

Forma 1-es csapatmustra a téli holtszezon derekán I.

2010 január 06. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása
Még nincs értékelve

Mérték

Lassan két hónapja annak, hogy véget ért a tavalyi világbajnokság, e hónap végén már következnek az autóbemutatók, februárban pedig kezdetét veszi a – gazdasági válságra hivatkozva – rendesen megkurtított téli tesztid?szak, felkészülés az új szezon kihívásaira.

13 csapat 26 pilótájával, ha minden a tervek szerint halad. Id?szer? tehát átvennünk, melyik istálló milyen párossal vág neki a 2010-es sorozatnak!

Sok tekintetben újszer? év áll el?ttünk. Eltörlik a tankolást, ami az 1994-es évad óta aktív szerepet játszott a stratégiában, gyakran bizony a szurkolókat igazán felcsigázó versenyzés kárára. Stratégia persze eztán is lesz, de szerencsére nagyobb szerepet osztanak majd a pilótáknak, mint a mérnököknek. Drasztikusan átalakul a pontozási rendszer, a 25-20-15-10-8-6-5-3-2-1 elosztású szisztéma azonban csak látszólag forradalmi, valójában arányaiban változatlan marad az egyes helyezések honorálása (legalábbis a dobogósok vonatkozásában). S még akad egy sor technikai és szervezésbeli változás, ezekr?l az el?z?ekkel egyetemben majd a kés?bbiekben informáljuk olvasóinkat.
A mai alkalommal a 2010-es rajtlista eddig megismert állását közöljük, a tényszer?ség mellett természetesen egy kis szubjektív el?rejelzés sem maradhat ki, bár tudjuk, még a teszteket követ?en is botorság messzemen? következtetéseket levonni, az autóbemutatók pedig Püthia legyen a talpán, aki erre vállalkozik… (A hivatalos rajtszámok alapján soroljuk fel az egyes csapatokat.)



Button döntése megsüvegelend?: Hamilton oroszlánbarlangjában duplázna

1. Vodafone McLaren- Mercedes:

1 – Jenson Button
2 – Lewis Hamilton

A világ legnagyobb távközlési szolgáltatója keresztülvitte számításait, amikor két brit pilótát, két világbajnokot toborzott a McLaren-csapathoz. Kimi Räikkönen rajongóit bizonyára hideg zuhanyként érte a bejelentés, s valóban, a média kész tényként kezelte a finn érkezését. Ehhez képest Ross Brawn privát csapatából Mercedes gyári istállóvá vedl? brackley-i kollektívától még ma is tisztázatlan okok miatt távozó regnáló vb kötött ki Wokingban. Ha a hivatalos közleményeknek hinni lehet, akkor Ross Brawn kimondottan elégedett volt Button idei teljesítményével, viszont Michael Schumacher szerz?dtetése kapcsán nehéz elképzelni, hogy a némettel már hónapokkal korábban fel nem vették volna a kapcsolatot. Az már sokkal inkább valószín?bb, hogy a stuttgartiak óhaja volt a perdönt? Rosberg csapattársát illet?en, vagyis hiába címvéd?, hiába 1-es rajtszám, Buttonnak mennie kellett. Magyarán az ok-okozati összefüggés helytállóbb a „ha ló nincs, jó a szamár is” toposznál…

Még soha nem fordult el? korábban, hogy két egyesült királyságbéli pilóta képviselje a wokingi színeket, arra azonban számos példa akadt, hogy két világbajnok csapott össze a McLarennél. S rögtön el is érkeztünk ezzel az év egyik nagy kérdéséhez! A McLaren ugyanis sok mindenben hírnevet szerzett magának 1966-os debütálása óta, a csapaton belüli konfliktusok kezelésében azonban mindvégig csapnivalóak voltak. Elég csak a 80’-as évek legendás Senna- Prost párviadalaira emlékeznünk, amikor is a vérszomjas nyilatkozatháború nemritkán a pályán folytatódott, értékes pontoktól fosztva így meg a csapatot. De mindenki memóriájában még élénken él Juan- Pablo Montoya éleshangú kirohanásai Ron Dennis ellen, nem is beszélve a 2007-es Alonso- Hamilton belháborúról, az erélytelen csapatvezetés teljesen megfert?zte a légkört, év végére már beszélni sem voltak hajlandók a felek. S ugrott mindkét vb-cím…

