

Hassen
F1-katsaus

Loistoavaus Kimille ja Ferrarille

Kimin kausi olisi tuskin voinut alkaa paremmin. Paalupaikkaa ja varikostoppien aiheuttamia tilapäisiä muutoksia lukuun ottamatta joh-toasema lähtövaloista ruutulippuun poisti kertahetimitä kaikki epäilykset Ferrarin kilpakyvystä!

Tämä oli monella tavalla Kimin uran tähän mennessä tärkein voitto, vaikka ulkopuoliset seikat eivät kovinkaan paljon vaikutaakaan jäämiehemme. Itse italialaistallin sisällä vallitsee huomattavasti herkempi ilmapiiri ja pienetkin epäonnistumiset alkukauden kisoissa olisivat helposti voinut aiheuttaa, että talli olisi siirtynyt sujuvaa italiaa puhuvan Massan taakse, samalla kun armoton italialainen lehdistö olisi tuonut kaikki Kimin pienetkin heikkoudet isoilla otsikoilla päivänvaloon. Tämän voiton kera Kimistä tuli italialaisten uusi supersankari ja tästä on nyt selvästi helpompi jatkaa!

Kaikesta huolimatta kukaan ei olisi sentään suonut sellaista epäonnea Massalle, minkä sympaattinen brasi kohtasi Melbournen viikonloppuna, varsinkin kuin muistetaan, että hänen osuutensa talvitesteissä oli hyvin merkittävä auton kehityksen kannalta. Tämä on kuitenkin normaalia F1:ssä!

Jean Todtille tämä voitto oli myös tosi tärkeä. Mennyt talvi, jolloin hän teki raskaan päätöksen jatkaa vanhalla

pallillaan ylennyksestä huolimatta, on varmasti ollut suuren pienen ranskalaisen uran kaikkein vaikeimpia hetkiä! Sen verran vaativaa on ollut pitää talli koossa toimivana yksikkönä sen jälkeen kun Brawnin ja Schumin lisäksi muitakin avainhenkilöitä jätti paikkansa vähemmän kokeneisiin käsiin! Ehdottomasti hatunnoston arvoinen paikka! Toivottavasti Todt löytää seuraajansa pian, jotta hän pääsee ottamaan uuden virkansa vastaan. Viime aikoina aivan uusi nimi on pompahnut esille, nimittäin Red Bullin kakkosmies Danny Bahar, joka neljän vuoden jälkeen jätti itävaltalaisallin ja huhujen mukaan olisi mennossa Maranelloon...

Jos näin käy, Brawnin tuskin enää palaa Ferrarin palvelukseen, vaan suuntautuu takaisin kotimaahansa, jossa ainakin McLaren ja Honda ovat osoittaneet kiinnostusta häntä kohtaan.

Viimevuotinen Honda tämänvuotista nopeampi!

Varsinkin Hondan kohdalla edellä mainittu ratkaisu saattaisi olla hyvä veto, koska jotakin radikaalia olisi tehtävä jos he aikovat olla säännöllisesti kärkitaisteluisa mukana! Sen lisäksi auton maalausta maapalloväriseksi pääsponsorin puuttuessa on kritisoitu kovasti. Tämän vuoden Honda oli Melbournissa vielä selvästi hitaampi kuin Super Agurin viimevuotinen Honda! Spyker jätti muuten Australiassa vastalauseen autoa vastaan, mutta



se hylättiin sen takia että se tekninen, joten asia on nyt siirretty Sveitsin siviilioikeuteen ratkaistavaksi... Hondan ongelma tuntuu olevan hyvin pitkälti samanlainen kuin Toyotan (ja aikaisemmin myös Jaguarin), nimittäin että F1-tallin johtaminen johtokunnan huoneesta tuhansien kilometrien päästä itse tallista ei toimi F1:ssä. Siihen tarvitaan paikan päällä oleva vahva mies kuten Dennis (McLaren), Briatore (Renault) tai Theissen (BMW), joka tilanteen vaatiessa uskaltaa tehdä omia nopeita ratkaisuja! Toyotan viimeinen pallipaikka oli jo lähes vuosi sitten, kun potkut saanut Mike Gascoyne vielä toimi teknisenä johtajana. Hondan entisen teknisen johtajan alaisuudessa kehitetty viimevuotinen auto oli, kuten jo tuli mainituksi, Australiassa nykyistä nopeampi, eli ei mikään huono referenssi mukaan olisi etsimässä uutta työpaikkaa ykkösistä!

