapat.

A *Durango* az utóbbi 5 évben szerepelt a GP2-es sorozatban, idén azonban finansziális 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 tévénézők mellett az illetékesek is felfigyeltek a kocsik motorborításán (ún. „cápauszony”) és a pilóták ruházatán fellelhető vonalkódra, ami kísértetiesen hasonlít a cigis dobozokon szereplő jelzésre. Márpedig az Európai Unió hatályos jogszabályai szerint bármilyen 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 szakértők 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 évről 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 érdeklődik a Formula 1 iránt!** A szezont megelőzően a Bridgestone megerősítette, jövő évtől nem vállal szerepet a királykategóriában. A 2007 óta monopolhelyzetben lévő japán gyártó helyére három kandidáló is jelentkezett. A Michelin 2001 és 2006 között szállított, egyebek mellett a kétszeres konstruktori világbajnok Renault istállóinak is. Rajtuk kívül még az olasz Pirelli és az amerikai Cooper Avon tart igényt a megüresedő helyre. A FOTA azóta többször ülésezett, a kiszivárgó információk alapján a Michelinnek vannak nagyobb esélyei. A sikeres múlt mellett az is mellettük szól, hogy ők 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 végeznék el szolgáltatásait. Az 1989 és 1991 közt szállító Pirelli érdeklődése 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 ők is elismerték, hogy - már amennyiben az F-1 valóban áttér a hatékonyságot előtérbe helyező kis turbómotorokra - szívesen beszállnak, bár szigorúan csak motorszállítóként, nem saját csapattal, mint piaci vetélytársuk, a Mercedes.**

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

fejlesztési tempóhoz, holott évtizedes tesztpilótái 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 érkezhethet nagy valószínűséggel 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 Alonsoig 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, rögt?n 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 versenyhelyszíné, 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 - teszthelyszíné 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 megfelelően

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: Lágú/ Kemény



(Forrás: f1fanatic.com)

A pálya rövid bemutatása:

A pálya maga egy a 9000 lelkes városka, Montmelo mellett fekszik, nem messze Katalónia fővárosától. A 4655 méter hosszú aszfaltcsík szinte minden szempontból próbára teszi a versenyautókat, kristálytisztán megmutatja az autó erősségeit, avagy gyengéit; az aerodinamikai hatékonyság, az egyensúly és a motorerő legjobb mércéjének tartják, mivel zömmel gyors kanyarok alkotják. Még akkor is, ha az utóbbi évek módosításait követően több tempós ívet alaposan megszelídítettek, egyedül a 3-as ív őrzi meg az eredeti nyomvonal karakterét. Roppant sajnálatosnak tartom, hogy a hajdani gyors pályán a kocsikat jelenleg a lassú kanyarokkal teleterhelte részekre kell kalibrálni. Optimális elvezési pont nincs, bár a 10 évvel ezelőtti állapothoz képest azért valamivel ígéretesebb a helyzet, mint emlékezhetünk rá, az 1999-es futamon – írj és mondd – egyetlen elvezést láthattunk. A bevezető után tegyünk egy képzeletbeli kört a montmelói aszfaltcsíkon! [A célegyenesen követően közel 310 km/h-ról fékeznek 140-re](#), az Elf- sikan egyike a pálya 2007-es módosításainak. Sajnos minden cél ellenére nem sikerült optimálisan az átépítés, még mindig nem eléggé lassú a sikan ahhoz, hogy egy kifékezéssel az elterjedt állót magad mögé tud utasítani. Magyarán komoly rajthiba nélkül nagy változásra itt aligha számíthatunk. Az megint más kérdés, hogy meglehetősen szűk a fordító, így a tavalyihoz hasonló rajtbaleset elképzelhető, már amennyiben egy-egy pozícióharcban valamelyik fél nem tér nyugovóra, mint tette azt Fernando Alonso 2007-ben Massa ellenében. A 3-as csökkenő sugarú kanyarban hat a legnagyobb oldalsó nyomás a versenyzőkre, a gumikat pedig valósággal „eszi”. A 250 felett bevezető kanyart követően érkeznek meg a Repsolhoz, ami elvezet a pálya leglassabb pontjához, a Seat- hajtáshoz, amit csak 100 alatt lehet optimálisan bevenni, TC nélkül az enyhén lejtős 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 versenyzők, mert csak ezután következik a pálya azon része, ami nagy valószínűséggel döntő lesz mind az időmérő, 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) nevű állandó sugarú jobbos kanyar. Ez sem olyan ér?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 könnyű, 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 kijárat sebesség érdekében. A stabil és ér?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 nevű 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...

