

Futamel?zetes - Melbourne

2010 március 27. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása

Még nincs értékelve

Mérték

Két héttel a szezonnyitó bahreini versenyt követ?en a déli félteke kontinensén folytatja szereplését a Formula-1-es sorozat 24 f?s mez?nye. Idén 26. alkalommal rendezik meg az Ausztrál Nagydíjat, a félig utcai, félig épített pálya 2006 után ismét csak másodikként szerepel a versenynaptárban.

A szakért?k nyolcesélyes küzdelmet vizionálnak, s ami még inkább fokozhatja az elvárásokat: eleddig alig akadt olyan GP Melbourne-ben, ami unalomba fulladt volna, így joggal remélhetjük, a legutóbb tapasztalt vonatozás nem fog megismétl?dni…



2009-ben Jenson Button aratott rajt-célgy?zelmet Ausztráliában

Mostantól kezdve valamennyi nagydíjhétvége el?tt külön beharangozó cikkben vezetjük fel az aktuális Forma-1-es versenyt. Ennek keretében szólunk a két futam között eltelt 1-2 hétben történt legfontosabb eseményekr?l, röviden bemutatjuk a pálya vonalvezetését, értekezünk a pálya technikai paramétereir?l, de nem maradhat el az esélylatolgatás sem.

Az elmúlt két hét legfontosabb eseményei, hírei:

(Természetesen a teljesség igénye nélkül, csupán azon hírek kerülnek a Flagmagazin hasábjaira, amik már túlléptek a bulváros jellegen.)

- ***Újabb diffúzor- botrány közeleg?*** A Mercedesnek, a McLarennek, a Renault-nak és a Force Indiának módosítania kell a dupla diffúzorán, amelynek kialakítása nem felel meg az el?írásoknak: túl nagy volt rajta az indítómotor számára kialakított rés – jelentette be a Nemzetközi Automobil-szövetség (FIA). Ez a bejelentés azonban nincs hatással a Bahreini GP eredményére, ugyanis az FIA csak utána módosított a szabályértelmezésen, amelynek már nem felel meg a négy csapat diffúzora, mert az indítómotor számára kialakított rés nagyobb a megengedettnél. Az erre vonatkozó paragrafus az indítómotor „behelyezéséhez szükséges minimális méret?" nyílást említ, de a csapatok azzal vágtak szélesebb lyukat a diffúzorba, hogy megnagyobbították és aerodinamikailag optimális alakúra formálták az indítómotor csövét is. Ennek az volt az el?nye, hogy a plusznyíláson kiáramló leveg? egyrészt csekély mértékben növeli a leszorító er?t, másrészt a fékezésnél kiszámíthatóbbá teszi az autó viselkedését. Ezt a megoldást találta szabálytalannak az új értelmezés, amely már nemcsak a nyílás maximális átmér?jét, hanem a referenciasíkra való vetületének megengedett méretét is meghatározza. Martin Whitmarsh, a McLaren csapatvezet?je az úgy folyományaként a héten látogatást tett a Ferrarinál. Mint ismert, a 2009-es szezon els? versenyeit beárnyékolta a diffúzor- botrány, aminek keretében három csapat (a Brawn, a Toyota és a Williams) autóját óvták meg a többiek, az FIA végül a kérdéses elem engedélyezése mellett döntött, ami így id?vel megjelent valamennyi konstrukción.

- A FIA nemet mondott a motorok kiegyenlítésére! Salamoni döntést hozott az FIA a Renault (és a Red Bull) motorfejlesztési kérelmének elbírálásakor. Engedélyezte, hogy a megbízhatóság és a spórolás érdekében a francia gyár elvégezzen néhány módosítást, a fogyasztást és a teljesítményt javító változtatásokra azonban nemet mondott. A szövetség egyúttal elutasította a motorok kiegyenlítésére tett javaslatot, mivel nem látta bizonyítottnak a Mercedes fölényét. A paddockban uralkodó konszenzus és egy tavalyi elemzés szerint a stuttgartiak motorja 2.5 százalékkal, vagyis közel 18 lóer?vel er?sebb a sereghajtó Renault egységénél, ami körönként b? három tizedmásodpercet jelenthet. A Ferrari V8-asa a kett? között helyezkedik el. A benzinfogyasztásban éppen a Renault magasodik vetélytársai fölé, ez azonban nem vigasztalja a francia er?forrásokat 2007 óta használó Red Bullt, amely a gyári csapatnál sokkal hangosabban bírálja a motorbefagyasztást, és panaszkodik a Mercedesre. A döntés el?zménye a Red Bull és a Mercedes közt kiélez?dött, személyesked? vitába torkolló viszony, amiben az osztrák istálló azzal vádolta a stuttgartiakat, hogy szánt szándékkal nem szállítanak nekik er?forrásukból, mivel: *„Pontosan tudták, hogy ha nekünk is olyan aggregátunk lesz, mint nekik, akkor - és ezt minden nagykép?ség nélkül kijelenthetem - utol sem érnek.”* – állt Helmut Marko, a csapat tanácsadójának közleményébe.

