

Futamértékel? - Kína

2010 április 24. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása Még nincs értékelve

Mérték

Idénybeli második gy?zelmét aratta Jenson Button a minden igényt kialakító Kínai Nagydíjon, miután Melbourne után másodszor is kiváló érzékkel választott taktikát. A 2007-es Olasz Nagydíj után újra a McLaren kett?s gy?zelmét?l hangos a világsajtó, Lewis Hamilton egészen elképeszt? felzárkózásának hála.

A dobogó harmadik fokára újra Nico Rosberg állt fel. A Red Bull hiába foglalta le a teljes els? rajtsort, végül meg kellett elégedniük a 6. és a 8. helyezéssel. A világbajnoki pontversenyben újra változás történt az élen, Jenson Button és a McLaren csapata vette át a vezetést négy futammal a bajnokság kezdetét követ?en.



Két és fél év után született meg az újabb kett?s McLaren- gy?zelem, így érthet? az önfeledt ünneplés

Amennyiben a kizárólag nagykabátban elviselhet?, Forma-1-es nagydíjak idején szokatlanul cudar id?járás miatt nem vakarták eleget fejüket a csapatok mérnökei, akkor a „Földanya” egy el?re nem kalkulálható bonyodalommal is sújtotta ?ket. Mint ismert, az izlandi Eyjafjalla vulkán szerdai kitörésével a légkörbe került nagy mennyiség? hamu miatt napokig lezárták a nyugat-európai reptereket. A korlátozás a brit székhely? istállókat érintette hátrányosan, a Red Bull és a McLaren ügyesen kicselezte a szigetországban már érvényben lév? tilalmat. Legújabb aerodinamikai frissítéseiket autóval vitték át Párizsba, majd kézpoggyászba csomagolva indították útnak, mintegy negyed órával franciaországi tilalom beállta el?tt. A Williams nem észlelt id?ben, a szélcsatornában már kipróbált „F-csatornájuk” éles bevetésére várniuk kell a barcelonai futamig.

A pénteki szabadedzések az idén lassan megszokottá váló koreográfia szerint zajlottak le. A McLaren párosa dominált, a Mercedes ismét hiú ábrándokkal telíti szurkolóit, a Ferrari és a Red Bull pedig els?sorban a versenybeállításokra fókuszált, így megelégedtek a középmez?nnyel.
Az els? kínai edzésen több csapat is bevetetette F-csatorna névre keresztelt motorborítás- és hátsó légterel? kialakítását, melyet a McLaren-Mercedes honosított meg a Forma-1-ben. A wokingiak és a rendszert már két hete Malajziában is kipróbáló Sauber mellett a Mercedes és a Ferrari is felszerelte saját verzióját. A Renault új els? szárnyat és padlólemezt vetett be, tehát az európai versenyeket megel?z? utolsó év eleji ázsiai forduló is szolgáltat néhány újdonságot. A Red Bull aerodinamikája is jelent?s vérfrissítésen esett át, egyebek közt új els? légterel?, a Ferraris megoldásra emlékeztet? motorborítás és több terel?elem is helyet kapott a kínai csomagban.

A délel?tti tréningen újra elfüstölt az egyik Ferrari, Alonso kénytelen volt a pálya szélére parkolni fél órával az edzés vége el?tt, feltételezések szerint az „F-csatorna” elégtelen motorh?tést biztosított, így a továbbiakban már

nem kísérleteztek vele az olaszok. Ez volt immáron a harmadik komolyabb motorprobléma idén az olasz alakulatnál, jelen esetben a Bahreinben kiselejtezett er?forrás mondta fel a szolgálatot. Szintén a gyakorlás vége el?tt nem sokkal egy másik eset borzolta a kedélyeket. Sebastien Buemi a hosszú hátsó egyenes végén csúszott ki, miután mindkét els? felfüggesztése ripityára tört. Szerencséjére mindez féktávon történt, jobb nem belegondolni, mi történt volna, amennyiben padlógázas részen kellett volna bizonyítania els? gumik hiányában. A Toro Rosso tanult az esetb?l, visszatértek korábbi felfüggesztési eljárásukhoz.

