

Futamértékel? - Sepang

2010 április 09. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása

Még nincs értékelve

Mérték

Sebastian Vettel, miután el?z? két versenyén technikai meghibásodás eredményeképpen az élr?l esett ki, harmadjára érvényesíteni tudta a Red Bull meglév? fölényét. Az els? rajtkockából induló csapattársát a rajtnál utasította maga mögé, Webber második helyével tette teljessé az istálló sikerét.

A dobogó harmadik fokára a Mercedeses Nico Rosberg állhatott fel. Az id?mér?s betli miatt csak a mez?ny hátsó részéb?l induló vb-aspiráns pilóták komoly felzárkózást mutattak be, Lewis Hamiltont végül a 6. helyen intették le, a legnagyobb nyertes mégis a mögötte záró Felipe Massa lett, aki Alonso kiesése miatt átvette a vezetést összetettben.



Harmadik versenyükön joggal ünnepli els? idei gy?zelmét Vettel és a f?tervez? Adrian Newey

Az egy hetes szünet ellenére több kisebb módosítással vágtak neki a csapatok a maláj hétvégének. A Ferrari például, aminek autóin Barcelonáig le kell cserélnie oldaldobozára szerelt visszapillantó tükreit, újszer? padlólemezzel kísérletezett, a Mercedes módosított hátsó karosszériával, a Toro Rosso új kipufogóval fejlesztette gépét, a Sauber istálló pedig immáron élesben is bevetette McLarent?l koppintott ún. „F-csatornás” hátsó vezet?szárnyát. A többi csapat csak apróbb változtatást eszközölt.

Magyar id? szerint péntek hajnali négy órakor megkezd?dött a Forma-1-es Maláj Nagydíj hétvégéje az els? szabadedzéssel. Az els? nap száraz, tökéletes id?járási körülmények közt telt, az aszfalt h?mérséklete közelített a 40 Celsius fokhoz. Mindez annak fényében örömteli, hogy el?z? nap egész délután úgy szakadt, mintha a dézsából öntötték volna az asszonyok, a boxutca bokáig ér? folyóvá változott. Egészen elképeszt? még belegondolni is, kik ülnek az FIA vezetésében? Általános iskolai földrajzórákon tanulják a gyerekek, hogy az év ezen id?szakában a csapadékot hozó monszunszél kora esti érkezéséhez órát lehetne állítani, s ha egyszer a pályára érkezik, akkora zuhé kerekedik, ami versenyzésre alkalmatlanná teszi. Vasárnap esett meg a kivétel, ami ugyebár er?síti a szabályt. Az unalmas vonatozás mellett legalább annyira kártékony a sportra nézve az irreális eredményeket produkáló káoszfutam. Mindezt azért, hogy az európai rajongók két-három órával többet alhassanak…

A versenypilóták mellett két tartalék is szerepet kapott délel?tti edzésen. A Force Indiánál – Melbourne után másodszor – Paul di Resta tesztelt, a Lotus pedig hazai pályán lehet?séget adott védencének, a 3,5 literes Formula Renault tavalyi összetett dobogósának, Fairuz Fauzynak.

Az els? tréning eseménytelenül telt, nagyobb pályaelhagyások nélkül zajlott le az els? másfél óra. Ami egyértelm? Hamilton-fölényt hozott, 1:34,921-es id?eredményét csak Nico Rosberg tudta az utolsó pillanatokban megközelíteni. Harmadik helyen, 3 tizedes elmaradással a másik McLaren, Jenson Button következett. Az Ausztrál GP gy?ztese nem volt különösképp elégedett a tapasztaltakkal, heves túlkormányzottságra panaszkodott, míg Hamilton ugyanúgy nyilatkozott, mint egy hete olyankor, ti. ennyire jó autót ? még nem vezetett ezen a pályán. A McLaren végsebessége volt igazán kiemelked?, a hátsó egyenes végén az MP4/25-ös volt képes egyedül átlépni a 300 km/h-s határt. Messzemen? következtetéseket persze nem lehetett levonni, hiszen a Red Bullok és Ferrarik

szokás szerint a versenyre való felkészülésnek szentelték a pénteki napot. Massa viszont látványosan megkínlódott a pályával, a technikás 11-es kanyarban nem egyszer bizonytalankodott.

