

Futamértékel? - Melbourne

2010 március 30. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

-
-
-

- 0

Értékelés kiválasztása

Még nincs értékelve

Mérték

Eseménydús, az el?z?nél nagyságrendekkel attraktívabb futamon a világbajnoki címvéd? Jenson Button gy?zelmével ért véget a Formula-1-es Ausztrál Nagydíj. A McLaren pilótája nagyszer? taktikai húzásának és kifogástalan gumikezelésének köszönheti második Melbourne-ben ünnepelt sikerét.

A dobogó második fokára a bravúros teljesítményt nyújtó lengyel Robert Kubica állhatott fel, míg a legalsó fokán a Ferraris Felipe Massa végzett. A tabellát vezet? Alonso a mez?ny végér?l tornázta fel magát a 4. helyre, az els? sort kibérl? Red Bullok ismét betliztek, a hétszeres bajnok Schumacher némi csalódást keltve csupán a 10. helyen szakította át a célvonalat.



Újra Jenson Button pezsg?zhetett Melbourne-ben

Magyar id? szerint péntek hajnali fél háromkor vette kezdetét a 2010-es idény második versenyhétvégéje. ***Az els? tréningen*** minden haladt az el?re eltervezett kerékvágásban, kellemes meleg id?járás fogadta a csapatokat, az Albert Park Circuit mintegy 35 fokos aszfaltja ideális alkalmat biztosított arra, hogy a szükséges alapbeállításokat mihamarább megleljék a csapatok. Kisebb meglepetésre a Renault-t terelget? lengyel Robert Kubica érte el a legjobb id?eredményt (1:26,927), mindezt úgy, hogy mindhárom szektorban övé volt a legjobb részid?. Egy ezred híján 2 tizeddel verte a Mercedeses Nico Rosberget. A harmadik helyen záró címvéd? Jenson Button már több mint fél másodperccel volt elmaradva, ?t Massa, Vettel, Alonso és Hamilton követte.
Maga az edzés viszonylag eseménytelenül telt, egyedül Kobajasi megpördülése és alaposan lezúzott els? légterel?je okozott riadalmat a Waite- kanyarban, majd mintegy negyed óra elteltével ugyan? alkotott a 3-as kanyarban. A Saubernek kijárt a jóból, Pedro de la Rosának technikai problémával kellett szembenéznie. Mindenképpen örömteli, hogy az újonc csapatok – Timo Glock kivételével – tisztességes körszámot produkáltak, ráadásul hiba nélkül.

Az el?zetes meteorológiai kalkulációk változóan felh?s égboltot, kis valószín?séggel es?ket vizionáltak, ehhez képest – szó szerint – hidegzuhanyként érte a csapatokat a ***két edzés közt*** lehulló nagy mennyiség? csapadék. Akkora bonyodalmat nem okozott az égi áldás, gyorsan felszáradt a pálya, az aszfalt viszont alaposan leh?lt, így joggal fejezték ki aggodalmukat a csapatok, a pilóták, ugyanis a lágyabb keverék? gumikat nem volt alkalmuk igazán bejáratni, tulajdonságaikat megfigyelni. A leh?lt pályán szárnyaltak a McLarenek, Lewis Hamilton

1:26,076-tal futotta meg a hétvége addigi legjobb idejét, Jenson Button viszont már 1:27-en kívüli id?t tudott csak teljesíteni. Mer?ben ellentétes véleményt fogalmaztak be várakozásaikról. Hamilton dicsérte a technikát, elmondása szerint „még soha nem volt ilyen jó autója Melbourne-ben”, Button viszont óva intett mindenkit a túlzott elbizakodástól, bevallotta, kevesebb üzemanyaggal köröztek, mint riválisaik. A Ferrarik például egész biztosan a versenyre koncentráltak, s nehéz autóval köröztek, ebb?l adódott a 15. és 17. pozíció. A tréning harmadik helyén Webber, a negyediken Schumacher végzett. Er?snek t?ntek a Force Indiák, a Renault viszont a változó pályaviszonyok mellett heves alulkormányzottsággal küszködött.
Az újoncok közül egyedül a Lotus zárt problémamentes edzést, a Virginnél a váltó és a telemetria, a Hispanianál a váltó mellett a benzinnyomással akadt hiba.