A szombati edzésen, ami általában tisztább képet fest a valós er?viszonyokról, továbbra is remekeltek a McLarenek, Hamilton a 2., Button pedig a 4. helyen zárt. Noha Webber nyerte az edzést, de Hamilton pénteki 1:35,217-es idejét ? sem tudta felülmúlni. Feléledt a Ferrari is, Alonso a két Mercedest megel?zve az 5. helyr?l várhatta a folytatást. Az egyébként problémamentes tréninget egyedül Vitalij Petrov töréstesztje szakította félbe, az orosz alaposan feladta a leckét szerel?inek.



A Red Bull egy körön verhetetlen

A várt zuhé elmaradt, az id?mér?re kellemes 20 fok feletti h?mérséklet fogadta az igencsak foghíjas lelátókat, az aszfalt h?mérséklete pedig elérte a 30 fokot. A kvalifikáció els? etapjában szokás szerint egyetlen kies? hely elkerüléséért volt valós harc, a három újonc csapat ugyanis továbbra is durván kt másodperccel lassabb a középmez?ny végéhez képest. A két Sauber, Hülkenberg és Liuzzi közül az olasz húzta a rövidebbet, csapattársával szembeni mintegy fél másodperces lemaradására még az sem mentség, hogy gyors köreiben rendre feltartották. Nagy küzdelemben Timo Glock a szezonnyitó után újra megverte a két Lotust. A HRT-k párharcát ezúttal Bruno Senna nyerte, b? 1 tizedet adott csapattársának, továbbá mindössze 7 tizeddel maradt el a Virgint terelget? di Grassitól. Chandhoknál egyébként váltót kellett cserélni, de az 5 rajthelyes büntetés esetében már nem osztott, nem szorzott.

A második felvonást, akárcsak a Q1-et, Lewis Hamilton fölénye jellemezte, nehezen lehetett elképzelni, hogy 2008 világbajnoka egyáltalán nem tud majd beleszólni az els? rajtkocka kérdésébe. A Q2 egyébként a megszokott koreográfiát hozta. Továbblépett a két McLaren, két Ferrari, két Red Bull, két Mercedes (Schumacher csak nagy nehézségek árán), továbbá Kubica és valamelyik Force India, jelen esetben Adrian Sutil. Egy körön ez a tízes kiemelkedik a mez?nyb?l. Hamilton annak ellenére beférk?zött egyedüliként 1:35 alá (1:34,928), hogy a rádión Button és Hamilton is többször arra panaszkodott, hogy a fel- és levezet? köreikben a váltójuk a pálya néhány pontján 1-esb?l üresbe kapcsol a 2-es fokozat helyett.

A Q3-ban aztán meglepetésre nem osztottak lapot Hamiltonnak. A brit arra panaszkodott, hogy versenygépe többször leért az aszfaltra, ezért teljesen szétesett az egyensúlya. A probléma forrása az elbaltázott keréknyomás, a fékegyensúly, gumimelegítési nehézség, avagy ezek együttese lehetett. Akárhogy is, a McLaren továbbra is vesztegel egy körön, versenyre beállított, üres tankos autóval (Q2-ben még nem kötelez? verseny setuppal körözni) drasztikus visszaesés tapasztalható menettulajdonságait illet?en. Buttonnak a differenciálm?vel és a szárnyállással kellett „játszadoznia”. Tetejében mindkét pilóta vezetési hibát követett el, mindez együtt eredményezte a csalódást kelt? harmadik rajtsoros eredményt.
Hamilton visszaesése után tükörsima Red Bull-tarolás következett. Már az els? szett gumin is Vettel volt a leggyorsabb, az edzés végén aztán 1:34,558-as id?vel 25 századdal utasította maga mögé csapattársát. Mindezt úgy, hogy a fiatal német még hibázott is gyors körének elején. Vettel idei harmadik, pályafutása 8. rajtels?ségét könyvelte el. Webber mögött óriási volt a tömörülés, Alonso egyetlen századdal verte meg Rosberget, de Buttonnal szembeni el?nye sem érte el az 1 tizedet. Massa rontott az utolsó kanyarban, így csupán a 7. rajtkockából várhatta a másnapi futamot. Michael Schumacher gyenge napot fogott ki, egy másodperces hátrányt szedett össze, a kigyorsításokon rendre túlkormányzott autójával ez csupán a 9. rajthelyhez volt elegend?.