A délutáni gyakorlást megel?z?en már megmutatta igazi arcát Szepang, kisebb zápor érkezett a pályára, de kezdésre teljesen felszáradt a pálya. A McLaren, pontosabban Hamilton (1:34,175) ott folytatta, ahol délel?tt abbahagyta, versenygépe kit?n?en muzsikált az eddig gyengeségének számító tempós kanyarokban, az ?t követ? Vettel- Rosberg kett?sre közel 3 tizedet vert. Biztatóan kezdett a Mercedes és a Renault, Kubica a 6., Petrov a 9. helyen zárt. A Ferrarik továbbra is versenyszimulációt végeztek mindkét keveréken, ehhez képest Alonso 7. helyezése szintén nem t?nt rossznak. Mark Webber volt a Red Bull rossz sorozatának következ? áldozata, az ausztrál autója megállt egyik gyorsköre közben, ez volt a Renault-motor idei második meghibásodása. Örömteli tény, hogy az újonc csapatok kezdenek végre belerázódni a Formula-1-be, els? problémamentes péntekjüket teljesítették, az er?sorrend nem változott, a Lotus mögött 5 tizeddel elmaradva következtek a Virgin autói, a két Hispania b? 2 másodperccel zárta a sort. Meglepetésre Karun Chandhok jóval meggy?z?bbnek t?nt, ami el?irányozta a hétvége hátralév? részét.

A meteorológusok nagy mennyiség? es?t jósoltak a szombati napra, ehhez képes a ***harmadik szabadedzésen*** csupán a pálya bizonyos pontjain szemerkélt az es?, a hidegzuhany csak az id?mér?re maradt. A kvalifikáció eredményeit hagyományosan a leginkább tükröz? tréninget Mark Webber nyerte meg (1:33,542), viszont 5 századon belül zárt hozzá képest Hamilton és Vettel is. A tabella els? nyolc helyét kibérelték a TOP4-csapatok.



Óriási szarvashibát követett el a Ferrari az id?mér?n

A kés? délután megrendezésre kerül? **id?mér? edzésen** aztán az igazi, kiszámíthatatlan arcát mutatta Szepang. Amint zöld színre váltott a boxutca végére helyezett lámpa, a pálya egyes részein csontszáraz volt az aszfalt, máshol viszont heves zápor áztatta. Mivel a továbbiakra még több csapadékot jósoltak, szinte mindenki gyorsan túl akart lenni gyors körén, ezzel bebiztosítva Q2-es tagságát. A McLaren és a Ferrari azonban inkább gumit spórolt, kivárt, bízott saját szoftvereiben, mint józan paraszti eszében. Elég lett volna ugyanis egyetlen közepes kör és továbbléphettek volna, ehelyett a pálya gyors felszáradásában bízva hosszú percekig a boxban maradtak. Mire elszánták magukat, a pálya állapota olyan mértékben romlott, hogy „intermediate” gumikon körbe sem lehetett menni. A Ferrarik abszolút képtelennek mutatkoztak erre, a két McLaren már eredményesebb volt, Jenson Button a 12. legjobb id?vel megnyugodhatott volna… Ám a csapat nem figyelmeztette erre, így újabb gyors körben kezdett, felmászott egy vízátfolyásra, a kavicságyból pedig már nem volt menekvés, számára is véget ért az edzés. Hamilton csapattársénál is jobb részid?ket produkált, vélhet?en csont nélkül továbbjutott volna, ám a célegyenesre ráfordító kanyarban megpördült, ezután már hiába er?lködött extrém es?s gumikon, a két Ferrarival együtt szégyenszemre már az id?mér? els? körében búcsúzni kényszerült.

