Visszatekint? a 2009-es szezonra, 1. rész: Button tavaszi hadjárata

2009 december 09. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása
Még nincs értékelve

Mérték

Habár tíz hónappal ezel?tt még a leveg?ben lógott a tavaly kivonult Honda utódcsapatának sorsa, a Brawn-Mercedes alakulata Jenson Buttonnal végül parádés évet teljesített, melynek köszönhet?en mind a gyártók, mind a

versenyz?k között diadalmaskodni tudtak. Három részes sorozatban igyekszünk felidézni ezt a meglepetésekben b?velked? idényt.

Els? epizódunkban a holtszezon ismertetése és Button tavaszi gy?zelmi sorozata kerül terítékre.

Válságban a Forma1:

Tavaly, azon a november eleji estén minden id?k legszorosabb finisével d?lt el a világbajnoki cím, a második évét taposó McLarenes Lewis Hamilton javára. A páratlanul kiélezett küzdelem után a Forma1 szusszanásnyi szünetet sem hagyott az érdekl?d?knek, minekután az utóbbi évtized legnagyobb válságát élte át a „száguldó cirkusz” néven emlegetett sport, ami több hullámban, egészen októberig, az 1993-tól regnáló FIA- elnök Max Mosley leváltásáig elhúzódott.

A gazdasági világválságra hivatkoztak, holott az F1 akut problémákkal lépett be a recesszióba. A mértéktelen költségek, a túlzott hivalkodás azt a látszatot keltette, mintha ez a f?urak sportja lenne, hiányzott a mindennapi közlekedésre, autógyártásra gyakorolt innovatív ráhatás, márpedig a 90’-es évekbe fordulva ezzel a céllal reformálták meg a hajdanán inkább néhány megszállott – jó értelemben vett – ?rült szórakozásának számító sportot. Tavaly az élcsapatok mintegy 400-600 millió dollárból gazdálkodtak, úgy, hogy a pilóták szponzorait és fizetését még nem is számoltuk bele. Nem meglep? tehát, hogy miközben százezreket bocsátottak el munkahelyeikr?l, miközben az autóiparon mély válság söpört végig, ez a fajta megalomán pénzherdálás nem fért bele a nagy gyártók üzletpolitikájába.

Technikai szabályváltozások a BMW tavalyi és idei konstrukciója alapján

Els?ként, még december els? hetében a Honda adta be a kulcsot, a raliban a Suzuki, a Subaru és a Mitsubishi, a motorsportban pedig a Kawasaki lépett vissza a vb-t?l. Ezzel párhuzamosan, hosszú hónapokon át tartó perpatvar vette kezdetét a Nemzetközi Automobil Szövetséget vaskézzel irányító Max Mosley, valamint az istállók érdekeit képvisel? FOTA közt. Nyugodtan mondhatjuk, a tét a Formula-1 léte volt! A dönt? pillanatban megszületett a konszenzus, 2,4 milliárdos költségcsökkentésr?l állapodtak meg a felek. Ez magában foglalta a szigorú tesztkorlátozást (20 nap alatt max. 15 000 km, évközben nincs teszt, leszámítva az „egyenes pályás” próbákat), a motorszabály módosítását (versenyz?nként 8-8 aggregát használható a szezon 17 futamán, korlátozott fordulatszámmal, tiltott mindennem? motorfejlesztés), de szabályozták a szélcsatornás munkálatokat, valamint határoztak nyári 6 hetes gyárbezárásról is.

Amint a hurok némiképp meglazult, kiütköztek az érdekellentétek, 2009-re fordulva éles viták kezd?dtek a sajtón keresztül, ami nyárra kis híján szakításhoz vezetett. A perpatvar indítéka Mosley „alternatív” költségvetési javaslata volt, miszerint 40 millió fontos sapkát vezetnek be, s amely csapat ezt betartja, nagyobb technikai szabadság mellett fejleszthetnek (légterel?k és a motorok fordulatszámának vonatkozásában), amelyik viszont magasabb összegb?l gazdálkodik, alá kell vetnie magát a szigorú követelményeknek. Végül itt is megegyezés született, méghozzá a többlépcs?s, fokozatos költségcsökkentés mellett foglaltak közösen állást.

