FERRARI F2007: ZAŠTO JE TAKO BRZ?

KAKO JE ESKTREMNI F2007 POSTAO NAJBRŽI NA GRIDU



NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN

010/2007 PROSINAC/DECEMBAR 20,00 kn www.f1racing.hr
BIH 5,00 KM SLO 4,00 EUR SRB 220 RSD

F1 RACING

Brzinski prvak u prijenosu podataka
vip Sve zbog vas

LEWIS VS KIMI

TKO JE VAŠ BROJ 1?

14 GODIŠNJIH NAGRADA

- ★ NAJBOLJI VOZAČ
- ★ NAJBOLJI AUTOMOBIL
- ★ NAJBOLJE PRETJECANJE
- ★ NAJBOLJI START
- ★ NAJBOLJI ŠEF MOMČADI

NAJBOLJI GRID U POVIJESTI FORMULE 1

Godina su se osmorica svjetskih prvaka utrkivala kotač uz kotač

ISSN 1845-8270
9 771845 827008 10

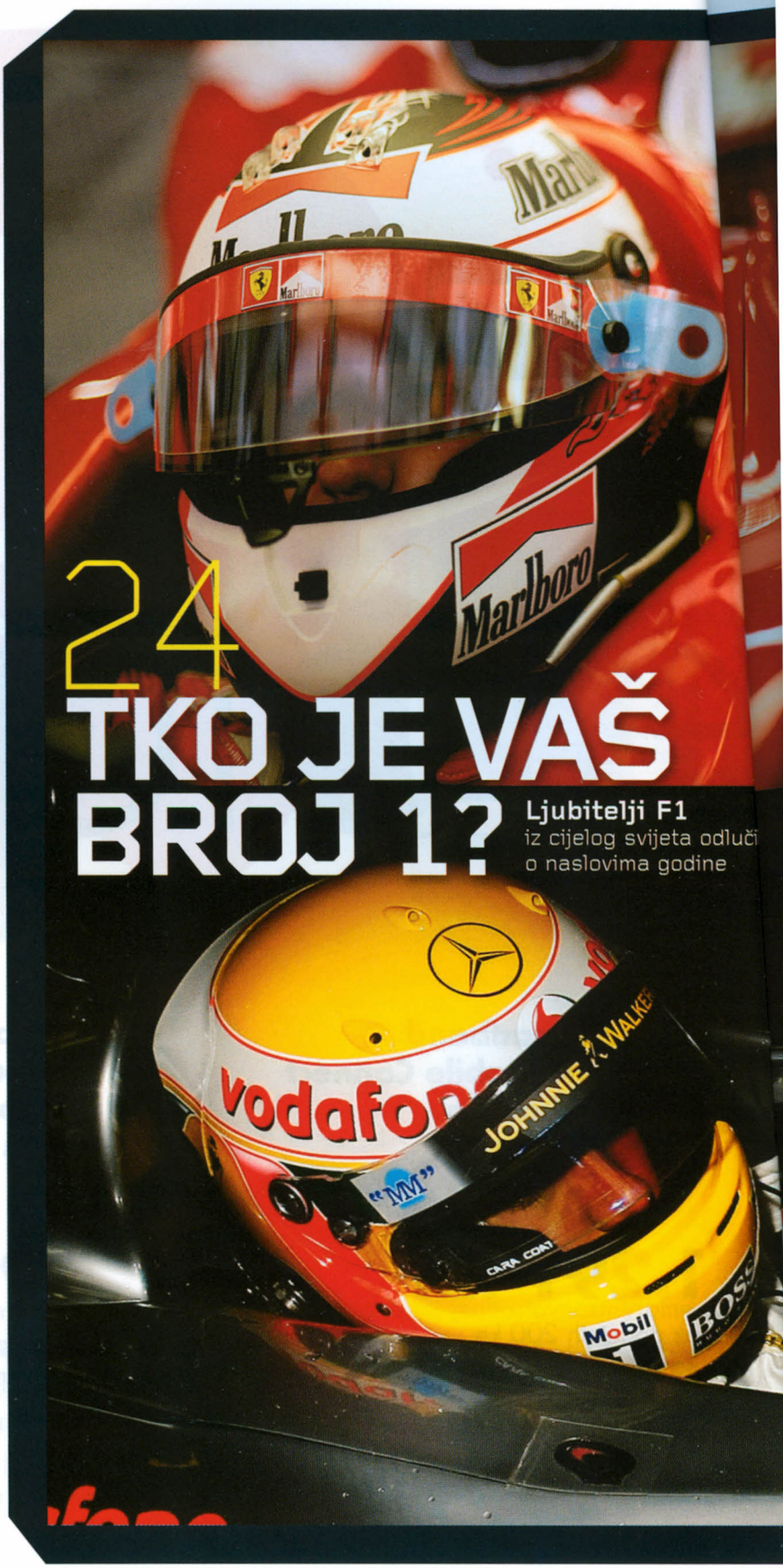
F1 RACING
NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN
LICENCNA IZDANJA

« RUBRIKE

6 **UVODNIK**
Nova era bez kričavih majica
8 **PITPASS**
Nova otkrića o špijunima potresaju sport
21 **PETER WINDSOR**
A što s tim trkaćim klišejima?
62 **F1 PLUS 1: JENSON BUTTON**
O sezoni 2007. i promjenama 2008.
72 **F1 PLUS 1: ADRIAN SUTIL**
O svom debiju u F1 i prijateljstvu s Lewisom
96 **BLACK BOOK**
Još jedan dragulj izvučen iz LAT-ove arhive
98 **CRNA ZASTAVA**
Ovog mjeseca Goran je jako blag...

« PRIČE BROJA

24 **TKO JE VAŠ BR. 1**
26 Start godine
27 Pitlane momčad godine
28 Najvozač kvalifikacija
29 Novak godine
30 Pretjecanje godine
31 Najveći momčadski napredak
32 Najveći vozački napredak
33 Tehnički direktor godine
34 Šef momčadi godine
35 Bolid godine
36 Osobnost godine
37 Vožnja godine
38 Vozač godine
40 **ČOVJEK GODINE**
Tko će naslijediti Schumija?
47 **MEDIJSKA ZVIJEZDA**
Čudo od djeteta bori se s tabloidima
48 **ALONSO vs HAMILTON**
Analiza: gdje je sve pošlo po krivu
54 **PROST vs SENNA**
Posljednja velika momčadska borba u McLarenu
64 **KLONOVI NAPADAJU**
Istraga: kako je propala zamisao
68 **INTERVJU: CHRISTIAN HORNER**
Kako šef Red Bulla preživljava i napreduje
74 **PILOT TORNADA – U WILLIAMSU!**
Alex Wurz predaje upravljač RAF-u
78 **NAJBOLJI GRID U POVIJESTI**
Kad je osam svjetskih prvaka vozilo kotač uz kotač
84 **TEHNIČKI OSVRT NA SEZONU 2007.**
Tehničko (ne)savršenstvo bolida generacije 2007
90 **FERRARI F2007**
Kimijev pobjednički bolid izbliza



Sadržaj







54 **PROST PROTIV SENNE**
Momčadski kolege u ratu? McLaren je to već doživio

84 **TEHNIČKI OSVRT NA SEZONU 2007.**
Tehničko (ne)savršenstvo bolida generacije 2007

48 **ALONSO PROTIV HAMILTONA**
Analiza sloma: gdje je sve pošlo po krivu

90 **FERRARI F2007**
Kimijev megamotor izbliza

78 **NAJBOLJI GRID IKAD?**
Osam se svjetskih prvaka natjecalo – ali kad se to zbilo?











ŽELITE PRETPLATU NA F1 RACING? OKRENITE STRANICU 82.



cirkus

Nježne ruke šampiona u očekivanju slobodnog treninga tijekom monegaškog vikenda. Kimi Räikkönen bio je superbrz, ali prežestok u drugim kvalifikacijama. Nakon bliskog susreta s ogradom startao je šesnaesti, a utrku je završio s jednim bodom.

Staza Monte-Carlo, Monako
Vrijeme/datum 14.08, četvrtak 24. svibnja
Fotograf Lorenzo Bellanca/LAT
Oprema Canon EOS-1Ds MkII, 600-mm objektiv, 1/640 na f5.6


Marlboro
AMD
Marlboro
Marlboro



Nova pomoć u testiranjima Toyote
Toyota je imenovala novog trećeg vozača. Japanac Kamui Kobayashi stigao je iz njihova programa za mlade vozače i trenutačni je Euro F3 talent (lijevo). Zamjenjuje Francuza Francka Montagnyja.

NAJBRŽI CIRKUS NA SUDU

VRIJEME ZA ZATVARANJE AFERA

Tek se slegla prašina oko afere s gorivom, a već vriju nove, afera 2008. i afera Renault. No sve tri navodno odvojene priče zamršeno se upliću u politiku



Renault je u 2007. funkcionirao ispod svojih mogućnosti; frustracije u momčadi (gore); špijunska afera također će biti loša za moral

SLIKE: EVARISTO SA/AFP/GETTY IMAGES; GLENN DUNBAR/LAT; TIM CLARKE/LAT; DREW GIBSON/GP2 MEDIA SERVICE; BRYN LENNON/GETTY IMAGES; XPB CC

ZAŠTO SE TRUDITI osporiti ishod svjetskog prvenstva? Jer čini se da je baš to učinio McLaren kad se 15. studenoga pojavio pred FIA-nim Međunarodnim prizivnim sudom. Njihov odvjetnik, Ian Mill, tražio je ništa manje nego diskvalifikaciju momčadi BMW-Sauber i Williams s Velike nagrade Brazila, i da se Lewis Hamilton pomakne na četvrto mjesto – te mu se tako dodijeli vozački naslov. Kako znaju i vrapci na grani, mudri izbjegavaju rasprave u kojima ne mogu pobijediti. Ako je gorivo koje su rabili Williams i BMW-Sauber bilo nepropisno hladno, bilo je to slučajno, a ne namjerno, i ako je stvorilo bilo kakvu prednost u performansama, bila je privremena i nemjerljiva. Također, Članak 168. Međunarodnog sportskog kodeksa ostavlja odluku – da li promaknuti natjecatelja ako su ostali isključeni – slobodnoj procjeni sudaca. Iako McLarenov slučaj nije procijenjen nepravilno, osvojiti prvenstvo na sudu slaba je utjeha i potencijalno opasno za sport. Dakle, čemu trud?

Najvjerojatnije McLaren, neovisno od cilja da raščisti regulatorne dvojbe (vidi okvir nasuprot), aferu s gorivom naglašava kako bi ojačao svoju političku snagu u vrijeme kad pod povećalo dolaze njegove tehničke pripreme za 2008. Dio odluke World Motor Sport Councila o Stepneygateu je da FIA mora temeljito pregledati McLarenov bolid za 2008. kako bi se uvjerili da ne sadrži tragove Ferrarijeva intelektualnog vlasništva.

Premda se McLaren pokorio, ugovoreni posjet FIA-inih inspektora početkom studenoga u najmanje je jednoj tiskovini okarakteriziran kao – racija –. To je zasigurno prvi čin onoga što ćemo možda nazvati 'afera '08'. McLaren se naglo premješta na visokoomoralni položaj, najprije u aferi s gorivom – a nakon toga u aferi Renault. Renault će se 6. prosinca pojaviti pred WMSC-om, optužen za kršenje Članka 151(c) Međunarodnog sportskog kodeksa. Mnogo je sličnosti sa





Nov izgled momčadi za nove vozače
Force India F1 (bivši Spyker) imali su mnogo posla u Barceloni testirajući izbjeglice iz Toro Rossa i Honde Tonija Liuzzija i Christiana Kliena. Momčad je također paradirala u novoj odjeći boje burgundca.

BETTER F1 TV FOR YOU

Uzmite svoj zimski F1 fiks
Već ste gladni F1 akcije? Provjerite satelitski kanal ESPN Classic koji prikazuje najbolje utrke F1 s kraja 1960-ih i 1970-ih.
Jako uzbudljivo!

USPON I PAD TEMPERATURE GORIVA

MNOGIMA SE U F1 paddocku može činiti apsurdnim da je jasno pravilo tako teško provesti. Propis kaže da temperatura goriva u rezervoaru bolida mora biti u određenom rasponu od vanjske temperature, no kako se FIA-ni homologirani senzori na spremnicima ne rabe, očitanja se obično obavljaju na crpki, prije nego što gorive uđe u bolid.

Taj dogovor funkcionirao je sve do Velike nagrade Brazila 2007., kad su suci odlučili da ne isključe Williams i BMW jer je postojala – razložna sumnja – u tvrdnju da im je gorivo bilo prehladno prije ulaska u spremnike. Momčadi rutinski hlade gorivo; BMW i Williams hladili su svoje preko noći sa subote na nedjelju i u nedjelju ujutro isključili hlađenje kako bi se samo zagrijalo na propisnu razinu. U Brazilu ih je zatekla okolna temperatura viša od očekivane.

McLarenov argument je da su postojali zapisnici Radne skupine, plus korespondencija s direktorom utrke, koji je objašnjavao kako će se mjeriti temperatura goriva (u crpki) i koja će vanjska temperatura poslužiti kao referenca. Pošteno – ako glasanje na sastanku odbora smatrate pravno obvezujućom prosudbom.

Nadalje, protuargument – temperatura goriva raste kad pod tlakom prolazi kroz crijevo, a i nastavlja rasti nakon ulijevanja u bolid – ima smisla. Kako bi se mogao provoditi postojeći propis, potreban je univerzalni (odobren od strane FIA-e) način mjerenja goriva kad uđe u spremnik.

Stepneygateom, no najmanje su važne optužbe koje se tiču nestašnog zaposlenika (Phila Mackeretha, prije u McLarenu) koji je nedopušteno posjedovao podatke druge momčadi.

U ovom slučaju optužbe idu dublje: da su podaci čuvani osam mjeseci, a ne nekoliko tjedana, da je riječ o više informacija i da je više osoba znalo za njih.

Njih najmanje 15, uključujući glavnog inženjera Tima Denshama (ali ne i tehnički direktor Bob Bell i izvršni direktor Pat Symonds) dalo je FIA-i izjave da su vidjeli tehničke nacrte povezane s McLarenovim bolidima.

Renault je brzo suspendirao Mackeretha i u potpunosti surađivao u istrazi. Tvrde da nijedna informacija nije uporabljena za njihov bolid i da su neke (odnosi se na danas zabranjeni amortizer mase) ionako irelevantne.

No, s obzirom na prijašnje slučajeve, ovo možda neće biti dobra obrana (vidi okvir dolje).

Zašto, nakon što je Ron Dennis nakon Stepneygatea rekao da želi – završetak –, McLaren i dalje ganja neke stvari?

Renault F1 podbacio je 2007. i njihova matična kompanija vrlo vjerojatno neće kaznu sličnu McLarenovoj (100 milijuna $)

> "Osvojiti prvenstvo u sudnici je loša reklama za McLaren, zašto se zamarati?"

primiti jednako mirno. Možda je sve što McLaren želi da mu se u jatu pridruži još jedno veliko ime, a ako je ta momčad u povijesti imala mnogo manje konflikata s FIA-om, možda će im to olakšati prijelaz u 2008.

To je, možda, najveći od svih završetaka.



Williams i dva BMW-a zadržani u brazilskom parc fermeu; afera s gorivom ništavna je u usporedbi s Renaultovom

AFERA RENAULT: ZAŠTO OBRANA „NIKAD NISMO RABILI PODATKE" NEĆE UPALITI

Premda je Renault reagirao promptno i ispravno, njihova glavna obrana – da podaci koje je neprilično dobio nestašni zaposlenik nisu iskorišteni u dizajnu bolida – neće se izdići iznad presedana koji je na prethodnim saslušanjima postavio World Motor Sport Council.

Renaultov slučaj ima velikih sličnosti sa Stepneygateom: kad je to pitanje došlo pred WMSC, McLaren je priznao da zaposlenik – Mike Coughlan – posjeduje Ferrarijeve podatke. Svoj su slučaj gradili na tvrdnji da podaci nisu utjecali na dizajn MP4-22 i ako se izvan svake sumnje ne mogu dokazati "stvarna primjena" i vidljiva prednost u performansama, WMSC ne može izreći kaznu. Konačna presuda – koja će se zasigurno primijeniti i na Renault ako odluči ostati pri svojoj obrani – bila je potpuno nedvosmislena:

"McLarenu nije potrebno kopirati cijeli Ferrarijev dizajn kako bi imali koristi od Coughlanova znanja. Primjerice, tajne Ferrarijeve informacije sasvim su sigurno utjecale na Coughlanove stavove koje je prenosio ostalima u McLarenovu tehničkom odjelu, na primjer koji projekti moraju imati prioritet ili na koje se dijelove istraživanja usredotočiti.

Nije bilo potrebno (WMSC-u) dokazivati je li McLaren izravno kopirao neke povjerljive Ferrarijeve podatke ili ih je izravno uporabio u bolidu kako bi dokazali kršenje Članka 151(c) i/ili izrekli kaznu. WMSC ne mora dokazati jesu li neke nepropisno dobavljene informacije stvorile sportsku ili bilo kakvu drugu prednost. WMSC ima pravo posjedovanje informacija iz druge momčadi smatrati prekršajem koji zaslužuje kaznu..."

POBJEDNICI I GUBITNICI

DOBAR MJESEC...



...za sklapanje korisnih poslova. Miljarder, šef momčadi Force India F1 (također vidi gore), **Vijay Mallya**, održat će govor na 2007 Motor Sport Businness forumu ovog prosinca u Monaku



...za trkaće akronime, slijedeći F1 Racingovu jednostranu odluku davanju kodnog imena "Fifi" prije spomenutoj momčadi **Force India** F1



...za ekonomičnost s govorenjem istine. Hondin šef **Nick Fry** glasine da se sprema potpisati s Ross Brownom odbacio je kao „čiste spekulacije".

LOŠ MJESEC...



...za vratne mišiće, nakon što je **Silverstone** izabran kao mjesto održavanja Svjetskog aerobatskog prvenstva u kolovozu 2009.



