

Modern tündérmese a Formula-1-ben



A 2009-es év egy újonc csapat, a Brawn-Mercedes sikerét hozta, amire még nem volt példa a Formula-1 60 éves történelmében. A konstruktóri cím mellé Jenson Button megszerezte az egyéni világbajnoki címet is. A történet mesébe illő, a csapat ugyanis az idénnyitó előtt 3 héttel alakult meg, addig a versenyzők sem tudták biztosan, hogy vezethetnek-e egyáltalán ebben az idényben.

A Magyar Nagydíjjal bezárólag már elemeztük az év történéseit (Autótechnika 2009/8), most nézzük meg, mi történt az idény hajrájában. A Magyar Nagydíj történelmet írt, mivel első alkalommal nyert futamot KERS-szel ellátott autó. Erre még kétszer került sor 2009-ben, mivel Spában Raikkonen Ferrarija győzött, Hamiltonnak pedig Szingapúrban sikerült újra diadalmaskodnia. Az évad folyamán azonban összesen csak 4 istálló alkalmazta a forradalmi újítást (az említettek kivül a Sauber-BMW és a Renault), és jövőre a csapatok érdekvédelmi szervezete, a FOTA be is akarja tiltani tagjai számára (bár például a Williams tiltakozik, ők szí-

vesen használnák a KERS lendkerekes változatát). De ha nem is tiltják be, kötelezővé semmi esetre sem teszik. A KERS egyik nagy előnye az előzések megkönnyítése volt, főleg a startnál. Erre szükség is volt, mivel az aerodinamikai változások ellenére nemigen láttunk több előzést ebben az évben. A Magyar Nagydíj után feltételeztük azt is, hogy talán visszaáll a 2008-as erőssorrend, és újra a „nagy” csapatok dominálnak majd. Bár a McLaren és a Ferrari tényleg megerősödött, hatalomátvételre azonban nem került sor.

A Hungaroringen megsérült Massa, akit a Ferrari először Michael Schumacherrel szeretett volna pótolni. A hétszeres világbajnok

el is kezdte a felkészülést, egy korábbi motoros sérülése miatt azonban az orvosok nem engedték indulni a következő futamon, Valenciában. Massát ezért a következő két futamon Badoer, az olasz tesztpilóta helyettesítette, nem sok sikerrel. Ugyancsak a Magyar Nagydíjon történt, hogy a Renault-istállót megbüntették, mivel Alonsót nem megfelelően rögzített kerékkel indították el a boxból, ami a pályán el is szabadult. A Renault-t eltiltották a következő futamtól, az istálló azonban fellebbezett, így csak pénzbüntetést kaptak. A csapattól közben eltanácsolták a rosszul teljesítő Nelsinho Piquet-t, akit a francia Grosjean váltott, de pontot ő sem tudott szerezni. Valencia



következett, ahol Barrichello idén először nyerni tudott, és mivel Button csak hetedik lett, a brazil újra harcba szállt a vb-címért. Spában, a Belga Nagydíjon Raikkonen megszerezte a Ferrari első és egyetlen győzelmét 2009-ben, miután a KERS segítségével, vitatott módon, az Eau Rouge bukóterében előzte meg több vetélytársát. A futam hőse azonban Fisichella volt, aki Force Indiájával a pole pozícióból indulhatott, a versenyen pedig a második helyen ért célba, ezzel megszerezve az indiai csapat első pontjait. Érdemei elismeréseképpen a Ferrari szerződtette őt a hátralévő 5 futamra, melyeken viszont nem sikerült pontot szereznie. Button Belgiumban belekeveredett egy balesetbe az első körben, és kiesett, vagyis ezen az egy versenyen nem szerzett pontot 2009-ben, így ellenfelei közelebb kerültek hozzá. A futam után robbant a bomba: bebizonyosodott, hogy a 2008-as Szingapúri Nagydíjon a csapat utasítására Piquet szándékosan balesetet okozott, melynek következtében csapattársa, Alonso megnyerhette a futamot. A megbánást és együttműködést tanúsító Renault-t végül 2 év felfüggesztett eltiltásra ítélték, a fő bűnbaknak kikiáltott Briatorét pedig örökre eltiltották a sportágtól. Monza következett, ahol a Brawn-ok év eleji formájukban tűndököltek, és kettős győzelmet arattak Barrichello, Button felállításban. A Force Indiánál Fisichellát Liuzzi váltotta. Szingapúrban, az esti villanyfényes futamon, egy módosított nyomvonalú pályán Hamilton idei második győzelmét aratta. Button kikapott Vetteltől, de megverte Barrichellót – mindezt a 4-5-6. helyen, és már csak ők hárman lehettek világbajnokok. Szuzukában Vettel a pole pozícióból indulva győzött, vagyis életben tartotta világbajnoki reményeit, miközben a Brawn-Mercedeselek a 7-8. helyen zártak. Az esős hétvégén rengeteg baleset történt, melyek közül Glocké volt a legsúlyosabb – a német versenyző a versenyen már nem rajtolhatott, mint ahogy az utolsó két futamon sem. Brazíliában és Abu-Dzabiban az újonc Kobayashi helyettesítette, méghozzá sikeresen. A japán pilóta ugyanis második futamán a pontszerző, hatodik helyen ért