Technikai szabálymódosítások és a tesztszezon krónikája:

A holtszezonban egyéb, technikai természet? változásokat is foganatosítottak, immáron az el?zés megkönnyítése, vagyis az eseménydúsabb futamok jegyében. A slick, azaz sima futófelület?, barázda nélküli gumik 1997 utáni visszatérése mellett alaposan átalakultak az autók karosszériái is, amolyan 80’-as évekbeli hatást el?idézve. Nagymértékben csökkent a leszorítóer?, amit egy szélesebb els? szárny (szurkolói szlengb?l véve: „hókotró”), valamint egy keskenyebb és magasabb hátsó szárny (megint csak a szlengb?l idézve: „ruhafogas”) idézett el?. Az autó mögött termel?d? turbulenciát az egyéb aerodinamikai szárnyelemek eltávolításával, valamint a diffúzor hosszának megszabásával akarták csökkenteni. Utolsóként pedig bevezetésre került az ún. KERS, ami az autó fékezési energiáját gy?jti, raktározza, majd 6,8 másodperc erejéig kb. 80 lóer?t nyújt az el?zésekhez. Mivel a KERS-nek rögzített helye volt, továbbá mintegy 40 kg nyomott, a csapatok többségének komoly gondjai támadtak az autó súlyelosztásával, így a rendszer helyett inkább extra ballasztokat terhelték az autót. A szezon során csupán a Ferrari és a McLaren vetette be rendszeresen ezt a megoldást, nyárra sikeresen elsajátították apró fortélyait, rajtuk

kívül még a Renault és a BMW próbálkozott vele bizonyos helyszíneken.

Ami eldöntötte az évet: a dupla és a „szimpla” diffúzor évkezdetkor

A szezont megel?z?en a diffúzor körül robbant ki a menetrendszer? botrány! Az autó áramlástanának alapvet? eszköze a diffúzor, ami felel?s a légáramlatok irányításáért, az autó leszorító erejéért, tapadásért. A Technikai Szabályzat szerint a diffúzor a hátsó tengelyvonal mögött 330mm-rel kezd?dik, magassága pedig 175 mm. Három csapat, a BrawnGP, a Toyota, valamint a Williams azonban a többiekt?l eltér?en értelmezte a szabályokat. A 175 cm-nél megszabott határsík fölé olyan csatorna került pluszban, ami nem része a diffúzornak, ráadásul „alulról nem látszó elem", így „ütközési zóna körül kialakított aerodinamikai elemnek" min?sül, ami teljességgel szabályos. Annak dacára is, hogy egyértelm? kiskapuról van szó, minthogy maximálisan a diffúzor szerepét játssza el. De ez inkább min?síti a szabálykönyv pontatlanságát, egyben a mérnöki zsenialitást.
A FIA két vizsgálaton is szabályosnak titulálta az ún. „dupla diffúzort", ennek ellenére négy csapat (a Red Bull, a BMW, a Renault és a Ferrari) panaszt emelt a döntés ellen, a mindent dönt? határozaton mégsem tudtak változtatni, így kénytelenek voltak saját autójukat is átalakítani, ezt a m?veletez azonban egyedül a Red Bullnak sikerült tökéletesen megoldani, a többiek egész évben szenvedtek az autó balanszával és tapadásával.

A költségvetési és technikai természet? viták, reformok mellett egyedül a pilótanévsorban mutatkozott állandóság. Mindössze egy helycsere történt 2008-hoz képest, mégpedig a visszavonult David Coulthard helyére a Red Bull „átigazolta” Sebastien Vettelt, a német ülését a többszörös GP2-es futamgy?ztes svájci Sébastien Buemi foglalta el a Toro Rossonál.

Utolsókból az els?k! „Újoncként” hengerelt a BrawnGP a teszteken (képen: Jenson Button)