Szombaton, a délel?tti ***utolsó szabadedzéseken*** úgy fest, nagyobb bizonyossággal tudunk következtetni a majdani id?mér?re, mivel a csapatok zöme ekkor már nyílt sisakkal és üres tankkal méri fel egykörös tempóját. Most sem volt ez másként. A tabella élén Mark Webber (1:24,719) végzett, aki az utolsó pillanatban el?zte meg az addig vezet? Alonsót. Versenyképesnek t?ntek a Mercedesek, Schumacher csak b? 3 századdal maradt el spanyol kollegájától. A McLarenek viszont meglep?en szenvedtek, el?jöttek a Bahreinben tapasztalt tapadási nehézségek, a drasztikus visszaesést tanácstalan tekintetek konstatálták. Ugyanúgy Massa sem tudta munkára bírni abroncsait a h?vösebb pályán.



Kett?b?l kett?! Ez Vettel idei mérlege – az id?mér?kön

A hasonló körülmények közt megrendezett id?mér?n nem is történt igazán rendkívüli, utólag visszatekintve érvényesült a papírforma. A ***Q1-ben*** a mez?ny nagy részének nem kellett izgulnia, a hét kies? helyb?l hatot ezúttal is az újoncok foglaltak el, a 7. az orosz Vitalij Petrov lett, aki több mint 2 tizeddel maradt el a továbbjutást jelent? pozíciótól. Szembeötl? volt viszont a Hispania fejl?dése, legalábbis egy körön, Bruno Senna mindössze 3 tizeddel maradt el a Virgint terelget? di Grassitól.

Az els? szekcióban nagyon szoros volt az eleje, de ebb?l sokat nem lehetett levonni, legtöbbjük csak a keményebb keverékkel, gyaníthatóan megtankolt autóval körözött. A ***Q2-es periódusban*** már jobban körvonalazódtak az er?viszonyok. Papíron itt sem lett volna kérdés tárgya a négy élcsapat nyolc pilótájának továbbjutása, inkább csak a listán szerepl? további két hely volt kiadó. Ehhez képest meglep? módon mind Massa, mind Hamilton

gyengélkedett, képtelenek voltak egy körön tapadást találni a lágyabb gumikon, holott két szettel is próbálkoztak. A brazil 9 tizedes hátránnyal még csak-csak befért a legjobb 10 közé, Hamilton viszont utolsó gyors körében is rontott, így búcsúzott a további küzdelmekt?l. A jelek szerint biztos Q3-asnak tekinthet? Sutil-Barrichello pároshoz így Kubica csatlakozott a TOP10-ben. Az id?mér? második etapjában kezdetben Webber és Alonso versengett egymással, a végén Vettel – ellentmondást nem t?rve, körrekorddal – átvette a vezetést. Buttonnak és a két Mercedesnek sem volt miért izgulnia.

A Red Bullok egy körös dominanciájáról újfent megbizonyosodhattunk tehát, esélyeiket még tovább növelte, hogy mindezt keményebb keveréken érték el, a lágyabbon csak a ***Q3-ban*** próbálkoztak el?ször. A Vettel-Webber párharc els? felvonását a német nyerte, áttörte az 1:24-es álomhatárt (1:23,919), több mint 1 tizeddel verve csapattársát. Második próbálkozásra az ausztrál hatalmasat rontott a közép? szektorban, óvatos becsléssel is legalább 3-4 tizeddel gyorsabb tempóra lett volna képes. Mivel Alonso másodjára sem tudta megverni a Red Bullokat (igaz, sz?k másfél századdal ? is megdöntötte a korábbi körrekordot), Vettel visszavehetett, kezében volt ***pályafutása hetedik pole pozíciója***. A fiatal német gyorsköre a legnagyobbakat idézte, végig a határokat feszegette, sikerrel. Button indulhatott a negyedik rajtkockából, észrevehet?en javult a McLaren egy körön, de még mindig nagy a hátrányuk. Massa pedig végül nagy csatában legalább a két Mercedest maga mögött tudta tartani.