Az id?mér? után tehát egyértelm?en a Red Bull esélyei t?ntek a legígéretesebbnek, száraz futamon minden bizonnyal sikerre is vitték volna meglév? er?fölényüket. Igen ám, a meteorológusok prognózisai azonban ezúttal helytállónak bizonyultak. A 70%-os valószín?séggel el?re jelzett es? mintegy fél órával a rajt el?tt megérkezett. A könnyed szitálás miatt azonban az utolsó pillanatig ki kellett várni. A komplett mez?ny az eget kémlelte, s azon morfondírozott, melyik színre (helyesebben gumira) tegyen ebben a sajátos rulettjátékban? Végül egy kivétellel mindenki slick gumikkal (ezen belül is lágy keverék?vel) vágott neki a futamnak. Timo Glock rögtön es?gumikkal próbálkozott, ám sokáig nem jutott, a felvezet? körnek sem tudott nekivágni a Cosworth- motor nyomásvesztése miatt. Hiába a szerel?k áldozatos munkája, egyetlen kört sem tudott végigmenni Kínában. Lucas di Grassi sem járt sokkal jobban, a brazil pilóta csak 7 kör hátrányban vághatott neki a futamnak, de nem sokkal kés?bb neki is vissza kellett gurulnia a boxba. Karun Chandhok a boxutcából rajtolt, miután éjszakába nyúló munkának hála orvosolták a hidraulikai hibát.



Alonso reflexével megel?zte az id?t…

A két Red Bull a vb negyedik állomásán sem kímélte egymást és Horner csapatvezet? idegeit, Webber kemény határozottsággal elslisszolt Vettel mellett. De mindez csak a második helyre volt elegend?, ugyanis Fernando Alonso b?dületes reflexszel tört az élre. Olyannyira, hogy mint Button jelezte rádión keresztül csapatának, majd az ismétlések is bizonyították, a kétszeres bajnok spanyol reakcióideje megel?zte a piros fények kialvását, magyarán kiugrott a rajtnál. Alonso meg is kapta a maga áthajtásos büntetését. Idén ez volt már a harmadik elrontott startja.

Alonso és Webber mögött Rosberg és a két McLaren gyepálta egymást változatlan felállásban, ?ket követte a Kubicát lehagyó Schumacher, majd Sutil és a szokás szerint kiváló rajtot fogó Petrov. Nagyobb perpatvar nem tudott kibontakozni, ugyanis ahogyan ilyen körülmények közt történni szokott, tömegbaleset borzolta a kedélyeket.

A „tettes” Liuzzi volt, pontosabban a nem kell?en felmelegített fékjei és abroncsai, aminek következtében a 4-es kanyar féktávjánál – divatos kifejezéssel élve – csak „utasa volt autójának”. A megforgó Force India másik két pilóta versenyének is véget vetett, az es?s beállításaiban bizakodó Sébastien Buemi és sokadszor Kobajasi Kamui is már az els? métereken búcsút inthetett a versenynek. A japán versenyz? négy futam után mindössze 19 kört teljesített, amivel a negatív örökranglista élére került.

Érkezett tehát a biztonsági autó, s ezt az alkalmat kihasználva szép sorban szinte a teljes mez?ny kilátogatott a boxba. Álláspontjuk szerint ugyanis a fokozódó zápor a pálya bizonyos részein alkalmatlanná teszi a száraz gumikat. Már az els? kör végén érkezett Sutil és Alguersuari, a következ?ben pedig a két Ferrari, a két Red Bull, Michael Schumacher valamint Lewis Hamilton, utóbbi második szándékból érkezett szerel?i közé, de még éppen a szabályosság határán belül oldotta meg a feladatot.