- ***Most már biztos: év végén távozik a Bridgestone!*** Újfent meger?sítette a Formula-1 jelenlegi kizárólagos gumiszállítója, hogy év végén távozik a száguldó cirkuszból. A Bridgestone tavaly év végi bejelentése nyomán a Nemzetközi Automobil Szövetségnek tendert kell kiírnia a beszállító pótlására. A hírek szerint a dél-koreai Hankook és Kumho érdekl?dik a hivatalos beszállítói pozícióért.

- ***Az FIA várja a 13. csapat jelentkezését 2011-re!*** Az FIA, tanulva az USF1 bukott kandidálásából, új pályázati eljárást dolgozott ki az új csapatok Formula-1-es nevezésére vonatkozóan, annak érdekében, hogy elkerüljék a projektek kudarcba fulladását. Mindenekel?tt tüzetesen ellen?rizni fogják, hogy a pályázó egyáltalán rendelkezik-e a szükséges financiális háttérrel és technikai felszereltséggel. A 2011-es szezonra szóló nevezési szándékot április 15-ig kell jelezniük, ezzel együtt 1000 eurós eljárási díjat is be kell fizetniük, amit csak abban az esetben kapnak vissza, amennyiben valóban ott lesznek a rajtrácson. A pályázati anyagot június végén kell leadni az FIA hivatalában, közülük a legjobb engedélyt kap az indulásra, a második pedig tartalékpozícióban várhatja a folytatást. A hírek szerint az USF1 és a StefanGP már gondolkodik az újbóli pályázaton, de könnyen zöld jelzést kaphat a Prodrive- Aston Martin, az Epsilon Euskadi vagy a Lola is. Az FIA korábbi határozata alapján a 13-as rajtlista a fels? határ, további b?vítés logisztikai okok miatt kizárható.

- ***A McLaren visszavásárolja részvényeit a Mercedest?l!*** A McLaren 1995-ben lépett partnerkapcsolatba a Mercedesszel. A Wokingban készül? versenyautókat az Ezüstnyilak tiszteletére ezüstszín?re festették cserébe a svábok ingyen szállították az er?forrásokat, emellett állták a csapat költségvetésének 40 százalékát. A Mercedes vezérkara azonban egy id? után nehezményezte, hogy Ron Dennis regnálása alatt nem volt beleszólásuk a csapat m?ködésébe, így a pilóták kiválasztásába sem. Épp ezért amikor lehet?ség adódott a 2009-es világbajnok Brawn GP felvásárlására, a stuttgartiak két kézzel kaptak a lehet?ség után. A wokingi gárda F1-es csapatvezet?je, Martin Whitmarsh szerint már csak 11 százaléknyi részvény van a stuttgarti motorgyártó birtokában.



A fest?i szépség? Albert Park ad otthont az Ausztrál GP-nek

Az Ausztrál Nagydíj 1985 óta szerepel a Forma1-es versenynaptárban, kezdetben Adelaide adott otthont a versenynek, úgyszintén utcai stílusú aszfaltcsíkkal, annyi különbséggel, hogy akkoriban a szezon utolsó versenyeinek egyikét rendezték a Murray-folyó torkolatában. **1996 óta** a Melbourne szívében elhelyezked? fest? szépség? **Albert Park**ban rendeznek versenyeket. A pálya nagy része közút, amit csak évente egyszer építenek át minden kívánalomnak megfelel?, modern autós infrastruktúrává. Mindez természetesen dollármilliókat vesz igénybe, a limitált kassza eredményeképpen nem lesz idén esti, villanyfényes versenyt, mint azt a Formula-1 „mindenható ura”, Bernie Ecclestone szerette volna. A kezdési id?pont így is jócskán csúszik, eztán a sportág európai törzsközönségének nem kell hajnalban felkelni és/vagy virrasztani az él? közvetítések nyomon követéséért, a kezdési id?pont reggel 7, ill. 8 órára halasztódott el. Vagyis helyi id? szerint 16, ill. 17 órakor kerül megrendezésre az id?mér? és a futam.