Meglep? és valahol ironikus, hogy miközben az FIA mindent megtesz az autók gyorsaságának visszafojtásáért, ahogyan ?k mondják a biztonságosságért, 18 ezernél korlátozzák a motorok fordulatszámát, tiltják a tuningolást, alaposan lebutítják a sportág csúcsát jelent? aerodinamikát; nos, ehhez képest, hála a slickeknek és a mind extravagánsabb diffúzoroknak, sok id? után el?ször pályarekordot ünnepelhettünk. Pontosabban pályarekordokat, hiszen három versenyz? négy alkalommal verte meg, s adta át a múltnak Michael Schumacher 2004-ben, még V10-es motorral (!), az akkori csúcstechnológiás, verhetetlen Ferrarival felállított 1:23,125-ös etalonját. Ez egyszerre örömteli is a szurkolóknak, hiszen bármennyire is próbálják, nem tudják útját állni a fejl?désnek, másrészt újra fényesen bizonyítja az FIA átgondolatlan és szükségtelen szabályváltozásainak létalapját.

A legtöbben elkönyvelték már a száraz futamot, a legfrissebb el?rejelzések is ezt támasztották alá. Ehhez képest a hét utolsó napján, a verseny el?tti fél órában jelent?s mennyiség? csapadék hullott a pályára. Noha az égi áldás mérsékl?dött a rajtprocedúra idejére, aztán újra rázendített, s jó esély kínálkozott arra, hogy az egész verseny es?s körülmények közt fog eltelni. Nem így történt, nagyságrendileg 8-10 kör elteltével felszáradt az ideális ív, ezután már mindenki a normál száraz pályás slickeket használta.



A rajtot követ?en megforgott Alonso és Schumacher is pórul járt

A rajtra mindössze 21 versenyautó sorakozott fel, ugyanis a két Virginnél kicserélték az üzemanyagrendszert, így

orvosolva a kisebb tankkal járó problémáikat, Glocknál új váltót is beszereltek. Jarno Trulli pedig egyáltalán nem is tudott elindulni, a Lotus hidraulikáján olyan súlyos hibát észleltek, amit már ki sem tudtak javítani a futam kezdéséig.

Érdekes lett volna látni, miféle különbségek mutatkoznak egyes csapatok és/vagy pilóták lágy, ill. kemény keveréken nyújtott gumikezelése közt, erre azonban végül nem került sor. A vizes pálya okán ún. köztes es?gumival rajtolt a teljes mez?ny, amint felszáradt az ideális ív, értelem szerint a lágyabb slickre cserélték abroncsaikat, a száraz versenyeken kötelez? kerékcserét így megúszták, vagyis nem volt el?írva a kemény keverék használata. Hárman mégis éltek a lehet?séggel, sokra azonban nem mentek vele. Vitalij Petrov rögtön els? gyors körén a kavicságyban kötött ki, Barrichello nem tudott pozíciót fogni Liuzzival szemben (noha átlagos 8 tizeddel gyorsabb volt az olasznál, de végül csak utolérni tudta), Karun Chandoknál pedig vélhet?en tesztelési célzattal kísérletezett a csapat.

Gazdagon cikáztak a versenyautók a felvezet? körben, mindenki igyekezte üzemi h?fokra melegíteni az abroncsokat. Kinek jobban sikerült, kinek kevésbé. A McLarennél és a Renault-nál remekül, Kubica elképeszt? rajtot vett, a 9. helyr?l felzárkózott a negyedikre, de Hamilton sem lehetett elégedetlen a pillanatnyi 7. helyével. Felipe Massa 2008-as hungaroringi startját idézve gázolt át csapattársán, Buttonon és Webberen, közvetlenül Vettel mögött fordult a Jones- sikánba. Alonso viszont alaposan megszenvedett a körülményekkel, kipörögtek kerekei, majd a fehér felfestésen további tapadást vesztett. A negyedik pozíciót így is tartotta a kívülr?l érkez? Schumacher és a bels? íven támadó Button ellenében. A címvéd? nem hagyta annyiban a dolgot, beszúrt a bizonytalan féktávot vev? spanyol elé, az apró koccanás folyományaként a Ferrari megpördült, s csak azután fordulhatott menetirányba, miután a teljes mez?ny elment mellette. Schumacher is pórul járt, a piruettez? Alonso eltalálta az els? szárnyát, amit – hiába volt meggy?z?dve autója sértetlenségér?l – ki is kellett cserélnie, így ? is csak a mez?ny végére sorolt.