...za isprobavanje nove **Eurostarove postaje St. Pancras**. Štrajkovi u Francuskoj potakli su FIA-u da mjesto održavanja saslušanja o aferi s gorivom iz Pariza premjesti u London. Tko je rekao da F1 ne zna da postoji i vanjski svijet?



...za stanovnike Melbournea – ostarjeli rokeri oslikanih lica, **Kiss**, nastupat će u nedjelju navečer nakon sljedeće **Velike nagrade Australije**.



LOVAC NA NOVAC

F1 Racing uhvatio se ukoštac s čovjekom zvanim Ralje...

KADA BISMO u jednu dvoranu ugurali sve velike face svjetskog automobilizma, dakle ne samo F1 nego i relija, INDICAR-a, raznih kupova, bila bi to zaista šarolika skupina. Bilo bi tu niskih debelih, visokih mršavih, tamnih, blijedih, živčanih i ledeno hladnih. Ipak, jedna bi strast svima njima bila zajednička, a to je da su ovisnici o adrenalinu i da žele juriti brže od onog koji je ispred njega. Ne samo da svi žele biti prvi nego oni ne mogu bez automobilizma, kao narkomani. Dok ne traje sezona, jure ili karting ili jet-ski, motokros, superbike, nešto. Sjetimo se samo onih priča kako je Loeb u reliju umalo ugrozio svoju titulu kada je pao s bicikla i polomio se.

Složit ćemo se, dakle, da se ne radi baš o "normalnim" ljudima po pojmu sveopćeg puka. Naravno, nama kojima je F1 jedna od glavnih preokupacija oni su superjunaci i idoli, nema normalnijih od njih, divimo im se i u njihovoj nazočnosti osjećamo se potpuno bezvrijedni.

Da, svi su vozači takvi. Zapravo, to i nije istina. Nisu baš svi. Kada nam je rečeno da nam je odobren intervju s Colthardom, bili smo ushićeni. Zanimalo nas je što će mudroga reći stari škotski lisac.

Sve se zbilo u Salzburgu, gradu u kojem je famozni Red Bullov Hangar 7, dom glamura, avijacije i gdje na jednom mjestu možete vidjeti fotografije i izloške rijetko viđenih adrenalinskih ovisnika. Od krila za let nekog bezglavog manijaka preko Le Mansea, F1 bolida, NASCAR automobila do malenih superlakih akrobatskih aviona. Dok prolazite pokraj tih "rekvizita", imate osjećaj da drhte, da su nervozni. Čak i karting u bojama Red Bulla izgleda kao da će svake sekunde pojuriti, razbiti staklo i otići u nepoznato. Cijela atmosfera je nabrijana i stvarno imate osjećaj da ste ušli u poseban svijet.

Hangar 7 ugostio je brojne svjetske novinare kako bi posvjedočili uspješnoj suradnji Pume s Red Bull Racingom i Scuderia Toro Rossom. Naime, od 2007. Puma je službena odjeća i obuća Red Bullovih "ekstremnih sportaša" te njihovih pratećih momčadi. Predstavljena je ujedno i kolekcija za mlade te posebno za fanove F1, odnosno fanove Red Bulla i Toro Rossa.

Pogled smo na trenutak okrenuli s pomalo dosadne modne revije na dvije atraktivne hostese i ugledali našeg sugovornika. Eto ga, David Coulthard bradom i hodom! Posjedali smo za stol i krenuli probijati led ne bi li se razvezao, da čujemo što ga tišti.

F1: Lijep pozdrav! Naporan dan?

DC: Ne, samo uobičajen radni izvansezonski tjedan kada radim više nego dok traje sezona. U sezoni se barem vozimo. Ovako samo putujem i obavljam dosadne poslove.

F1: Vezane za utrke?

DC: Ma ne, financije, marketing, intervjui i tako.

F1: Ok, David, za početak, svatko ima svoju jedinstvenu priču kako je postao F1 vozač, koja je Vaša?

DC: Uvijek teška pitanja. (smijeh) Moj otac je vozio kartinge. Živjeli smo u Škotskoj i ondje



PUMA®

zapravo nije ni bilo što za raditi. Jednog me dana posjeo u karting i počeo sam pobjeđivati na manjim lokalnim utrkama. Nisam sanjao o tome da postanem vozač F1, bila mi je želja, ali nisam to grizao, jednostavno se dogodilo. Dakako, kad kažem jednostavno, mislim na 13 godina napornog rada.

F1: Koliko je zapravo fizički naporan Vaš posao kao vozača?

DC: Pa i nije previše. Jednom kad dogurate do granice da ste fit, nije više problem, morate je samo neprekidno održavati. (Lažna skromnost, to nam kaže čovjek koji nema grama masti na svojem tijelu i zapravo djeluje neprirodno mršav jer bi, prema tjelesnoj konstrukciji, vjerojatno trebao biti 15-ak kg teži.)

F1: Usporedba: prijašnji bolidi i ovogodišnji bolid. Je li usporedba uopće moguća? Za primjer, nije isto sjednete li u stari Punto ili u novi. Kolika je ta usporedba u F1?

DC: Teško je to na brzinu odgovoriti, zapravo nemoguće. Ne možete usporediti kruške i jabuke. Kada sam počeo u F1, bolidi su imali 3,5-litarske motore, bili su široki i teži, a danas su 2,4-litarski V8 motori, istina slabiji su, ali su zbog tehnoloških napredaka mnogo brži. Pravila nisu ista, pa automatski ni automobili ne mogu biti isti.

F1: Da vas sutra Moseley nazove i kaže: Davide, imaš čast napisati pravilnik za F1, radi što god te volja. Što biste napravili?

DC: Pfff. Ne možemo u detalje, to bi trajalo danima. Pravila se ne mijenjaju zato što je nekome to tako palo na pamet. Glavni čimbenik je bila sigurnost, ali dijeli definitivno mjesto prioriteta s popularnošću F1. F1 je toliko praćen sport ne zato što je neki vozač zgodan ili zato što na kraju šprica šampanjac, već zato što je F1 vrh tehnologije. Sve nas zanima tehnologija. Da sada tu za stolom netko izvadi novi iPhone, sve bi zanimalo kako radi, izgleda, kolika mu je cijena i što sve može. Da ja pak izvadim stari oronuli mobitel, iako sam slavan, nikoga moj mobitel ne bi toliko zanimao. Bi zbog tračeva, ali ne zbog tehnike. U svakom slučaju, F1 bolidi moraju biti najbrži na svijetu. Ne mislim na krajnju brzinu već na borbu protiv štoperice. F1 nije najatraktivniji niti su vozači u F1 najbolji na svijetu. Tko zna, možda se u nekom kupu u Južnoj Africi krije bolji i darovitiji vozač i možda je zanimljivije gledati taj kup



nego neku od dosadnih utrka F1 ove sezone. No, F1 je sočniji, pun boja, detalja, nesvakidašnjih stvari, tehnologije i, na kraju, lijepih žena, a većina gledatelja F1 su i dalje muškarci.

F1: Osobni automobili, F1 automobil. Koliko vam treba da se prilagodite i spustite na mogućnosti osobnog automobila? Jeste li kada odlutali u mislima i kasno kočili na prometnicama?

DC: Ne, zapravo vrlo rijetko vozim osobni automobil. Nema više oduševljenja. Uglavnom me voze unaokolo. Radim možda 1000 km godišnje za volanom automobila, ostalo vozi moja zaručnica. Prije sam radio hrpu kilometara na godinu. Vozio sam Glasgow-London 2-3 puta na tjedan. Danas nema automobila koji me zaista fascinira, jednostavno me ne zanimaju toliko.

F1: Ne jurite stazom i u slobodno vrijeme?

DC: Ne. Zašto bih?

F1: Pa ostali vozači su stalno u nekim oktanskim nadmetanjima. Neki voze karting po snijegu, drugi motokros i slično. Jeste li razmišljali o tome što poslije F1? Kad-tad će se pojaviti netko mlađi, perspektivniji i brži. Možda iz hobija reli ili ugovor pa u INDICAR, NASCAR, DTM kao vaši kolege?

DC: Ne pada mi na pamet. F1 je ono što me zanima, to je moj posao. Kada dođe vrijeme da napustim vozačko mjesto, vidjet ćemo što dalje. Ne planiram sutra, ne razmišljam ujutro što ću navečer jesti. S financijskog gledišta imam savjetnike i brokere, imam hotel u Monacu i još tri u Engleskoj. Naravno da će vam, ako s novcem ne planirate, sve propasti, ali što se tiče života, neće. F1 mi je donio dovoljno sredstava





i gledam na sve ovo kao na posao. Moj je posao da vozim najbrže što mogu i do sada sam to obavljao prilično dobro. Nisam toliki lovac za adrenalinom.

F1: Kakav je Vaš odnos s Vettelom? Jeste li mu tutor oko nekih vozačkih tajni?

DC: Ne, pa on mi je konkurencija. Nije na meni da nekog učim kako da bude brži. Za to postoje naši analitičari i telemetrija. Nitko mu ne brani da pogleda moje telemetrijske podatke.

Taman kad smo se raspričali i kad smo shvatili da je David zapravo profesionalni lovac na novac, moderator nas je upozorio da imamo još dvije minute i zamolio nas neka se polako oprostimo. To smo vrijeme iskoristili za autograme i rukovanje. David se pomalo već činio nezainteresiran, a i mi smo bili pomalo razočarani. Nadali smo se da ćemo demantirati dosadašnje glasine kako je Coulthard prilično hladan i previše profesionalan, gotovo prgav i umišljen. Prgav i umišljen ne bismo rekli, ali definitivno je prije ekonomist i pozer nego pravi vozač kojem oktani kolaju venama. Kao što rekosmo, sto ljudi, sto čudi. Oprostili smo se od našeg sugovornika i vratili prsatim Red Bullovim hostesama u launge baru Carpe Diem. Posao novinara katkad je jako naporan, pa su nas tako tetošili raznim pićima na račun kuće. Ipak, odlučite li skoknuti do Red Bullovog hrama Hangar 7, ponesite dovoljno gotovine, makar išli i na kavu, ovo ipak nije bilo kakav caffe bar. F1



Karting zvijezde na Felipeovoj humanitarnoj utrci

Dvadeset i pet vrhunskih vozača, među kojima i Rubens Barrichello (lijevo), nastupili su na međunarodnoj karting utrci u humanitarne svrhe koju je potkraj studenoga u São Paulu organizirao Felipe Massa.



PONOVNO BRAWN

KAKO JE JENSONU URANIO BOŽIĆ

Nakon godine odmora, Ross Brawn u Formulu 1 vraća se kao šef momčadi... ali ne Ferrarijeve

NAKON što je gotovo godinu dana proveo pecajući na obalama rijeke Nadder u Wiltshireu, Ross Brawn uspješno je namamljen u momčad Honda Racing. Brawn se vraća u sport u kojem je nadzirao osvajanje sedam naslova konstruktorskog prvaka svijeta.

Znakovito je što je Brawnovo imenovanje objavljeno manje od 24 sata nakon što su mediji prenijeli izjavu Jensona Buttona koji je rekao da će, ako momčad ne načini veliko poboljšanje, napustiti Hondu.

Ne može biti slučajnost niti da je manje od sata nakon Hondine objave Ferrari izdao priopćenje s pojedinostima njihove nove menadžerske strukture. Šef momčadi Jean Todt bio je na privremenom položaju sportskog direktora, no tu će ulogu od 1. siječnja 2008. prepustiti Stefanu Domenicaliju.

Daljnje obavijesti iz Ferrarija očekuju se do kraja godine, ali zasad je budućnost šezdesetjednogodišnjeg Todta još uvijek nepoznata. Premda Honda sigurno neće odmah početi pobjeđivati, utjecaj Rossa Brawna kao i njegovi neosporni trkaći rekordi konačno će pomaknuti momčad nešto bliže početku grida.

Nick Fry će zadržati mjesto vođe momčadi, ali odsad će zadaće dijeliti s Brawnom, kako je objavio F1 Racing prije pet mjeseci (gore). Brawn će preuzeti potpunu odgovornost za dizajniranje, proizvodnju i inženjering, a Fry će se usredotočiti na marketing i komercijalne poslove. Obojica će odgovarati Hiroshiju Oshimi, glavnom menadžeru Hondinih korporativnih komunikacija.

Brawn priznaje da je u momčad stigao prekasno kako bi utjecao na dizajn šasije za iduću sezonu, ali operativne procedure mogu se odmah podesiti.

THE BRAWN FACTOR

Ross Brawn may return to Ferrari in 2008 – but only if he's offered Jean Todt's job. He wouldn't want to be technical director again. However, Honda may well offer him such a tag – along with a lavish stipend. The team would then be run by a triumvirate: Fry (CEO, below left) and Brawn (team principal, right), both reporting to Yasuhiro Wada (chairman). Fry would run the company from Brackley, leaving Brawn to run the team at races. It could work.



Sigurno će pomoći i činjenica da je njegova plaća ugovorom ovisna o učinku ekipe.

"Većina ekipa iz drugog ili trećeg reda na gridu zaostaju otprilike godinu dana u razvoju za momčadima iz prvog reda", kaže Brawn.

"Moramo to nadoknaditi, a ja moram upoznati Hondine procese dizajniranja i razvoja bolida."

"Kad je riječ o prihodima, Honda je mnogo bliže vrhunskoj razini nego što je Ferrari bio kad sam im se pridružio. Prije deset godina u Ferrariju nisu imali čak ni dizajnerski ured."

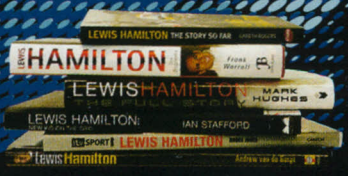
Angažman Rossa Brawna u Hondi tek je posljednje u nizu imenovanja, no japanska momčad sigurno još nije završila s kupnjom. Prvog da na nove godine pridružit će im se Jörg Zander iz BMW-Saubera i to u ulozi pomoćnika tehničkog direktora (koji još nije imenovan).

Hoće li posao Hondina tehničkog direktora uskoro dobiti netko od izbjeglica iz pritisnutog Renaulta? F1

SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT; STEVEN TEE/LAT; GETTY IMAGES; LORENZO BELLANCA/LAT; COLIN MCMASTER; XPB.CC; GETTY IMAGES



Indijci u Berniejevoj milosti
Velika nagrada Indije još je bliže svom ostvarenju nakon što je objavljeno da je Bernie Ecclestone potpisao ugovor s indijskom kompanijom JP Associates koja će graditi trkaću stazu u predgrađu New Delhija.



Lewis Hamilton – sve priče
Nakon samo jedne F1 sezone, o životu i debitantskoj godini Lewisa Hamiltona napisano je i objavljeno najmanje šest knjiga. Pomno odaberite prije nego što jednu od njih zapakirate u božićni poklon.

U POTRAZI ZA GOTOVINOM

SILVERSTONE PRODAJE SVOJE POSJEDE

OD STAZA kojima se vozilo 1950., prve godine svjetskog prvenstva Formule 1, samo su četiri i danas u uporabi: Silverstone, Monako, Monza i Spa-Francorchamps. Sve te staze sad se suočavaju s izazovom kako ostati održive i nakon gotovo 60 godina dok se diljem svijeta stalno grade veličanstvene nove staze. Silverstone je ugovorom obvezan ugostiti Veliku nagradu Velike Britanije do 2009., a vlasnici staze, Britanska udruga trkaćih vozača (BDRC), svjesni su da moraju poboljšati svoju ponudu žele li se nositi s takvim izazovima.

> **Gradnja novog paddocka i kompleksa boksova planira se na ravnom dijelu između Cluba i Abbeya.**

Upravo zato su na internetskim stranicama vijeća Northamptonshirea objavili svoj veliki plan, 60 stranica objašnjenja zašto i kako Udruga vjeruje da staza zaslužuje ostati u samom srcu britanske auto-mobilističke industrije. Prvo, financijska sredstva prikupit će se prodajom velikih dijelova zemljišta Silverstonea. Plan nudi sljedeće: 220 novih zgrada sjeverno od staze, proširenje sadašnjeg Tehnološkog parka kako bi uključio tri nova hotela s 450 kreveta, pretvorba zemljišta pored tvornice F1 momčadi Force India u golemi poslovni park i gradnja novog obrazovnog kampusa južno od Klupskog ugla.

Ne postoje planovi za izmjenu staze, ali raspravlja se o novom paddocku i novom kompleksu boksova na ravnom dijelu između Cluba i Abbeya (koji bi uključivali i nužne VIP prostore), a nove tribine gradit će se uzduž postojeće startno/ciljne ravnine. Nasuprot novih boksova izgradit će se nov centar na četiri kata i glavni ulaz koji će uključivati ured za prodaju karata, muzej i restoran.

Prošlog je mjeseca ministar sporta Gerry Sutcliffe posjetio stazu, ali isključio je mogućnost izravnih ulaganja britanske vlade.

Iduće godine Silverstone slavi svoj šezdeseti rođendan, ali ako želi zadržati svoj položaj i idućih šezdeset godina, Udruženje vozača poziva na hitnu provedbu plana.

Ostale stare dame – Monako, Monza i Spa – proteklih su nekoliko godina obnovile objekte paddocka i boksova jer također žele držati korak sa zahtjevima suvremene Formule 1.


Silverstone danas: u prednjem planu su sjeverni dio i startno/ciljna ravnina, a Abbey je gore desno



Toliko znam...

Eddie Jordan progovara

Je li Hondin spasitelj napokon stigao? Ross Brawn mogao bi biti čudo koje su hitno trebali

Nekoliko sati nakon iskrene (možda zakašnjele) izjave Jensona Buttona medijima o lošim performansama njegove momčadi, Honda je objavila potpisivanje ugovora s Rossom Brawnom – upravo ono što im je i trebalo. Oni su vjerojatno moji omiljeni F1 proizvođači. Sviđa mi se sve za što se zalažu i rado se sjećam osvajanja F3000 prvenstva (Jean Alesi, 1989.) sa šefom Mugen-Honde Hiritoshijem Hondom, sinom velikoga Soichiroa, kao i prve dvostruke pobjede Jordana i Mugen-Honde 1998.