Elégg? 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 el?ls? 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 padlógáz szakaszok hossza (durván 62%, de a McLarennél mértek ennél többet is), sem a páratartalom, sem pedig a h?mérséklet. Mivel a célegyenes 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 erőforrásaikat 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 láhattuk a híradásokban. Havazás Dél-Franciaországban és Katalónia belső területein, orkán erejű szél és hatalmas hullámok a Riviérán! Jelen pillanatban kétséges, meg lehet-e egyáltalán rendezni a Cannes-i Filmfesztivált, ill. a jövő hétvégi Monacói Nagydíjat. Május ide, mediterrán térség oda, Barcelonában is hidegrekordokat döntöget az időjárás ezen a héten. A hétközi Tenerife elleni bajnoki meccsen özönvízszere es?ben, 10 fok körüli hőmérsékletben gáláztak Lionel Messiék. A meteorológusok a hétvégére sem várnak jelentős javulást.

A 15 fokos maximális hőmérséklet vasárnapra megközelítheti a 20 fokot is. Tetejében változóan felhős égbolt alatt rendezik a szabadedzéseket, a gomolyfelhők? pedig bármelyik nap eleredsz az es?. A futam napjára a precíz jóslatairól híres weather.co.uk portál 60%-os valószínűséggel 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 vesz? izlandi vulkán könnyen felboríthatja a többségükben nagy-britanniai központtal működ? csapatok szállítási terveit. A három hetes szünet miatt ez a mostani hétvégét nem érinti, ám a jövő heti monacói, majd a két hétre rá következő török futamon újabb fennakadásokat okozhat.)

Az első rajtkocka b?völetében (Egy kis esélylatolgatás):



A McLaren megszakítaná a Red Bullok időmér?s veretlenségi sorozatát

Mint már szó esett róla, az istállók zöme Barcelonában veti be első 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 első sorban a versenyben maradásért folyik. Amelyik istálló nem javít súlyos tizedeket autóján, nem tökéletesíti aerodinamikáját, az menthetetlenül visszább esik. Az elvi erőssorrendben (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 kezdhetett az aktuális futamot. A pontosság kedvéért gyorsan rákontrázzhatunk egy másik érvel: 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 élvonalaként érkeztek Spanyolországba. Egy sor fejlesztéssel (többek közt módosították az els? és hátsó szárnyat, valamint átalakításokat végeztek a padlólemezen) tarsolyukban ?k is az els? rajtsort vették fókuszba. Az elmúlt években egyébként nem termelt 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 (félíg-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 vízvázalasztó helyszíneként várták a katalán pályát. A messze várakozások alatt kezdődő szezon „feladását” is fontolgatják egyes hírek szerint, így sokat nyom latba, mire lesznek képesek e hétvégén. Az „F-csatornán” és teljes aerodinamikai vértömlesztésen 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 elsőként, 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 első gumikkal, ifjú csapattársa gyakorlatilag minden létező mutatóban magasan veri.

Sokat elmond a Mercedes szolid elvárásairól, hogy még Nico Rosberg sem számol gy?zelemmel. Tehát még az is elfordulhat, 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 megfélekezni 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 szénszálalás 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 megfelelően ?k sem voltak restek a szünetben, több update (melyek közül kiemelkedik saját szénszálalás felfüggesztésük) mellett a legnagyobb fegyvertényt Christian Klien leigazolásával könnyvelték 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

[Tweet](#)



DR. DRÁBIK JÁNOS
100 ÉVVEL TRIANON UTÁN
DVD

A trianoni gyalázatról tabumentesen



„Egy film amelyet minden
magyarnak látnia kell”

Ajánló