1996 óta Ausztrália jelenti a F1-szurkolók els? örömét. Eleddig egy kivétel akadt, 2006-ban Bahrainben rendezték a szezonnyitót, ugyanis Melbourne abban az évben foglalt volt, ott rendezték a Brit Nemzetközösségi Játékok aktuális seregszemléjét. Idén az európai óraátállítás miatt került a naptár második helyére, ezáltal nyertek még egy órát, s úszták meg a plusz költségeket, még tovább menve akár a futam törlését is.



Melbourne, a világváros

Néhány szó a helyszínr?l:
Melbourne közel 4 milliós metropolis, Ausztrália második legnépesebb államának, Victoriának a f?városa. Kiváló természeti adottságai közül ki kell emelni, hogy a Nagy Vízválasztó-hegység déli lejt?in, a Yarram-folyó tölcsértorkolatában, ahol ausztrál mércével mérve b?séges csapaték ásztatja a tájat, kit?n? talajon kiváló min?ségben és nagy mennyiségben termelnek gyümölcsöket. A Tasmaniát elválasztó Bass- szoros és a várost délr?l határoló apró öböl már a kezdeti periódusban jelent?s kiköt?várossá tette Melbourne-t.
A város alapítója egy valamikor fegyenc leszármazottja, John Batman volt, elhatározását sikerült véghezvinnie, az egykori fegyenctelep helyén virágzó iparváros született, 1835-t?l Port Philip néven szerepelt a térképen (éppen a pályát is magában foglaló kerület ?rzi az ?si megnevezést), majd hamar regionális központtá emelkedett. A 30'-as, 40'-es évek elismert brit „els? miniszterér?l" két év múlva Melbourne névre keresztelt település 1901-t?l egészen 1913-ig a függetlened? Ausztrália f?városa (1927-ig a szövetségi kormány székhelye marad), mindmáig a helyi anglikán egyház központja. 1851-ben érkezett az els? nem elítélt család, ?ket több százezren követték, az „aranyláz" a világ minden tájáról odavonzotta a telepeseket, számuk a század végére átlépte az egymillió f?t. A város fejl?dése megállíthatatlanul haladt el?re. A kezdetben lerakodóhelyként funkcionáló helység jelent?s kereskedelmi-ipari centrummá, közlekedési csomóponttá b?vült.
A bevándorlás mind a mai napig tart, tekintélyes kolóniát alkotnak az olaszok, az írek, a horvátok, a görögök. A város vonzó célpont, a „The Economist" nev? brit gazdasági hetilap a 2000-es években három alkalommal is a világ legélhet?bb városának választotta Melbourne-t.
A város sportélete sokrét?. Amennyiben bármelyik magyar embert megkérdeznénk, mi jut eszébe ebben a kontextusban a városról, minden bizonnyal az ott rendezett 1956-os nyári olimpiát, azon belül is a nevezetes magyar-szovjet vízilabda-mérk?zést említeni. 2024-es ötkarikás játékokra is pályázni készülnek. Az egészen 1905-ig visszanyúló Australian Open teniszversenyt, vagy az elhíresült Melbourne Cup lóversenyt sem kell bemutatni sportszeret?knek. Rendkívül népszer? még a helyiek körében a football (annak is minden ága), a baseball és a krikett.