A nagycsapatok betlijét Kovalainen és Glock kihasználta, így a Lotus és a Virgin történetük els? Q2-es eredményének örülhettek. A kies?k közt találtuk még Trullit, a két Hispaniát, valamint Lucas di Grassit, az újonc brazil autójának néhány alkatrészét az edzés és az id?mér? között újjá kellett építeni, így csak az utolsó pillanatokban tudott néhány kört teljesíteni. A Q1-et Robert Kubica nyerte (1:46,283), de la Rosa és Vettel el?tt.
A Q2-ben némiképp konszolidálódott az id?járás, hamar kiderült mindenki számára, hogy a „köztes es?gumik" elegend?ek lesznek erre a pályára. Csak az edzés végére fokozódott a zivatar intenzitása, de addigra már minden lényeges kérdés eld?lt. Továbbjutott a két Red Bull, Mercedes, Williams és Force India, rajtuk kívül még Kobajasi és Kubica szerepelt az els? 10 között. Vitalij Petrov sokáig szintén a továbbjutók táborát er?sítette, ám utolsó gyors körén rontott, így végül a 11. rajtkockából indulhatott. Kiesett rajta kívül még a forgalommal kínlódó de la Rosa, a gumiválasztásban rontó Toro Rosso, valamint Kovalainen és Glock. A második szekcióban Vettel (1:46,828) volt a leggyorsabb, Kubica, Sutil és Hülkenberg volt a további sorrend.