Annyiból mindkettejüknek szerencséjük volt, hogy a biztonsági autó rögtön az els? kört követ?en pályára gördült. Kobajasi Kamui – a hétvége folyamán harmadszor – intett búcsút els? légterel?jének egy koccanást követ?en, a 6-os kanyar el?tt elvesztette uralmát járm?ve felett, ami így a betonfalat érintve belecsapódott Buemibe, majd Hülkenberget is a kavicságyba taszajtotta. Az els? 5 kört követ?en, vagyis a SC távozása el?tt Vettel, Massa, Webber, Kubica, Rosberg, Button, Hamilton, Sutil, Barrichello, Petrov volt a pontszerz? helyen állók névsora, tehát a Renault orosz pilótája Bahrein után most sem volt szívbajos a rajtnál. Külön ki kell emelni Bruno Sennát, a toronymagas sereghajtó Hispaniát vezet? brazil szenzációs rajtot fogott, meg sem állt a 14. helyig. A háromszoros vb Ayrton Senna unokaöccsének ennyi pozitívumot tartogatott ez a futam, amint újra éles verseny alakult ki, gyorsan a mez?ny végére sorolt, majd hidraulikai probléma miatt ki is állt a boxba.



Hamilton kétszer is megel?zte a pályán az indiszponált Massát

Az újraindított verseny parázs man?verekkel folytatódott. Vettelnek nem volt nehéz dolga, már a célegyenesre rákanyarodva másodpercen túli el?nnyel vezetett Massa el?tt. A brazil abroncsai egyáltalán nem tapadtak, csak bóklászott a pályán, a 6. körben a Jones- sikánban (1-es kanyar) a küls? ívre szorította ?t Webber, miután az el?z? körben visszaverte Robert Kubica támadását. Az össze-visszacsúszkáló brazil ezt követ?en eredményesen hatástalanította a lengyel próbálkozásait. Szemlátomást visszafogta a mez?ny Massa, mögéjük gyorsan felérkezett Rosberg és a csapattársán túllép? Hamilton. ?ket Sutil, Barrichello és Petrov követte, a Force India motorjában azonban már ekkor hibát észleltek, négy hengerrel pedig mindössze 9 körig bírta a terhelést. A hátsó régióban Alonso és Schumacher igyekezett minél el?bb csatlakozni a pontszerz?k vonatához. Ezt a feladatot a Ferraris oldotta meg harmonikusabban, egy kör után már a 15. helyre küzdötte fel magát, az újonc csapatok autói a legkevesebb ellenállásra is képtelenek voltak. Schumachernek azért akadtak kisebb gondjai, az újonc Lucas di Grassi például egy alkalommal visszaverte a német legenda támadását, védelmében meg kell jegyezni, ez a Mercedes iszonyatosan csúszkált a h?vös aszfalton, Alonso villámgyorsan 6 másodperces el?nyt épített fel magának.

Az ideális ív rohamos léptékkel felszáradt, a futam els? nagy kérdése az volt, mikor és melyik versenyz? vállalja fel a slick gumikkal járó kockázatot. Jenson Button volt a delikvens, a brit saját elhatározásából már a 6. körben bejött a boxba. Döntése els? ránézésre irgalmatlan baklövésnek t?nt, alig tudott kikanyarodni a boxutcából, majd a kavicságyból kellett visszaterelnie járm?vét. Nem tellett el sok id?, a közép? és az utolsó szektorideje már gyorsabb volt mindenkinél, s a következ? körben már ? volt a mez?ny toronymagasan leggyorsabb versenyz?je, az élen álló, még köztes es?gumin köröz? Vettelre 2,3 másodpercet vert. Button mesteri húzását nem lehet eléggé dicsérni, ugyanakkor hozzá kell tenni, hogy es?gumikon alaposan megszenvedett, így valahol törvényszer? és szükséges volt ez az els?re meglep? döntés.

Nem volt innent?l kérdés tárgya, melyik gumi a használhatóbb, a 8. körben tumultus alakult ki a boxban, szinte mindenki túlesett a kerékcserén. A két Red Bull, Liuzzi, Alguersuari és a Virginek csak 1-2 körrel kés?bb látogattak csapatukhoz. Liuzzi közel 8 másodpercet vesztett Barrichellóval szemben, Vettel viszont minimalizálta veszteségét, így – ha hajszállal is – az élre érkezett vissza. Webbernek viszont még egy kört a pályán kellett töltenie, a csapat nem akarta mindkét pilótáját egyszerre behívni, így az élen állónak kedvezett. Az ausztrál sokat vesztett, a kiváló munkát végz? Kubica és Rosberg, de még Massa is megel?zte. A nyirkos pálya egyedül Petrovot tréfálta meg annyira, hogy véget vessen versenyének, az orosz kicsúszott a kavicságyba, nem is volt számára menekvés. Az immáron üzemképes gumikkal versenyz? Button az els? adandó alkalommal túllépett Kubicán (nem sokat

teketóriázott, a betonfal szorításában bújt ki a lengyel mell?l), s már Vettelt szorongatta. Bejött tehát az els?re bizarrnak t?n? húzás.