Vettelék veszélyes játékot ?ztek

Hat versenyz? viszont másként döntött, nekik is lett igazuk. A pályára nem esett annyi es?, hogy drasztikus visszaesést produkáljanak a slickek, illetve néhány perc elteltével, az es? elálltával kezdett felszáradni a pálya. A 3. körben jött el az igazság pillanata, miután távozott a Safety Car. Miközben Alonso és Sutil nagy vehemenciával támadta Petrovot és de la Rosát, az élen álló Rosberg mintegy másfél másodperccel oktatta a mez?nyt. Nem volt tehát kétséges, a gyorsan száradó pályán minden perc elteltével használhatatlanabbá válnak az intermediate abroncsok. (Ezt jelezte többek közt az is, hogy fél kör elteltével Petrov gond nélkül visszael?zte Sutilt.) Els?ként csapattársa példájából tanulva Schumacher váltott vissza slickre, az. 5. körben érkezett Alonso, valamint kéz a kézben Hamilton és Vettel. A két vehemens természetér?l híres versenyz? már az azt megel?z? körökben is szorgalmasan gyepálta egymást. Párharcuknak a boxutca sem szabott gátat. El?bb Hamilton el?zte meg a németet a boksz felé irányuló balosban (mivel a boxbejárat formálisan a pálya része, nincs tiltva az el?zés ott sem), majd miközben mindketten megszenvedtek hideg abroncsaikon a felfestésekkel, kerék-kerék ellen haladtak a kijárat felé. Hamilton és csapata ott hibázott, hogy id? el?tt kiváltott Vettelre, nem soroltak mögéje, a német pedig túl agresszíven húzta kormányát a McLarenre. Mindketten veszélyeztették körülöttük lév? szerel?ket. A szituáció kapcsán csak utólag hirdetett ítéletet a – többek közt Alexander Wurzot magában foglaló – versenybíróság, mégpedig mindkét versenyz?t megfeddték, egyben tudatosították mindkett?vel, a jöv?ben ilyet nem szeretnének viszontlátni.

Öt kört követ?en tehát Rosberg, Button, Kubica, de la Rosa, Petrov, Alguersuari, Schumacher, Kovalainen, Sutil, Trulli volt a pontszerz?k névsora. (A d?lt bet?vel kiemelt pilóták megspóroltak két kiállást.) Miközben a két Red Bull és Hamilton ?rületes tempóban iramodott a mez?ny után, az élen álló hármas hatalmas, közel 50 másodperces el?nyt épített fel, els?sorban remek taktikai húzásuk miatt, de például Rosbergnél a Hamilton vezette csoport a száradó pályán sem tudott gyorsabb köröket teljesíteni. Rosberg és Button között 3,4 másodperc volt a legnagyobb differencia, ezt követ?en körönként 2-3 tizeddel rendre a brit volt gyorsabb, majd amint a 19. körben újra rázendített az „égi zenekar”, már a különc stratégiát választó sor is kénytelen volt kilátogatni a boxba. A köztes es?gumik szükségességét Massa megpördülésén kívül éppen Rosberg kicsúszása bizonyította, aminek köszönhet?en Button el?bb felért az ifjú németre, majd a hátsó egyenes végén el is ment mellette. Kubica tartózkodott a virtuális dobogó harmadik fokán, egy ideig még támadta Buttont is, ám az etap végére 6,4 másodperces hátrányt mutatott az eredményjelz?.



Tizenegy el?zés f?z?dik Hamilton nevéhez (a képen Webber mellett megy el a hajt?ben)

A lengyel idei második pódiuma újabb biztonsági autós fázis hiányában borítékolható lett volna, hiszen a mögötte haladó csapattárs olyannyira elkoptatta slick abroncsait, hogy a 15.-20. körök közt már csupán 1,5-2 sec-kel lassabb eredményekre volt képes. Petrov teljesen üres pályán nyomhatta a gázpedált, minekután az ígéretes pozícióját magabiztosan ?rz? de la Rosát újabb motorprobléma fosztotta meg a Sauber els? idei pontszerzését?l, az ?t követ? Alguersuari pedig már b? fél perces lemaradásban volt az oroszhoz viszonyítva. A spanyol, némi fáziskéséssel, csak a 11. körben váltott száraz pályás gumikra, így neki nem kellett megküzdenie Lewis Hamiltonnal. 2008 világbajnoka egészen elképeszt? felzárkózással szórakoztatta a néz?ket. Miután úrrá lett kezdeti gumimelegedési problémáin, er?re kapott, s a 10. kör végén Vettel után ? is elment a visszaes? Webber mellett. Két körrel kés?bb magától értet?d? természetességgel lépett át tavalyi csapattársán, Kovalainenen. A 13. körben, a hajt?ben olyan man?vert mutatott be, amelyre még évekkel kés?bb is emlékezni fognak az évkönyvek. Egyetlen határozott mozdulattal mind Sutilt, mind a szintén el?zésre készül? Vettelt meglepte, sokkal jobb kigyorsítással két legyet ütött egy csapásra. S?t, mivel a két német még egy körön át elbíbel?dött egymással, kényelmes, 4 másodperces fórt is kiépített Vettellel szemben.