A mindent eldönt? ***harmadik periódust*** megel?z?en is lógott az es? lába, baljós fekete felh?k gyülekeztek a pálya fölött, így nem kellett csodálkozni, hogy mind a 10 autó felsorakozott a boxutca kijáratához. Robert Kubica leleményesen a perceken át es?ben álldogáló Force Indiák elég vágott, de így sem tudott teljesíteni gyors kört. 7:17-tel az edzés vége el?tt ugyanis piros zászlót lengettek, a tavalyi futamot idéz? özönvíz zúdult a pályára, senki nem tudta garantálni a versenyz?k biztonságát. Negyed óra elteltével folytatódott az edzés, mindenki az extrém es?gumikon próbálkozott, egyedül Mark Webber tett fel mindent egy lapra, s neki lett igaza. Az ausztrál (1:49,327) közel másfél másodpercet adott ellenfeleinek, így megszerezte ***pályafutása második pole pozícióját***. Eközben a többiek nem tudtak javítani második próbálkozásra, az extrém es?gumik annyira elkoptak, hogy az állás nem változott. Így Nico Rosberg indulhatott az els? rajtsorból, a korábbi két id?mér?n nyertes Vettelé lett a 3. rajtkocka. Az els? öt rajthelyen négy német foglalt helyet, Sutil és Hülkenberg is er?n felül teljesített. Michael Schumacher mindössze a 8. helyet csípte meg, miután els? mért körében csak a biztonságra törekedett, a kopott gumikon viszont már nem volt esélye javítani.
Bár az el?zetes jóslatok szerint es?nek kellett volna mosnia a szepangi pályát már a rajt el?tt negyedórával, a riasztóan ***sötét fellegek az egész futam során elkerülték a versenyhelyszínt***. A McLarennél és a Ferrarinál azért láthatóan tanultak az el?z? napi hibából, kalkuláltak a valószín?tlen es?vel is, els? etapjukat igencsak hosszúra méretezték. Normálisnak mondható 25 fok körüli leveg?- és aszfalth?mérséklet mellett rendezték meg a Maláj Nagydíjat.
A rajtrács most sem volt teljes. Pedro de la Rosa Sauberjében ugyanis megmakacsolta magát a Ferrari-motor, így már a rajtprocedúrát megel?z? installációs körét sem tudta befejezni, rajthoz sem tudott állni. A laikus néz?k számára azért volt sajnálatos ez a korai búcsú, mert most sem tudtunk megbizonyosodni arról, mennyire sikerült Peter Sauber csapatának adaptálni a McLaren „F-csatornáját". Melbourne-ben annak a Kobajasinak a versenygépén szerepelt ez az innováció, kinek a futamból mindössze három kanyar jutott, most pedig de la Rosa volt a kísérleti alany, sokat Malajziában sem tudtak meg a mérnökök. Rubens Barrichello még elbotorkált a célegyenesig, ám a rajtnál lefulladt a Cosworth- motor, pontosabban nem m?ködött az er?átvitel, öröm az ürömben, hogy legalább egyetlen autó sem találta telibe.
Stratégiailag a csapatok visszatértek a Bahreinben látott egy kiálláshoz, az abroncsok bírták a terhelést, Jaime Alguersuari alatt például, 37 kört is kibírt a lágyabb keverék, méghozzá úgy, hogy a futam végén gyorsult be csak igazán. Csapattársa, Buemi próbálkozott egyedül két kiállással, két rövidebb, lágyon megtett etappal operált, tévesen, hiszen a spanyollal ellentétben nem lett pont a jutalma. Kovalainen m?szaki problémák miatt látogatott két alkalommal a boxba, míg Barrichello 7. körben felcserélt kerekei túlzottan elhasználódtak a futam végére.
A versenyz?k zöme az azonos autóban nagyjából másfél-2 másodperccel gyorsabb lágy keveréken vágott neki a futamnak, ez alól Alguersuari, Hamilton és a két Ferrari képezett kivételt. A t?zpiros autókat vezet? Alonso és Massa eredményesen óvta a futófelületet, a brazilnál 26, Alonsónál pedig 36 körig bírta a kemény specifikációjú abroncs. Különösebben nem is er?lködtek az el?zésekkel, kényelmesen elvonatoztak a két Toro Rosso mögött, majd amint azok behajtottak a boxba, kihozták autójukból a stratégiájukhoz szükséges körid?ket; nem úgy Hamilton, aki szemet gyönyörködtet? man?verei ellenére egészen a 30. körig kint tudott maradni. Értelem szerint mindhárman kivárásra autóztak, a számukra kedvez? zápor érkezése végett nyújtották ennyire hosszúra els? kiállásukat, mindhiába. Az mindenesetre szemléletes és sajnálatos jelenség, hogy a fél mez?nyt körbeautózó Hamilton végül mindössze egyetlen helyezéssel és néhány másodperccel tudta megel?zni azt a Massát, aki els?sorban a kieséseknek és taktikájának köszönheti el?relépését. Mindez iránymutató az elkövetkez? futamokra vonatkozólag…