Habár a divatos közhely minduntalan hangoztatja, hogy a tesztekb?l messzemen? következtetéseket nem érdemes és nem is lehet levonni, idén is bebizonyosodott, nincs ez teljesen így. Valamennyi csapat rendelkezésére 20 nap állt, ezalatt összesen 65 ezer kilométert teljesítettek, ami közel 50 ezerrel kevesebb a tavalyinál. Közel 9000 km-ével a Toyota volt a legszorgalmasabb, a versenyz?k közt Alonso tette meg a legtöbb kört.
Mindössze március elején jelentették be hivatalosan, hogy a Honda Brackley-i központját – brit befektet?kkel közösen – felvásárolta a Ferrari korábbi zseniális stratégája, Ross Brawn, a Brawn Grand Prix Mercedes-motorral valósággal tarolt az el?szezonban, pontosabban azon a 8 napon, ami jutott nekik. Elképeszt?en stabil hosszú etapok jelezték fölényüket, legalább 6-7 tizedes el?nyr?l beszéltek a szakemberek. A csodaszer? kezdés azonban nem a véletlen m?ve, a Brawnok a Honda 2008 tavaszától folytatott fejlesztéseinek gyümölcsét aratták, bár hozzá kell tenni, hogy a csapatf?nök megérzései (gondolunk itt mindenekel?tt a dupla diffúzorra, de számos egyéb, meghökkent? megoldásra, amit utóbb szinte minden csapat átvett) nélkül aligha értek volna ennyire fényes sikereket.
A Brawn mögötti élmez?nyt a Ferrari- Toyota- BMW hármas alkotta, de a Red Bull és a Williams sem volt sokkal elmaradva t?lük, voltak kiugró és kevésbé acélos periódusaik. A mez?ny végén az obligát Toro Rosso- Force India duón túl ott szerénykedett a McLaren- Mercedes. A wokingiak nem is titkolták, hogy tetemes hátrányban van aerodinamikai szempontból, ennek megfelel?en a felületi áramlatokat foszforeszkáló festékkel méricskélték. Kimondatlanul, de már a szezonnyitót megel?z?en lemondtak a címvédésr?l. Helyzetüket tovább bonyolította, hogy a csapatot 1980 óta irányító Ron Dennis végleg búcsút intett a sportnak, jöv?ben a McLaren sportkocsi gyártása kötötte le idejét.

7-b?l 6! Button gy?zelmi sorozata:

szezon els? versenyének. A megszokottnál valamivel kés?bb, Bernie Ecclestone, a F1 „mindenható úra” kedvezett az európai tévénéz?knek, az id?mér?t és a versenyt barátjabb id?pontra tolta. Az id?mér? volt az els? tényleges viszonyítási alap: Rosbergek, Buttonok és Barrichellók égették szénné a komplett mez?nyt, mindeközben a Ferrarik úgy mozogtak a pályán, mint a tavalyi évi Hondák, a McLaren pedig a sereghajtók táborát népesítette... A két Brawn kimondottan nehéz autóval is 6 tizedet adott a könnyed Red Bullt terelget? Vettelnek és Kubicának. Hamilton McLarenjében hosszú id? után technikai probléma lépett fel, váltót kellett benne cserélni, így a mez?ny végér?l vághatott neki a futamnak.

A rövid célegyenes végén az ausztrálok egykori világbajnokáról elnevezett Jones- sikán várta a mez?nyt, ahol rendszeresen rajtbaleset borzolta a kedélyeket. Ez idén sem volt másként, mindennek okozója a 2. rajtkockából rajtoló Barrichello volt. Mivel beakadt a kuplungja, csak markáns fáziskéséssel tudott elindulni. Az incidensbe egy sor pilóta belekeveredett, rögtön hajtottak is a boxba orrkúpot cserélni, a legrosszabbul azonban Kovalainen járt, a McLaren kiválóan rajtoló versenyz?je be is fejezte a versenyt. Rubinho még egészen szépen megúszta az esetet, a 7. helyr?l folytathatta a körözést.

Az élen Button magabiztos, 4 másodperces el?nyt dolgozott ki, amit egészen a futam végéig tartani is tudott. Mögötte Vettel és Kubica birkózott egymással, a háttérben pedig a címvéd? el?zte sorra az autókat, köszönhet?en a KERS-nek, s a pontszerzés kapujába érkezett.

A futamot meghatározta a gumikrízis. A monopolhelyzetben lév? Bridgestone szakemberei idén két nem „szomszédos” specifikációjú abroncsot bocsátottak a csapatok rendelkezésére (kés?bb a viszontagságos gyakorlat miatt több helyszínen változtattak ezen a felfogáson), jelesül a szezonnyitón a közepes- szuperlágy kombináció mellett döntöttek. A szuperlágy kopása azonban minden várakozást felülmúlt, már 4-6 kör után szinte vezethetetlenné téve az autót, 2-3 másodperccel vetette vissza a Ferrarikat és Kubicát, vagyis a másik keveréket használó Button és Vettel hatalmas el?nyre tett szert. Ugyanakkor tisztában voltak vele a stratégák, hogy egy etap erejéig mindenképpen fel kell tenniük nekik is a szuperlágyat.