Szüksége is volt az egérútra, ugyanis következ? ellenfele a hétszeres világbajnok volt. Michael Schumacher a régi szép id?ket idézve védekezett, technikai hátránya dacára mintegy másfél körön keresztül tartotta pozícióját. A 16. körben aztán nem volt menekvés, sebességkülönbségét kihasználva a hajt? végén küls? ívre kiszorította a német legendát. (Állítólag volt egy apró koccanás is, Ross Brawn csapatvezet? legalábbis a versenygép „eldeformálásával” mentegette Schumit.) Két körrel kés?bb már Vettel is megadásra késztette Schumachert, mintegy 20 másodperccel kés?bb pedig ugyanott el?zte meg a h?siesen védekez? Barrichellot mindkét Ferrari. Ugyanabban a körben az intermediate gumikon remekl? Alguersuari is otthagyta a kezdeti ígéretes pozíciójából mind jobban visszaes? Sutilt.



A futam sorsdönt? pillanata: a bukótérb?l visszatér? Rosberg mellett elment Button

Rosberg hibája világossá tette, a pálya legnagyobb részén mind inkább fokozódó es?zés lehetetlenné teszi a slickek további használatát. A 18. körben Barrichello nyitotta a kerékcserére jelentkez?k sorát, az igazi tumultus majd csak a következ? két kör végén érte el a boxutcát. Mark Webber egy körrel korábban látogatott övéihez, mint csapattársa és Hamilton, ennek köszönheti id?leges el?relépését a listán, ugyanez vonatkozik Schumacherre is. A két Ferrari eredetileg Massa- Alonso sorrendben látogatott volna övéihez. Csakhogy Alonso megelégelte a kollegája mögötti hosszú körökön át tartó vonatozást, s az elmélázó brazil mellett els?ként fordult a boxutcára. Bizonyos sajtótermékek azóta tudni vélik, az eset folytán összezörrent a két pilóta, az illetékesek persze tagadnak mindent. A 20. körben többek közt Button és Hamilton is tiszteletét tette a boxban. Még éppen id?ben, ugyanis nem sokkal kés?bb újra pályán volt a biztonsági autó. Alguersuari darálta le els? légterel?it Bruno Senna lekörözése közben.

Sokan vitatták a SC jogosságát, különösen azok, akiknek legalább 40 másodperces el?nyük veszett oda. Jelesül a két Renault-t aligha érte volna utol bárki. A „ha”-val kezd?d? mondatoknak sok értelme amúgy sincs a sport világában, a 22. kört követ?en így nézett ki a verseny pillanatnyi állása: Button, Rosberg, Kubica, Petrov, Sutil, Schumacher, Webber, Hamilton, Vettel, Alonso, Barrichello, Massa. Addig is éppen elég csavar került a forgatókönyvbe, Nico Hülkenberg agyából kipattant egy újabb ötlet, a szakadó es?ben bevállalta a száraz gumit. A minden mindegy alapon való kockáztatást nem kísérte szerencse, képtelen volt pályán tartani Williamsét, így két kör után ismét vissza kellett térnie a boxba.

A 27. kör végén hagyta el a pályát a biztonsági autó. A verseny kvázi újraindítása el?tt, a hátsó hosszú egyenes végén alaposan feltorlódott a mez?ny, Button olyan nagyot fékezett, hogy mögötte kis híján összementek a többiek. Az RTL Klub felkészületlen kommentátorai annak láttán is büntetést követeltek, hogy Hamilton már a rajtvonal el?tt megtámadta Mark Webbert, s?t, a célegyenesre vezet? kanyarban le is szorította a pályáról a Red Bullt. Márpedig ez teljes mértékben szabályos volt, ugyanis az idei évt?l csak az ún. „els? SC- vonalig” tiltott az el?zés, utána már igen. Ez a vonal a sanghaji pályán a boxbejárat után, még az utolsó kanyar el?tt van. A figyelmetlen ausztrál a küls? ívre merészkedett, s mire visszatért a bukótérb?l, szinte mindenki elhaladt mellette.