Vettel a rajtnál alapozta meg kés?bbi gy?zelmét

A rajt Barrichello beragadásától eltekintve zavartalanul, bárminem? ütközés, koccanás nélkül zajlott le, ami nem véletlen, hiszen a szepangi aszfaltcsík széles, így az els? kanyarkombinációban akár két-három autó is beveheti egymás mellett. ***Kiválóan kapta el a piros lámpák kialvását Sebastian Vettel***. A német már az els? métereken megel?zte Nico Rosberget, majd a küls? íven körbeautózta csapattársát is. Vettel lényegében itt nyerte meg magának a versenyt, ezt követ?en ugyanis nem mutatkozott komoly eltérés a két pilóta versenytempójában. Rosbergnek a harmadik helyért is meg kell küzdenie, de végül határozott man?verrel maga mögé utasította Kubica Renault-ját. A másik Williams sem tudott jó rajtot venni, Hülkenberg kerekei túlpörögtek, így a GP2 tavalyi bajnoka visszacsúszott egészen a 10. pozícióra. A hátsó traktusban sem maradt el a várt attrakció! A négy bajnokaspiráns közül egyértelm?en ***Hamilton és Massa kapta el jobban a rajtot***, miután az el?ttük tornyosuló két Lotust és Glockot átugrották, egymással néztek farkasszemet, párharcukat Hamilton nyerte, aki azon nyomban megel?zte csapattársát is. Mivel a lágy abroncsokat csak nehezen tudta üzembe helyezni, Jenson Buttont néhány kanyarral kés?bb Massa is megel?zte, majd furcsamód a brazil bizonytalan kanyarvételét kihasználva Alonso is bebújt a címvéd? elé.
A fedélzeti kamerák tanúsága szerint Alonso autójával nem volt minden rendben. A kétszeres világbajnok el?tt nem állt kisebb kihívás, minthogy ***kuplung nélkül, akadozó váltóval*** teljesítse az ebb?l a szempontból nagy terhelést kifejt? pályán. Valamennyi közben, a kanyarok el?tt vissza kellett váltania egyesbe, majd egy-egy határozott gázfröccsel tudta a váltót a kívánt sebességi fokozatba tenni. Egyáltalán nem volt tehát meglep?, hogy a tapadás hiányával kínlódó Massát nem tudta visszael?zni, még Button sokadik man?vereit is csak nagy nehézségek árán tudta kivédeni. A címvéd? egyébként lágy keveréken startolt, de mivel ? sem érezte megfelel?nek az autó menettulajdonságait, így inkább gyorsan szabadulni próbált a forgalomtól. Már a 10. körben túlesett egyetlen kerékcseréjén. A riválisaitól elüt? taktika ezúttal nem hozott annyi el?nyt, mint egy hete Ausztráliában. Noha a friss gumikon körökön át a mez?ny leggyorsabbjaként 10 másodperc környékére dolgozta le a különbséget a Ferrarikhoz képest, a futam utolsó harmadára azonban teljesen elfogytak alóla az abroncsok, így nem igazán konkurálhatott ellenfeleivel.



Míg Hamilton szárnyalt, a két Ferrari a Toro Rossók mögött autózott

Lewis Hamilton szinte pillanatok alatt áthámozta magát a középmez?nyön, az els? kör végéig körbeautózta a két Toro Rossót, majd a ***3. körben már pontszerz? helyen tartózkodott***, miután az alaposan visszaes?, a 9. körben motorhiba miatt kiálló Kobajasi Kamuit is sikeren megel?zte. Következ? ellenfelével viszont már jobban meggy?lt a baja. Vitalij Petrov már az utánpótlás-kategóriákban sem arról volt híres, hogy erélytelenül elengedi maga mellett gyorsabb ellenfeleit. Most sem így tett. Az 5. kör végén hibáját kihasználva az utolsó kanyarban már el?tte fordult a brit, ám a célegyenesben szerzett többletsebességével visszavette pozícióját. A következ? körben már odafigyelt az ominózus fordítóra, így meghiúsította az újabb a világbajnok újabb próbálkozását. Ezt követ?en már nem tehetett semmit, lecsúszott az ideális ívr?l, Hamilton ezt ragyogóan kihasználta, majd szabálytalannak t?n? man?verekkel nem engedte, hogy az orosz még egyszer kibabráljon vele, mint körökkel korábban. A háromszori cikázásért Hamiltont ugyan megintették, de nem kapta meg a talán kijáró áthajtásos büntetést. Ebben nagy szerepe volt a versenybírók közt helyet foglaló egykori háromszoros futamgy?ztes Johnny Herbertnek, vele együtt úgy döntöttek, hogy noha inkorrekt volt a man?ver, annyira súlyos vétséget mégsem követett el, hogy azért kiintsék.
Technikát borzasztóan megterhel? pályáról lévén szó, nem lep?dtünk meg, amikor az els? 12 körben négy versenyz? is feladni kényszerült a futamot. Timo Glock már a 3. körben búcsúzott. A német éppen Trullival csatázott, el?zés közben aztán blokkoltak hátsó kerekei, a lefulladásgátló pedig nem üzemelt, így a megpörgést követ?en már menetirányba sem tudta fordítani versenygépét. A 10. körben – Kobajasi után – Michael Schumacher közvetkezett, a hétszeres világbajnok autójával már azt megel?z?en sem volt minden rendben, átlagosan 7 tizeddel volt lassabb körönként csapattársánál. Els?re úgy t?nt, eltört a bal hátsó felfüggesztés, kés?bb azonban kiderült, a szerel?k rögzítették rosszul a kereket. Schumacher vibrációt érzékelt, így inkább félreállt, pedig amennyiben tudta volna a probléma forrását, talán elevickélt volna a boxig, ugyanis csak a hátsó egyenes választotta el t?le. A várva várt Schumacher-Hamilton párviadal tehát elmaradt, mint ahogy Vitantonio Liuzzival sem kell összemérnie tudását, az olasznak a gázzal akadtak problémái, így a komplett mez?ny elhaladt mellette.