A pálya adatai:

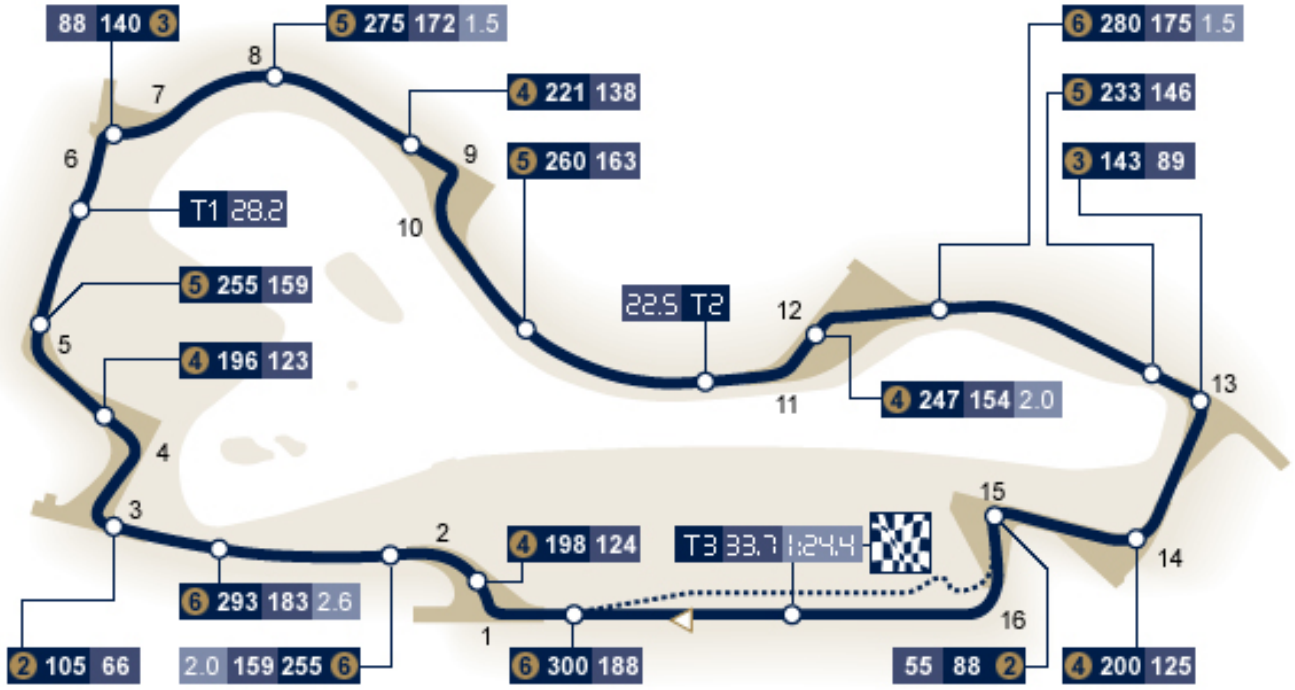
Hossza: 5, 303 km
Teljes versenytáv: 58 kör (307, 574 km)
Pályacsúcs: 1: 24, 125 (Michael Schumacher, Ferrari, 2004)
Hivatalos oldala: http://www.grandprix.com.au/

Kanyarok száma: 6 balos, 10 jobbos
Vezetési irány: óramutató járásának megfelel?en
Aszfalt min?sége: kielégít?, felülete egyenetlen
Leszorító er?: nagyon magas (kb. 88 %)
Leghosszabb teljes gázzal teljesíthet? szakasz: 735 m (kb. 10 sec)
Legmagasabb mért sebesség: 303 km/h
Üzemanyag-fogyasztás: közepes (kb. 2,5 kg/ kör)
Benzinkorrekció: kb. 0,42 sec/ 10 kg
Teljes gázadás: átlagos (kb. 65%)

Gumik igénybevétele: alacsony és a közepes között mozog (kb. 40%)
Fékek igénybevétele: magas (kb. 65%)
Körönként váltások száma: 60

Pályabemutató röviden:

Albert Park közút és versenypálya egyvelege, ennek minden el?nyével és hátrányával, különleges klímával (közel a Philip-öböl majd az óceán, ebben hasonlít Montrealra, az er?s szél is gyakran problémát okoz) és csodálatos környezettel. Nagy szerencsénkre Ecclestone megváltoztatta abbéli álláspontját, hogy csak éjszakai futamot tud elképzelni, máskülönben kirakja ezt a helyszínt a versenynaptárból.
A környezetvéd?k kampánya meghozta gyümölcsét, a Formula-1-en kívül évek óta csupán két másik széria rendez versenyeket, az országos Forma-3-as, valamint a Formula Ford bajnokságokon kívül csak a személyautókkal, tetemes bírság ellenében lehet száguldozni. Ebb?l adódóan viszont a koszos pályán nagyon csekély a tapadás, f?leg pénteken, a felgumizás révén ez a probléma általában normalizálódni szokott az id?mér?re és a versenyre, már amennyiben egy kiadós es? nem hozza vissza a koszt a pályára. A 2002-es káoszfutamon pont ez nehezítette a versenyz?k dolgát.