A verseny egyharmadánál Nakadzsima töréstesztje után érkezett a biztonsági autó, mögötte Button, Vettel, Massa, Kubica, Räikkönen volt a sorrend. Tehát a két Ferrari biztató pozícióban volt, azonban el?bb a taktika, majd az autó adta meg magát, Räikkönen pedig nekivágta a falnak kocsiját, így pont nélkül távozott a címvéd? istálló a szezonnyitóról.

A verseny utolsó szakaszában Button és Vettel igyekezte kímélni abroncsait, a britnek sikerült jobban, Vettelre megérkezett a sokkal gyorsabb Kubica, a lengyel azonban kissé meggondolatlan man?verbe kezdett, ami mindkettejük versenyének véget vetett. Button gy?zelmét innent?l senki sem veszélyeztette, így a 2006-os Magyar Nagydíj után második gy?zelmét ünnepelhette. A csapat sikere teljes lett, hiszen a rossz kezdés után Barrichello befutott a 2. helyre.

A dobogó harmadik foka, a mai kor F1-ét jellemezve, csak napokkal kés?bb d?lt el. Történt ugyanis, hogy a SC mögött haladva a mez?ny utolsó sorából rajtoló Trulli elmérte a féktávot, a bukótérbe került, amit a mögötte érkez? Hamilton jogosan kihasznált, megel?zte. A McLaren ekkor hibázott, pilótájukat Trulli elengedésére utasította (hibásan!), amit utóbb a versenybírók el?tt letagadtak, amiért el?bb Trullit sújtották id?büntetéssel, majd – miután kiderült a turpisság – a csapatot és Hamiltont is kizárták az Ausztrál Nagydíjról! Trulli tehát dobogóval nyitott, ami különösen szenzációs azt figyelembe véve, hogy a Toyotákat az id?mér? után megbüntették szabálytalan, flexibilis hátsó szárnyaik miatt. A McLaren pedig a 2007-es ún. „kémbotrány” után újra negatív színben t?nt fel az újságok hasábjain…

Elmosta az es? a szepangi futamot

Egy hét sem telt el, s már fel is b?gtek a motorok a vb 2. állomásán, a 10. alkalommal megrendezett ***Maláj GP-n, Szepangban***! Az id?mér? sokkal szorosabb volt, mint az el?z?, Trulli kis híján elcsípte a pole-t Button el?l. Máskülönben minden az új er?sorrendnek megfelel?en zajlott, vagyis a McLarenek a középmez?ny végén szerénykedtek, de a Ferrarinál is komoly gondok mutatkoztok, igaz, ezt maguknak is köszönhették, Massa utasításukra nem ment még egy gyors kört, így már a Q1-ben búcsúzott.
A futam az idény talán leglátványosabb rajtjával kezd?dött, általános megdöbbenésre a Williamst vezet? Rosberg a 6. rajtkockából állt az élre! A verseny els? fáziséig autója formáját nézve komoly esélye volt a dobogóra, amint megérkezett az ég áldás, attól fogva mindenki a sors játékeszközévé vált. Voltak akik pórul jártak, mint például Räikkönen, akire id? el?tt helyezték fel az extrém es?gumit, így akkora hátrányt szedett össze, hogy el sem tudott mozdulni a mez?ny végér?l. Az addigi szerényen teljesít? Glock ellenben nagyot húzott. A német versenyz? autójára a várhatóan nagy zuhatag ellenére is csak köztes gumit szereltek fel, ami zseniális döntésnek bizonyult. A komoly hátrányban lév? Glock a könnyed es? mellett úgy el?zte az el?tte haladókat, mintha egy másik géposztályban autózott volna. Néhány körrel kés?bb már végképp úgy esett, mintha dézsából öntenék, már mindenki extrém es?gumin körözött, pontosabban csúszkált. Glock tempója azonban mit sem változott, körbeautózta a szintén semmib?l 2. helyre kerül? Heidfeldet, s már Button került célkeresztjébe, amikor a kaotikus viszonyokra tekintettel a versenyigazgatóság leintette a versenyt. Fél órás intermezzo után hivatalosan is véget vetettek a futamnak, Glock pechére úgy, hogy az eredménylistán Heidfeld mögé került. Mivel nem teljesítették a teljes táv 75%-át, így mindenki feleannyi pontot kasszírozott helyezéseiért, mint általában.
A látottak után jogosan felvet?dött a kérdés: Mi értelme volt eltolni a kezdési id?pontot, csak azért, hogy az európai néz?knek ne kelljen hajnalban felkelnie? Mindenki tudta, hogy ebben az évszakban, délután 5-6 óra körül a monszun nagy bizonyossággal irtózatos es?t zúdít a térségre…