Az átláthatatlan körülmények közepette újra Hamilton, Vettel és Alonso vitte a prímet. A britnek két kör sem kellett

ahhoz, hogy átugorja az el?tte tornyosuló Petrov- Sutil- Schumacher triót, majd a 4. helyen haladva Kubicát is könnyed eleganciával megel?zze, szintén a trükkös 6-os kanyarban. Schumacher viszont érthetetlen módon elveszett a süllyeszt?ben, röviddel kés?bb már Alonso és Vettel is lehagyta. Rosberggel szembeni lemaradása sokatmondó. A SC- periódus végeztével 2,1 másodperces különbség 10 kör alatt 29,5-re n?tt! Hiába az évtizedes rutin, a hétszeres világbajnok képtelen volt menedzselni abroncsait.

Az élen Button koordinálta az eseményeket, csapattársa érdemben nem tudott hozzá közeledni, a 4-5 másodperces különbség stabilizálódni látszott, ráadásul a címvéd? abból a szempontból is el?nyben volt, hogy üres pályán, saját tempójában nyomhatta, míg Hamiltonnak kemény el?zéseket forszírozott. Kubica után pillanatok múlva már Rosberget presszionálta, ám a finn-német fiú hozta idei összeszedett formáját, s egyedüliként eredményesen verte vissza a McLaren támadását a 6-os balosban. Ráadásul riválisa nyomott egy satuféket, az addig kifogástalanul m?köd? abroncsok tapadást vesztettek. Tudni lehetett, hogy egyszer még mindenkinek ki kell állni friss köztes es?gumikért, a McLaren érdekében természetesen a minél gyorsabb csere állt.

A folyamatosan száradó pályán a mez?ny többsége a 37.-38. körök közt el utolsó kerékcseréjét. Míg Buttonék másodszor, Alonso immáron ötödik alkalommal látogatott szerel?ihez. Webber és Schumacher valamivel korábban álltak ki, ami kezdetben el?nynek t?nt, hiszen tartották az élen állók tempóját, a verseny végéhez közeledve azonban mindinkább hátrányba fordult át. Schumacher példáján követve az eseményeket: az els? 6-7 körben a mez?ny leggyorsabbjai közt foglalt helyet, ezt fokozatos visszaesés követte, az utolsó 10 körre pedig olyannyira elkoptak az abroncsok, hogy már a pontszerzésnek is örülnie kellett. El?bb Vitalij Petrov, majd az enerváltnak t?n? Felipe Massa is körbeautózta ?t is és Webbert is, s vélhet?en még egy kör hiányzott ahhoz, hogy a futam végére belelendül? Sutil is elmehessen a legenda mellett.



A pontszerz? helyeken két fontos helycsere is a boxban d?lt el. De míg Hamilton annak köszönhette második helyét, hogy egy körrel korábban ment kereket cserélni, mint Rosberg, Kubica úgy sem tudta meg?rizni Alonsóval szembeni 2,5 másodperces el?nyét, hogy elvileg ? is el?bb mehetett gyors kört a friss gumikon. Igen ám, de a lengyel kivezet? köre katasztrofálisra sikeredett, míg a spanyol remekelt a kopottas abroncsokon is, így Alonso fordítani tudott a javára. Az utolsó 15 kör a gumikímélésr?l szólt. Ki hatékonyabban oldotta meg ezt a feladatot, ki kevésbé. A McLaren engedte a házon belüli küzdelmet, Hamilton korábbi tempójából kiindulva nem volt kizárható egy futam végi kerék-kerék elleni csata. Ám hamar kiderült, Button bármikor képes hozni csapattársa tempóját, addig egyszer?en nem volt rá szüksége. Öt körrel a vége el?tt kis híján így is pórul járt, a hajt?ben kicsúszott, saját elmondása szerint elvesztette a fonalat, de végül csak beért els? helyen a célba, az addigra slickre koptatott köztes es?gumikon. Rosberg és Alonso pedig csak tisztes követési távolságban érték el a kockás zászlót.