(forrás: fia.com)

Lassú kanyarok és sikánok sorozata a pálya. A lényeg persze az aszfaltcsík, ami utcai pálya létere a gyorsabbak közé tartozik 222 km/h körüli átlagsebességével. Az 5.303 km hosszú kör f?leg közepes sebesség? fordulókat tartalmaz, de van rajta néhány tempós kanyar is, például a 240-es tempóval bevett 11/12 kombináció.
Rögtön a pálya elején érdekes helyzeteket alakíthat ki a Jones- sikán, ahol pillanatok alatt kell 300-ról 120-ra lassítani. Hideg gumikon a rajt után okozhat ez nagy problémát, egyszersmind ez a pálya els?számú el?zési pontja. A Sport Központnak nevezett balos a pálya harmadik leglassabb pontja, itt a tapadás létkérdés, mert enélkül nem lesz meg az optimális sebesség az ?t követ? jobbos Hellas- kanyarban, rengeteg id?t lehet itt veszíteni. (Továbbá a korábbi versenyekb?l kiindulva nem kell meglep?dni, ha több kanyarlevágásra, köznapibb nevén „f?nyírásra" kerülne sor.) A gyorsnak mondható (4-esben bevehet?) Whiteford után következik egy újabb lassú jobbos, a Malina. Innen lényeges szempont lesz a kigyorsítás, mert így lehet maximalizálni az ezt követ? Lauda-, majd a híres Clark- sikánban a tempót. Utóbbi egyébként a pálya leggyorsabb pontja, itt megközelíthetik a 300 km/h sebességet is a pilóták. A Waite nev? jobbos után egy újabb gyors rész következik (5-6-os fokozatban veszik be), sorrendben a Hill- majd az Ascari- sikánnal. Halvány remény utóbbiban is mutatkozik pozíciószerzésre. A Stewart-jobbos után következik a pálya leglassabb pontja, a Senna- lassító, ahol szinte mer?legesen fordulnak el, és innen vagy a boksz-utcába (ami közepes, 280 m hosszúságú, nem telik 18 másodpercbe egy-egy áthajtás), vagy a viszonylag rövid célegyenesbe vezet az út.

A váltók Monaco után itt kapják a legnagyobb megterhelést (kb. 3500 db váltásra van szükség a versenytáv alatt), de a motort és a fékeket sem kíméli. A verseny közel 70%-át teszik meg padlógázon, a fékek terhelése tekintetében is csak Montreal el?zi meg. Hat olyan pontja van a pályának, ahol 300-ról kell komoly sebességcsökkenést elérni. Ennek ellenére sem a top- speed fog dönteni ezen a pályán, sokkal inkább a lassabb kanyarok kigyorsítási fázisának optimalizálása lehet a siker egyik titka. A KERS tavaly segítséget nyújtott, a nagy leszorító er?s miatti problémákat idén egész pontosan nem orvosolja ez a rendszer.
A közepes és a nagy leszorító er? közé fogják bel?ni autójukat a csapatok, a Bridgestone pedig a közepes és lágy keverék? abroncsokat fogja a csapatok rendelkezésére bocsátani. A slick nagyjából 17%-kal nagyobb felületen érintkezik az aszfalttal, ami ugyan a többi városi pályához képest meglehet?sen simának számít, ám ett?l még nem ritkák rajta a huplik, amiket gazdagon kerülgetni kell, a féktávoknál különösen oda kell rájuk figyelni.
A Bridgestone tehát tanult tavalyi hibájából, amikor is a szuperlágy abroncsok már 6-8 kör elteltével drasztikus teljesítményromlást mutattak, a bahreini verseny tanúbizonysága szerint éppen az a helyzet állhat el?, hogy túlontúl strapabíróak a kerekek, ami a meglehet?sen egysíkú, egy-egy kiállást és kerékcserét magában foglaló taktikát feltételezi. Igen ám, ez még így is lenne, ha nem tudnánk, hogy Ausztráliában mindennapos résztvev?je a versenyeknek a Safety Car. Elég egy-egy durván elmért féktáv, egy apró koccanás, s a vészjóslóan közeli palánkok miatt már érkezik is a biztonsági autó. Ezzel a nagy valószín?séggel számolnak is a csapatok, stratégiájukba beleépítik ezt a lehet?séget is, akár a futam elején, akár a közepén érkezik a SC. (Megint csak Bahreinb?l kiindulva: a futam utolsó harmadában a mez?ny összehúzásán túl más jelent?sége aligha lesz.)