Az elmúlt két évben aztán biztosra ment Dennis, majd az egykori szárnysegédb?l csapatf?nökké avanzsált Martin Whitmarsh. Heikki Kovalainen személyében nem volt potens ellenfele Hamiltonnak. Nem volt kérdés tárgya, melyik pilóta az életrevalóbb, a versenyképesebb, a helyenként egy másodperces lemaradást még a fejlesztések elmaradásával és a rendre nehezebb autóval sem tudta kimagyarázni az azóta a Lotus csapatához távozó finn pilóta. (2008-ban az ? „közrem?ködése” nélkül a konstrukt?ri vb-cím is alighanem náluk landolt volna…) Nincs mit szépíteni, ez a 2 éves hegemónia Hamilton holdudvarává varázsolta a McLarent, minden és mindenki a színesb?r? világbajnok körött mozog. Ehhez mérten – valljuk be – igazán tökös döntést hozott Button, amikor ezt a csapatot választotta. Bizonyára ott lebeg lelki szemei el?tt a bizonyítási vágy, meg akarja verni Hamiltont. Minden szigetországból származó formulaautós ifjúnak a McLaren a csúcs, legszebb álmai közt szerepel, hogy egyszer színeiben versenyezhessen. Pályafutása rendkívül göröngyös volt eleddig, szerencsétlenül szerz?dött egyik csapattól a másikhoz, 2004 kivételével nem adatott meg neki igazán versenyképes technikával bizonyítani. Világbajnokként nem kockáztat sokat, futamgy?zelmek, kiváló eredmények garantálhatók, ha pedig ezt is túlszárnyalná, újabb fricskát mutatna bírálóinak, akik szerint ?t csak a Brawn tette naggyá. Nehéz fába vágta fejszéjét, annyi bizonyos.

A két pilóta vezetési stílusa olyan, akár a „t?z” és a víz. Hamilton azonnal üzemi h?fokra bírja abroncsait, ennélfogva els?rangú edzésmen?, a rajtot követ? els? körökkel sincsenek gondjai, ugyanakkor a verseny el?rehaladtával mind jobban meg kell szenvednie a gumikopással. Vele szemben Button tükörsima vezetési stílusa kifizet?d?bb lehet ez évben. Hiszen ne feledjük, a tankolás betiltásával kulcsszerepet kap az abroncsok kímélése, a könnyül? autóval másodperceket lehet nyerni a már bejáratott gumikkal a friss szetteken csúszkáló vetélytársakkal szemben. Persze messze nem ennyire sematikus a kép (ugyanis Hamilton is sokat lépett el?re, már ami a gumikímél?bb vezetést illeti), sok mindenen múlik majd a siker, mégis ha tippelni kell, Buttont valamivel kedvez?bben érintik a szabálymódosítások.



Visszatérés a gyökerekhez: Schumacher újra a Mercedes színeiben versenyez

2. <u>Mercedes Grand Prix Petronas:</u>

3 – Nico Rosberg
4 – Michael Schumacher

Miután hosszú évek politikai és gazdasági játszmáival sem sikerült saját kedvükre formálni a McLarent, a német motorgyártó konszern más úton indult el, hogy megvalósítsa régóta áhított célját, az önálló F1-es istállót. Ross Brawn zseniális üzleti érzékkel el?bb jó pénzért felvásárolta a HondaF1-et, majd annak sokszorosáért túladott a részvények b? háromnegyedén. Azóta is csak úgy tornyosulnak a befektet?k Brackley-ben (tehát a székhelyük marad Angliában!), az els? nagyobb fogás a malajziai olajipari vállalat, a Petronas. Egész biztosan nem ?k lesznek az utolsók, hiszen a címvéd? istálló nemcsak a kiváló szakmai színvonal és b?séges haszon miatt lesz vonzó befektetés.

