

Hassen Formula 1 -katsaus

Uusi kausi – uudet säännöt

Uusi kausi on pitkän mutta tällä kertaa kaikkea muuta kuin pitkistytävän talvituon jälkeen taas alkamassa. Uusi kausi tuo myös sääntöjen osalta mukanaan paljon uutta, 2,4l V8- moottorit korvaavat kolmelitraiset V10:t, aika-ajojärjestelmä on muokattu kokonaan uuteen uskoon, ja renkaiden vaihto kisan aikana sallittu.

FIA halusi turvallisuussyistä pudottaa nopeudet, ja koska edellisestä aika-ajojärjestelmästä puuttui dramatiikka, molemmat muutokset puolustanevat paikkaansa. Renkaidenvaihtokielto toi kuitenkin sekä dramatiikkaa että jännitystä kisoihin, joten palaaminen yhdeksi kaudeksi vanhaan systeemiin tuntuu huonosti harkitulta päätökseltä. Taka-ajatuksena oli ehkä "ajaa Michelin pois kuvioista", jotta vuoden päästä olisi helpompaa palata takaisin slickseihin. Tämä olisi turvallisuussyistä (nopeudet) ollut lähes mahdotonta rengassodan vallitessa.

Michelin ilmoittikin, että kausi 2006 jää sen viimeiseksi, joten enää ei ole estettä palata ns. "kontrolli"-slickseihin kaudelle 2007, niilläkin saadaan lisää mekaanista pitoa verrattuna aerodynaamiseen, ja sen jos minkään pitäisi tehdä ohitukset helpommiksi!

Rinnakkaissarjan uhka poistumassa

Kaikkein tärkein uutinen talven aikana on kuitenkin ollut, että rinnakkaissarjan uhka on pikku hiljaa poistumassa. Koko riita saattaa jo olla ratkaistu ennen kuin moottorit paukahtavat käyntiin Bahrainissa! Max Mosleyn kommentit, että isojen valmistajien talleille ei pitäisi maksaa mitään, vaan kaikki varat olisi käytettävissä pienten tallien bud-

jettien paikkaamiseksi, on varmasti periaatteessa ihan oikein, mutta julkistamisajankohta oli tosi huonosti valittu, eikä asia edes kuulu FIA:n presidentille. Totuus on se, että isojen valmistajien päätökset tehdään johtokuntahuoneissa, kaukana radoilta ja ilman aitoa kiinnostusta lajiin, eli ne tulevat ja menevät miten tahtovat. Mercedes Benz, Honda, Alfa Romeo, Toyota, Jaguar ym. jo ovat eri yhteyksissä osoittaneet tämän, ja tälläkin hetkellä huhut Renaultin mahdollisesta vetäytymisestä ovat olleet liikkeellä!

Pienille talleille kysymys on niiden ainoasta tulolähteestä, ja sen takia ne ovat mukana niin kauan kuin niillä on taloudellisia mahdollisuuksia siihen! Esimerkiksi Frank Williamsin kohdalla kysymys on koko hänen elämänsä sisällöstä, kuten se myös oli Ken Tyrrellin, Colin Chapmanin ja Enzo Ferrarin kohdalla. Uusimpana "entreprenöörinä" sarjaan liittyy nyt Aguri Suzuki, Super Aguri-tallinsa kanssa.

Jos FIA:n pyrkimys pitää kustannukset kurissa tulevaisuudessa onnistuu, mikä isojen valmistajien kohdalla on ollut vähemmän suosittua, ainakin Prodriven David Richards ja Roger Penske ovat ilmoittaneet olevansa valmiita liittymään sirkukseen! Kymmenen kertainen GP-voittaja ja BMW:n entinen moottoriurheilupäällikkö Gerhard Berger on vuorostaan jo tehnyt vaihtokauppoja Red Bullin Dietrich Mateschitzin kanssa. Puolet Bergerin perheyriksen kuljetusliikkeen osakkeista on vaihtunut 50 % Squadra Toro Rosson osakkeisiin! Hyvä näin, koska alan "tosimiehiä" laji tarvitsee huomattavasti enemmän kuin liitturaitajohtajia!

Yllättäviä henkilöstösiirtoja

Välikauden yllättävimmät uutiset ovat kuitenkin olleet henkilöstösiirrot tallien välillä. Kaikkein merkittäv-

oli Adrian Neweyn loikkaaminen Red Bull Racingin palvelukseen. Adrianin jälkeen McLaren kärsi vielä kaksi muuta merkittävää henkilöstömene- tystä Nicholas Tombazisin siirtyessä Ferrarille uudeksi pääsuunnittelijaksi Aldo Costan alaisuuteen, ja pää-erodynaamikko Peter Prodmoren päätti seurata Neweyn Red Bulliin. Tämän kauden auto on jo valmiina, mutta vaikka McLarenin vahvuus ei ole yhdestä miehestä kiinni, näin vahvan kaartin loikkaamista muualle ei välttämättä saada nopeasti paikatuksi. Sitä samaa Fernando Alonso varmasti pohdiskelee parasta aikaa, koska tieto hänen siirrostaan McLarenin kaudelle 2007 kuului myös välikauden yllätyksiin! Samaa on sanottava Vodaphonen siirtymisestä Ferrarin osasponsorin roolista McLarenin pääsponsoriksi. Olihan Ron Dennisin pakko tehdä joku vastaveto McLarenin uskottavuuden säilyttämiseksi.