célba. Brazíliában Webber győzött, akinek az esélyei a vb-címre már korábban elszálltak, mivel az ezt megelőző 5 futamon nem tudott pontot szerezni. Barrichello indulhatott a pole-ból, de a sikertelen boxtaktika és egy defekt megpecsételte a sorsát, és csak nyolcadik lett. Button a 14. helyről indulhatott, de világbajnoki formában versenyezve, több előzést bemutatva végül közvetlenül Vettel mögött, az ötödik helyen zárt, ami a világbajnoki címet jelentette neki. A Brawn-Mercedes is bajnok lett, mivel már csak fél pontot kellett szerezniük a sikerhez. Az évad Abu-Dzabiban, egy újonnan épített ultramodern versenypályán fejeződött be, ahol a Red Bull kettős győzelmet aratott (idén a negyediket), Vettel pedig bebiztosította második helyét a ponttáblázaton. Buttonnak sikerült a dobogón befejeznie az évet, megelőzve a csapattárs Barrichellót.

Kiegyenlített erőviszonyok

Bár sokan támadták, hogy a június eleji Török Nagydíj óta nem nyert több versenyt, sőt dobogóra is csak kétszer állhatott, Jenson Button teljesen megérdemelten lett világbajnok. Hatszor nyert az idén, míg Vettel négyszer, Webber, Hamilton és Barrichello kétszer-kétszer, Raikkonen pedig egyszer diadalmaskodott. Ennek megfelelően a Brawn-Mercedes 8, a Red Bull-Renault 6, a McLaren-Mercedes 2, a Ferrari pedig 1 győzelmet számlált. Az új szabályok kiegyenlítettebbé tették a mezőnyt, és ez nem csak a sok különböző győztesből látszik. Az edzések (főleg az 1. és a 2. etap) minden eddiginél szorosabban alakultak, gyakran 15-18 autó 1 másodpercen belül volt. Nyolc különböző versenyző szerzett pole pozíciót, Button, Vettel és

Hamilton négyszer, Trulli, Webber, Alonso, Fisichella és Barrichello egyszer indulhatott az első rajtkockából. Mindez csapatokra lebontva: Brawn és Red Bull 5-5, McLaren 4, Toyota, Renault és Force India 1-1 első rajtkocka. A versenyben elért leggyorsabb körök esetében is nagy volt a szórás: Vettel és Webber 3, Button, Barrichello és Alonso 2, Rosberg, Trulli, Massa, Glock és Sutil 1-1 leggyorsabb kört ért el. A csapatok sorrendje ennek megfelelően: Red Bull 6, Brawn 4, Renault és Toyota 2-2, Williams, Ferrari és Force India 1-1 leggyorsabb kör. A tízből nyolc csapat versenyzője állhatott dobogóra idén, kivételt képez a Williams és a Toro-Rosso.

2009-ben egy versenyző csak 8 motort használhatott el, a kilencedik erőforrás használata esetén 10 rajthelyes büntetést kapott volna a delikvens. A feltételes mód helytálló, ugyanis erre végül nem került sor egy esetben sem, bár a Red Bull-Renault autói közel kerültek hozzá. Végző soron ez is hozzájárult a szoros versenyhez, mivel senki nem került ezáltal jelentős hátrányba. A motorok frontján egyébként egyértelműen a Mercedes volt a legsikeresebb, 10 győzelmüket 2 különböző csapattal érték el. A Renault sem panaszkodhat ó győzelmével, a Ferrari viszont legutóbb 2005-ben zárt ilyen eredménytelen évet (1 győzelem).

A kiegyenlített szezon azt is jelentette, hogy a győzelmek, pontok, pole pozíciók stb. örökrangsorában sem tudtak jelentős előrelépést elérni az aktív versenyzők. Kivételt képez a GP-részvételek száma, mivel jelenleg több nagy veterán is versenyez a mezőnyben. A 2008 közepe óta rekorder Barrichello már 287 teljesített futamnál jár, és ezt a számot jövőre a Williams pilótá-