Tumultus a boxban: szinte mindenki egyszer váltott át slick gumikra

A kerékcseréket követ?en Vettel, Button, Kubica, Rosberg, Massa, Webber, Hamilton, Barrichello, de la Rosa, Alonso sorrend alakult ki a pontszerz? helyeken. A spanyolok kétszeres világbajnoka tehát máris pontszerz? helyen találta magát, persze nem elégedett még meg ennyivel, mire visszajött autója tapadása, a korábbiaknál valamivel nehezebben, 3 körön át tartó csatában (a 13. körben) maga mögé utasította a Saubert, majd egy kör elteltével Barrichello sem okozott komoly problémát. Mindeközben Michael Schumacher a 13. helyen vesztegelt, ugyanennyi körre volt szüksége ahhoz, hogy végre maga mögé utasítja nagyjából a 1-1,5 másodperccel lassabb Jaime Alguersuarit. A katalán fiatalember élete versenyét produkálta, hosszú körökön keresztül bírta a nyomást, végül a 13-as kanyarban túlcsúszott, utólag visszatekintve itt vesztette el els? pontját. Alaposan szétszakadt a mez?ny, Schumacherék mögött már csak az újonc csapatok rótták a köröket, közülük vitán felül Kovalainen Lotusa volt a leginkább versenyképes, más kérdés, hogy körönként így is mintegy 2,5-3 másodperceket kapott az el?tte állóktól. (Lekörözéseknél gáláns volt a finn, ekkor 5-8 másodpercre is rúgott a differencia.)

Az élbolyban viszont dönt? helycserék következtek be. Az els? helyen továbbra is Vettel száguldott, miután sikeresen visszaverte Jenson Button nem túl vehemens kísérleteit. Ezt követ?en, a 11. és a 14. körök közt 6-7 tizeddel volt gyorsabb a britnél, s mivel összességében a boxkiállást követ? periódus 15 köréb?l mindössze háromszor volt valamivel gyorsabb Button, a Red Bull el?nye 5 másodperc fölé n?tt. Örök rejtély marad, miként döntött volna Vettel és csapata, bevállalt volt újabb kerékcserét, avagy ? is végigment volna a végére igencsak használttá váló slickeken? Egyáltalán, a Buttonnál jóval agresszívebb stílusban vezet? német alatt kibírták volna a gumik, miközben a címvéd? – állítása szerint – komoly nyomást fejtett volna ki rá a verseny utolsó harmadában?

Ezt már sohasem tudjuk meg, ugyanis a Red Bull újabb ajándékot adott ellenfeleinek. Az el?nyét magabiztosan tartó Vettel a 26. körben kavicságyban kötött ki. Els?re fékhibára, még el?tte a német vezetési hibájára (hiszen akadt már rá példa, hogy éles helyzetben rontott) gyanakodtunk, utólag kiderült, a bal els? kerékcsavar lazult meg, ez okozta a kicsúszást. Vagyis egyszer?en rosszul rögzítették az abroncsot, a problémát már 2 körrel korábban is érzékelték, szóba került az újbóli kerékcsere lehet?séget, ám végül elvetették ezt az ötletet.



Felzárkózás közben: Alonso és Schumacher közül a spanyol járt nagyobb sikerrel

A dobogóért folytatott küzdelem rendkívül kiélezett volt, hiszen öt, majd Alonso elképeszt? felzárkózásával már hat versenyz? volt egymás közvetlen közelében. Kubica ugyan féltávig 4-5 másodperces egérútra tett szert, abroncsai nem bírták a terhelést, így felzárkóztak rá a többiek. Rosberg mögött Felipe Massa szenvedett, a brazilnak jószerivel egyetlen tiszta kanyarvétele nem volt, a célegyenesre fordító kanyarban egyáltalán nem találta a tapadást, így csak id? kérdése volt, mikor próbálkozik el?zéssel a Hamilton szorításából kitörni készül? Mark Webber. Az ausztrálok reménysége a 15. kör elején, a sikánban sokkal rövidebb féktávot vett, a rendkívül indiszponált Massa pedig annyira belenyugodott a helyzetbe, hogy szabadon hagyta az ideális ívet, amin aztán Hamilton is elslisszolt mellette. Ezzel még távolról sem ért véget ez a csata, Hamilton ugyanis remek kigyorsítással az ausztrál szélárnyékába ugrott, elé is került, ám Webber lezárta el?tte az utat. Pontosabban szólva jó szokása szerint ráhúzta a kormányát. A nevet? harmadik Massa mindkettejüket megel?zte, a kavicságyból visszatér? Webbert pedig még Alonso is maga mögé utasította.