Jos Kimi ei vielä ole allekirjoittanut sopimusta Ferrarin kanssa kaudelle 2007, on hänen nyt syytä pistää Jäämiehen jäitä hattuun ja katsoa seuraavat siirrot ennen jatkosuunnitelmien lukkoon lyömistä. Varteenotettavia tekijöitä tässä suhteessa ovat Michael Schumacherin ja Ferrarin vanhan kaartin eli Byrnen, Brawnin ja Todtin päätökset mahdollisesta jatkosta, samoin Toyotan, Red Bullin, Renaultin ja BMW:n kehityssuunnat. Myös Honda olisi varteenotettava vaihtoehto, mutta sen ajajakaksikko lienee jo valittu ainakin kaudelle 2007.

Tasainen kausi odotettavissa

Muiden ongelmien lisäksi McLarenin uuden Mercedes V8:n eka versio todettiin sekä tehottomaksi että epäluotettavaksi. Toinen muunnos on tätä kirjoitettaessa saatu testiradoille, joten vasta Bahrainissa saadaan vastaus siihen, viekö huono alkukausi taas sen mestaruushaaveet.

Renaultilta puolestaan testit ovat menneet aivan nappiin, joten Alonson mahdollisuudet uusien mestaruutensa ovat varsin hyvät. Erot tallien välillä ovat kuitenkin olleet testeissä pieniä, ja myös Honda sekä Ferrari ovat säännöllisesti olleet nopeimpien joukossa.

Mikä olisi Schumille hienompaa kuin päättää loistavan uransa vielä yhdellä mestaruudella – motivaatiota tuntuu yhä edelleen riittävän! Sen lisäksi rengasvaihtojen paluun myötä Bridgestonien kilpakyky palaa todennäköisesti taas ennalleen. Hondankin miehitys on hyvin vahva. Barrichello on jo GP-voittaja, ja Buttonin eka voiton pitäisi nyt tulla jos on tullakseen!

Todennäköisesti tuleva kausi on Brackleyn tallin tähän mennessä paras. Sitä samaa voi povata myös toiselle japanilaistallille. Alkutestit menivät Toyotalla tosi hyvin. Vaikka muiden vauhti sen jälkeen on parantunut, on Toyotalla kuitenkin vielä ennen Bahrainin kisa-aikaa tarkoitus ottaa käyttöön tuulitunnelissa viimeistellyt korinosat ja Monacoon mennessä jopa auton B-versio. Niinpä Toyotan neitsytvoittoa odotellaan muuallakin kuin Tokion johtoportaan huoneissa!

Williamsin ja BMW Sauberin testit ovat myös sujuneet odotettua paremmin. Vaikka sen resurssit ehkä eivät aivan voittoihin riitä, voivat tulokset silti olla yllätyksellisiä varsinkin alkukaudella! BMW:lle tämä on vasta eka oman tallin vuosi, joten aivan huipputuloksiin aika ei vielä ole kypsä.

Sen sijaan Cosworth on pienestä budjetista huolimatta onnistunut luomaan erittäin vahvantuntuisen moottorin Williamsille. Viime vuonna Webber oli pienoinen pettymys sekä tallille että faneillekin, mutta tämä kausi saattaa olla se kausi, jolloin mies saa lopullisen läpimurtonsa ajajana!

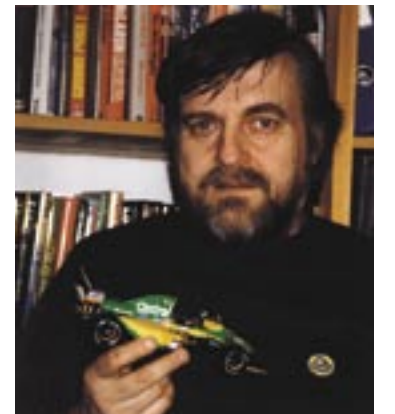
Jaguarin muutos Red Bulliksi

osoitti, miten tärkeää hyvän työympäristön luominen on, kun haetaan menestystä. Hyvän eka kauden jälkeen toinen kausi on usein vaikeampi, joten sen kohdalla näin saattaakin käydä. Siitä huolimatta, ottaen huomioon suuret satsaukset Neweyn ja Prodmoreviin unohtamatta tallipäällikkö Christian Horneria, ovat tallin tulevaisuuden näymät ainakin tässä vaiheessa varsin valoisa!

Midland ja Toro Rosso roolit jäänevät yhä edelleen peränpitäjiksi, vaikka ero muihin varmasti kapenee. Alkukaudella Toro Rosso saattaisi yllättää käyttämänsä kuristetun V10:n hyvän väännön ansiosta!

Uudeksi peränpitäjäksi nousee todennäköisesti tulokastalli Super Aguri, koska alku on aina vaikea, eikä heillä edes ole ollut aikaa valmistautua kauteen kunnolla!

Uusi kausi kaikkine muutoksineen on taas edessä ja tällä kertaa on normaalia enemmän kysymysmerkkejä ilmassa, joten jännitystä riittää!



Hans Nordström