A Red Bull kényelmes távolságban hozta ötödik kett?s gy?zelmét

Miközben Hamilton látványos felzárkózását, vagy éppen a Toro Rosso két ifjonc versenyz?jének magabiztos védekezését láthattuk, az élen semmi említésre méltó esemény nem történt. ***A két Red Bull közt 1-2 másodperc közt stabilizálódott a differencia***, nyitó etapjuk 21 köréb?l 13 alkalommal Vettel, 8 alkalommal Webber volt a gyorsabb, attól függ?en, hogy az ausztrál éppen a német szélárnyékában autózott-e, avagy relatíve szabad térben nyomhatta a gázt. Nehéz megállapítani, hogy Webber képes lett volna nagyobb tempót diktálni? Igazából véve maga a kérdés lényegtelen, hiszen nyer? pozícióból, az els? rajtkockából zuhant csapattársa mögé. Az ausztrál egyébként elárulta, nem forszírozta – kivételesen – a keménykedést, amint látta, hogy az els? hely elúszott, a csapat érdekeit szem el?tt tartva viszonyult a kérdéshez. Amint az a nagykönyvben meg van írva, Christian Horner csapatvezet? is az épp élen álló versenyz?jének kedvezett, magyarán Vettel jöhetett ki egy körrel korábban a boxba. Vettel a 23. körben látogatta meg szerel?it, alaposan kicentizte, befelé jövet megdobta autója hátulját. Csapata remek munkát végzett, nem úgy Webbernél, akinek jobb hátsó kerekét csak nagy üggyel-bajjal tudták helyére tenni. Mégsem lehet mondani, hogy ezen múlott a végs? sorrend, ugyanis Vettel kivezet? körén gyorsabb tempóban közlekedett, mint Webber a régi gumikon. A kisebb hiba miatt n?tt 1,8-ról 4,3-ra a különbség. Kemény keveréken már egyértelm?en Vettel volt a gyorsabb, amikor megnyomta a gázpedált, akár 5-7 tizeddel is verni tudta Webbert.

Nico Rosberg újra higgadt, ám nem túl látványos futamon van túl. A Red Bullok utolérhetetlenek voltak, minkét keveréken 5-6 tizedes eltérést mutatott az eredményjelz?, az els? etapban összehozott 10 másodperces fór pedig csak azért nem n?tt még tovább, mert Vettelék nem kacérkodtak a technika ördögével, inkább kell?en visszavettek a tempóból a biztos duplázás érdekében. A finn származású, de német színekben versenyz? pilótának sokkal inkább kellett hátrafelé figyelnie, hiszen a rajtnál el?retör? Robert Kubica nagyjából ugyanakkora távolságban követte ?t, mint amekkora eltérés volt a két Red Bull közt. Hiába jött ki egy körrel korábban kereket cserélni, a dobogó harmadik foka a 35. és 38 körök közt d?lt el, amikor az egy pillanatra el?zési pozícióba kerül? Kubica érthetetlen módon 4 másodperces hátrányt szedett össze. A valószín?síthet? gumiproblémák mellett a lekörözések is hátráltathatták.