A november végén szerz?dtetett, kiemelked? kvalitású ifjú Nico Rosberg mellé ugyanis nem mást igazoltak, mint a hétszeres világbajnok Michael Schumachert.
Az 1982-es Formula-1-es világbajnok Keke Rosberg fia megítélése nem egységes. Számos szakért? szerint semmivel ne szorult belé kevesebb tehetség, mint kortársaiba (Hamilton, Vettel, vagy éppen Kubica), ezt támasztja alá rendkívül stabil id?mér?s teljesítménye, de versenyeken is egyre többször megvillant, gondoljunk csak éles esz? rajtjaira, egyenletes versenytempójára. Ugyanakkor nem szabad elfeledkeznünk az érem másik oldaláról sem, nevezetesen arról a tényr?l, hogy teljes versenytávon rendre kibillen addig rendíthetetlennek vélt nyugalmából, s bizony csúnya hibákat vét. Idén két alkalommal is dobogós helyezést bukott, mindközül Szingapúr volt különösen fájdalmas, ahol bizony akár a gy?zelem sem volt elképzelhetetlen.
Azzal sem vívott ki magának komoly presztízst, hogy csapattársait mindenkor nagy fölénnyel verte, sem Wurz, sem Nakadzsima nem képviselt akkora potenciált, hogy ezt nehéz feladat lett volna keresztülvinni.
Ellenben idén hatalmasat léphet el?re megbecsültségben, ha Michael Schumachert meg tudná verni, avagy ha legalább a lépést tudná vele tartani (már amennyiben Schumi az elvárt színvonalon produkál). Tifosik milliói dermedtek meg, amikor kiderült, kedvencük az egyik legnagyobb riválisi színeiben tér vissza a száguldó cirkuszba. Ross Brawn oldalán 1+1+1 éves szerz?dést írt alá a német legenda. A 3 éves szünet, a 42. életév, az elbizakodottságtól óva int? nyilatkozatok ellenére Schumi vállán ott a teher. A legendának sok ismérve van, egyet azonban mindig megkövetelünk t?le. Hogy nyerni akarjuk ?t látni. Vagy drámaian veszíteni, méltón elbukni. De azt soha, semmikor, semmilyen legendától nem akarjuk látni, hogy elmúlt felette az id?.
A versenyképes technika szinte biztosan adott lesz idén (ne feledjük, Brawnék május óta készültek erre az esztend?re), így arra nem lehet majd fogni az esetleges kudarcokat. Figyelembe véve azt, hogy Schumacher

ebben a három évben sem volt rest, számos versenyen – legyen az motor, gokart, F1-es tesztek, vagy éppen a Race of Champions elnevezés? gála – maradandót alkotott, továbbra is irigylésre méltóan fitt, sikeréhes és gyors, nem kell ?t félteni. Minden bizonnyal a dobogókért, futamgy?zelmekért fog küzdeni, de ha úgy hozza a sors, a 8. vb-cím sem lehetetlen ett?l az embert?l. Sokan már most tudni vélik, hogy a Mercedes Schumacher hátországaként üzemel, erre régi harcostársa, Ross Brawn a legf?bb bizonyíték, no meg az, hogy állítólag nagyságrendekkel több tesztkilométert biztosítanak számára az engedélyezett limitb?l. Érkezése ismét felpezsdítheti a Forma1-t, s itt most nem els?sorban a gazdasági oldalra gondolok. Az ifjú generáció is át szeretné élni azt, amit Alonso már kétszer megoldott: legy?zni a 7x világbajnokot…

3. Red Bull Racing:

5 – Sebastien Vettel
6 – Mark Webber

A tavalyi szezon ezüstérmese unikális abban a tekintetben, hogy egyedüli csapatként ugyanazzal a párossal vágnak neki második évüknek. A Vettel- Webber páros harmonikus elegye határozottan el?revitte a csapatot, olyan verseny alig akadt, amikor mindketten betliztek volna. Csapaton belül vélhet?en mindinkább az ifjú német fog dominálni, aki 2009-ben elegend? tapasztalatot szedett magára ahhoz, hogy idén egy-egy kényes szituációban ne remegjen meg a keze. Webber különösen id?mér?kön maradt el t?le jelent?sen, versenyeken elfogadhatóan teljesített. A Red Bullnál inkább az a nagy kérdés: képesek lesznek másodjára is versenyképes autót tervezni Milton Keynes-ben? A motorszállító körüli hercehurca, aminek végén kitartottak a Renault mellett, láthatóan visszavetette kissé a tervezési ütemet, a hírek szerint az els? februári kollektív tesztre még nem látogatnak ki.