Massa ezt követ?en sem lehetett nyugodt, problémáin nem tudott úrrá lenni. Hamilton érett taktikát alkalmazott, várta, mikor hibázik egy nagyobbat a brazil. A 21. körben adatott meg az el?zési lehet?ség, kilépve a brazil szélárnyékából a célegyenes végén bebújt melléje. A McLaren els? szárnya nagyot kapott a koccanásnál, de szerencséjükre helyén maradt. Massa azért a rend kedvéért visszatámadott, de el?zés helyett olyan szerencsétlenül vette be a 3-as kanyart, hogy azzal saját csapattársát zavarta, aminek következtében Mark Webber visszael?zte Alonsót. Hiába noszogatták Ross Brawnék, Nico Rosberg képtelen volt jelent?sen begyorsulni, az ihletett formában versenyz? Hamilton pillanatok alatt utolérte a németet, majd ugyanazt a taktikát alkalmazta, mint Massa esetében. ?t a változatosság kedvéért a 11-es kanyarban, a Waite- sikánban autózta körbe. 2008 világbajnoka aztán elképeszt? módon egy kör alatt ledolgozta 3 másodperces hátrányát, s már Robert Kubica sarkában loholt. A lengyel azonban nem adta könnyen magát, 7 körön át tartott párostáncuk, de hiába volt minden próbálkozás, t?le csak megörökölni lehetett pozícióját.

A Kubica- Hamilton párharcot ragyogóan kihasználta Jenson Button, addigi 3 másodperc környékén stagnáló el?nyét a 34. kör végére 10 minutum fölé tornázta. Ugyanebben a körben Lewis Hamilton másodjára is befordult a boxutcába, kereket cserélni. Az utólag tévesnek bizonyuló döntést nem más, mint Jaime Alguersuari tempójával vélték igazoltnak, a spanyol siheder ugyanis, miután Schumacher nagy nehézségek árán eléje került, gyorsan friss slickeket kért autójára, mivel azonnal megfutotta a verseny akkori leggyorsabb körét. ?t követte a két Mercedes, Barrichello, Webber valamint Hamilton.

Lewis Hamiltonnak 22 másodperces hátránya volt a két Ferrarihoz képest, ezt kellett tehát ledolgoznia a friss abroncsokat kihasználva szintén 22 kör alatt. Mindezt Mark Webber szorításában. Az ugyanis nagyon hamar világossá vált, hogy a futam els? négy helyét birtokló pilótának (továbbá Vitantonio Liuzzinak) esze ágában sincs kereket cserélni, Robert Kubica például saját elmondása szerint tágra nyílt szemekkel konstatálta, amikor Hamilton egyszer csak elt?nt visszapillantójából.



Webber kétszer is a kavicságyban találta magát

Hamilton 1,5-2 másodpercet vert körönként Alonsóra, a spanyol láthatóan képes lett volna jóval er?sebb tempóra, ám nem merte megreszkírozni az el?zést botladozó csapattársával szemben. Sokat elmond, hogy mind az üldözött, mind a vadász egyformán a 47. körben futották meg leggyorsabb körüket, Hamiltoné 1,2 szekundummal volt er?sebb. 10 körrel a vége el?tt érték utol a két Ferrarit. Alonso ismét csillogtatta kivételes talentumát, pontosan tudta ?, mi a tétje a Hamiltonnal folytatott párbajnak, nem csupán legnagyobb riválisát kellett kordában tartania, egyszersmind Massát is védte, az ugyanis egyértelm?nek t?nt, hogy a brazil megel?zése nem okozott volna sok gondot. Hiába Hamilton önkívületi versenyzése, a McLaren 15 km/h-val nagyobb végsebessége, Alonso precízen zárta az el?zésre alkalmas íveket. Hamilton méltó riválisként taktikusan fürkészte az adódó lehet?ségeket. Két körrel a leintés el?tt szánta el magát az utolsó nagy rohamra, valósággal letolta a pályáról a Ferrarit. A Jones-sikánban sokat ígér? pozíciót harcolt ki magának, ám az addig csendesen köröz? Webber elnézte a féktávot, amivel mindkettejüket a kavicságyba parancsolta.