Sutil már túl nagy falatnak bizonyult Hamilton számára

Az ötödik pozícióban Adrian Sutil autózott a verseny kezdetét?l fogva. Miután a határozottabb Kubica elment mellette a rajtnál, nem tudta tartani a Renault tempóját, a körönkénti 3-3 tizedes különbségb?l az etap végére közel 6 másodperc gy?lt össze. A zavartalan körözgetésnek az a Lewis Hamilton vetett véget, aki a 30. körben végre rászánta magát els?, egyben egyetlen kerékcseréjére. Miután centikkel befért csapattársa elé, a friss gumikon már Sutilt presszionálta, ám a kezdeti lelkesedés hamar alábbhagyott, kiderült ugyanis, hogy Hamilton ragadozó ösztöne mit sem ér, ha aktuális ellenfelének kocsijában is Mercedes-motor dübörög. Minden bizonnyal a csapat és Hamilton is megelégedett ezzel a 6. helyezéssel, így Rosberget hiába rémisztgették a McLarennel, a csoda, vagyis a dobogó elmaradt.
A 6. helyért a két Ferrari és Jenson Button viaskodott egymással, a többieknek nem osztottak lapot. Buemi és Hülkenberg egyszer?en túl lassú volt, az addig remekül teljesít? Petrov pontszerzésr?l szövögetett reményét ismét szertefoszlatta a technika ördöge (ismét a váltó hibásodott meg), Alguersuari agresszív, két kiállásos taktikája pedig csak közvetlen riválisaival szemben volt el?nyös. Kezdetben Buttonnak állt a zászló, a britek világbajnoka végig gyorsabb volt a két Ferrarinál, s még azt követ?en is jelent?sen csökkentette hátrányát, miután a két Toro Rosso kiválásával Alonsóék el?tt szabaddá vált az út. Massával szemben 9, Alonsóhoz képest 7 másodperces hátrányt mutatott az eredményjelz?, úgy, hogy nekik még ki kellett egyszer jönniük kereket cserélni.
Igen ám, de amint ezen túlestek, fordult a kocka. Míg ***a Ferrarik valósággal szárnyaltak a friss lágy keverék? gumikon***, Button autóján kemény abroncsok díszelegtek, meglehet?sen kopottas állapotban. Mindez másfél-két másodperes különbséget eredményezett a t?zpiros autók javára, így Massa b? 9 sec-es hátrányát 7 kör alatt ledolgozta, s rögtön támadásba is lendült. Button 10 körön át bírta a brazil támadásait, amik a célegyenesre és az azt követ?, rövidebb egyenes szakaszt záró 4-es kanyarra korlátozódtak. Button a 44. körben hibázott, lecsúszott az ívr?l, amit a brazil könyörtelenül kihasznált. Massa következ? célja Hamilton lett volna, ám 6 másodperces lemaradását nem tudta már olyan intenzitással csökkenteni, mint szerette volna, s mivel el?zésre jelen körülmények közt gondolni sem lehetett, inkább ? is beletör?dött abba a 7. helyezésbe.
Annál is inkább, mert eközben Alonsónak gondjai támadtak. Két körrel a verseny leintése el?tt még egyszer belevágott az el?zésbe, a küls? íven Button elé került, ám az addig agyonstrapált Ferrari végképp megadta magát, s?r? füst kíséretében feladta a futamot. Alguersuari mellett így Nico Hülkenberg is zsebre tehette els? pontjait. Barrichello már körhátrányban fejezte be versenyét. Harmadik versenyén célba ért a Virgin Racing, külön öröm, hogy mindezt az a Lucas di Grassi könyvelhette el, aki az eddigi két alkalommal már az els? néhány körben befejezte szereplését. Örömüket tovább fokozza, hogy minkét Lotust legy?rték, igaz, Trulli hidraulikája meghibásodott, így örült, ha 2 perc környéki körid?kkel, de végül beért a célba. Kovalainen pedig közel negyed órás szerelést követ?en tért vissza a pályára, s mivel nem teljesítette a táv 90%-át, nem értékelték. Mindkét