A Red Bull kett?s gy?zelemmel zárt Kínában

Két hét múlva egy kicsi északabbra vonult a „száguldó cirkusz” mez?nye, ***Kínában*** rendezték a harmadik futamot. Mivel a régió változatlan, nem lep?dtünk meg, hogy a futamra ismét zuhogott az es?. A kés?bb gy?ztes kiléte persze nemcsak ezen múlott, hiszen a még csontszáraz szombati id?mér?n is Sebastien Vettel neve állt a tabella élén. Ross Brawn azért fineszes stratégia, pontosan tudta, hogy a Red Bullok hosszabb távon szenvednek a lágyabb abroncsokon, így autójukat alaposan megtankolta, ehhez képest a 4.-5. rajtpozíció ígéretesnek t?nt. A „nagycsapatok” Sanghajban sem tértek magukhoz, csupán 1-1 versenyz?vel képviseltették magukat a Q3-ban.
Egész hétvégén egy csepp es? nem esett, ehhez képest vasárnap délutánra özönvízszer? es? zúdult a pályára, így nem volt meglep?, hogy a mez?ny csak a biztonsági autó óvó felvezetésével engedték elindulni. A vízátfolyásokon még így sem volt gyerekjáték átkelni, többen megcsúsztak. A kevesebb benzinnel kalkuláló versenyz?k pedig még a SC mögött kénytelenek voltak kiállni, így járt az 1. sorba kvalifikált kétszeres világbajnok Alonso is, vagyis a két Red Bull mögött két Brawn várta a SC távozását. Az es?s futamon három versenyz? mutatott rendkívülit. Vettel, akinek gy?zelme egy pillanatig sem forgott veszélyben; Massa, akinek ígéretes felzárkózását gázpedáljának meghibásodása törte derékba; valamint Hamilton, aki azonban több agresszív el?zése mellett legalább annyi megcsúszása is akadt, így végül csapattársa is el?tte ért célba. A Ferrari három futam után is pont nélkül állt, miután az eleve gyengécske Räikkönent motorprobléma sújtotta, s mindössze a 10. helyen ért célba. Erre a gyalázatra 1981 óta nem volt példa az olasz márka történetében!
A futamon még egyszer beküldték a SC-t, miután Kubica hátulról megtorpedózta az es?ben szokásához h?en gyengélked? Trullit. Mindez nem zavarta Vettelt, aki 20 másodperces el?nyt épített ki az ezúttal bizonytalanabbik arcát mutató Buttonnal szemben, a britet még Webber is megel?zte egy pályaelhagyását követ?en, így a Red Bull Racing történetének els? futamgy?zelme rögtön duplázásként íródott be az annalesbe. A két Brawn és az es?ben versenyképesnek bizonyuló McLarenek mögött Glock és a bravúros versenyt futó Buemi szerzett pontot, miután Sutil a felszáradó pálya egyik még vizes pontján megcsúszott, így eldobta a Force India els? pontjait…