Nem várható es? (Id?járás-el?rejelzés):

A meteorológusok naponta eltér? prognózist fogalmaztak meg a hétvége id?járását illet?en. A csütörtöki el?rejelzés szerint péntekt?l vasárnapig változóan felh?s égbolt várható, a néha felszakadozó felh?zetb?l ki-kibújhat a Nap is. A 25-27 fok körüli h?mérséklet 35 fok feletti aszfaltot feltételez. Az É-ÉK-i, majd vasárnapra megforduló szél igazán nem er?södik fel, a páratartalom sem okozhat gondot. A verseny id?pontjára jelenleg 30%-os valószín?séggel jósolnak záport. A környék id?járása egyébként aránylag kiszámítható, kisebb helyi záporok persze bármikor el?fordulhatnak, ami a mindennapokban említésre sem méltó, a Formula-1-ben igencsak jelent?s hatást gyakorolhat.

Statisztikailag Schumacher, technikailag a Red Bull a favorit (Esélylatolgatás):



Schumacher ötödik sikerére hajt Melbourne-ben

Annak a dacára, hogy az Albert Park karakterisztikája elüt a klasszikus aero- pályákétól, ennél fogva általában nem mutatja be h?en az aktuális er?viszonyokat, mégis külön pikantériája van a melbourne-i versenynek. Statisztikailag már-már felt?n? tény, hogy az eddigi 14 ott rendezett futamon gy?ztes pilóta év végén elhódította a világbajnoki címet.

Ha a múltban elért eredményekb?l indulnánk ki, vitán felül Michael Schumachert nevezhetnénk a verseny nagy esélyesének, a német klasszist négyszer is els?ként intették le, a 2000-es évek elején volt egy nagy sorozata, akkoriban sorozatban három alkalommal gy?zött Melbourne-ben. Érdekes módon rajta kívül csupán David Coulthardnak sikerült a duplázás, a pálya gyakran megtréfálja az esélyeseket. Szintén örömteli, hogy az utóbbi hét GP-n hét különböz? gy?ztest hirdettek, s?t 2006 után négy különböz? autóval diadalmaskodtak Ausztráliában. Sorrendben el?bb Fernando Alonso a Renault-val, majd Kimi Räikkönen a Ferrarival, aztán Lewis Hamilton a McLarennel, végül Jenson Button a Brawnnal. Négy év, négy világbajnok!

Nemcsak futamgy?zelmek tekintetében áll a lista élén a németek él? legendája. Els? rajtkockákban (3-3) ugyan még meg kell osztania a tróntrégi nagy ellenfelével, Mika Häkkinennel, szerzett pontokban (51) viszont tekintélyes el?nnyel vezet Alonso (41), Coulthard (39) és Barrichello (38) el?tt. Legalábbis a régi pontrendszerben még így volt, a hétvégén könnyen fordulhat a kocka. A konstrukt?röknél fej-fej mellett áll a két ?si riválisa. A Ferrari hat, a McLaren négy alkalommal ünnepelt az Albert Parkban, els? rajtkockákat tekintve 5:4 arányban állnak jobban az olaszok. A Scuderia 108 ponttal áll a lista élén, megel?zve a 99 pontos wokingiakat, a tabella harmadik helyét egy másik nevezetes istálló, a Williams (72) foglalja el.