Hamilton morcosan, de visszasorolt a 6. pozícióba, Rosberg mögé, Webbernél viszont szárnyat kellett cserélni, amivel visszacsúszott a 9. helyre. A fentebb vázoltakon túl érdekes küzdelem bontakozott ki a hátsó pontszerz? helyeken is. Liuzzi ügyesen sáfárkodott a gumikkal, a remek 7. helyen zárta a futamot. Nem úgy Pedro de la Rosa, a spanyol abroncsai teljesen elkoptak, aminek következtében el?bb Barrichello (a brazil még Liuzzira is felért, de el?zésre már nem maradt elegend? ideje), majd az utolsó körben Schumacher és Alguersuari is elhagyta. Így szerezte meg tehát az utolsó, pontot ér? helyet a hétszeres világbajnok.

Heikki Kovalainen vállalható 2 körös hátrányban fejezte be második Lotusban töltött nagydíját, míg Karun Chandhok bizonyára hasznos tapasztalatokkal gazdagította felzárkózó félben lév? csapatát. Mint ahogy az indiai is boldog lehet, amiért a futamot több km-t tett meg, mint eddigi két hétvégéjén összesen. Az összképhez hozzátartozik, hogy a két Virgin ezúttal sem tudta befejezni a versenyt, a most már tempóban is gyengébb

„Szüzek” részér?l egy újabb hidraulikai probléma (Di Grassi) és a futóm? meghibásodása (Glock) a verseny mérlege.



Button gy?zelmének jogosságához nem férhet kétség

Jenson Button tehát pályafutása 8. futamgy?zelmét (ami egyben a 25. dobogója) aratta a Formula-1-ben, megvédte tehát els?ségét az Ausztrál Nagydíjon. Gy?zelmét els?sorban ragyogó taktikai érzékének köszönheti, gumikezelésének pedig nem volt ezen a napon párja. Robert Kubica 10. alkalommal állhatott fel a dobogóra, a rajt utáni kavarodásból szerencsésen jött ki, ezt követ?en bizonyította, rászolgált apró szerencséjére. Felipe Massa is jubilált, 30. pódiumánál tart, ám a puszta tényen túl, ti. ? az egyedüli olyan pilóta, aki eddigi mindkét verseny végén dobogón állt, sok mindenre nem lehet büszke. Több nagyszer? teljesítmény mellett ki kell emelnie Fernando Alonsot és Lewis Hamiltont, el?bbit remek felzárkózásáért majd Pazar védekezéséért, utóbbit egy sor klasszis man?veréért.

A világbajnoki tabellát továbbra is Alonso vezeti (37 pont), 4 ponttal el?zi meg csapattársát, Button mai gy?zelmével 31 egységnél ját. A konstrukt?röknél 70 ponttal a Ferrari áll az élen, a McLaren 54, a Mercedes 29 ponttal követi. A leggyorsabb autónak t?n? Red Bullnak csupán 18 pontja van.

A hétvégén Szepangban folytatódik a Formula-1-es világbajnoki sorozat, ahol a Maláj Nagydíjat rendezik meg!

A világbajnokság állása (2 futamot követ?en):

1.	Fernando Alonso	Ferrari	37
2.	Felipe Massa	Ferrari	33

3.	Jenson Button	McLaren	31
4.	Lewis Hamilton	McLaren	23
5.	Nico Rosberg	Mercedes	20
6.	Robert Kubica	Renault	18
7.	Sebastian Vettel	Red Bull	12
8.	Michael Schumacher	Mercedes	9
9.	Vitantonio Liuzzi	Force India	8
10.	Mark Webber	Red Bull	6
11.	Rubens Barrichello	Williams	5

A konstrukt?röknél:

1.	Ferrari	70
2.	McLaren-Mercedes	54

3.	Mercedes	29
4.	Renault	18
5.	Red Bull-Renault	18
6.	Force India-Merc.	8
7.	Williams-Cosworth	5

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



Ajánló