Uvijek mi se činilo čudnim što je Honda kupila B. A. R. koji, unatoč svom izdašnom proračunu, nije zabilježio nijednu pobjedu. Lako je kriviti vozača kao što je B. A. R. tada učinio, ali ne zaboravimo da Jacques Villeneuve nije bio samo osvajač utrka, nego i svjetski prvak. Jenson bi mogao biti jednako dobar. Ja sam ga pokušao angažirati! On ima stil, brzinu i iskustvo: riječ je o vrhunskom vozaču koji će, bez sumnje, biti velika prijetnja ako ikad dobije pravi bolid. Brawn ne bi otišao u Hondu da nije bio siguran u financije, ljude, posvećenost i vozače i siguran sam da će od momčadi kojoj je uvijek nedostajalo dobro vodstvo iskusni Britanac sastaviti vrhunski paket.

Neprestano se moram iznova pitati što je s Nickom Fryjem. Kakvo iskustvo u utrkivanju on uopće posjeduje? Nadajmo se da Fry više neće biti uključen u aktivnosti oko samog utrkivanja, budući da je momčad pod njegovim vodstvom postigla doista slabe rezultate. Za razliku od njega, Brawn je već dugo u ovom poslu i poštuju ga svi u Formuli 1. On možda nije najbolji svjetski dizajner, ali najbolji je u sastavljanju momčadi i njezinom upravljanju. Ima sjajnu sposobnost predviđanja i veliko znanje – a slušaju ga i Max i Bernie. Pravi dokaz da je Brawn još uvijek željan utrkivanja upravo je njegov dolazak u oslabjelu momčad s kraja grida. Već je to učinio s Ferrarijem i Benettonom, ali ovaj izazov je čak i veći. Ross je sposoban nositi se s Hondinim šefovima u Japanu i u Velikoj Britaniji. A kad se pojavi s pobjedničkim bolidom, bit će to njegova najveća pobjeda.

> **"Brawn ne bi otišao u Hondu da nije bio siguran u posvećenost momčadi i vozače."**

Jenson, tvoje su molitve možda uslišane. Ako si ikad trebao nekoga na svojoj strani, s pravim mišićima, darom i pedigreom, nisi mogao dobiti nikog boljeg. A Honda više nema isprika! Vrijeme je za pobjede.

F1 POSAO

EUROPSKI SPONZORI MNOGO TROŠE NA FORMULU 1

NOVI IZVJEŠTAJ otkriva kako se ukupna potrošnja u prošloj godini na sponzorstva u motorsportu u Europi procjenjuje na 2.27 milijarde dolara. U studiji Driving Busines Through Sport 2007, objavljenoj od strane International Marketing Reports, analizirano je više od 2000 sponzorskih ugovora. Ukupna europska sponzorska industrija vrijedi oko 11.3 milijarde dolara, gdje na sport otpada 86 posto tog iznosa. Više od pola te svote otišlo je u dva sporta: nogomet i automobilističke sportove.

Prema autoru izvještaja Simonu Rinesu, veliki izdaci u automobilističkom sportu nisu u skladu s njihovom popularnosti.

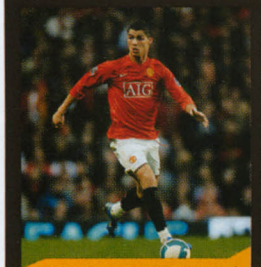
Raspravlja o tome kako su sportovi poput tenisa i atletike mnogo privlačniji, no dobivaju samo pet posto europskih sponzorskih prihoda.

"Razlog zašto motorsportu ide je F1," kaže Rines. "Doseže globalne razmjere, jer je jedinstven i vrlo atraktivan internacionalnim brendovima." "Telekomunikacijske i IT kompanije žele se povezati s Formulom 1 zbog poslovnih mogućnosti koje nudi. Mogu demonstrirati svoje proizvode potencijalnim klijentima u profinjenom i tehnički izazovnom okružju. Također, s 17 velikih nagrada godišnje to je kao da imate direktorske ulaznice za 17 finala Svjetskih prvenstva godišnje na svim glavnim tržištima."

> "Potrošnja na motorsport nije u skladu s njegovom popularnošću"

Izvješće također pokazuje da se, osim F1, automobilistički sportovi bore privući sponzore izvan svog sektora. F1 je privukla velika imena iz financijskog svijeta, primjerice RBS, Santander, ING i Credit Suisse, dok momčadi u MotoGP, Touring Cars ili u WRC imaju samo nekoliko sponzora nepovezanih sa svijetom automobila.

SPORTSKA SPONZORSTVA U EUROPI


NOGOMET – 2.733 MLRD. $


MOTORSPORT – 2.274 MLRD. $


JEDRENJE – 277 MIL. $


BICIKLIZAM – 268 MIL. $


RAGBI – 235 MIL. $

SLIKE: CHARLES COATES/LAT; GLENN DUNBAR/LAT; GETTY IMAGES; REX FEATURES

TKO SU .....

Vaš vodič za sponzore

METRO

Tko Metro su besplatne dnevne novine koje možete naći i u Hrvatskoj a i distribuirane u 100 gradova u 20 država širom Europe, Sjeverne i Južne Amerike i Azije. Pokrenute su 1995. godine i sjedište im je u Švedskoj. Metroov globalni promet od 23 milijuna primjeraka dnevno čini ih, kaže Guinnessova knjiga rekorda, novinama s najvećom nakladom na svijetu; čitaju ih uglavnom osobe koje putuju na posao javnim prijevozom.

Gdje Na bokovima prednjeg krila, bočnim pločama i aerodinamičnim usisnicima Red Bull RB3.

Kad Posao je započeo 2006. podudarajući se s Metroovim sponzorstvom jahte Victory Challenge u America's Cupu. U Metro Internationalu bili su toliko zadovoljni pokrivanjem F1 2006. da su Red Bull Racingu ostali vjerni 2007., a momčad je uvjerena da će obnoviti ugovor za 2008.

Zašto 28% od tih brojnih milijuna čitatelja mlađe je od 18 godina – Red Bullovo ciljno tržište – što Metro čini savršenim partnerom za proizvođača poznatog energetskog napitka. Oni su samo jedan od dva netehnička sponzora istaknuta na RB3.

Koliko Upućeni procjenjuju dogovor na 5 milijuna dolara godišnje, no ugovor sadrži i besplatne reklame u svih 83 izdanja.

KRIVULJA ZARADE

Događaji s najvećim TV gledateljstvom uživo

1. FIFA finale svjetskog nogometnog prvenstva: 260 mil.
2. Super Bowl: 98 mil.
3. Ceremonija otvaranja Olimpijskih igara: 87 mil.
4. UEFA finale Lige prvaka: 86 mil.
5. Velika nagrada Brazila: 83 mil.
6. Nascar Daytona 500: 20 mil.
7. MLB World Series, peta utakmica: 19 mil.
8. US Masters golf, finalni dan: 17 mil.
9. Wimbledon, muško finale: 17 mil.
10. NBA završnica, šesta utakmica: 17 mil.

*podaci za 2006, prosječna publika tijekom cijelog događaja. Izvor: Formula Money/Initaitive Sports Futures Viewer Track

IZABERITE POSTER!

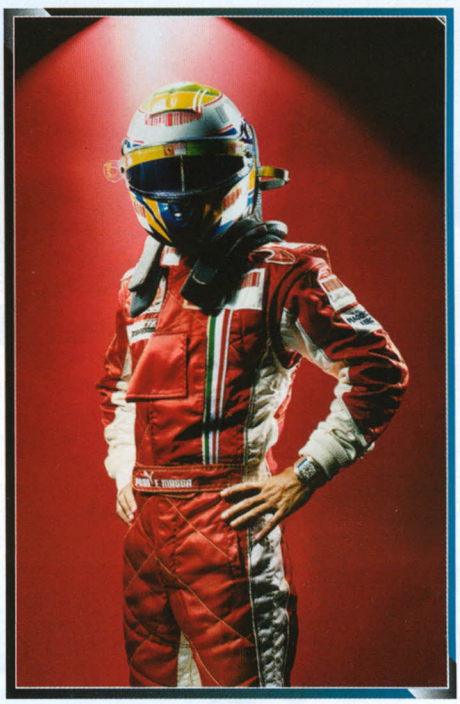
POSTER MJESECA PROSINCA

Glas F1 naroda nama u F1 Racingu je najbitniji, stoga vam dajemo priliku da izaberete poster koji želite vidjeti u sljedećem broju (i na vašem zidu, naravno).Postupak je jako jednostavan. Pošaljite **SMS** s **osobnim podacima** te ključnom riječi **F1 POSTER 1** ili **F1 POSTER 2** ili **F1 POSTER 3** na broj **66701**.

Cijena SMS poruke je 3,66 kn (uključen PDV). Poster koji dobije najviše glasova vidjeti ćete u sljedećem broju, a najsretniji glasač za izabrani poster dobiva nagradu: originalni T-shirt kakav nose vozači Renault F1 momčadi. Majica je dar tvrtke Renault Nissan Hrvatska, ovlaštenog zastupnika Renault automobila u Hrvatskoj.



F1 POSTER 1: F1 generacija 2007. posljednji put na okupu.



F1 POSTER 3: Felipe Massa. Jer ste vi to tražili!



F1 POSTER 2: Ferrari F2007 - možda najbolji bolid na gridu



Dobitnik nagrade u F1 Racingu za glasovanje za poster:
Damir Krušelj
Zagreb



66701

SMS s osobnim podacima te ključnom riječi F1 POSTER 1 ili F1 POSTER 2 ili F1 POSTER 3 pošaljite na broj 66701 (npr. F1 POSTER 3, ime i prezime, adresa) Cijena SMS poruke je 3,66 kn (uključen PDV).

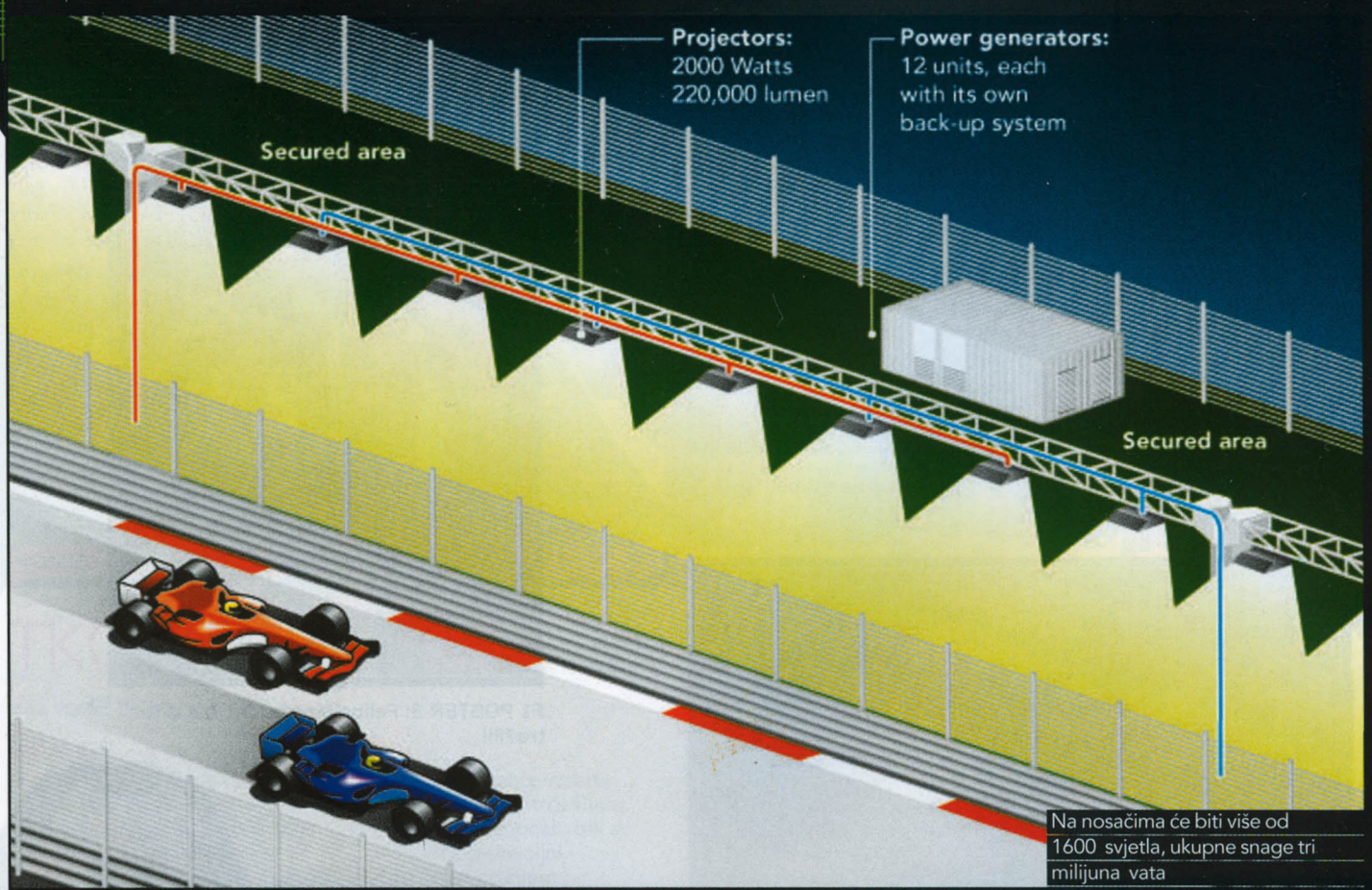


Alonsovo sveučilišno natjecanje
Fernando Alonso sponzorira 12 španjolskih studenata na oksfordskom sveučilištu Brookes koji se bave razvojem i projektiranjem motora za automobilističke utrke. "To je najbolja škola na tom području," rekao je Alonso.

ZNANOST U F1

F1 ZAPOČINJE S NOĆNIM UTRKAMA

Bernie je rekao: "Neka bude svjetlo." Velika nagrada Singapura bit će četiri puta jače osvijetljena od Wembleyja.



Na nosačima će biti više od 1600 svjetla, ukupne snage tri milijuna vata

Za manje od godinu dana, F1 će ponovno prikazati nešto novo. FIA je odlučila da prva F1 noćna utrka bude u Singapuru, na potpuno novoj uličnoj stazi dugoj 5 kilometara koja obavija marinu.

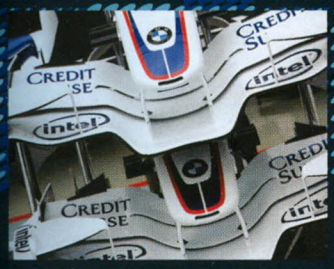
Talijanska tvrtka Valerio Maioli, kojoj je za tu priliku povjeren posao pretvaranja noći u dan, specijalist je za rasvjetu. Imaju više od 40 godina iskustva, no kako je F1 Racing otkrio, čak će i za njih taj zadatak u rujnu biti zahtjevan.

Vlasnik F1 Bernie Ecclestone najprije je potkraj 2006. pitao Valerija Maiolija, šefa tvrtke, je li ideja o noćnoj utrci izvediva. No izrazio je svoju zabrinutost.

> **Jedna od glavnih briga organizatora jest mogućnost nestanka struje tijekom utrke**

"Rekao je da moram pripaziti na mnoštvo stvari," kaže Maioli. "Ponajprije, sigurnost vozača. Nijedan snop svjetlosti ne smije im biti usmjeren u oči, čak i ako se izvrte te su okrenuti u suprotnom smjeru. Isto vrijedi i za zaštitare na stazi, oni ne smiju biti zaslijepljeni. Također, vrlo je važno da televizijske kamere rade dobro, s dovoljno svjetla i bez refleksa, tako da mogu imati kvalitetnu sliku. I na kraju, ne smije biti nikakvog zamračenja, niti za trenutak." Do danas su već obavljena tri testa rasvjete, jedan FIA-in tijekom vikenda velike nagrade Amerike u Indianapolisu, a druga je dva izvođač obavio na stazi Paul Ricard u srpnju i rujnu. Sad kad je izdano odobrenje, organizatori će sljedećeg mjeseca početi postavljati 1602 rasvjetna tijela koliko ih je potrebno da osvijetle ulice Singapura.

VJERUJTE, OVO ĆE RADITI
Izvođači su imali mnoštvo briga. Najprije su trebali izaći na kraj s mnoštvom stabala koja okružuju veći dio staze.



Zimmerman dolazi u BMW
BMW-Sauber je za novog glavnog dizajnera postavio 39-godišnjeg Christopha Zimmermanna. On će zamijeniti Jörga Zandera koji je otišao u Hondu. Zimmermann je u Sauberu od 1989.



Zamrzavanje razvoja F1 motora
FIA je objavila da od 2008. na deset godina zamrzava razvoj motora: "Izmjene se mogu napraviti poslije pet godina, no samo uz pomoć vlasnika udjela te uz dvogodišnju najavu."

Razmatrana je mogućnost postavljanja kabela pod zemlju, no ubrzo je odbačena jer je riječ o privremenoj instalaciji.

Još jedan prijedlog za izbjegavanje stabala bio je da se svjetla postave iza zaštitne ograde te da se njihova svjetlost natrag na stazu reflektira zrcalima postavljenim 10 metara u zraku. Ova je zamisao odbačena jer bi se jačina svjetlosti smanjila za 20 posto.

Sljedeća zamisao postavljanja rasvjetnih stupova međusobno udaljenih 10 metara također je odbačena jer bi stupovi zaklanjali pogled televizijskim kamerama i gledateljima. No rasvjeta staze bi na taj način bila dobro riješena.

Napokon, odlučeno je da će kabeli biti spojeni posebnim konektorima pričvršćenim na aluminijske nosače ispod krošnja drveta. Nosači će biti učvršćeni na čelične stupove međusobno udaljene 32 metra (a bit će tu i betonski potpornji).

Svaki će stup napajati četiri rasvjetna tijela, a visine će im biti od 8 do 12 metara kako bi omogućili jednaku rasvijetljkenost, čak i ako staza mijenja visinu.

SVJETLA KOJA VODE

Stazu će svjetlom pokrivati ukupno 1602 svjetlosna projektora (1485 na stazi, 117 u tunelu), međusobno udaljenih oko četiri metra. Svaki projektor bit će posebno dizajniran zbog dvaju razloga: prvo, kako bi se osigurala jednaka rasvijetljenost cijele staze (iako staza mijenja širinu, uvijek mora biti ravnomjerno osvijetljena); drugo, kako vozače svjetlost ne bi smetala bez obzira kamo gledali te kako se svjetlost ne bi odbijala čak ni od lokva punih vode.