Következ? hétvégén a Közel-Keletre, ***Bahreinbe*** érkezett a kavarán, ***Szahírban*** 5. alkalommal rendeztek versenyt. Az id?mér?n meglepetésre a Toyotások kibérelték az els? rajtsort, rajtuk kívül még Vettel is a Brawnok elé került. Button azonban nem zavartatta magát, két szép el?zéssel rögtön az els? körben megel?zte el?bb Vettelt, majd a kirobbanó rajtját követ?en el?retör? Hamiltont is. Az els?dleges (közepes) keveréken többen megszenvedtek az els? körökben, több tömegjelenet borzolta a kedélyeket, ám Massa szárnycseréjén túl nagyobb baleset nem történt. Ugyancsak a startnál Glock csapattársa elé került, ám a német nem tudott kell? különbséget kiautózni, még csapattársával szemben sem, majd második etapjára a csapat – hibásan – a közepes keverék mellett döntött, nem bíztak abban, hogy a szuperlágy ennyi kört kibír. Glock végigszenvedte a hátralév? távot, végül mindössze a 7. helyen intették le, a jó kezdés után kissé beleszürkül? Räikkönen mögött. Trullinál is ezt a taktikát választották, ? is 6-8 tizedeket kapott Buttontól, de legalább a dobogóra felfért.
Button gy?zelmét a rajt utáni határozottságának, no meg Vettel kivételes pechszériájának köszönhette, el?bb Hamilton, majd Trulli mögé ragadt be, így rengeteg id?t vesztett riválisával szemben. A McLaren és a Ferrari felzárkózása mellett a másik végletet a BMW szolgáltatta, amikor három t?rhet? hétvége után végig a mez?ny hátsó régiójában szerénykedtek.

Európába érkezve sem változott az er?sorrend

Májusra fordulva a mez?ny Európába, mégpedig ***Barcelonába*** érkezett, ahol a hagyományok szerint els? komolyabb frissítési csomagjukat próbálgatták ki a csapatok. Nem véletlen ez, ugyanis a montmelói aszfaltcsík az aerodinamikai hatékonyság els?számú fokmér?je. Mind a Ferrari, mind a McLaren új, a dupla diffúzorra szabott autóval állt rajthoz, a csomag hatékonyságáról mégsem lehettek pontos adataik, hiszen a megszokott Spanyol Nagydíj el?tti tesztek idén elmaradtak.
A két örök rivális közül vitán felül a Ferrari lépett nagyobbat el?re, Massa a 2. sorba kvalifikált, igaz, Räikkönen még a legjobb 15 közé sem tudta beverekedni magát, csapata ugyanis újból elkövette azt a hibát, mint Szepangban Massával. A McLareneknek, hiába küzdött Hamilton, esélyük nem volt pontot gy?jtögetni.
Az élen változatlan volt a felállás, Button indult a pole-ból, s noha a lámpák elalvása után csapattársát maga elé engedte, Barrichello a 3 kiállásos taktikából nem tudta kihozni a maximumot (mint Michael Schumacher ezt számolatlan alkalommal megoldotta), így gy?zelme igazából nem forgott veszélyben. A 3. helyért a rajtnál el?reugró Massa és Vettel vívott, kettejük csatáját kihasználva, a nevet? harmadik Mark Webber lett, az ausztrál állhatott fel a dobogóra. A láthatóan sokkal nagyobb, talán Buttonnal is rivalizáló tempóra is képes lett volna, azonban ezúttal a Ferrari akadályozta az el?menetelben, a KERS ismét bizonyította jótékony hatását. A végig remekl? Massat is utolérte a Ferrari szerencsétlensége, a csapatnál rosszul számoltak, így Vettel szorításában kellett volna benzint spórolnia a brazilnak, majd miután ez nem sikerült, a német elengedésére utasították. Mindhiába, még inkább visszább kellett vennie a tempóból, így Alonso mögött csak a 6. helyen ért célba. Räikkönent remek rajtot követ?en újabb technikai hiba fosztotta pont a pontszerzést?l.