4. Scuderia Ferrari:

7 – Felipe Massa
8 – Fernando Alonso

Ha csak a pontokat nézzük, történelmi mélypontra jutott a Ferrari tavaly, de er?sen fogadkoznak, hogy idén kiköszörülik a csorbát. Els? lépésként 3 évre leigazolták a mez?ny (mínusz Schumi) legeredményesebb és legtöbbre tartott pilótáját. Fernando Alonso érkezése nem egyszeri pilótacsere (mint ismert, Kimi Räikkönen helyét foglalja el a spanyol), sokkal több annál. Éles paradigmaváltásról van szó, amivel végképp lezárnák a Brawn- Todt-Schumacher triumvirátussal fémjelzett, felettébb eredményes id?szakot. Montezemolo elnöknek régóta fájt a foga a kétszeres világbajnokra, így idén valóra vált régi nagy vágya. Ennélfogva nehezen elképzelhet?, hogy a súlyos sérüléséb?l visszatér? Massának osztanak majd lapot szerz?désének év végi lejártáig. Hiába pátyolgatták, tudvalev?, hogy a Santander bank milliókat fizetett házi kedvencéért (indirekt is, ld. Räikkönen lelépési honoráriuma), Alonso egyébként sem az az alkat, aki elt?rné, hogy két dudás legyen egy csárdában, 2007-ben már volt szerencséje tapasztalni ennek árnyoldalait.
Amennyiben a k?bevésett szabályokat valamelyik élelmes rivális nem fogja újra megkerülni, a Scuderia minden bizonnyal visszakerül a gy?ztesek utcájába, minekután egész ?sszel már 2010-re fókuszáltak minden idegszálukkal. Szurkolóik bizonyára annak sem lennének ellen, ha az utóbbi két évben mindennaposnak számító stratégiai és technikai bakiktól is megkímélnék ?ket a jöv?ben.

5. WilliamsF1 Team:

9 – Rubens Barrichello
10 – Nico Hülkenberg

Sir Frank Williams magáncsapatában teljes váltásra került sor. A fiatalos agilitás és a minden hájjal megkent rutin keveréke nyer?képes kombinációnak ígérkezik. Nico Hülkenberget nem nagyon kell bemutatni az alsóbb kategóriákkal foglalkozó rajongóknak, ugyanis a „Hulk” becenévre is hallgató versenyz? majdnem minden formulautós szériát megnyert, ahova pályafutása során éppen érkezett. A Formula-BMW-t újoncként dominálta, majd hazáját vezette gy?zelemre az A1GP versenysorozatában. A Formula-3 EuroSeriesben els? évében szerzett 3. helyezése után 2008-ban nem lehetett megverni, hasonlóan a tavalyi GP2-es bajnoksághoz, ahol már egy körrel a vége el?tt ítéletet hirdetett. Korosztálya legnagyobb talentuma, ezt jelzi menedzserének személye is, aki nem más, mint a Schumacher- fivérek volt patrónusa, Willy Weber.
Barrichellóban természetesen nem vár rá könny? ellenfél, már csak azért sem, mert a brazil élete formájában száguldott 2009 második felében, s ha ezt a szintet tartani képes, akár újabb dobogókkal koronázhatja meg

példátlanul hosszúra nyúlt pályafutását.



A 2005-ös tesztek után újra Renault- szerelésben Kubica

6. <u>Renault F1 Team:</u>

11 – Robert Kubica
12 – (jelöltek: Nick Heidfeld, Romain Grosjean)

Mint ismert, a Renault csak nevében marad ugyanaz a csapat, valójában 75%-ban egy luxemburgi vállalkozó csapatává vedlett át, bár az igaz, hogy amint a gazdasági helyzet kedvez?bb lesz, a francia gyár kész visszavásárolni az istálló többségi tulajdonrészét. A megváltozott tulajdonos ellenére Kubica marad Enstone-ban, vele sikerülhet kompenzálni Alonso távozását, bár a gyári támogatás deficitje (a GP2-es DAMS csapat vezet?je veszi át a csapat irányítását) alaposan visszavetheti a kollektívát. ?k persze fogadkoznak, 2011-ben már a bajnoki címért küzdenének ?k is. A lengyelnek voltak ugyan kimagasló versenyei, összességében úgy fest, nem rejlik benne akkora potenciál, mint a többi vb-aspiráns kortársában. Idén neki is bizonyítania kell, a Renault ugyanis kimondva rá kíván építeni!
A másik pilóta személye eleddig ismeretlen, a héten jelentik be, ki mellett teszik le voksukat. A rutinos, kiszámítható versenyzésér?l messze földig híres Heidfeld (aki el?bb a McLaren, majd a Mercedes, s a hírek szerint a Sauber ülésér?l is lemarad) és a tavaly év közben beugró, ám különösebb eredményeket felmutatni képtelen Grosjean között döntenek, ha lehet hinni a média értesüléseinek. Tesztpilótának a DAMS versenyz?je, a belga Jérome d'Ambrosio és/vagy a kínai Ho-Ping Tung érkezhet.

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



Ajánló