Postojana, snažna rasvjeta cijele staze iznimno je važna. Međutim, svjetla u boksu i na ostalim perifernim područjima biti će 1000 luksa slabija kako bi se staza bolje isticala te da se vozači ne zbune.

Cijela će staza oko Marine biti do četiri puta snažnije osvijetljena (3000 luksa) od nogometnih stadiona, ne samo zbog sigurnosti, nego i zbog potreba televizije visoke razlučivosti.

Organizatori su morali izabrati između dva tipa žarulja snage 2000 W (220 000 lumena) s različitim "temperaturama" bijele svjetloste (4200 ili 5600 kelvina). "Odabrali smo žarulje od 4200 kelvina jer se njihova toplija svjetlost bolje uklapa uz zelenilo uz stazu", rekao je Maioli.

"Te su žarulje ugodnije i gledateljima. Žarulje od 5600 kelvina proizvode prehladnu svjetlost, što nije dobro za gledatelje na tribinama."

Usto, metalni nosači bit će postavljeni samo s jedne strane staze, one na kojoj su i televizijske kamere, kako bi se smanjile refleksije. Također, F1 bolidi visoki su samo jedan metar te neće stvarati gotovo nikakvu sjenu na stazi, eliminirajući tako potrebu postavljanja rasvjete s obje strane.

GDJE SU SVIJEĆE?

Jedna od glavnih briga organizatora mogućnost je nestanka struje tijekom utrke. Ne samo što bi to bila potpuna sramota, i potvrda da je zamisao o noćnoj utrci u Singapuru neuspjela, nego i što bi nestanak vidljivosti za vozače pri brzinama iznad 300 km/h očito bio smrtonosan.

Zbog toga će, iako Singapurska gradska strujna mreža slovi kao sigurna i pouzdana, organizatori rabiti 12 dvostrukih generatora u zvučno izoliranim i sigurnosno zaštićenim kontejnerima, kako bi se spriječila sabotaža. "Stanje svakog generatora biti će optičkim vlaknima prenošeno do središnje zgrade u boksu", kaže Maioli.

"Sve sistemske podatke, količinu goriva, frekvenciju, napon, jačinu struje i temperaturu svakog generatora nadzirat će inženjeri, kao dodatna sigurnost."

Susjedna svjetla bit će napajana različitim izvorima, tako da u slučaju tehničkog kvara nikako ne mogu prestati raditi dva susjedna.

No čak i da se to dogodi, testovi na stazi Paul Ricard pokazali su da vozači ne bi primijetili razliku u jačini svjetla na stazi.

Hoće li sve biti u redu po noći? Svjetla će biti upaljena za manje od 10 mjeseci.

PODACI O UTRCI

Dan utrke: 28. rujna 2008.
Mjesto: Singapore
Duljina staze: 5.067 km
Snaga: 3 180 000 W
Aluminijski nosači: 6282 m
Čelični stupovi: 240
Svjetla na stazi: 1485
Svjetla u tunelu: 117
Dvostrukih generatora: 12
Strujnih kabela: 108 423 m
Optičkih kabela: 26 283 m


Jedna od ravnina vozače vodi preko mosta Anderson do Marina Baya

DA SAM BAREM IZUMIO...

U drugom članku u nizu, F1 tehničar hvali rad genija

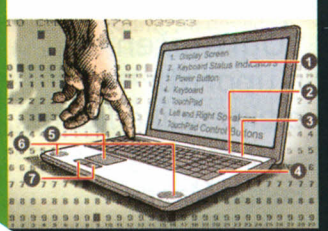


Prijenosno računalo

Jacky Eeckelaert,
Hondin tehnički genij



Ako postoji elektronički uređaj koji je u kratkom vremenskom roku načinio revoluciju u komunikaciji, onda je to zasigurno laptop. Ako uzmete u obzir koliko su računala uznapredovala od kraja 1970-tih, onda je to doista vrlo dojmljivo. Isprva je samo nekoliko kućanstava imalo osobno računalo, no danas gotovo svako ima stolno računalo i laptop. Sada ih kao ručnu prtljagu nosimo svugdje gdje putujemo, a oni sadrže toliko važnih informacija iz našeg života. Naš posao, slike, glazbu, kontakte, a u bilo kojem dijelu svijeta možemo se spojiti na internet i komunicirati, ne samo e-poštom, nego i programima poput Skypea. Doista su promijenili naš svijet.



SLIKE: ALAN ELDRIDGE; JOVAN DJORDJEVIC; LORENZO BELLANCAVLAT; ANDREW FERRARO/LAT; GETTY IMAGES; RENAULT F1 TEAM; REX FEATURES; KENNY PEK



Ponovno u bolidu F1 od 2006., Schumi je bio brz

ŽIVOT BEZ KONTROLE PROKLIZAVANJA SVE ĆE IZMIJEŠATI

Svi uče iznova, no Schumi je to već sve prošao

NAKON SEDMOGODIŠNJE pauze Formula 1 bez kontrole proklizavanja vratila se u život u Barceloni ovog mjeseca. Michael Schumacher dao je odobrenje za novu standardnu jedinicu upravljanja motorom, nakon čega slijedi prvo zimsko razdoblje testiranja.

"Čini bolid vrlo zanimljivim za vožnju," rekao je sedmerostruki svjetski prvak nakon što je dva dana isprobavao Ferrarijev pobjednički F2007. "Na njega se morate navići i mislim da će biti spektakularniji za gledaoce, no ne mislim da će izmijeniti redoslijed momčadi."

Trodnevno razdoblje testiranja prvi je put poslije 2000. da sve momčadi voze bez kontrole proklizavanja,

"Ograničenja u uporabi elektronike korak su unatrag"
Felipe Massa

što je stvorilo vrlo različitu radnu okolinu. Elektronički nadzirani startovi svojstveni razdoblju uporabe kontrole proklizavanja, zamijenjeni su senzacionalnim pokretima papučice gasa kad vozači eksperimentiraju kako i gdje izvući 800 KS iz svojih bolida.

Schumacher je odvezao nekoliko krugova kako bi se ponovno aklimatizirao na F1, nakon čega je izgledao vrhunski.

Manje izlijetanje drugog dana bila je njegova jedina crna točka, a superiorni osjećaj za prianjanje učinio je da izgleda kao da nikada nije ni otišao.

"Iznenadio sam se koliko sam se brzo priviknuo," rekao je Michael. "Lijepo je voziti bez kontrole trakcije, no bolid je zapravo lošiji nego kad smo posljednji put vozili bez nje. Imali smo više snage s deseterocilindarskim motorima, tako da ste se mogli igrati s omjerima, ali sada ne možete."

Felipe Massa – drugog i trećeg dana testiranja – borio se više od ostalih s novom elektronikom. Ferrarijeva zvijezda nikad prije nije vozila F1 bez kontrole proklizavanja i izvrtila se na zavoju 8 svog prvog letećeg kruga, kad je na izlasku iz zavoja prerano pritisnuo gas.

Felipeova vremena krugova su se popravila, ali do kraja testiranja nije bio savršen. Izvor iz Ferrarija rekao je F1 Racingu da postoji zabrinutost u Scuderiji kako bi to moglo utjecati na trošenje njegovih stražnjih guma iduće godine, posebno na stazama gdje Bridgestone rabi mekaniju smjesu.

Sam je Massa izrazio zabrinutost da bi F1 bez kontrole proklizavanja mogla postati opasnijom.

"Papučica gasa bila je poput gumba, no sad morate biti mnogo uglađeniji," rekao je. "S motrišta sigurnosti, mislim da su ograničenja u uporabi elektronike korak unatrag: na mokrim stazama imat ćemo više nezgoda."

Unatoč smrti kontrole proklizavanja, 2008. bi ipak trebalo očekivati brže krugove. Najbrži krug u Barci postavio je Massa s 1:21.044 – što je 1.6 s brže od njegova najbržeg kruga na Velikoj nagradi Španjolske u svibnju.

Bridgestone je za testiranje u Barceloni osigurao srednju i tvrđu mješavinu te je otkrio da se brzina trošenja malo promijenila prema gumama s Velike nagrade Španjolske.

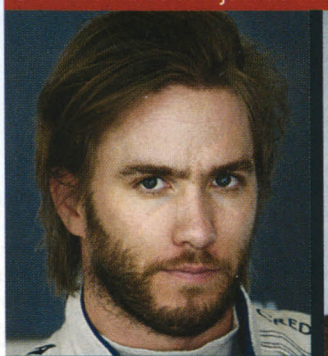
Vozači pridošli iz GP2 – podružnice F1 s 600 KS – gdje nema kontrole proklizavanja, dobro su se prilagodili životu bez njega. Heikki Kovalainen, Nico Rosberg i Williamsov novi dečko Kazuki Nakajima bili su brzi.

No Schumacher je postavio granice na prva dva dana testiranja. Rekao je da se ujutro osjećao nervozan, kao da je ponovno malo dijete.

Ne može li taj čovjek ostati kod kuće?

SLIČNOSTI BR. 91

Jedi Master s tragičnom frizurom. Za zlog Darth Vadera krivimo Luke Skywalkerovog pakosnog, astmatičnog oca i Silu. Kladimo se da nije znao voziti F1 bolid.



NICK HEIDFELD



OBI-WAN KENOBI

SLIKE: GLENN DUNBAR/LAT; ANDREW FERRARO/LAT; LUCAS FILM/20TH CENTURY FOX/KOBAL COLLECTION

BRZINSKO TESTIRANJE

BOURDAIS DOBIVA KRILA

NOVI VOZAČ TORO ROSSA Sébastien Bourdais na prvim je zimskim testiranjima u Barceloni viđen kako ispija limenku Red Bulla.

Tko bi ga mogao kriviti?

Kako bi što prije sjeo za volan STR2, francuski vozač je u nedjelju 11. studenoga doletio iz Mexico Cityja gdje je ostvario svoju posljednju Champ Car pobjedu.

U tri dana testiranja odvozio je 207 krugova prije nego što je odletio u SAD kako bi se okrunio naslovom Champ Car prvaka 2007. Pa natrag u Europu, u potragu za novom kućom u Švicarskoj.

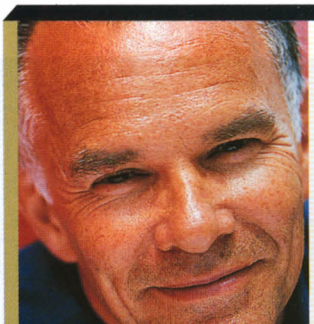


Bourdais se s Toro Rossom upoznao koliko je bilo moguće u tri dana

SLUŽBENI PREGLED F1 SEZONE



SLUŽBENI DVD s pregledom sezone Formule 1 obvezan je za svakog F1 obožavatelja, a izdanje za 2007. u prodaji će se naći 10. prosinca. DVD sadrži više od tri sata akcije koji uključuju i neke dosad neviđene snimke, materijale snimljene iza kulisa te momčadski radio.



Uz dlaku

Peter Windsor progovara

Pronađeni u prijevodu? Što nam vozači i ostali članovi momčadi govore svojim kodiranim jezikom?

Nigel Mansel prvi je počeo, barem što se tiče Formule 1. "Danas smo obavili odličan posao", rekao bi s grimasom na licu nakon još jedne lagane pobjede. "Bili smo sjajni..."

I moglo se reći da smo svi točno znali što je mislio, jer smo znali da se Nigelov plural odnosi izričito na njegovu ženu, njezine rolade sa sirom i povrćem te njihova dva labradora Kizzy i Abbey. Oni su osvojili utrku u Francuskoj. Trud je bio zajednički. Mi smo to razumjeli jer smo točno znali što je Nigel mislio kad bi rabio prvo lice jednine, kao na primjer "Ne vjerujem Ferrariju" ili "Ne sviđa mi se Mario Andretti". Rolade, psi i obitelj nikad nisu bili uplitani u politiku. Nigelove bitke bile su strogo osobne.

Nažalost, danas je Nigelov pojam kolektiva toliko promijenjen da više uopće ne znamo što vozači govore. Uzmite kao primjer Roberta Kubicu. Potkraj sezone dobio je pljesak zato što je na FIA-inoj tiskovnoj konferenciji bio dovoljno iskren i priznao: "Ove godine nismo bili dovoljno dobri i morat ćemo popraviti stvari za iduću sezonu." Odmah se sjetim njegovih divljih kočenja i skretanja, a potom i nježnog i smirenog Nicka Heidfelda. Hoće li Robert doista poraditi na svojoj još uvijek gruboj tehnici? Nakon tri mjeseca pokazalo se kako je zapravo mislio "Brži sam od Nicka i nedostajao mi je samo dobar trkaći inženjer. Godine 2007. imao sam novog čovjeka, 2008. imat ću drugog." Njegovo "mi" bilo je iskreno. Sve nas je prevario. Ipak je savršen!

Moramo shvatiti da, u današnjem vremenu, vozači rabe jedninu samo kad sve ide dobro. Kad vozač pobijedi, kao što je primjerice Fernando Alonso sam samcat osvojio svjetsko prvenstvo 2006., usprkos svim pokušajima Renaulta da ga u tome omete, uvijek je postojalo samo "ja". Kao u "mene". Kao u "ego". Kad izgubite, uvijek je "mi", kao u "nisam ja kriv".

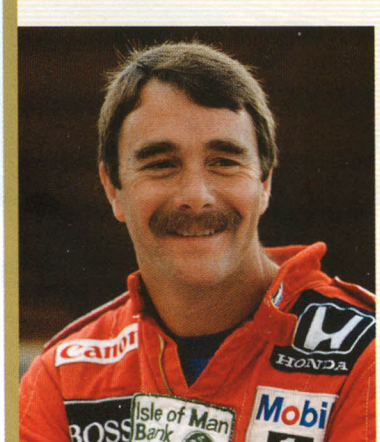
Današnji F1 rječnik nije svojstven samo po uporabi množine: mnogi se vozači na nedostatak ravnoteže bolida žale na isti način kojim pričaju o lošoj usluzi u hotelu ili kašnjenju aviona. Kako se uopće mogu nadati nadmetanju ako nisu "u ravnoteži", pogotovo ako su inženjeri predvidjeli nedostatak ravnoteže prije nego što je vikend uopće počeo. Ali imam važnu vijest: trkaći automobili nikad nisu "u ravnoteži". Oni uvijek poduprav ljaju ili preduprav ljaju, uvijek jesu i uvijek hoće. Kad se vozač žali na "lošu ravnotežu", ono što zapravo govori je da nije bio sposoban upravljati bolidom dovoljno dobro da obavi svoj posao. Naravno, neki vozači posao obavljaju mnogo bolje od drugih. Oni ne sjede i ne čekaju da im ravnoteža stigne kao poklon iz stožera i to ljubaznošću inženjera.

"Mnogi se vozači žale na pomanjkanje 'ravnoteže'. Ali evo loše vijesti: trkaći automobili nikad nisu 'uravnoteženi'."

Ah, "inženjeri". Ovih dana svi žele biti inženjeri.

Posvuda su. Pokraj bolida. U uredu. U kamionu. Na radiju. Na pit wallu. Pokraj pit walla. Pogledate li pomnije među brojne slušalice i prijenosna računala, možda ćete ugledati ostatke odumiruće vrste nazvane "mehaničari". Ali oni su nisko pri tlu i teško ih je uhvatiti. Ti momci obavljaju sav posao, a to je razlog što ih nikad ne zamjenjujemo s inženjerima.

I kakva je to priča o "trenutačnim rezultatima"? Zar nisu nikad čuli za "trogodišnji program" i da se ništa ne može postići preko noći? Što to govorite? Već smo u trećoj godini našeg trogodišnjeg programa. Sad to zvuči prilično blesavo. Druge smo godine proširili garažu, ne sjećate se? To nas vraća unatrag barem jednu godinu. Onda smo zaposlili novog aerodinamičara kojem trebaju najmanje tri godine da dovede u red zračni tunel i uspostavi nove sustave. Petsto milijuna dolara proračuna i tisuću zaposlenih? Moja plaća od 10 milijuna? Potpuno nevažno. Sve je u planiranju i informiranju, u ravnoteži, inženjerima i predviđanju problema prije nego što se stvarno pojave, pa se zapravo i ne računaju. To je način na koji mi kao momčad funkcioniramo – "mi", a ne "ja". Tako nikad ne pogriješimo. Ili ne uspijemo.



Skroman ili što? Mansell se prvi slobodno služio kraljevskim "mi"

SLIKE: LAT ARCHIVE; FORMULA ONE ADMINISTRATION LTD; XPB.CC



Sebastien Loeb testirati će Formulu 1
Četverostruki prvak svijeta u reliju Sebastien Loeb prvi je put sjeo u F1 bolid na Total/Elf eventu na stazi Paul Ricard 5.prosinca. Francuz je svoj Citroen C4WRC zamijenio Renaultom R27.



Djeca u cijelom Brazilu od rada zaklade koristi su imala u mnogo područja

NASLJEĐE AYRTONA SENNE

Mnogo se toga promijenilo od Sennine smrti prije 13 godina, no njegova Zaklada, nažalost, još uvijek ima mnogo posla

PRIJE NEGO je tragično okončao život u dobi od 34 godine – u svibnju 1994. na Velikoj nagradi San Marina – Ayrton Senna je u dobrotvorne svrhe u svom rodnom Brazilu donirao milijune dolara. Smatrao je svojom dužnošću da pomogne siromašnima u svojoj zemlji.

Nasreću, nedugo prije smrti, pokrenuo je ono što će postati Zaklada Ayrton Senna, dobrotvorna organizacija koja je radom počela šest mjeseci nakon njegove tragične nesreće.

Zaklada je 24. studenoga 2007 proslavila 13. obljetnicu. Nije bilo svečanosti, samo nekoliko riječi zahvale predsjednice, Ayrtonove sestre Viviane Senna.

"Mislim da bi Ayrton bio zadovoljan s onime što je zaklada dosada postigla," rekla je. "No imamo još mnogo posla u budućnosti."