Hispania elérte a kockás zászlót (3, ill. 4 körös hátrányban), az viszont kellemetlen meglepetés, hogy Bruno Senna több mint 40 másodperccel kapott ki Karun Chandhoktól.



Visszatért Vettel a világbajnoki küzdelembe

Harmadik nekifutásra tehát Sebastian Vettel végre sikerre tudta vezetni a mez?ny jelenlegi leger?sebb technikájának számító Red Bullt, ez volt a német tehetség hatodik futamgy?zelme (ezzel beérte többek közt Gilles Villeneuve-öt, John Surteest és Ricardo Patresét az örökranglistán), egyben a 10. dobogós helyezése. Mark Webber eggyel többször állhatott fel F1-es pódiumra, emellé karrierje ötödik leggyorsabb körét is megfutotta; míg Nico Rosberg 2008 után pezsg?zhetett újra, ami sporttörténelmi jelent?ség? pillanat volt, ugyanis gyári Mercedesszel legutóbb Juan Manuel Fangio (oldalán Piero Taruffival) állt dobogón, még az 1955-ös Olasz Nagydíjon.
Az összetettben, Alonso kiesésével, Felipe Massa vette át a vezetést, de a tabella rendkívül szoros, ***hét versenyz? is 9 ponton belül követi a brazilt***, de még Michael Schumacher sincs véglegesen elmaradva az élbolytól. A konstrukt?röknél immáron mindössze 10 pont a különbség az éllovas Ferrari és az egyre jobb formába lendül? McLaren között.

A 2010-es Formula-1-es világbajnoki sorozat a hét végén, Kínában, pontosabban Sanghajban folytatódik.

A Maláj Nagydíj végeredménye.
Sepang F1 Circuit, 56 kör = 310,408 km

1. S. Vettel (D) Red Bull-Renault 1:33:48,412 óra (198,540 km/h átlag)
2. M. Webber (AUS) Red Bull-Renault + 4,849 mp.h.
3. N. Rosberg (D) Mercedes GP + 13,504"
4. R. Kubica (PL) Renault + 18,589"
5. A. Sutil (D) Force India-Mercedes + 21,059"
6. L. Hamilton (GB) McLaren-Mercedes + 23,471"
7. F. Massa (BRA) FErrari + 27,068"
8. J. Button (GB) McLaren-Mercedes + 37,918"
9. J. Alguersuari (SPA) Toro Rosso-Ferrari
10. N. Hülkenberg (D) Williams-Cosworth

Versenyz?k:

1. Felipe Massa	39
2. Fernando Alonso	37
3. Sebastian Vettel	37
4. Jenson Button	35
5. Nico Rosberg	35
6. Lewis Hamilton	31
7. Robert Kubica	30
8. Mark Webber	24
9. Adrian Sutil	10
10. Michael Schumacher	9

Csapatok:

1. Ferrari	76
2. McLaren - Mercedes	66
3. Red Bull - Renault	61
4. Mercedes GP	44
5. Renault	30
6. Force India - Mercedes	18
7. Williams - Cosworth	6
8. Toro Rosso - Ferrari	2
9. Sauber - Ferrari	0
10. Virgin R. - Cosworth	0
11. Lotus - Cosworth	0
12. Hispania RT - Cosworth	0

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



Ajánló