Összességében az év eddigi legizgalmasabb futamán vagyunk túl. Nem kevesebb, mint 70 el?zést regisztrált a Live Timing, ebb?l 11 Hamilton nevéhez volt köthet?. A háromszor is feler?söd? es?nek köszönhet?en összesen 67 boxlátogatás történt, amire az utóbbi évtizedben nem volt példa. Az els? hét helyezettr?l csakis szuperlatívuszokban érdemes és lehet beszélni, Button újabb zseniális húzásáért, Hamilton káprázatos man?vereiért, Rosberg leny?göz? magabiztosságáért, Alonso 5 kiállással teljesített felzárkózásáért külön is

kiemelend?. De emlékezzünk meg Bruno Sennáról is, aki végre hírnevéhez méltóan szerepelt, 2 kört adott csapattársának es?ben.

Jenson Button kilencedik futamgy?zelmét aratta, egyszersmind 10 pont el?nnyel átvette a vezetést a világbajnoki tabellán. Kevesen gondolták volna, hogy új csapatában valóban méltó ellenfelévé válhat a házi kedvencnek tartott Hamiltonnak. Hamilton 29., Rosberg pedig 4. alkalommal állt F1-es dobogón. A német gyártó 1955-ös Forma-1-es bemutatkozása óta ez volt az els? alkalom, hogy az els? három helyen Mercedes motorral hajtott autó végzett. A 2007-es Olasz Nagydíjat követ?en újra kett?s McLaren- gy?zelem került az évkönyvbe, amivel a wokingiak átvették az els? helyet a konstrukt?röknél; Vitalij Petrov személyében pedig az els? orosz pontszerz?t is köszönthettük.

Az izgalmakat most lesz elég id?nk kipihenni, mivel az els? európai futam, a barcelonai verseny csak három hét múlva került megrendezésre.

FORMULA–1, KÍNAI NAGYDÍJ

A HIVATALOS VÉGEREDMÉNY

1. Jenson Button	McLaren-Mercedes	1 óra 44:42.163 perc
2. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+1.530
3. Nico Rosberg	Mercedes	+9.484
4. Fernando Alonso	Ferrari	+11.869
5. Robert Kubica	Renault	+22.213
6. Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	+33.310
7. Vitalij Petrov	Renault	+47.600
8. Mark Webber	Red Bull-Renault	+52.172
9. Felipe Massa	Ferrari	+57.796
10. Michael Schumacher	Mercedes	+ 1:01.749
11. Adrian Sutil	Force India-Mercedes	+ 1:02.874
12. Rubens Barrichello	Williams-Cosworth	+ 1:03.665
13. Jaime Alguersuari	Toro Rosso-Ferrari	+ 1:11.416
14. Heikki Kovalainen	Lotus-Cosworth	+1 kör
15. Nico Hülkenberg	Williams-Cosworth	+1 kör
16. Bruno Senna	HRT-Cosworth	+2 kör
17. Karun Chandhok	HRT-Cosworth	+4 kör

NEM ÉRTEK CÉLBA

Jarno Trulli	Lotus-Cosworth	27. kör
Lucas di Grassi	Virgin-Cosworth	9.

Pedro de la Rosa	Sauber-Ferrari	8.
Sébastien Buemi	Toro Rosso-Ferrari	1.
Kobajasi Kamui	Sauber-Ferrari	1.
Vitantonio Liuzzi	Force India-Mercedes	1.
Timo Glock	Virgin-Cosworth	1.

A VILÁGBAJNOKSÁG ÁLLÁSA

PILÓTÁK

1. Jenson Button	60 pont	
2. Nico Rosberg		50
3. Fernando Alonso		49
4. Lewis Hamilton		49
5. Sebastian Vettel		45
6. Felipe Massa		41
7. Robert Kubica		40
8. Mark Webber		28
9. Adrian Sutil		10
10. Michael Schumacher		10
11. Vitantonio Liuzzi		8
12. Vitalij Petrov		6
13. Rubens Barrichello		5
14. Jaime Alguersuari		2
15. Nico Hülkenberg		1

KONSTRUKT?RÖK

1. McLaren-Mercedes	109	
2. Ferrari		90
3. Red Bull-Renault		73
4. Mercedes		60
5. Renault		46

6. Force India-Mercedes	18
7. Williams-Cosworth	6
8. Toro Rosso-Ferrari	2

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



Ajánló