Cilj zaklade stvoriti je dobre prilike za siromašnu djecu i ostale mlade ljude – problem gotovo nepremostivih razmjera u Brazilu. A sada, kako

SLIKE: MAURICIO LIMA/AFP/GETTY IMAGES; MCKLEIN/LAT; XPB.CC; REX FEATURES; MAURICIO LIMA/AFP/GETTY IMAGES; THE SENNA FOUNDATION



Japanski motor, japanski vozač
Kazuki Nakajima uz Nicu Rosberga bit će stalni vozač Williamsa 2008. Uz potvrdu o potpisivanju ugovora, Frank Williams je dodao: „On ima brzinu i dar da se razvije u konkurentnog F1 vozača."



F1 prvak iz 1964. postaje vitezom?
Na web stranicu britanske vlade postavljena je peticija za odlikovanje Johna Surteesa. Da se izjasnite treba li Surtees postati vitezom, posjetite: http://petitions.pm.gov.uk/Sir-John-Surtees/

općinjenost nacije Sennom postupno blijedi, koliko je 13 godina nakon njegove smrti učinkovita organizacija koja nosi njegovo ime?

CILJEVI ZAKLADE

Brazil je gospodarski 10. zemlja na svijetu, no na ljestvici ljudskog razvoja rangirana je tek na 69. mjestu.

"Ako želimo promijeniti stvari, moramo početi s djecom, dajući im edukaciju," rekao je Senna početkom 1994. A poboljšanje edukacijskih standarda u Brazilu bio je prvi i najvažniji cilj zaklade.

Umjesto jednostavnih kratkoročnih individualnih projekata, sklopili su dugoročna partnerstva sa školama, sveučilištima i gradskim vlastima u cijelom Brazilu. U 2006. godini zaklada je imala 343 420 partnerskih organizacija, što im je omogućilo da pomognu 1.5 milijuna djece. A od 1994. pomogli su čak 7,5 milijuna.

PROJEKTI

Zaklada – sa sjedištem u Sao Paulu – usredotočuje se na osam glavnih programa.
Ubrzavanje Brazila orijentira se na intenzivnije učenje djece u osnovnim školama.
Povežite se usredotočuje se na smanjenje nepismenosti u osnovnim školama.
Pobjednički krug potiče mlade ljude da ne odustaju od osnovnog obrazovanja. Naime, samo 74 posto brazilske djece završi osnovnoškolsko obrazovanje. No škole koje su sklopile partnerstvo sa Senninom

> **Obitelj Senna donirala je zakladi 82.5 milijuna dolara**

Predsjednica zaklade Viviane Senna: "Ayrton bi bio zadovoljan"



Zakladom sada tvrde da imaju 86-postotni uspjeh.
Škola 2000 na sat promiče uporabu računala u školama.
Mlada superakcija uključuje mlade ljude u rješavanje specifičnih problema, primjerice čišćenja grafita.
Edukacija kroz sport i **Edukacija kroz umjetnost** ne trebaju posebno objašnjenje. **Igraonice** rabe zabavu kako bi mladima pomogle u pripremi za liječenje raka.

Da obznani sve takve aktivnosti, zaklada također dodjeljuje nagrade – **Velika nagrada Ayrton Senna za novinarstvo** – novinarima i agencijama koji pomažu u naglašavanju važnih društvenih problema.

FINANCIRANJE

Kao nevladina i neprofitna organizacija, zaklada se u potpunosti oslanja na financiranje izvana i partnerstva.

Primarni su im izvor prihoda naknade od licenciranja Senninog brenda i slike, te od Senninha i Senninha Baby crtanih likova. Obitelj Senna zakladi donira ukupan profit, koji je u 12 godina, do kraja 2006., iznosio 146 milijuna reala (82.5 milijuna dolara).

Drugi dio prihoda osiguravaju strateška partnerstva sklopljena s tvrtkama i gradskim vlastima. Zaklada je aktivna u 25 država i ima partnerstva s mnogim svjetskim vodećim brendovima. Veza s Audijem kroz program Edukacija kroz sport najdugovječnija je veza između dobrotvorne organizacije i velike tvrtke u povijesti Brazila.

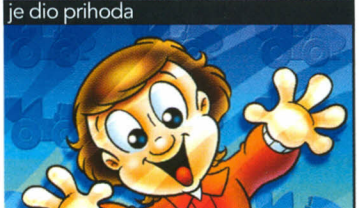
Godine 2006. 14 je kompanija platilo za uporabu Sennine slike, šest kompanija je rabilo Sennin logo (Senna –S–), bilo je 27 licenciranja crtanog lika Senninha i sedam licenciranja crtanog lika Senninha Baby.

U to valja još pribrojiti jednokratne uplate u blagajnu zaklade. Hewlett Packard je, primjerice, 2006. donirao 323 000 dolara.

BUDUĆNOST

Broj djece koja su imale koristi od filantropizma zaklade na čast je golemim naporima koje je obitelj Senna uložila u

Crtani lik Senninha važan je dio prihoda



dobrotvorni rad. No kako se više ne oslanjaju isključivo na Sennino ime da privuku sponzore i partnere, pojavljivanje Ayrtonovog nećaka Brune na međunarodnoj automobilističkoj sceni (trenutno se natječe u GP2) osvježilo je spominjanje imena među ljudima premladim da su Ayrtona mogli vidjeti u utrci.

Neosporno, siromaštvo u Brazilu još uvijek zakladu čini važnom kao što je uvijek bila.



"IZGUBLJEN U PRIJEVODU"

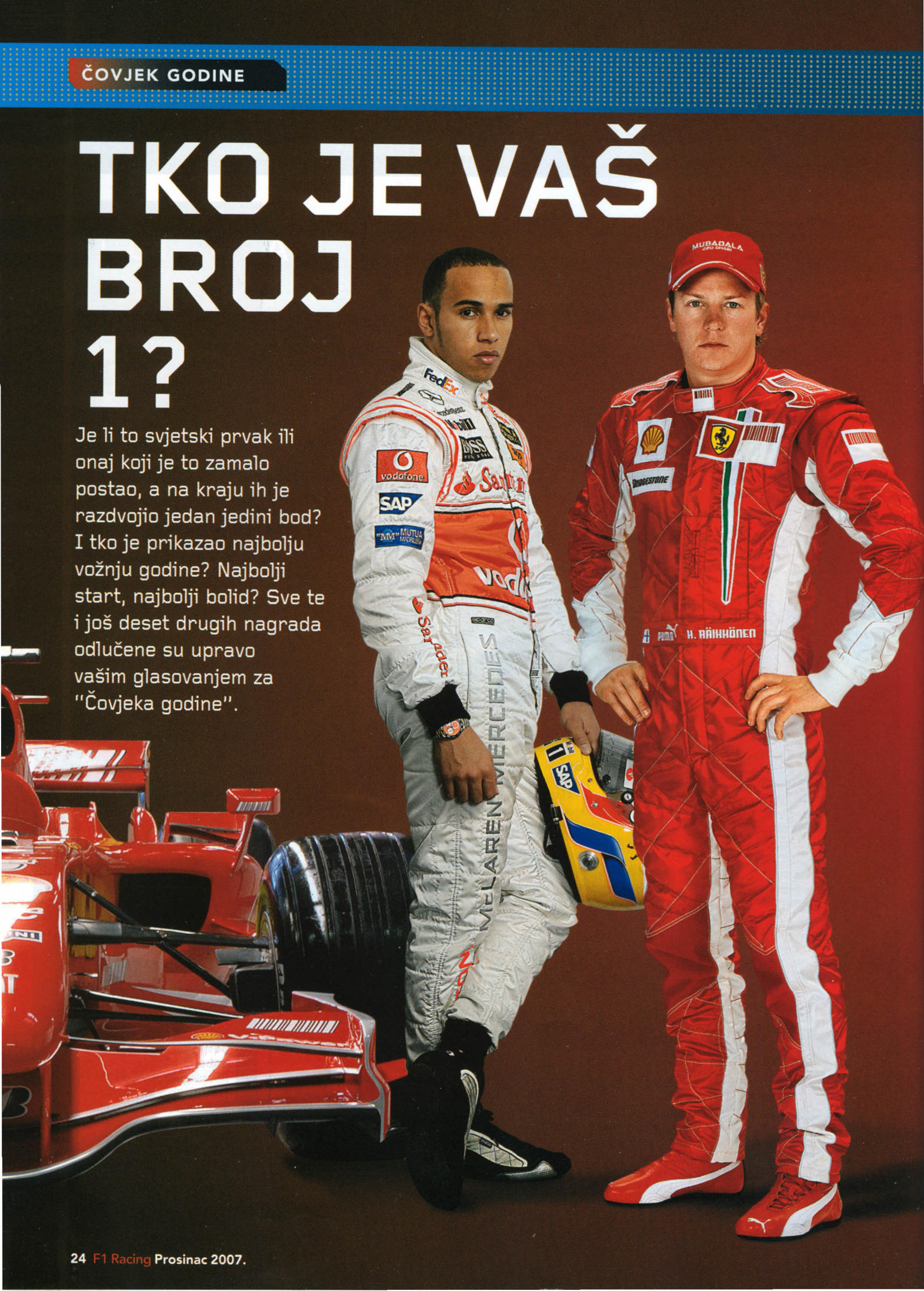
ROSS BRAWN

"Strašno mi nedostaju utrke. Nedostaje mi sport, nedostaje mi momčadski rad, nedostaje mi biti dijelom grupe ljudi koja postiže nešto vrlo teško, ali kad se to postigne, osjećaj je vrlo dobar."
Ross Brown poslije povratka s odmora.

Prijevod:
"Zamislite kako je ustati u nedjelju i shvatiti da je jedino čemu se imaš veseliti Stanković i Nedjeljom u 2."

TKO JE VAŠ BROJ 1?

Je li to svjetski prvak ili onaj koji je to zamalo postao, a na kraju ih je razdvojio jedan jedini bod? I tko je prikazao najbolju vožnju godine? Najbolji start, najbolji bolid? Sve te i još deset drugih nagrada odlučene su upravo vašim glasovanjem za "Čovjeka godine".





26 Start godine
Kandidati:
- Jenson Button (VN Europe)
- Lewis Hamilton (VN Australije)
- Lewis Hamilton (VN Malezije)
- Nick Heidfeld (VN Monaka)
- Kimi Räikkönen (VN Mađarske)

27 Pitlane momčad godine
Kandidati:
- BMW-Sauber
- Ferrari
- McLaren
- Renault
- Super Aguri

28 Najvozač kvalifikacija
Kandidati:
- Fernando Alonso
- Lewis Hamilton
- Felipe Massa
- Kimi Räikkönen
- Nico Rosberg

29 Novak godine
Kandidati:
- Lewis Hamilton
- Heikki Kovalainen
- Adrian Sutil
- Sebastian Vettel
- Marcus Winkelhock

30 Najbolje pretjecanje godine
Kandidati:
- Fernando Alonso nad Felipeom Massom
- Lewis Hamilton nad Fernandom Alonsom
- Lewis Hamilton nad Kimijem Räikkönenom
- Nick Heidfeld nad Fernandom Alonsom
- Takuma Sato nad Fernandom Alonsom

31 Najveći momčadski napredak
Kandidati:
- BMW-Sauber
- Ferrari
- McLaren
- Super Aguri
- Toro Rosso

32 Najveći vozački napredak
Kandidati:
- Nick Heidfeld
- Robert Kubica
- Felipe Massa
- Kimi Räikkönen
- Nico Rosberg

33 Tehnički direktor godine
Kandidati:
- Mario Almondo and Luca Baldisserri (Ferrari)
- Bob Bell and Pat Symonds (Renault)
- Paddy Lowe (McLaren)
- Adrian Newey (Red Bull)
- Willy Rampf (BMW-Sauber)

34 Šef momčadi godine
Kandidati:
- Flavio Briatore (Renault)
- Ron Dennis (McLaren)
- Aguri Suzuki (Super Aguri)
- Mario Theissen (BMW-Sauber)
- Jean Todt (Ferrari)

35 Bolid godine
Kandidati:
- BMW-Sauber F1.07
- Ferrari F2007
- McLaren-Mercedes MP4-22
- Renault R27
- Super Aguri-Honda SA07

36 Osobnost godine
Kandidati:
- Fernando Alonso
- Ron Dennis
- Lewis Hamilton
- Robert Kubica
- Kimi Räikkönen

37 Vožnja godine
Kandidati:
- Fernando Alonso (VN Malezije)
- Lewis Hamilton (VN Australije)
- Lewis Hamilton (VN SAD-a)
- Kimi Räikkönen (VN Velike Britanije)
- Takuma Sato (VN Kanade)

38 Vozač godine
Kandidati:
- Fernando Alonso
- Lewis Hamilton
- Robert Kubica
- Felipe Massa
- Kimi Räikkönen

SLIKE: JAMES BAREHAM/VODAFONE; FERRARI MEDIA SERVICE

2007 NAGRADE "ČOVJEK GODINE"

START GODINE
KIMI RAIKKONEN

na Velikoj nagradi Mađarske

Zavoj broj 1 u Mađarskoj i klasična, savršena procjena "kladim se da ćeš trepnuti prije nego što ja trepnem" potpomognuta odličnom trakcijom.



"Imao sam malo sreće ovdje jer sam kvalifikacije završio četvrti i to na prljavoj strani staze, ali nakon što je Alonso kažnjen, posao mi je donekle olakšan. Da sam mogao proći Hamiltona kao i Heidfelda, bio bih dovoljno brz za pobjedu. Ipak, hvala vam što ste glasali za mene!"

Naše mišljenje

Kimi je u Mađarskoj ostao dužan Fernandu Alonsu. Kad je Fernando nakon cirkusa s Lewisom Hamiltonom tijekom kvalifikacija kažnjen pomakom od pet mjesta na gridu, Finac je pomaknut na čistu stranu staze.

Na prašnjavom Hungaroringu, za Kimija je to značilo razliku između dobrog i lošeg starta. S trećeg mjesta mogao se pouzdati u dobru trakciju podalje od ruba staze i lakom pretjecanju Nicka Heidfelda na drugom mjestu.

Kad su se svjetla ugasila, Kimijeva reakcija bila je sjajna. Krenuo je prvi od vodećih i, kao što se i nadao, s vrlo malo proklizavanja. Odmah se poravnao s Heidfeldom i zadržao nogu na gasu kad ga je vozač BMW-Saubera pokušao izgurati sa staze.

Kad je trebalo kočiti pred prvim zavojem, Kimi je već bio na mirnom drugom mjestu i pritiskao vodećeg Hamiltona. Posao obavljen.

Bio je to savršen start.

Tom Clarkson, urednik



Startajući treći, Kimi se provlači pored Nickovog bijelog BMW-a i već vreba Lewisa

Vaši glasovi (%)

Kimi Räikkönen (VN Mađarske)	45.7 %
Lewis Hamilton (VN Australije)	22.1 %
Lewis Hamilton (VN Malezije)	14.2 %
Nick Heidfeld (VN Monaka)	7.7 %
Jenson Button (VN Europe)	4.4 %
Ostali	5.9 %
Pobjednik 2006.	
Fernando Alonso (VN Malezije)	29.3 %

Räikkönen je pritiskao Hamiltona do samog kraja i završio 0.7 sekundi iza McLarena



"Tko je rekao da trebamo Michaela Schumachera?"

2007 NAGRADE "ČOVJEK GODINE"

PITLANE MOMČAD GODINE FERRARI

Pobjednici dvije godine zaredom – nije slučajnost da je crvena momčad konstantno uspješna i da ih čitatelji F1 Racinga ponovno slave.

"Ovo je doista neočekivana, ali uzbudljiva nagrada. Lijepo je kad vam rad priznaju ljudi koji utrke gledaju u svojim domovima i zato vam svima hvala.
Francesco Ugozzoni, glavni mehaničar"

Naše mišljenje

Nakon iznenadnog poziva više od 20 Ferrarijevih mehaničara u crvenom skočilo je na noge i vojnički uvježbano zauzelo pozicije na pit laneu. Sad su trebali samo čekati. I čekati. Promatrao sam ih kroz prozor medijskog centra na Silverstoneu u 43. krugu VN Velike Britanije, točno iznad Scuderijinog boksa. Svaka pogreška, pogrešno postavljena matica kotača ili crijevo za gorivo mogli su ugroziti sjajnu vožnju Kimija Räikkönena.

Kukcima prekriveni F2007 žurno je ušao i otprilike za vrijeme koliko vam treba da ovo pročitate, zamijenjena su četiri kotača i metronomskom preciznošću ubrizgano goriva za 16 krugova. Čim je Kimi nestao niz pit lane i s vidika, Ferrarijevi mehaničari zadovoljno su se pozdravljali i tapšali po ramenu. Zadaća je uspješno obavljena. Bez pogreška, samo još jedno vješto obavljeno zaustavljanje. I nova pobjeda je upecana.
James Roberts, urednik vijesti

Vaši glasovi (%)

Ferrari	47.2 %
McLaren	33.9 %
BMW-Sauber	7.1 %
Renault	4.4 %
Super Aguri	2.3 %
Ostali	5.1 %
Pobjednik 2006.	
Ferrari	53.4 %


Temeljito uvježbana i nemilosrdna učinkovitost najboljih F1 mehaničara

F1 RACING 2007.
Junaci + Zlikovci


Tim Scott
izvršni urednik

Junaci
1. **Kimi Räikkönen**, vozač, Ferrari
2. **Lewis Hamilton**, vozač, McLaren
3. **Luca Baldisseri**, teh. dir. uz stazu, Ferrari
4. **Willy Rampf**, teh. dir., BMW-Sauber
5. **Jenson Button**, vozač, Honda

Naravno, Hamilton je na mnogo načina bio junak ove sezone. Ono što je postigao je bez presedana, ali njegovi su potezi dobro poznati jer je privukao veliko zanimanje medija. Räikkönen, doduše, ne govori mnogo, no što li je samo osjećao duboko u sebi kad je udario u rubnik na kvalifikacijama u Monte Carlu? Bila je to bez sumnje najniža točka njegove karijere. No, ustrajao je i došao do naslova prvaka koji zaista zaslužuje. A što je s Ferrarijem? Koliko je momčadi sposobno pobjeđivati i nakon što ostanu bez svojih ključnih tehničkih stručnjaka? Svaka čast, gospodine Baldisseri, čestitamo vam. Naposljetku, BMW-ov tehnički šef načinio je velik skok, a Button nije prestao pokušavati.