A fogadóirodák kalkulációit is érdemes figyelembe venni. A bwin Alonso-Vettel párharccal számít a szabadedzéseket megel?z?en. Az id?mér?n Vettel (2,70 x, ill. 3,50 x), a versenyen Alonso (2,80 x; ill. 3,30 x) gy?zelmére adnak a legkevesebb pénzt. Massa gy?zelme már hétszeres, a hazai versenyére készül? Webberé és Hamiltoné kilencszeres oddsot ér. Michael Schumacher ötödik sikere 15-szörös pénzt ér, a címvéd? Button gy?zelméért pedig 26-szoros nyeremény dukál a jelen állás szerint.

A tesztek keszekuszasága, többszörösen árnyalt esélylatolgatásai után Bahrein, ha mást nem is, az er?sorrendben világosabbá tette a képet. Mind id?mér?s, mind versenytempóban vitán felül el?nyre tett szert a Red Bull- Ferrari páros a többiekkel szemben. Amennyiben Mark Webber nem ront akkorát a kvalifikáción, gyaníthatóan kibérelték volna az els? két sort, majd az els? négy helyezést. Lewis Hamilton továbbment, egy angol lapnak adott interjújában csalódottan konstatálta, hogy a Red Bull „röhejesen” nagy technikai fölényre tett szerint még a Ferrarival szemben is.



Sebastien Vettel pótolhatja a Bahreinben elszalasztott gy?zelmet

A ***Red Bull*** els?ségét lényegében a két Ferrari-pilóta is elismerte. Egy körön feltétlenül Vetteték a favoritok, nem nagyon látszik olyan tényez?, ami megakadályozná ?ket az els? rajtkocka elhódításában, annyival hatékonyabban képesek rögtön üzemi h?fokra bírni az abroncsokat. A bahreini tapasztalatok szerint keményebb keveréken gyorsabbak a Ferrarinál, legalább 2-3 tizeddel körönként, a lágyabbon ellenben az adatok nem támasztják alá Hamilton fejtegetéseit, Alonso látványosan felzárkózott Vettelre a futam utolsó harmada el?tt, más kérdés, hogy aztán gyorsabb visszább is vett a tempóból, ugyanis kezdtek túlmelegedni abroncsai. A Red Bull neuralgikus pontja a megbízhatóság. Nem kevesebb, mint négy problémával kellett szembenézniük a nyitófutamon, ezek közül az utolsó, az egyik gyújtógyertya meghibásodása a német gy?zelmébe, dobogójába került.

A ***Ferrari*** éppen ezért nem ütött meg elbizakodott hangnemet, nemhiába, ennél jobb szezonkezdetr?l álmodni sem merhettek volna. Pontosabban a kett?s gy?zelem dics?sége mögött ?k is „túl sok” problémával találták szembe magukat. A legkomolyabb kétségtelenül a futamot megel?z? kett?s motorcsere volt, miután az er?források "abnormális" értékeket jeleztek a telemetrián, és el?vigyázatosságból kiszerelték ?ket. A verseny közben is figyelniük kellett a motor fordulatszámára. Még inkább kézzelfogható tény a Ferrari-motor fogyasztása, ami sereghajtó a mez?nyben e tekintetben. A Red Bullhoz képest 10 kg-mal több üzemanyaggal kezdték a bahreini versenyt, ami körönként 4 tizedes hátrányt is jelenthetett, Sam Michael (Williams technikai igazgatója) számításai szerint ez teljesen versenytávon csaknem 10 másodperces veszteséget eredményezett.

Utólag nehéz megállapítani, mennyiben járult hozzá a ***McLaren*** viszonylagos gyengélkedéséhez a Nico Rosberg szélárnyékában töltött els? etap. Hamilton saját bevallása szerint sokban, tartani tudta volna a lépést a Ferrarikkal, amennyiben nem mérte volna el a rajtot követ? féktávot. Valóban volt olyan periódusa a futamnak, amikor a lágyabb keveréken gyorsabb volt Felipe Massánál, de az utolsó 10-15 körben világos hátrányt mutatott az eredményjelz?. Martin Whitmarsh beismerte, hogy nem sikerült optimális beállításokat találni a sivatagi pályára, így csak sodródtak az árral, jelent?set nem javítottak. Különösen id?mér?n volt dermeszt? az MP4/ 25-ös lemaradása, több mint egy másodperccel maradtak el Vettelt?l. A McLarennél mindenki fogadkozik, különösen az idénynyitón harmatosan teljesít? Button. Némileg biztosan visszaveti a társaságot az FIA döntése, miszerint át kell alakítaniuk diffúzorukat. S?t egyes információk szerint az els? légterel? sem felel meg mindenben a szabályoknak, így azt is módosításoknak kell alávetniük. A pálya vonalvezetése egyébként sokkal inkább kedvezik a kisebb aerodinamikai lemaradást mutató autónak.