McLaren ja BMW Ferrarin pahimmat haastajat.

Siitäkin huolimatta, että Kimin Ferrari oli avauskisan selvästi nopein auto, myös McLarenin ja BMW:n vauhti oli kohdallaan. Ero ei kuitenkaan ollut mitenkään hälyttävän suuri ja sitä mukaa kuinka kyseiset tallit oppivat paremmin tuntemaan Bridgestone -renkaiden ominaisuudet on odotettavissa, että vauhti myös paranee. Massan epäonnen jälkeen McLarenit ajoivat hienosti kakkoseksi ja kolmoseksi ja nostivat samalla merkin myös merkkitaulukon kärkeen. Varsinkin F1-lajin ensimmäisen tummaihoisen kuskin Lewis Hamiltonin debyytti oli vahva. Tuplamestari ja tallikaveri Alonso pääsi hänen ohitseen vasta toisten stoppien yhteydessä, kun Hamilton kävi varikolla espanjalaista aikaisemmin ja kokenut mestari otti kaiken hyödyn irti ajamalla kevyemällä autolla kaksi nopeata

kierrosta! Hamiltonin neitsytvoitto voi tämän esityksen perusteella tulla vaikka vielä tämän kauden aikana! BMW lähetti Heidfeldin liikkeelle pehmeämmillä kumeilla, mikä jonkin verran myös häittoi takana tulleiden McLarenin menoa eka stintillä, joten jännitys säilynee siitäkin huolimatta, että Melbournissa Macit olivat selvästi toiseksi parhaat!

Renault jäi selvästi kaipaamaan Alonsoa, koska Fisichella ajoi yksinäisen kilpailun viidenneksi ja oli jopa viimeisestä ruudusta lähteneen Massan ahdistama loppukierroksilla. Kovalaisen eka esiintyminen F1-ratin takana ei myöskään mennyt odotusten mukaan, vaan paineet kasvoivat liian suuriksi ja nuorukainen sortui virheisiin. Välillä vauhti oli kuitenkin lähes Fisin tasoa, joten kauden vanhetessa myös Heikin vauhti varmas-ti paranee. Toivottavasti jo Malesian kilpailussa, missä hänelle tarjotaan paremmat mahdollisuudet tutustua rataan testien merkeissä ennen kisaa. On myös muistettava, että ranskalaistallin yhteistyö ranskalaisen rengasvalmistajan Michelinin kanssa ehkä oli tiiviimpi kuin kenenkään muun, ja nyt he vastaavasti tarvitsevat enemmän aikaa kuin muut tallit sopeutumaan kovempaan Bridgestoneihin!

Jos Heikin ensiesiintymisen ei mennyt aivan nappiin, Nico Rosberg sen sijaan ajoi erinomaisen kisan tuomalla Williams Toyotansa maaliin seitsemäntenä ennen tehtaan Toyotoita!

Ferrarin ja BMW:n pohjat sääntöjen vastaisiako?

Viime vuonna puhuttiin paljon taipuvista takasiivekkeistä, kunnes FIA teki sääntötarkennuksia niiden suhteen. Nyt varsinkin Ferrarin ja BMW:n pohjat ovat joutuneet tarkkojen silmien synnaukseen, koska suorilla kovilla nopeuksilla ne laskevat huhujen mukaan lähemmäs rataa aerodynamiikan parantamiseksi. Jos näin on, ne rikkovat selvästi pykälää, jossa kielletään kaikki liikkuvat aerodynaamiset apuvälineet. Asian todistaminen pitävästi on sitten toinen asia. Kanttarien yliajo mutkissa ei myöskään onnistu näin matalalla autolla, koska silloin FIA:n vuosia sitten vaatima pohjalankku helposti kuluu alle sallitun rajan, joten nyt kun moottorien kehitystä on voimakkaasti rajoitettu haetaan näköjään entistä monimutkaisempia ratkaisuja vauhdin lisäämiseksi! Ei ole myöskään selvinyt miten tällainen järjestelmä on suunniteltu toimimaan nopeissa kaarteissa kuten Spassa tai Monzassa, joten asiasta kuullaan varmasti lisää vielä kauden aikana?



Hans Nordström