Zlikovci
Mike Coughlan, glavni dizajner, McLaren
Razmjenjivati tračeve s kolegom iz suparničke momčadi jedna je stvar, ali primiti od njega hrpu dokumenata nešto je potpuno drugo.

SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT, CHARLES COATES/LAT, STEVEN TEE/LAT

F1 RACING 2007.

Junaci + Zlikovci



Alan Henry, urednik

Junaci
1. **Kimi Räikkönen**, vozač, Ferrari
2. **Mario Theissen**, direktor, BMW
3. **Jenson Button**, vozač, Honda
4. **Ron Dennis**, šef momčadi, McLaren
5. **Jean Todt**, šef momčadi, Ferrari

Poanta Formule 1 je osvajanje utrka i, kako bi to Ron Dennis rekao, ako ih osvojite dovoljno, osvojit ćete i svjetsko prvenstvo. Primijenite li to pravilo na bivšeg McLarenovog zaposlenika, bez sumnje nema zaslužnijeg prvaka od Räikkönena.

Mario Theissen zaslužuje priznanje za doprinos napretku momčadi BMW-Sauber koja je stigla nadomak vodećima i to u sezoni u kojoj je prepirka Ferrarija i McLarena zasjenila sve ostalo. Buttona sam naveo zbog njegove žilavosti, a Dennis i Todt su mjesto na popisu dobili zbog borbene obrane svojih, doduše potpuno suprotnih stajališta.

Zlikovci
Nigel Stepney, bivši tehnički direktor Ferrarija
Otkrivanje ključnih podataka iznijelo je na vidjelo sve najgore u ljudskoj prirodi, a po današnjim F1 standardima, to govori doista mnogo.

NAJVOZAČ KVALIFIKACIJA
LEWIS HAMILTON

Brz, skladan, staložen... sjajan posao za veterana. Ali Lewis je, moramo se stalno iznova podsjećati, novak. No, kad je trebalo, uvijek je uspijevao.

Naše mišljenje

Kad bi treća kvalifikacijska runda bila repriza nekadašnjeg jednog brzog kruga, Lewis bi bez sumnje dominirao kvalifikacijama. Zbog fantastičnog osjećaja za bolid s praznim rezervoarom udruženog s nevjerojatnom hladnokrvnošću pod pritiskom, redovito bi pobjeđivao svoje konkurente. No i u stvarnim uvjetima Lewis je bio najbolji vozač kvalifikacija ove godine u bolidu s punim spremnikom. Nikad se nije kvalificirao niže od četvrtog mjesta, ako izostavimo deseto startno mjesto na Nürburgringu koje je bilo posljedicom eksplozije gume na početku treće kvalifikacijske runde u subotu. Dvanaest puta bio je u prvom startnom redu i omjerom 9-8 u kvalifikacijama nadmašio svog momčadskog kolegu, dvostrukog svjetskog prvaka.Teško nam je izabrati njegov najbolji kvalifikacijski krug, no Bahrein je ponudio nezaboravan prizor. Nakon što ga je Lewis na Sakhiru pobijedio u kvalifikacijama, izraz lica Fernanda Alonsa manje je odavao zabrinutost, a mnogo više pravu utučenost. Stvarnost je počela nadirati.
Tom Clarkson, urednik

"Prije svake utrke osjećam podršku. Silverstone je bio nevjerojatan, a vidjeti sve one ljude kako navijaju doista oduzima koju desetinku sekunde. Doći na prvu startnu poziciju ili što je bliže njoj jako je važno i zbilja dajem sve od sebe."



2007 NAGRADE "ČOVJEK GODINE"

Vaši glasovi (%)

Lewis Hamilton	27.9 %
Kimi Räikkönen	23.1 %
Felipe Massa	14.3 %
Fernando Alonso	13.5 %
Nico Rosberg	5.2 %
Ostali	16.0 %

Pobjednik 2006.	
Fernando Alonso	29.3 %



Hamiltonov nevjerojatan osjećaj za vožnju bez obzira na uvjete učinio ga je zvijezdom kvalifikacija 2007.

2007

NAGRADE "ČOVJEK GODINE"

NOVAK GODINE
LEWIS HAMILTON

Ove godine nema iznenađenja? To je sigurno. Čak i u sezoni snažne konkurencije novaka kao što je bila 2007., Hamilton je oduzimao dah najbolji novak u povijesti Formule 1.



"Nevjerojatno! Hvala svima koji su glasali za mene. Bez dobrog bolida mnogo je teže ostaviti utisak i zato bih svima u momčadi Vodafone McLaren Mercedes htio zahvaliti na potpori te na dizajniranju i stvaranju konkurentnog bolida."

Četiri pobjede? U prvoj godini? Jednako kao i njegov momčadski kolega bivši svjetski prvak

Vaši glasovi (%)

Lewis Hamilton	55.9 %
Heikki Kovalainen	21.3 %
Sebastian Vettel	14.7 %
Adrian Sutil	5.9 %
Marcus Winkelhock	2.2 %
Bez drugih kandidata u vrijeme nominacija	

Pobjednik 2006.

Robert Kubica	73.9 %

Naše mišljenje

Nikad zapravo nisam povjerovao u McLarenova prilično oprezna predviđanja za Lewisovu debitantsku godinu. U redu, mogu razumjeti zašto su u javnosti bili tako rezervirani, no još sam od Monaka 2005., kad je u svom Dallara-Mercedesu prošetao kroz dvije F3 utrke, naslućivao koliko bi Lewis mogao biti dobar. Na Istanbul Parku 2006. vidjeli smo njegovo vješto probijanje u poretku GP2 utrke, što je po svim kriterijima bila sjajna predstava. Sve je to dovelo do Lewisova briljantnog zatvaranja Felipea Masse tijekom prvih krugova ovogodišnje VN Malezije, kad je postalo kristalno jasno da je momak potencijalni svjetski prvak.

Hamiltonovi kritičari mogu pričati koliko žele o koristima koje je imao od McLarenova sofisticiranog simulatora ili o odvoženim kilometrima testiranja u bolidu koji se kasnije pokazao najboljim bolidom godine, no to su sve nevažni detalji koji ni na koji način ne umanjuju veličinu njegovih postignuća u prvoj godini. Sigurno je da u bolidu poput Toro Rossovog Lewis ne bi uspio pokazati svu svoju snagu. Čudno kako najbolji vozači obično završe u najboljim bolidima, zar ne?

Alan Henry, urednik

SLIKE: LORENZO BELLANCAVLAT



U Kanadi je Sato Super Aguriju donio vrhunac 2007

2007 NAGRADE "ČOVJEK GODINE"



PRETJECANJE GODINE
TAKUMA SATO

nad Fernandom Alonsom (VN Kanade)

Osim provlačenja Takume Sata pokraj McLarena Fernanda Alonsa u borbi za tri boda 2007. bilo je malo fantastičnih poteza

Naše mišljenje

Ako je moguće osvojiti dodatni bod, jedna stvar je zajamčena: želja Takume Sata bit će toliko žarka da će se boriti nevjerojatnom ustrajnošću. Još i više zato što vozi za Super Aguri, momčad s ograničenim financijskim sredstvima za koju su bodovi pravo blago. Kad se u VN Kanade prepunoj incidentima doista našao među velikim momcima, Takuma se svom snagom potrudio kako bi vladajućeg svjetskog prvaka pretekao čistim i odlučnim potezom.

Nadahnuta odluka o korištenju problematičnog seta guma tijekom vožnje sigurnosnog automobila u završnom mu je dijelu utrke dala prednost pred Alonsom. Finta udesno, pa okret nakolo ulijevo, na vanjsku stranu ravnog dijela, omogućili su mu da u posljednjem zavoju koči kasnije od Fernanda.

Moćno postignuće i tri boda kao nagrada.

James Roberts, urednik vijesti

Vaši glasovi (%)

Takuma Sato nad Fernandom Alonsom (VN Kanade)	23.8 %
Fernando Alonso nad Felipeom Massom (VN Europe)	22.5 %
Lewis Hamilton nad Kimijem Räikkönenom (VN Italije)	21.1 %
Nick Heidfeld nad Fernandom Alonsom (VN Bahreina)	12.2 %
Lewis Hamilton nad Fernandom Alonsom (VN Australije)	9.3 %
Ostali	11.1 %

Pobjednik 2006.

Kimi Räikkönen nad Jarnom Trullijem (VN Francuske)	26.1 %

"Ovo je fantastično. Iznimno mi je drago biti počašćen ovom nagradom. Utrka u Kanadi bila je posebna za sve nas, a borba s Fernandom doista vrlo uzbudljiva. Tog smo vikenda ostvarili najbolji rezultat godine, šesto mjesto, i atmosfera je bila nevjerojatna. Tijekom nekoliko posljednjih krugova cijela je ekipa izašla van i navijala mašući pit boardom i s rukama u zraku. Ova je nagrada sjajan podsjetnik na poseban dan za našu momčad."

F1 RACING 2007.

Junaci + Zlikovci



Peter Windsor, urednik Grand Prixa

Junaci

1. **Lewis Hamilton**, vozač, McLaren
2. **Jarno Trulli**, vozač, Toyota
3. **Takuma Sato**, vozač, Super Aguri
4. **Ron Dennis**, šef momčadi, McLaren
5. **Mike Gascoyne**, tehnički direktor, Spyker

Kao Botham ili Mansell, i Lewis je sportaš koji postiže uspjehe. Usto, a što je prilično rijetko, dobra je osoba, dostojanstven, a ne ohol. Recite što hoćete o Jarnu, ali nikad, nikad ne zaboravite da je umjetnik. Gurnut u stranu od Hondine tvorničke momčadi, Taku je otkrio novoga sebe. Nakon svega što se ove godine dogodilo, Dennis je i dalje bio na pit wallu, radeći svoj posao. I dalje je ono što je uvijek bio, trkač. Mike Gascoyne je na pit laneu u Nürburgringu pod strašnim pritiskom donio najbolju odluku - pobjeda za iskusnog terenskog inženjera koji stavlja praktičnost ispred politike i stratega pit walla.

Zlikovci

Nigel Stepney, bivši tehnički menadžer Ferrarija Bez iluzija nakon Michaelova odlaska, Stepney je krao od momčadi koja ga je stvorila. Koliko god su mu djela bila šokantna, kao da su bila neizbježna.

SLIKE: VLADIMIR RYS/BONGARTS/GETTY IMAGES, LORENZO BELLANCA/LAT



Dalje i više - velike momčadi znaju kako se to radi

2007 NAGRADE "ČOVJEK GODINE"

NAJVEĆI MOMČADSKI PREDAK
BMW-SAUBER

Učinili su to prošle godine i to ponovili – rijetko se "nova" F1 momčad tako dobro pripremila za izazov pred kojim se našla. Održala ih je snažna kombinacija izazova i načina za suočavanje s njim.



Momčadski moral visok je, baš kao i njihova učinkovitost; Theissen i šef za šasiju Willy Rampf (nasuprot)

What we thought

Ove su godine mnoge momčadi BMW-u udijelile vrhunski kompliment otimajući se za njihove zaposlenike. Za BMW je 2007. bila u znaku učvršćivanja položaja četvrte najbolje ekipe u Formuli 1 i osvajanja mjesta na postolju isključivo zahvaljujući brzini, a ne kvarovima suparnika. Te su ciljeve dostigli, pa čak i prestigli. Djelomično zahvaljujući Renaultovoj krizi performansa i oduzimanju bodova McLarenu (nakon Stepneygatea), BMW je u poretku konstruktora 2007. zauzeo drugo mjesto.

"Administrativna odluka uručila nam je drugo mjesto na pladnju," kaže šef momčadi Mario Theissen. "Ali nama to ne znači ništa jer znamo da su još četiri bolida brža od naših. Cilj nam je pobijediti ih na stazi." Ono što je ove godine tjeralo momčad BMW-Sauber prema naprijed bio je upravo taj prizemljeni i realni stav.

Ostale bi momčadi možda došle u iskušenje okrenuti to drugo mjesto u pozitivnu reklamu, ali ne i ova ekipa. Dakle, treća najbolja momčad, zasad.

Stuart Codling, urednik posebnih tema

Vaši glasovi (%)

BMW-Sauber	33.2 %
McLaren	22.3 %
Ferrari	16.1 %
Super Aguri	8.1 %
Toro Rosso	5.5 %
Ostali	14.8 %
Pobjednik 2006. BMW-Sauber	48.9 %



"Mislim da smo mnogo napredovali od 2005., a osvojiti priznanje čitatelja F1 Racinga dvije godine zaredom doista je nešto posebno. Momci su radili naporno i, kako ova nagrada dokazuje, uspješno. Sljedeća godina? Pa, bit će sigurno iznimno teško ponoviti ovaj uspjeh..."
Mario Theissen

SLIKE: ANDREW FERRARO/LAT; LORENZO BELLANCA/LAT; STEVEN TEE/LAT

NAJVEĆI VOZAČKI NAPREDAK

NICO ROSBERG

Stigao je sa stilom, u svojoj prvoj F1 utrci (Bahrein 2006.) osvojio dva boda i odvozio najbrži krug. No, do kraja sezone sve se okrenulo. Ali u 2007. ponovno je bio brz, uredan i okretan.

Vaši glasovi (%)

Nico Rosberg	20.9 %
Kimi Räikkönen	19.3 %
Nick Heidfeld	13.5 %
Robert Kubica	12.9 %
Felipe Massa	10.1 %
Ostali	23.3 %

Pobjednik 2006.
Nova nagrada u 2007.

Naše mišljenje

Alex Wurz nije naivčina, ali nadmoćna brzina njegova kolege u momčadi Williams Nicoa Rosberga zadala mu je nekoliko glavobolja tijekom 17 utrka protekle sezone, a te su glavobolje, nažalost, ubrzale njegovo umirovljenje i odlazak iz sporta nakon VN Kine.Nakon 2006., u kojoj je učinio nekoliko nesmotrenih poteza, ove je godine Rosbergova fantastična brzina stigla kao iznenađenje, a Nico je pokazao niz svježih i zanimljivih izvedbi.

Prošle godine na VN Brazila plavokosi je mladić bezvoljno izišao iz svog uništenog FW28 žaleći se na „lošu sreću", premda je, kako je kasnije priznao, sam snosio dio krivice. Upravo je učinio kardinalnu pogrešku sudarivši se sa svojim tadašnjim momčadskim kolegom Markom Webberom i situacija je izgledala prilično turobno.Usporedite to s ovogodišnjim Interlagosom gdje je Nico završio na sjajnom četvrtom mjestu i to nakon srčane borbe s Robertom Kubicom iz BMW-Saubera.

U Interlagosu je ostvario najbolji rezultat 2007. i njime okrunio odličnu sezonu. Početničke pogreške ostavio je u prošlosti, nov stav pomogao je boljim performansama, a uskoro su stigli i rezultati. Posebno je impresivan Rosbergov niz od četiri uzastopna plasmana među osvajačima bodova između Hungaroringa i Spa-Francorchampsa.

Bila je to dobra godina za dvadesetdvogodišnjeg Nijemca.
James Roberts, urednik vijesti

"Krasno! Lijepo je znati da ljudi prate i ono što se događa malo niže u poretku. Ali da mi momčad nije osigurala dobar bolid, mnogo bolji od prethodnog, sigurno ne bih mogao postići ono što sam postigao ove godine. Koje su ostale kategorije u „Čovjeku godine"? Kako to da nismo pobijedili ni u jednoj drugoj?"





SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT

Nico je sezonu završio s 20 bodova, sedam više od momčadskog kolege Alexa Wurza

TEHNIČKI DIREKTORI

GODINE

MARIO ALMONDO, LUCA BALDISSERRI

Nakon što su četiri čarobnjaka iz Ferrarija – Brawn, Martinelli, Byrne i Schumacher – napustila Formulu 1, a od Ferrarijeve ekipe snova ostao samo Todt, F1 paddock možda bi čak i suosjećao s talijanskom momčadi da je ona, oslabljena takvim gubitkom, ove godine posustala. No, nije bilo potrebe za suosjećanjem. Almondo i Baldisserri održali su momčad i rezultate na staroj razini.



Almondo (gore) i Baldisserri (dolje) prvi su združeni dobitnici nagrade za funkciju u samome srcu svake F1 ekipe

2007

NAGRADE "ČOVJEK GODINE"



"Ostao sam bez riječi... Ovo mi je prva godina na novom poslu i doista je ugodno dobiti ovakvu nagradu. Zahvaljujem svima koji su glasali. Luca Baldisserri"

Naše mišljenje

Odluka Rossa Brawna da uzme godinu dana odmora od Formule 1 pokrenula je lavinu zlokobnih spekulacija: hoće li Ferrari posrnuti bez Brawnovih nepogrješivih taktičkih odluka i pomnog nadzora tehničkog razvoja?

Pa, zapravo i ne. Za dobro upravljanje nužna je jasna izlazna strategija, a Ferrari se pobrinuo da daroviti ljudi prođu kvalitetnu pripremu. Nije bilo potrebe za paničnim angažiranjem vanjskih kandidata. Brawnov posao podijeljen je na dva dijela koje su preuzeli dugogodišnji Ferrarijevi zaposlenici Mario Almondo i Luca Baldisserri.

Almondo je zadužen za tvornički dio posla tehničkog direktora i njegovo se novo radno mjesto odmah pokazalo zahtjevnim jer su voditelji odjela za šasiju i odjela za motore, Aldo Costa i Gilles Simon, također bili novi u poslu (premda ne i novi u tvrtki).

Baldisserri, dugo godina Brawnova desna ruka na pit wallu, bio je logičan izbor za novog stratega utrka i pod njegovim su vodstvom Ferrarijeve taktičke odluke ostale jednako briljantne.