Monte-Carlo utcáin csak a legnagyobbak képesek diadalmaskodni

Május végéhez közeledve a versenynaptár unikális ékszerdobozában, **Monte-Carlóban** b?gtek fel a motorok! A Button- Brawn kombináció egyetlen életképes ellenfelének számító Red Bull ott vetette be a dupla fedeles diffúzort, természetesen jelentékeny javulást várt átalakított autójától. Az id?mér? edzésen szerzett 4.-8. rajtkockák csalódást kelt?ek voltak, különösen úgy, hogy Vettel volt a mez?ny legkönnyebb autójával. A Brawnok hegemóniáját meglepetésre a magára találó Ferrarit vezet? Räikkönen törte meg. A Williams- Renault- McLaren alkotta középmez?nyt?l általános megdöbbenésre le volt szakadva a Toyota- BMW duó, mi több, a két gyári csapat kibérelte az utolsó két sort. Hamilton sem büszkélkedhetett, a címvéd? a Mirabeaunál csapta falhoz kocsiját.
A futamon aztán nem volt sok látnivaló. Button a Ferrari lerajtoló Barrichelloval karöltve sima rajt-cél gy?zelmet aratott, egyedül a brazilnak volt oka az aggodalomra, amikor a szuperlágy abroncsok etapja végére kissé elfogytak, de a rutinos pilóta túllépett ezen a problémán. A dobogó legalsó fokáért a két Ferrari küzdött, s a vörösök idei els? dobogóját 2007 világbajnoka ünnepelte, bár ebben nagy szerepe volt a gy?ztes britnek, aki pont a kiállásáról visszatért brazil el?tt körözött. Márpedig ezen a huplis, igazán csak az ideális íven tapadó utcai pályán el?zésre gondolni sem lehetett.
Vettel és a Red Bull terített betlit mutatott be Monacóban. A kiforratlan, ráncfelvarráson átesett autó hercegségbeli bevetését utólag maga Adrian Newey is butaságként értékelte. A rendkívül túlkormányzott, tapadását veszt? autót képtelen volt megrendszabályozni, így sorjában mentek el mellette az autók, Vettel vessz?futásának a gumifal vetett véget. Ugyanígy járt Kovalainen is, az Uszoda- sikánnál vesztette el uralmát gépjárm?ve felett, így a wokingi gárda újra pont nélkül zárt.

Isztambulban aratta Button idei 6., egyben utolsó gy?zelmét

Button dics?ségteljes tavaszi hadjárata átnyúlt egy kicsit a nyárba is, június elején az autóversenyzés legjobbjai a Boszporusz partján elterül? gyönyör? ***Otodrom Circuit-on*** tették tiszteletüket. Isztambulra is számos újítással érkeztek a csapatok. A Brawn- Mercedes Achilles- sarkának tartott aerodinamikában igyekezett el?relépni, a Red Bull monacói csomagjának optimalizált változatát bocsátotta a pályára, a Ferrari és a McLaren pedig fejlesztési programjának második ütemével próbált visszatalálni a helyes ösvényre.
Az id?mér?n ehhez képest jottányit sem változott az er?sorrend, a Brawnok edzésels?ségét csupán a rendkívül könny? autóval induló Vettel hiúsította meg, a Ferrarik pedig csak Trulli mögött foglaltak helyet. A verseny végkimenetele újfent korán, már az els? körben eld?lt, a kit?n?en rajtoló Vettel nem birkózott meg a nyomással, elhagyta a pályát, pont annyira, hogy Button elmehessen mellette. A német eztán sem tudott lépést tartani a Brawnnal, s?t 3 kiállásos taktikájával végül még Webber is megel?zte. Ez a két autó kimagaslott a mez?nyb?l, a Trulli- Rosberg kett?s már 25 másodpercen túl követte ?ket. Barrichello ellenben végigkínlódta a versenyt, ismét beragadt a rajtnál, majd felzárkózását sem kísérte siker, el?bb Kovalainennel szemben pördült meg, majd Adrian Sutil elleni man?verénél leszakadt az els? szárnya. A kötelez? pit után észrevétlenül bóklászott a mez?ny végén, egészen addig, míg behívták a pályáról, még miel?tt csapattársa szégyenszemre le nem körözi. Pontot szerzett még a három futamgy?zelme után a negyedikre abszolút esélytelen Massa, az els? pontjait gy?jt? Kubica, valamint a másik Ferrarit gond nélkül maga mögött tartó Glock.

Hét versenyt követ?en, a bajnokság feléhez közeledve tehát már hat gy?zelmet számlált Jenson Button, 26 pontos el?nyt épített ki gyengélked? csapattársával szemben, Vettel 32 egységgel volt lemaradva. A konstrukt?röknél pedig mintegy 40 pont volt a Brawn GP fórja. A szaksajtó már a Ferrari 2004-es dominanciájával riogatta a közvéleményt (Schumacher 13, a csapat 15 futamot nyert), ráadásul következett az éllovas Jenson Button hazai versenye. Ám ekkor mintha megszakadt volna a fonal…

folytatjuk...

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



Ajánló