A ***Mercedes*** – divatos szóval élve – nem „altatott” a teszteken, Ross Brawnék valóban nincsenek ott, ahova várták magukat. Még a McLarent?l is súlyos tizedek választják el, ráadásul nekik is át kell fabrikálniuk autójuk hátsó részét. Schumacherék persze el?relépésben bíznak, ennek megfelel?en kisebb újdonságokkal készülnek, az el?z? nagydíj alapján mégis úgy t?nik, inkább hátrafelé kell majd tekintgetniük. A ***Renault*** ugyanis messze várakozások felett teljesített. Pontot ugyan nem szereztek, Kubica tempója bizakodásra adhat okot. A futam utolsó harmadában csak a két Ferrari és Hamilton volt gyorsabb a feltörekv? lengyelnél. A diffúzorról szóló döntés ?ket is érinti, csakúgy mint a ***Force Indiát***, amely csapat Liuzzi révén rögtön els? futamán – mondhatni csont nélkül – pontot szerzett. Rendkívül kiélezett a középmez?ny, hiszen a ***Williams*** sincs leszakadóban, Barrichello egyedüliként valamennyi melbourne-i futamon rajthoz állt, tehát rutinnak nincs híján, Hülkenberg pedig igyekszik majd kijavítani bahreini botlását.

A ***Sauber*** csalódást kelt?en mutatkozott be, mindkét autójuk feladta a versenyt, de addig sem mutattak biztató tempót. Mostani esélyeiket nagyban növeli, hogy a csapatok közül els?ként a svájciak vetik be a McLaren szabadalmát, az „F-csatorna” néven elhíresült megoldást. A rendszer el?nye, hogy a versenyz? a lábával a pilótafülkébe áramló leveg?t tetszés szerint akaszthatja meg vagy engedheti tovább az autó hátsó része felé, így meg?rizve a stabilitást a kanyarokban, és nagyobb végsebességet elérve az egyenesekben. A Sauber nem az orrkúpon, hanem az oldaldoboz felett helyezte el ezt a kicsi légbeöml?t. A tavaly még Wokingban dolgozó Pedro de la Rosa segítsége is elkellett a gyors adaptáláshoz.

A ***Toro Rosso*** a „valódi” mez?ny végén szerénykedik, meglepetés lenne, ha Buemi megismételné tavalyi pontszerzését. Az újonc csapatok közül a **Lotus** áll legel?rébb, ?k legalább mindkét autójukkal elérték a célvonalat, lemaradásuk így is körönként 3-3,5 másodperc pl. a Red Bullal szemben. Lépcs?fokonként haladnak el?re, de már most érezhet? bennük potenciál. Noha a ***Virgin Racing*** – Timo Glockkal a volán mögött – tempóban talán egy hajszállal gyorsabb a zöldeknél, a hidraulikai rendszerük olyannyira megbízhatatlan, hogy szakért?k szerint kisebbfajta csoda kellene a teljes versenytáv abszolválásához. Német sajtóinformációk szerint ráadásul az autó tankjának kapacitása 10 literrel kisebb a szükségesnél, aminek következtében legalább 15 körön át alacsonyabb teljesítményt biztosító üzemanyag-keverékkel kell haladniuk. A ***Hispania*** ezen a hétvégén is inkább csak

belerázódni próbál a Formula-1 kerékvágásába, számukra az is hallatlan bravúr lenne, ha meg tudnák közelíteni utóbbi két istállót.

Az Ausztrál Nagydíj programja (magyar id? szerint):

2010. március 26. péntek
2:30 – 4:00 – 1. szabadedzés
6:30 – 8:00 – 2. szabadedzés

2010. március 27. szombat
4:00 – 5:00 – 3. szabadedzés
7:00 – 8:00 – Id?mér? edzés

2010. március 28. vasárnap
8:00 – 10:00 – A futam

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



Ajánló