Stuart Codling, urednik posebnih tema

Vaši glasovi (%)

Mario Almondo i Luca Baldisserri (Ferrari)	36.5 %
Paddy Lowe (McLaren)	22.5 %
Willy Rampf (BMW-Sauber)	18.1 %
Bob Bell i Pat Symonds (Renault)	6.9 %
Adrian Newey (Red Bull)	5.2 %
Ostali	10.8 %
Pobjednik 2006. Ross Brawn (Ferrari)	54.3 %

SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT; CHARLES COATES/LAT

ŠEF MOMČADI GODINE
JEAN TODT

Sigurna ruka Jeana Todta vodila je Ferrari kroz burnu 2007., godinu u kojoj se talijanska momčad morala suočiti s mnogo novih izazova.

Vaši glasovi (%)

Jean Todt (Ferrari)	34.9 %
Ron Dennis (McLaren)	32.1 %
Mario Theissen (BMW-Sauber)	14.9 %
Flavio Briatore (Renault)	8.7 %
Aguri Suzuki (Super Aguri)	2.8 %
Ostali	6.6 %

2006 winner

Jean Todt (Ferrari)	34.1 %

Naše mišljenje

Sve dok je Todt na čelu Scuderije, uspjeh joj je uvijek izgledan. Još otkad je 1993. došao na mjesto šefa momčadi bio je čvrst i siguran, a okupio je i vješto poticao sjajnu ekipu. Nakon svake utrke obvezna su izvješća za medije čovjeka koji je upravo ostvario još jedan trijumf u velikim nagradama, a 2007. dodao je dva nova naslova, vozački i konstruktorski, premda je osvajanje potonjeg potpomognuto isključenjem McLarena iz poretka. Politička paljba u špijunskoj aferi bila je usmjerena uglavnom prema McLarenu, ali sigurno je odvlačila i Ferrarijevu pozornost. Todt je ipak ostao usredotočen i prkosan. Tijekom godina Todt je u Ferrariju stvorio krug odanih ljudi, ali ove je godine francuski general oslabljen gubitkom dvojice ključnih saveznika: sedmerostrukog svjetskog prvaka Michaela Schumachera i njegovog starijeg zapovjednika na terenu Rossa Brawna. Izići kao pobjednik, unatoč takvim gubicima, najbolji je dokaz Todtove staloženosti u teškim situacijama. No, u nedjelju navečer na Fujiju medijima je otkrio da bi njegova budućnost u momčadi mogla biti izvan njegove kontrole. Hoće li uspjeh 2008. u tom slučaju biti jednako moguć?

James Roberts, urednik vijesti

"Imali smo doista tešku godinu. Michael (Schumacher) otišao je u mirovinu, a kad smo ostali i bez Rossa Brawna, iznimno važnog člana momčadi, reorganizirali smo tehnički odjel, a imamo, naravno, i novog vozača. Bilo je mnogo izazova. Vaši čitatelji to očito cijene i ja im zahvaljujem na ovoj nagradi."



SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT

2007 NAGRADE "ČOVJEK GODINE"

F1 RACING'S 2007
Junaci + Zlikovci



Stuart Codling, urednik stalnih tema

Junaci

1. **Kimi Räikkönen**, vozač, Ferrari
2. **Lewis Hamilton**, vozač, McLaren
3. **Jenson Button**, vozač, Honda
4. **Robert Kubica**, vozač, BMW-Sauber
5. **Adrian Sutil**, vozač, Spyker

Neposredno prije starta Velike nagrade Francuske Tom Clarkson je došao do mene i rekao: „Bilo bi sjajno da Kimi pobijedi, zar ne?". Doista bi, a upravo to se i dogodilo. Kimi je na mnogo načina čudan, ali izvanredan za gledanje i zasluženo prvak. Naravno, i Lewis će također biti veliki prvak. Jenson je pokazao pravu klasu kad su mu to uvjeti dopuštali, a Robert Kubica zaslužuje pohvalu za svoj povratak nakon strašne nesreće u Kanadi, čak i bolje vožnje nakon nesreće. I naposljetku, bilo je predvidljivo, baš kao i zaplet Agathe Christie, da će u nekom trenutku GP vikenda Sutil izletjeti sa staze. Zbilja ne bih trebao, ali divim mu se što je pokušavao.

Zlikovci

Bernie Ecclestone, predsjednik FOM-a
Dok sam u svom hotelu u Brazilu čekao doručak, Bernie je doletio na svom crvenom sagu i brzo uništio svaku šansu za kavu. Svašta.



Ljudima sa strane Todt možda izgleda hladan, ali prema svojoj momčadi je emotivan i potpuno posvećen



Automobil je prava zvijezda - Dennis (straga lijevo) i ekipa; momčad je odlično uravnotežila aerodinamiku i gume

2007 NAGRADE "ČOVJEK GODINE"

// Posvećeni smo stvaranju najbržih i najbolje konstruiranih trkaćih automobila na svijetu. Sjajno je što čitatelji F1 Racinga imaju takvo mišljenje o našem bolidu i vrlo sam zahvalan na njemu, što se očito vidi u rezultatima glasovanja..
Ron Dennis, šef momčadi //

BOLID GODINE
McLAREN MP4-22

Nastajao je vrlo dugo, besprijekorno je uravnotežen i pomno prilagođen nepredvidivim obilježjima novih Bridgestoneovih guma.

Naše mišljenje

Nakon promjene tehničkih pravila, obično su najbogatije i tehnički iskusne momčadi te koje najviše profitiraju. Tako je bilo i s McLarenom 2007. jer ne samo da su se savršeno prilagodili Bridgestoneu koji je postao jedini dobavljač guma u Formuli 1, nego je i njihov partner Mercedes obavio odličan posao proizvevši motor prilagođen novim pravilima, s 19 000 okretaja i sposoban izdržati dvije utrke.

Razvoj novog MP4-22 počeo je potkraj ljeta 2005. dok je momčad još bila zauzeta dovršavanjem posljednjih detalja na njegovu prethodniku MP4-21. Izrada i oblik Bridgestoneovih guma imali su velik utjecaj na dinamiku šasije MP4-22 te na cjelokupnu aerodinamiku bolida.

Također, kako su gume imale veliki utjecaj na protok zraka oko bolida, inženjeri su iskoristili softver za optimiziranje protoka zraka kako bi povećali potencijal novih guma. Upravo ta briga za detalje donijela im je ovogodišnji uspjeh.

Alan Henry, urednik

Vaši glasovi (%)

McLaren-Mercedes MP4-22	48.6 %
Ferrari F2007	38.5 %
BMW-Sauber F1.07	8.2 %
Super Aguri-Honda SA07	1.5 %
Renault R27	0.7 %
Ostali	2.5 %

Pobjednik 2006.

Ferrari 248	52.5 %



2007 NAGRADE "ČOVJEK GODINE"

OSOBNOST GODINE
LEWIS HAMILTON

Kako je Lewisova slava tijekom njegove debitantske sezone rasla, isto se događalo i s Formulom 1. Bernie ga vjerojatno voli kao vlastita sina.



"Ove je godine bilo mnogo više medijskog interesa za mene, što je u nekim trenucima bilo doista sjajno, ali ja sam samo pokušavao biti ono što jesam. Tijekom svih uspona i padova bilo je važno zadržati pozitivan stav."



Navijači su bili zahtjevni, a Lewisova je snaga na stazi bila pravo otkriće

F1 RACING 2007.
Junaci + Zlikovci



James Roberts, urednik vijesti

Junaci
1. **Ron Dennis**, šef momčadi, McLaren
2. **Lewis Hamilton**, vozač, McLaren
3. **Kimi Räikkönen**, vozač, Ferrari
4. **Jenson Button**, vozač, Honda
5. **Robert Kubica**, vozač, BMW-Sauber

Je li ikada F1 paddockom lutala bezvoljnija osoba od Rona Dennisa u nedjelju navečer nakon utrke u Mađarskoj? Kako bi Ron rekao – serije "neoptimalnih parametara" izmicale su njegovoj kontroli. McLaren je imao najbolje vozače i bio je vodeći u oba prvenstva, a Hamilton je upravo ostvario njihovu 154. pobjedu u Formuli 1, no rivalstvo unutar momčadi prijetilo je njezinim potpunim raspadom. FIA je istraživala skandal Stepneygate i McLarenov je integritet bio ugrožen. Ali Dennis se borio i onda kad bi mnogi šezdesetgodišnjaci bili u iskušenju jednostavno odustati i zato zaslužuje naše divljenje.

Zlikovci
Fernando Alonso, vozač, McLaren
U siječnju je Alonso izgledao besprijekorno. Do kraja je godine bio potrošen, baš kao i njegova taktika.

Vaši glasovi (%)

Lewis Hamilton	25.1 %
Kimi Räikkönen	24.7 %
Fernando Alonso	19.6 %
Ron Dennis	5.1 %
Robert Kubica	3.7 %
Ostali	21.8 %

Pobjednik 2006.
Flavio Briatore 30.7 %

Naše mišljenje

Na kišom natopljenom Goodwood festivalu brzine u lipnju ove godine Lewis Hamilton je obavio svoj prvi javni izlazak (u Velikoj Britaniji) nakon debitantskog nastupa u Formuli 1 i već je bilo očito da se javnost beznadno zaljubila u mladog Engleza. Laskajući njegovom zvjezdanom statusu, neki su obožavatelji čekali više od tri sata u blatu kako bi barem na trenutak vidjeli dvadesetdvogodišnjeg F1 novaka. Festival je uvijek rasprodan, ali jedna je stvar bila nova: kad se Lewis pojavio na balkonu Goodwood Housea, gomila je počela oduševljeno klicati. Premda mu je sigurno bilo teško ostati prizemljen, Lewis je momak koji ne zaboravlja svoje korijene i obećanje koje je dao samome sebi – ako ikad postane poznat, uvijek će se zaustaviti kako bi potpisao autograme i držat će se svoje izjave "Privilegija je biti u ovom položaju. Kad sam bio mlađi, vozači su nezainteresirano prolazili kraj mene i uvijek sam govorio da ću, kad dođem u Formulu 1, gledati ljude u oči." Nevjerojatan momak.

James Roberts, urednik vijesti

SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT, MARK THOMPSON/GETTY IMAGES, LORENZO BELLANCA/LAT

VOŽNJA GODINE
KIMI RÄIKKÖNEN

na VN Velike Britanije

Čovjek od malo riječi, ali zadivljujućih sposobnosti. Uvijek nevjerojatno brz i vješt na granici, Kimi je 8. srpnja na Silverstoneu pokazao još više – veličanstvenu brzinu i odlučnost.



Naše mišljenje

Pobjeda na Magny-Coursu prethodnog vikenda smanjila je pritisak, ali kad je stigao na Silverstone, Kimi Räikkönen još je uvijek za Lewisom Hamiltonom zaostajao 22 boda. Morao je ponovno pobijediti kako bi san o osvajanju prvenstva održao na životu.

Ledeni je osjećao pritisak. U kvalifikacijama je napravio rijetku pogrešku zbog koje je ostao bez prvog startnog mjesta, a u nedjelju je na samom startu utrke previše proklizao. Situacija nije izgledala dobro.

Prve krugove utrke proveo je iza vodećeg na startu Lewisa Hamiltona, no svi su čekali kad će i gdje Kimi učiniti iskorak. I prilika je stigla: Lewis je otišao u boks dva kruga prije Kimija, koji je zatim odvozio dva najbolja kruga cijelog vikenda i izbio ispred domaćeg junaka.

Bio je to školski briljantan primjer nadmoćne vožnje i izgledao je gotovo prejednostavno. Ali kad je i Fernandu Alonsu kod drugog zaustavljanja u boksu očitao istu lekciju i nakon toga pobijedio u utrci, znali smo da gledamo nešto posebno. U Silverstoneu je Kimi preuzeo nadzor i vratio se u igru.

Tom Clarkson, urednik

"Je li to bila moja najbolja vožnja godine? Ne znam. Napravio sam pogrešku u posljednjem zavoju kvalifikacija i izgubio prvo startno mjesto, no znao sam da je bolid dobar i jednostavno sam se držao blizu McLarena te jako pritiskao u pravom trenutku. Nije bilo previše uzbudljivo, no ostvario sam dobar rezultat i hvala na glasovima!"



Sjećanje na Schumija: Kimi je reagirao u pravom trenutku

Vaši glasovi (%)

Kimi Räikkönen (VN Velike Britanije)	33.8 %
Fernando Alonso (VN Malezije)	15.5 %
Lewis Hamilton (VN Australije)	9.9 %
Takuma Sato (VN Kanade)	7.9 %
Lewis Hamilton (VN SAD-a)	7.5 %
Ostali	25.4 %

Pobjednik 2006.

Jenson Button (VN Mađarske)	25.4 %

SLIKE: GLENN DUNBAR/LAT; INSETS: LORENZO BELLANCA/LAT; CLIVE MASON/ GETTY IMAGES



Ako Hamilton nije već završena priča, njegovim se rivalima loše piše

2007 NAGRADE "ČOVJEK GODINE"

VOZAČ GODINE
LEWIS HAMILTON

Bez obzira na predsezonske tvrdnje o njegovoj nadarenosti, mnogi obožavatelji Formule 1 isprva nisu mogli vjerovati onome što su vidjeli – Lewis je parirao najboljem od sviju i često ga pobjeđivao. U svojoj prvoj godini. Zadivljujuće.

Vaši glasovi (%)

Lewis Hamilton	36.9 %
Kimi Räikkönen	33.5 %
Fernando Alonso	17.2 %
Robert Kubica	3.1 %
Felipe Massa	2.1 %
Ostali	7.2 %

Pobjednik 2006.
Michael Schumacher 37.9 %



Prva sezona, druga pobjeda: Lewis otvara pjenušac u Indianapolisu

SLIKE: ANDREW FERRARO/LAT; LORENZO BELLANCA/LAT; STEVEN TEE/LAT

Naše mišljenje

U redu, znamo da je bio dobro pripremljen, godinama dotjerivan od strane McLarenove mašinerije, u dobroj tjelesnoj formi i s iskustvom nebrojenih sati provedenih na vrhunskom simulatoru. No, nakon svih tih priprema mora uslijediti prava stvar, a to je, bez sumnje, ono u čemu se Lewis Hamilton ove godine posebno istakao.

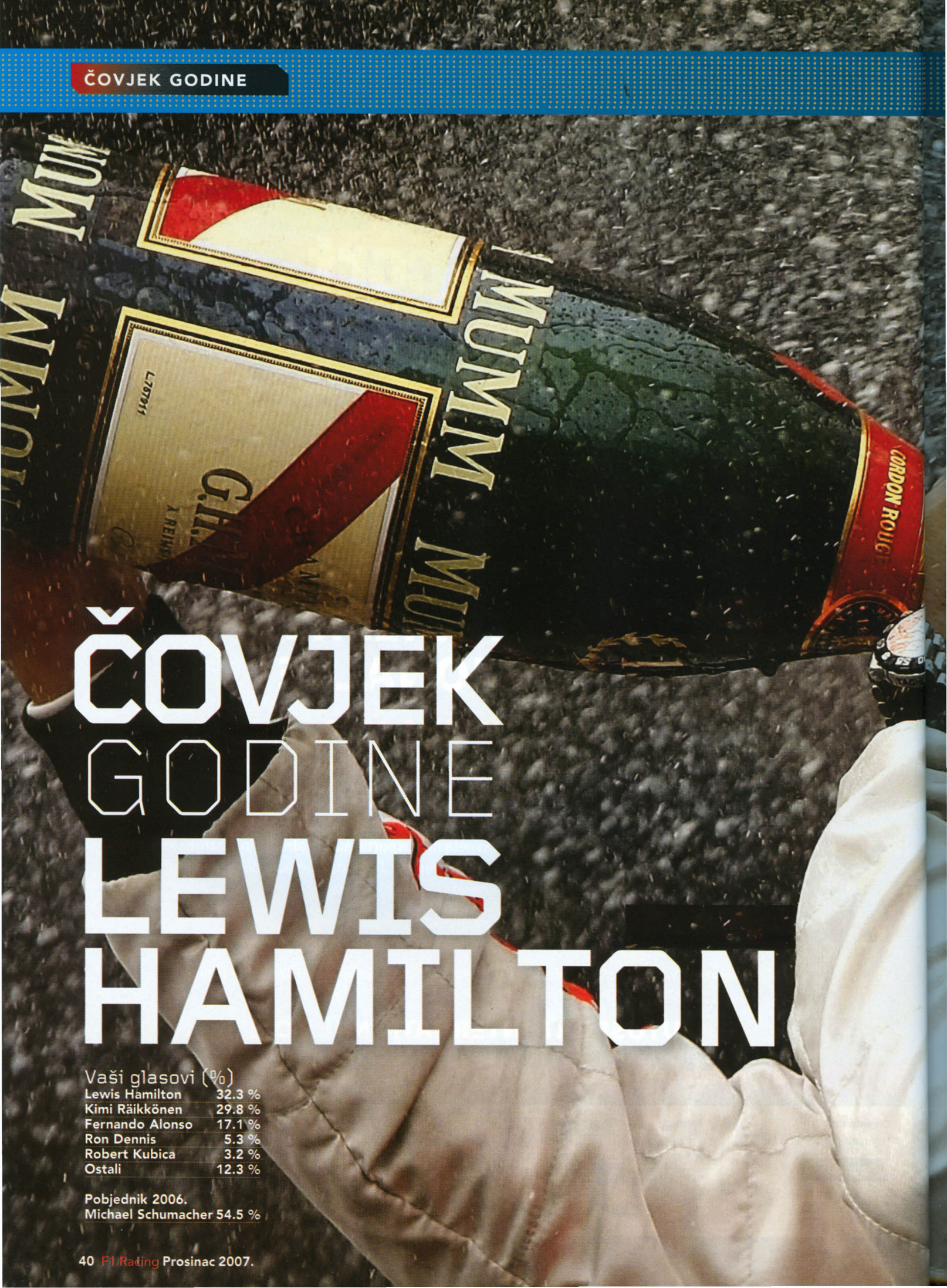
Za čovjeka u dobi od 22 godine hladnokrvnost mu je pod pritiskom bila izvanredna, ako ne i besprijekorna, a isto bi se moglo reći i za vožnju. Da nije pokušao pobijediti na VN Kine s golemom razlikom kako bi i simbolički razbio konkurenciju, naslov prvaka možda bi osigurao već tamo i tada. Pogled unatrag najpreciznija je znanost.