Világbajnoki portré

Név: Jenson Button
Született: 1980. 01. 19.
Nemzetisége: brit
Rajtszáma: 22
Autója: Brawn-Mercedes
Futamai: 171
Első nagydíj: Ausztrál GP, 2000
Eddigi csapatai: Williams-BMW 2000, Benetton-Renault 2001, Renault 2002, BAR-Honda 2003-2005, Honda 2006-2008, Brawn-Mercedes 2009
Világbajnok: 2009
Futamgyőzelmei: 7
Első győzelem: Hungaroring, 2006
Pontjai: 327
Pole pozíciói: 7
Leggyorsabb körei: 2

az esély. Addig is az FIA „első számú tartalék” státusba helyezte a Saubert. November 4-én a Toyota bejelentette, hogy kiszáll az F1-ből, így a Sauber biztos indulóvá lépett elő. A túl sok indulótól való elzárkózásnak reális okai is voltak – egyrészt így a jogdíjakból befolyó pénzt még több részre kellett volna elosztani, másrészt egyes versenypályák boxutcája nem elég nagy ahhoz, hogy ennyi csapatot befogadjon. Az FIA pályázatási eljárásával kapcsolatban is érkeztek panaszok, egyes résztvevők a kiválasztást önkényesnek érezték, és az a vád is felmerült, hogy csak azok a csapatok nyerhettek helyet az F1-be, akik a Cosworth motorjait választották. Az egyik elutasított csapat a túraautózás területén szép sikereket elért N.Technology volt, akik egyenesen bíróságra vitték az ügyet, de a pert elvesztették.

ONÓDI GÁBOR

jaként tovább növelheti. Fisichella 230 futammal az ötödik, Trulli 219-cel a hatodik helyet foglalja el az örökranglistán. A megszerzett pontok tekintetében is Barrichello a legeredményesebb a jelenlegi mezőnyben: 607 pontjával a negyedik helyen áll, mindössze 7 ponttal háromszoros világbajnok brazil honfitársa, Senna mögött. Utána két aktív világbajnok következik, Raikkonen 579, Alonso 577 pontot szerzett eddig. A versenyben futott leggyorsabb körök tízes toplistáján csak Raikkonen szerepel a jelenlegi pilóták közül 35 leggyorsabb körrel, idén azonban egyet sem szerzett.

2010 – 13 csapat?

A jövő évben a legnagyobb változást kétségkívül a mezőny bővülése jelenti majd. Már augusztusi számunkban beszámoltunk a Campos, a USF1 és a Manor csatlakozásáról. Időközben a BMW bejelentette távozását a Formula-1-ből, az FIA megpályáztatta a megüresedő helyet is, győztesként pedig a visszatérő Lotust hozták ki. Az újonc csapatok mind a Cosworth erőforrásait használják majd, és a Williams is csatlakozott hozzájuk. A Cosworth valószínűleg a 2006-ban az utóbbi istállóinak szállított erőforrásait alakítja majd át a jelenlegi szabályoknak megfelelően, a fordulatszámot pedig leszabályozzák. Peter Sauber időközben volt csapata megmentésén fáradozott, és új befektetőt is talált, így a Sauber – valószínűleg Ferrari-motorokkal – elindulhatna a 2010-es Formula-1-es világbajnokságon. Ehhez az kellett, hogy a mezőny összes istállója hozzájáruljon a 14. csapat indulásához, amire kevés volt

20 mód, ahogy a Formula-1 megváltoztatja a világot

Az autóversenyzés, és annak csúcstechnológiája, a Formula-1 nem csak a hatalmas sebességről és a nagy (sport)emberi teljesítményekről szól. Ugyanilyen fontos a sportágban dolgozó mérnökök, tudósok, gyártók és tervezők munkája is. Ezek az emberek azok, akik radikális, új technológiákat fejlesztenek ki, ezeket tesztelik és tökéletesítik. Sokan talán nem tudják, hogy a Formula-1-ben kifejlesztett technológiák egy része közvetve előbb-utóbb a mindennapi életünknek is részévé válik. A londoni Science Museum-ban egy időszakos kiállítás nyílt, amely 20 olyan alkalmazást mutat be, amely hatással van mindennapi életünkre, technológiája pedig az F1-ből származik. A kiállítás 2010. április 5-ig, ingyen látogatható. A kiállított tárgyak között találunk profi kerékpárt, guminyomás-ellenőrző berendezést, térdvédőt, horgászdumilt, orvosi diagnosztikai eszközt, katonai járművek gyors tankolását lehetővé tevő töltőcsontot vagy speciális hőálló kerámiabevonatot.



Az F1 idejei egyik legfontosabb műszaki újításáról, a KERS-ről már többször is írtunk. A kiállításon a KERS egyik változata, a lendkeres megoldás is bemutatásra került. A szerkezet 600 kJ energiát is képes tárolni – ez az energia elegendő egy átlagos közúti autó 0-ról 76 km/h sebességre való felgyorsításához, zéró tüzelőanyag-fogyasztás mellett. Több autógyártó is érdeklődik a megoldás iránt, mellyel átlagban harmadával csökkenthető lenne a közúti autók tüzelőanyag-fogyasztása és a CO₂-kibocsátása.