



τριαδα των καλύτερων οδηγών της F1 στη «μετά-Σένα» εποχή, και θα είναι μια υπέροχη ιστορία αν η Alpine δώσει στον Ισπανό ένα μονοθέσιο ικανό για να ξαναγίνει πρωταγωνιστής, και να διεκδικήσει για πρώτη φορά ρεαλιστικά το πρωτάθλημα μετά το 2007.

Μετά την αρχική δυσκολία προσαρμογής στη F1 από τη διετή του απουσία, ο Αλόνσο από το καλοκαίρι θύμιζε απόλυτα τον παλιό του εαυτό το 2021, και απέδειξε ότι η ηλικία των 40 ετών δεν του προβάλλει το παραμικρό εμπόδιο για να ξαναγίνει παγκόσμιος πρωταθλητής, 16 χρόνια μετά το δεύτερό του πρωτάθλημα το 2006. Υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι η Alpine μπορεί να αισιοδοξεί για το 2022, αρκεί η τελική εξέλιξη του κινητήρα της Renault να τον φέρει στα επίπεδα ισχύος των άλλων τριών του σπορ.

Μετά την αρχική δυσκολία προσαρμογής στη F1 από τη διετή του απουσία, ο Αλόνσο από το καλοκαίρι θύμιζε απόλυτα τον παλιό του εαυτό το 2021

5. Η McLaren στη μάχη του τίτλου

Η δεύτερη πιο ιστορική ομάδα της F1 έδειξε το 2021 να πλησιάζει και πάλι πολύ κοντά στο κορυφαίο επίπεδο της F1, και μπορεί να αισιοδοξεί για το πλήρως ανασχεδιασμένο μονοθέσιο του 2022 διότι αυτό θα έχει την υπογραφή του Τζέιμς Κι, του κατά πολλούς «νέου Αντριαν Νιούι» της F1.

Ο κινητήρας δεν θα είναι πρόβλημα, παρότι πελατειακός, διότι θα είναι ακριβώς ίδιων προδιαγραφών με τον εργοστασιακό της Mercedes και η εξέλιξή του θα παγώσει από το Μάρτιο. Επίσης, η McLaren έχει έναν από τους κορυφαίους συνδυασμούς οδηγών, με το υπερταλέντο του Λάντο Νόρις και την εμπειρία-ταχύτητα του Ντάνιελ Ρικιάρντο. Αρκεί ο Αυστραλός να καταφέρει του χρόνου να προσαρμοστεί καλύτερα από το 2021.

6. Η ανάδυση του Τζορτζ Ράσελ

Ο Βρετανός Τζορτζ Ράσελ αντικαθιστά τον Βάλτερι Μπότας στη Mercedes μετά από 5 χρόνια, και δεδομένου ότι είναι ένα από τα πιο εκθαμβωτικά νέα ταλέντα της F1 δεν αποκλείεται -αν η Mercedes W13 είναι πρωταγωνίστρια- να αποτελέσει άλλον έναν διεκδικητή του τίτλου, και άλλη μια πηγή ίντριγκας στη Mercedes. Ο Ράσελ έχει την ταχύτητα, όμως, αλλά όχι και την εμπειρία, και επιπλέον η συμφωνία με τη Mercedes ίσως προβλέπει και τη θέση του απέναντι στον Χάμιλτον.

Από την άλλη, μπορείς σ' αλήθεια να ελέγξεις έναν οδηγό, όταν προβάλλεται μπροστά του η ελπίδα να γίνει παγκόσμιος πρωταθλητής; Ο Χάμιλτον του 2007 θα απαντούσε όχι. Ο Τότο Βολφ έχει δηλώσει ότι δεν θα επιτρέψει ποτέ ξανά να χαθεί ο έλεγχος των οδηγών της Mercedes, μετά τα συμβάντα μεταξύ του Χάμιλτον και του Νίκο Ρόσμπεργκ το 2016.

7. Ο τετράκις πρωταθλητής Φέτελ είναι ακόμα εδώ

Η ατυχής εξαετία του Σεμπάστιαν Φέτελ στη Ferrari αποδείχθηκε καταστροφική για τη φήμη του Σεμπάστιαν Φέτελ - που δεν παύει να είναι ένας τετράκις παγκόσμιος πρωταθλητής. Μετά τη δύσκολη προσαρμογή του στην Aston Martin και στον κινητήρα της Mercedes, το δεύτερο μισό του 2021 ο Γερμανός έδειξε να ανεβαίνει στο παλιό του επίπεδο, έφτασε μέχρι τη δεύτερη θέση του βάρου (στο Μπακού) και πιθανότατα θα ήταν στη μάχη της εξάδας αν οι αλλαγές κανονισμών του '21 δεν είχαν επηρεάσει τόσο αρνητικά την ομάδα που πέρισι ήταν σε πολύ υψηλό επίπεδο ως Racing Point.

Η ομάδα του Σίλβερστοουν έχει πενταετές πλάνο για να κάνει πρωταθλητισμό, με τις επενδύσεις του Λόρενς Στρολ, αλλά δεν αποκλείεται το 2022 να έχει σχεδιάσει ένα αρκετά ανταγωνιστικό μονοθέσιο, και πάλι. Σίγουρα έχει το ταλέντο και τις δυνατότητες για κάτι τέτοιο.

8. Ένας Σουμάχερ ανελίσσεται ξανά

Το 2022 αναμένεται να δούμε την αληθινή δυναμική του Μικ Σουμάχερ, γιου του θρύλου της F1 Μίκαελ, διότι η Haas αναμφίβολα θα έχει ένα πολύ πιο ανταγωνιστικό μονοθέσιο - μιας και όλη την περασμένη χρονιά διέγραψε πλήρως το αυτοκίνητο του '21 για να αφοσιωθεί αποκλειστικά στο σχεδιασμό του '22. Ο νεαρός Γερμανός απέκτησε ένα χρόνο εμπειρίας, βρήκε τα όριά του (αν και με αρκετά ατυχήματα) και πλέον είναι έτοιμος να βγάλει στην επιφάνεια πιο σταθερά τα ξεκάθαρα δείγματα ταλέντου και ταχύτητας που έδειξε την περασμένη σεζόν.

