

JVC

FORMULA-1

Előzetes

Lassan már a rajtvonalhoz sorakoznak az idei szezon szereplői, s bár a háttéresemények erősen befolyásolják a kezdetet, a valódi felkészültségről pontos képet csak az első futamon kaphatunk

Ha Panasonic, és ha JVC, akkor is Toyota

IDŐBEOSZTÁS

Idén ismét új időszámítás szerint léphetnek pályára a versenyzők. A Nagydíj hétvégék hivatalos programja – helyi idő szerint – az alábbiaknak megfelelően alakul:

PÉNTEK

11–12 óráig 1. szabadedzés
14–15 óráig 2. szabadedzés

(A BMW, a Honda, a Midland, a Red Bull, a Super Aguri, a Toro Rosso és a Williams csapatok a pénteki szabadedzéseken három autót indíthatnak, mivel az előző évet nem a konstruktóri bajnokság első négy hely valamelyikén zárták.)

SZOMBAT

11–12 óráig 3. szabadedzés
14–15 óráig Kvalifikáció

(A Brit Nagydíjon az időpontok 9.30–10.30-ra, illetve 12.30–13.30-ra módosulnak. Kanadában és az USA-ban 10–11, illetve 13–14 órára változnak.)

VASÁRNAP

14–kb. 16 óráig Verseny

(Kivéve:

Bahrein 14.30-tól,
Kanada 13.00-tól,
Malajzia 15.00-tól,
Nagy-Britannia 12.00-tól,
Törökország 15.00-tól
USA 13.00-tól.)

Az új, módosított, illetve átalakított versenygépekkel hétről hétre folytatott téli tesztek során megbízhatóságával és teljesítményével két csapat emelkedett igazán ki a mezőnyből, a Honda és a Renault, míg a McLaren elsősorban a Mercedes motorokkal bajlódott a legtöbbet. Az utolsó utáni pillanatban viszont még a tesztekbe is bekapcsolódott az idei szezon 11. csapata, a Super Aguri. Miután az új japán gárda utólagos nevezését valamennyi csapat elfogadta, így a FIA is hozzájárult az Arrows sasszékat, Honda motorokat és Bridgestone abroncsokat használó együttes teljes jogú tagságához. Az új csapat persze a pilótáit is gyorsan megjelölte, s a „nyilvánvaló” Takuma Sato (a japán pilóta Hondától történő kiebrudalása indította el az egész csapatépítő folyamatot) mellett a Formula Nippon bajnokság második helyezettjét, Yuji Ide-t nevezték.

A Super Aguri Bridgestone-os fellépése az utolsó több, pontosabban még két abroncszállítót igénybevevő évben kiegyenlítettébbé



Aguri Suzuki realista, az első szezontól semmi csodát nem vár

tette az „elosztást”. Japán abroncsokat használnak még a Ferrari, a Midland, a Toyota és a Williams, míg az évad végén mindenképpen búcsúzó francia terméken gurulnak majd a BMW, a Honda, a McLaren, a Red Bull, a Renault és a Toro Rosso autói. A Bridgestone „ötös” egyébként arra az elhatározásra jutott, hogy közösen többre viszik, azaz információ megosztással segítik egymás munkáját, illetve a gumigyártó dolgát.



Sétál, vagy szalad? Még nem tudni



A Hondás legények egymással is komolyan versenyeznek majd



Az RS26 egyenletesen jól teljesített



A Mercedes-Benz erőforrás problémáit állítólag kiküszöbölték

Miközben továbbra sem csitultak a Toro Rosso csapat fojtott V10-es motorjával kapcsolatos előnyöket taglaló aggodalmak, a gárda új tulajdonostársat kapott, aki tevékenyen is részt kíván venni a Red Bull teljes F1-es programjában. Nem maradt tehát sokáig F1 nélkül, illetve nyugdíjban, a legutóbb épp a BMW sportigazgatói székéből távozó Gerhard Berger. Az ex F1-es osztrák földiével bolygott, amikor a Toro Rosso részvényeinek felét

megvásárolta Dietrich Mateschitz-től, aki egyébként a Berger féle szállítmányozási vállalatban szerzett hasonló nagyságrendű tulajdont. Az még a jövő zenéje, hogy az üzletemberekkel szemben a nemzetközi szövetség majd hogyan boldogul, ha netán mégis igazuk lesz a „huhogóknak”. A FIA elnöke, Max Mosley ugyanis azzal nyugtatja a „lázongó” csapatokat, hogy ha ténylegesen bebizonyosodik a V10-esek előnye, akár 24 órán belül is változtathatnak a szabályokon.

A McLaren mindeközben újabb komoly veszteséggel számolhatott. Bár Fernando Alonso-t és a Vodafone-t jövőre megnyerték, Adrian Newey – főtervező, technikai igazgató – távozása után, az aerodinamikai guru, Peter Prodromou is a Red Bullhoz szerződött. A „hajóról” legújabbként még Nicholas Tombazis, a járműtervezési osztály vezetője lépett le, aki most visszatért régi csapattársaihoz. A görög tervezőmérnök, a Benetton kötelékében dolgozott együtt Michael Schumacherrel és Ross Brawn-nal, s most a Ferrarinál található újra egymásra. Persze a McLaren sem sokáig maradt tétlen, ők a Red Bull volt főtervezőjét, Rob Taylort csábították magukhoz. A csapatok közötti szakembergárda áramlás híreinél kellemetlenebbül érintette az F1 világot, hogy a Belga Nagydíjat pénzügyi problémák, illetve az előírt munkálatok elmaradása okán törölték a versenynaptárból. (2003-ban a dohányreklám tilalma miatt egyszer már elmaradt, a versenyzők körében is tán a legnépszerűbb, Spa-Francorchamps-i futam.)

BeK



A Renault Monte-Carlóban tette meg a tétet



Nem csak a dizájn újult a Midland csapatnál



Az F1-ben szereplő cigiszek (British American Tobacco, Japan Tobacco, Philip Morris) ugyan 2001-ben megállapodást kötöttek, hogy idén év végén önként kilépnek a körből, ám ennek ellenére a Philip Morris további öt évre meghosszabbította szerződését a Ferrarival



Schumi és a Ferrari a tesztidőszak végére már magára talált

CSAPATREND

Mild Seven Renault F1 Team:	Fernando Alonso (E)	Giancarlo Fisichella (I)
McLaren Mercedes:	Kimi Raikkonen (FIN)	Juan Pablo Montoya (COL)
Scuderia Ferrari Marlboro:	Michael Schumacher (D)	Felipe Massa (BR)
Panasonic Toyota Racing:	Ralf Schumacher (D)	Jarno Trulli (I)
WilliamsF1 Team:	Mark Webber (AUS)	Nico Rosberg (D)
Lucky Strike Honda Racing F1 Team:	Rubens Barrichello (BR)	Jenson Button (GB)
Red Bull Racing:	David Coulthard (GB)	Christian Klien (A)
BMW Sauber F1 Team:	Nick Heidfeld (D)	Jacques Villeneuve (CDN)
Midland F1 Racing:	Tiago Monteiro (P)	Christijan Albers (NL)
Scuderia Toro Rosso:	Vitantonio Liuzzi (I)	Scott Speed (USA)
Super Aguri F1:	Takuma Sato (J)	Yuji Ide (J)