Ono što me ove godine najviše dojmilo kod Lewisa brzina je kojom je dosegao stilsku istančanost Formule 1: finoća pokreta pri nadzoru automobila, očigledan osjećaj za podlogu, ekonomičnost pokreta upravljača, sve su to elementi koje ne možete usavršiti u simulatoru. Ni najveća količina vremena provedena u igri s Xboxom neće vam usaditi osjećaj za upravljanje dinamičkom težinom bolida na granici, a kod Lewisa je to stvar instinkta. Kao što je, da budemo potpuno pošteni, kod svih najboljih F1 vozača. Bio je pravi užitak za gledanje.

Stuart Codling



"Zaista želim biti najbolji u svemu što radim. Ako griješim, to je zato što se toliko trudim. Ovakva nagrada je izvanredna jer pokazuje da ljudi primjećuju i cijene vaš trud. Hvala svima."



ČOVJEK GODINE LEWIS HAMILTON

Vaši glasovi (%)

Lewis Hamilton	32.3 %
Kimi Räikkönen	29.8 %
Fernando Alonso	17.1 %
Ron Dennis	5.3 %
Robert Kubica	3.2 %
Ostali	12.3 %

Pobjednik 2006.
Michael Schumacher 54.5 %





Čovjek godine? Naravno. Nijedan razgovor o Formuli 1 ove godine nije prošao bez spominjanja Lewisa Hamiltona. Lewis je bio priča godine: njegova karijera spektakularno se razvijala, iz razmjerne anonimnosti došao je do naslovnih stranica, bio je vodeći u svjetskom prvenstvu, pa su ga neki ismijali zbog ispuštanja vodstva od 12 bodova i na kraju se očekivano odlučio povući u osamljenost švicarskog poreznog raja.

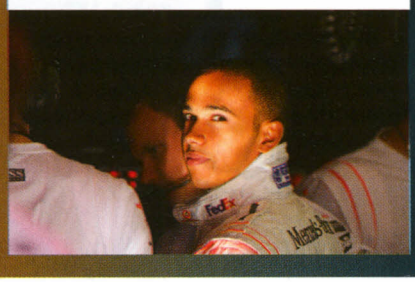
Nakon jedne ili dvije utrke slučajni gledatelji Formule 1 još uvijek su pitali „Odakle je došao Lewis Hamilton?“, a nakon osmi put postavljenog pitanja dosadilo bi vam odgovarati “Ah, karting, Formula Renault, Formula 3 i GP2“ i samo bi progunđali “Stevenage“.

Sad svi znaju tko je i odakle je - on je čovjek koji je otpuhao dvostrukog svjetskog prvaka i gotovo osvojio naslov u svojoj prvoj sezoni. Lewis Hamilton je vaš Čovjek godine.

SLIKE: CLIVE MASON/GETTY IMAGES; LORENZO BELLANCA

Uvijek cool

Kako je prihvatio pritisak



Dok su samba bubnjevi udarali uzbudljiv ritam, a publika pjevala u hipnotičkom skladu, uzavrela atmosfera na brazilskom Interlagosu vrela je od uzbuđenja.

Napetost koja je pratila trostruku borbu za naslov prvaka Formule 1 bila je na vrhuncu pola sata prije nego što se pit lane otvorio za posljednju utrku sezone.

Adrenalin je preplavio garaže McLarena i Ferrarija, kao i cijelu stazu, no jedan je čovjek unatoč napetoj atmosferi bio prava oaza mira.

Stojeći pored bolida broj 2 MP4-22, Lewis je opušteno razgovarao sa svojim bratom Nicolasom, a zadirkujući jedan drugoga braća su se ponašala kao da se Lewis priprema za neku običnu lokalnu utrku.

Ne biste nikad pomislili da se to zbiva pola sata prije početka utrke koja bi ga mogla učiniti besmrtnim jer je imao priliku postati prvi novak koji je osvojio naslov svjetskog prvaka.

Čekajući start, Hamilton nije bio trom i nijem u Kimijevu stilu, nego opušten i cool.

Koji god otrov da je bačen na dvadesetdvogodišnjeg Engleza ove godine, on je već imao spreman protuotrov. Kad je njegov momčadski kolega Fernando Alonso počeo prigovarati, Lewis nije zagrizao mamac.

Kako je njihovo suparništvo postajalo sve intenzivnije, jeste li vidjeli Lewisa da je podlegao ljutnji ili izgubio hladnokrvnost? Ni malo.

Zapravo je Alonso bio taj koji je nekoliko utrka zaredom izlijetao sa staze u prvom zavoju, Alonso je postajao sve neuredniji i pustio buntovnu bradu, Alonso je razbio vrata u motorhomeu McLarena i, naposljetku, Alonso je cvilio pred novinarima. U vrtlogu političkog gnjeva koji se ove sezone srušio na McLaren kad je afera Stepneygate isključila momčad iz konstruktorskog prvenstva, je li Lewis izgubio pribranost?

Ni u snu.

Kad se 13. rujna pojavio u Parizu kako bi prisustvovao sastanku FIA-ina automobilističkog saveza, odjeven u Bossovu odjeću Lewis je izgledao kao da je došao na snimanje za naslovnicu nekog časopisa, a ne na sudsko saslušanje koje bi mu moglo uništiti godinu.

Zbunjen metežom i gužvom pred brojem 8 na Place de la Concorde, prošao je pokraj okupljenih novinara.

Lewis je cijelu godinu bio potpuno opušten. Sjećate li se Turske, gdje je pobjednik utrke Kimi Räikkönen poprimio boju svog trkaćeg kombinezona kad je izišao iz Ferrarija F2007?

Za usporedbu, jedva da se kap znoja vidjela na Lewisovu čelu.

Suočen s bilo čime, intenzivnim završetkom borbe za naslov, ogorčenim politikanstvom iza kulisa ili podvalama momčadskog kolege dvostrukog svjetskog prvaka, ovaj momak može podnijeti pritisak.

Čak, štoviše, pod pritiskom dodatno napreduje.

Zadržati hladnokrvnost, u svakom smislu, prije utrke u Kanadi - njegove prve pobjede







Ples kočnicama

Glavna razlika između Hamiltona i Alonsa

Pobjeda u Mađarskoj (gore) i pretjecanje Rubensa u Brazilu (lijevo)

Kočnica: krasno izrađena oštrica od titanija veličine 7.6 x 12.7 centimetra. Kad je savršeno primijenjena može za manje od dvije sekunde zaustaviti F1 bolid koji juri 240 kilometara na sat, a može i definirati platformu dinamičke mase koja određuje stupanj prednjeg i stražnjeg prianjanja automobila u bilo kojem zavoju. Ako se rabi na manje savršen način, može izazvati velike probleme.

Zbog toga se mora reći da su kočnice McLarena MP4-22 ili, još bolje rečeno, različiti načini na koje su njihova dva vozača rabila kočnice, odredili razliku između Fernanda Alonsa i Lewisa Hamiltona. A upravo su te razlike, naizmjence, definirale Ferrarijeve pobjede u konstruktorskom prvenstvu i prvenstvu vozača.

Kontrast u stilovima kočenja izašao je na vidjelo u Montrealu, gdje su se McLarenovi inženjeri prvi put namučili oko veličine cijevi za hlađenje kočnica, materijala diskova i podloge, glavnih cilindara i podešivača ravnoteže. McLaren je kao i obično rabio kočnice tvrtke Carbon Industrie, a Ferrari se, zabrinut zbog stupnja trošenja njihovih Bremboica, također odlučio prebaciti na Carbon Industrie, s kojima su vrlo brzo dostigli McLaren.

Lewis je tada osvojio najbolju startnu poziciju i to zbog dvaju razloga: a) bio je savršen u prvom i drugom sektoru, a u trećem nije načinio nijednu pogrešku i b) Fernando ju je izgubio u trećem sektoru. Alonso je bio pod pritiskom znajući da je prvo mjesto moguće i sa svojim je kočnicama pri velikoj brzini na zavoju od 180 stupnjeva načinio ono što je uvijek radio s Hitcovim kočnicama u Renaultu – nagazio je na njih. Snažno. Na samoj granici. Najkasnije što je mogao. Na ovogodišnjim nestabilnijim Bridgestoneovim gumama i s kočnicama koje opraštaju mnogo manje od onih koje je Fernando poznavao u Renaultu, McLarenov bolid na limitu s kočnicama Carbon Industrie nije izdržao šok. U djeliću je sekunde stražnji kraj bolida zaplesao. Fernando ga je refleksno korigirao, ali bilo je prekasno. Njegov potencijalni vrhunac već se izgubio. U intervjuima i izjavama nakon kvalifikacija Fernando i njegovi pomoćnici pokušali su smanjiti važnost tog trenutka i prikazati ga kao tek malenu pogrešku u samo jednoj od 17 utrka, no kasnije se pokazalo da je ona bila prvi simptom mnogo dubljeg problema ili razlike. Lewis prirodno pritišće kočnicu u djeliću sekunde, pripremajući sve dijelove bolida, glavne cilindre, diskove i gume na ono što će se dogoditi i tako je u tisućinki sekunde, djeliću vremena toliko kratkom da ga ni telemetrija ne stigne izmjeriti, sposoban predvidjeti neočekivano. Fernando je drukčiji, on nagazi na kočnicu i onda reagira. To je način na koji vozi i kako je oduvijek vozio, a jednak stil vidi se i u njegovim pokretima kod upravljanja. Na ovogodišnjih Bridgestonkama, s kočnicama Carbon Industrie i uspoređen sa savršenstvom Lewisovog pritiska na kočnicu, Fernando je bio gol i izložen prvi put u karijeri. Imao je dva izbora: okrenuti se sebi i popraviti svoju tehniku ili se prisjetiti da je on dvostruki svjetski prvak, vjerovati da je i dalje najbolji i okriviti momčad da mu nije ponudila opremu koja "odgovara njegovom stilu". Kao što sad znamo, odlučio se za drugu opciju. McLaren je odgovorio tako što je žrtvovao lojalnost Carbon Industrie i u idućim utrkama Fernandov je bolid imao Hitcove kočnice. Španjolac je nakon toga osvajao utrke i gotovo pobijedio u prvenstvu. No, budući da se s događajima u Kanadi nije suočio objektivno, dvostruki prvak je smanjio svoje šanse. U inače mirno okružje McLarenove

> "Fernando nagazi na kočnicu i onda reagira. To je način na koji vozi i kako je oduvijek vozio."

SLIKE: STEVE ETHERINGTON/LAT; XPB.CC; STEVE ETHERINGTON/LAT; ANDREW FERRARO/LAT

garaže ušli su ogorčenost i uzajamno optuživanje, a Lewis je i dalje bez problema vozio sa standardnim kočnicama Carbon Industrie. Vrlo je važna sposobnosti čitanja ljudi, što se jasno vidjelo i kod Lewisa – u govoru njegova tijela na tiskovnim konferencijama u ranim fazama sezone kad mu je bilo iskreno neugodno zbog Fernanda, prvaka kojeg je uvijek izuzetno cijenio. Vidjelo se to i pri davanju izjava za medije kad vozači idu od jedne skupine mikrofona do druge, na kojima je Lewis, u svom jedinstvenom stilu, uveo običaj ponuditi svakom priliku. Govorio je za ITV, ali onda bi dao minutu ili dvije nervoznom radionovinaru iz Litve: "Uzmi si vremena. Opusti se. Sad mi reci što želiš znati?" Na stazi je Lewis, već od druge utrke, vjerojatno bio jedini vozač koji je odmah znao nalazi li se ispred njega Toro Rosso Scotta Speeda ili Tonija Liuzzija koji mora zaobići za cijeli krug i prešao bi ga točno na pravom mjestu. Lewis nije ništa studiozniji od svojih vršnjaka, ali ima iznimno razvijenu emocionalnu inteligenciju i zbog toga je sposoban upiti važne informacije – stvari koje mu u nekom trenutku mogu biti od pomoći – na način na koji vi i ja udišemo kisik. Zbog toga je uspio prestići Fisichellu u Njemačkoj, na vanjskoj strani desnog zavoja kojim se vozi u petoj brzini. Iz istog je razloga imao uspjeha na Interlagosu kad je doletio iz daljine i kočio mnogo kasnije od Rubensa Barichella, baš kao i na Sepangu protiv Masse. Možete reći kako on "instinktivno" zna što učiniti i kako će drugi vozač reagirati, ali varate se. Instinkt? Nema šanse. Prije je riječ o „znanju" u potpunosti utemeljenom na posvećenosti svakom vidu sporta koji voli, ali i o iznimnom poštovanju koje ima prema ljudima i svijetu koji ga okružuju. Najčešća fraza koju možete čuti po F1 paddockima diljem svijeta je "Ja znam". Tijekom cijele 2007. nijednom nisam čuo Lewisa da izgovara te riječi.

Peter Windsor

Od prvog trenutka kad je sjeo u McLarenov lanjski bolid MP4-21 na Silverstoneu prošle jeseni, Lewis je odmah imao pravu brzinu i od tada nije pokazao nijedan znak usporavanja.

Lewisovi suparnici trebali bi se čuvati jer kad se ukine kontrola trakcije, bit će još bolji.

Samouvjereno je napadao svaki zavoj i svaki vrh čineći to prividnom milimetarskom preciznošću. I uglađenijim početnim zaokretom od svog slavnog momčadskog kolege, uspio je nadmašiti Alonsa u kvalifikacijama (9:8), ali i pokazati veću psihičku stabilnost. Na svojoj trećoj F1 utrci, u Bahreinu, prvi je put startao iz prvog startnog reda, a do kraja sezone to je ponovio još jedanaest puta.

Premda je bio brz, rijetko je prelazio granicu. Koliko puta ste vidjeli Lewisa da ulazi preširoko u zavoj, blokira kotače, pa se očajnički pokušava spasiti i vratiti kontrolu nad srebrnom strijelom? Gotovo nikad.

Njegov stil nije dramatičan nego precizan, agresivan kad je potrebno, ali uvijek kontroliran. Kod Lewisa nema ćudljivih naglih pokreta u suprotnom smjeru ili skakanja preko rubnika na izlasku iz zavoja u stilu Felipea Masse.

Njegova vožnja je supernježna, bilo da je riječ o upravljanju ili davanju gasa s pažljivim ubrzanjem do maksimalne brzine na izlazu. Njegovi suparnici moraju biti na oprezu jer kad se iduće sezone ukine kontrola trakcije, Lewis će biti još bolji.

Samopouzdanje kojim je zračio tijekom godine prenijelo se i na njegov MP4-22, bolid koji je, u odnosu na Ferrarijev F2007, imao bolje mehaničko nego aerodinamičko prianjanje. Zbog toga je njegova brzina bila očita, a bolid uspješan na stazama sa sporim zavojima i dugim ravnim dijelovima poput Monaka, Montreala, Indyja i Monze.

Na samoj granici na Interlagosu, u neuspjelom lovu na četiri boda



Brz u kvalifikacijama i brz. Točka.
Ali uvijek zadržavajući kontrolu.



Kineski znak shang može se prevesti kao "iznad" ili "uzdizati se". U skladu s tim, Lewis je bio najbrži u svom prvom letećem krugu na kompliciranoj Tilkeovoj stazi u Šangaju, izgrađenoj u obliku spomenutog kineskog znaka. Naravno, to je staza na kojoj Hamilton nikad prije nije vozio.

Već u Kanadi, petoj utrci Formule 1, Lewis je uhvatio prvo mjesto na startu i nakon toga pobijedio u utrci. Isto je učinio i u Indyju sedam dana poslije. Ti rani uspjesi, u režiji njegova inženjera Phila Prewa, zbili su se na stazama koje nikad prije nije vidio. Alonso je bio potresen, nije mogao pratiti njegov ritam, i iznenada je Lewis učinio da Formula 1 izgleda gotovo jednostavno.

Čak i u utrkama koje je vozio na samom rubu, nikad nije pretjerivao, unatoč problemu s istrošenim gumama koji je bio posebno vidljiv u Šangaju i Istanbulu.

No više od svega Hamiltonovu sezonu obilježile su kvalifikacije za Veliku nagradu Kine i jedan od njegovih najboljih krugova godine. S lakšim bolidom od Alonsova bio je očigledno brži, ali Fernando je bio sporiji čak goleme tri desetinke sekunde.

Alonso se cijelu sezonu borio s Lewisovom brzinom, a u Kini je bio toliko bijesan da je nakon kvalifikacija počeo razbijati po McLarenovu prostoru u šangajskom paddocku. No činjenica je da jednostavno nije bio dovoljno brz.



Samo treće mjesto na Silverstoneu (gore); ali i deveto postolje u devet utrka



Gospodin Postojani

To gotovo uklanja pogreške



Naivni incidenti na stazi često se opravdavaju kao "početničke pogreške". Objašnjenje: nikome se ne može pripisati prava krivnja, to su jednostavno dječje bolesti. No onda je došao Lewis Hamilton i promijenio definiciju onoga što novak može postići. Njegovim pogreškama nije se trebalo popuštati jer ih zapravo nije ni bilo.

U redu, bilo ih je nekoliko, ali ništa veliko. Lewis i njegov inženjer Phil Prew donekle su pogriješili u podešavanju bolida na Silverstoneu. Bi li mnogo iskusniji vozač, prvak koji je mnogo toga već prošao, nadglasao momčadsku odluku o prelasku na intermedij gume u tako ranoj fazi utrke na Nürburgringu? Je li Lewis oslobođen krivnje zbog izlijetanja po onakvom monsunskom nevremenu? (Odgovor: da, vožnja po rijeci je lutrija. Čak je i Schumiju uspjelo izletjeti – sjećate se? – prije nekoliko godina na Interlagosu.) A je li Hamiltonov pokušaj pretjecanja Alonsa u četvrtom zavoju, također na Interlagosu, početnička pogreška? (Odgovor: ne, premda je pokušaj bio nepromišljen, Lewis se sjajno izvukao i lošu odluku pretvorio u tek privremenu smetnju. Na koncu ga je zastoj mjenjača koštao naslova prvaka.) Doista, mogli bismo reći da je Hamiltonova postojanost bila najdojmljiviji vid sezone koja je pisala nova pravila.

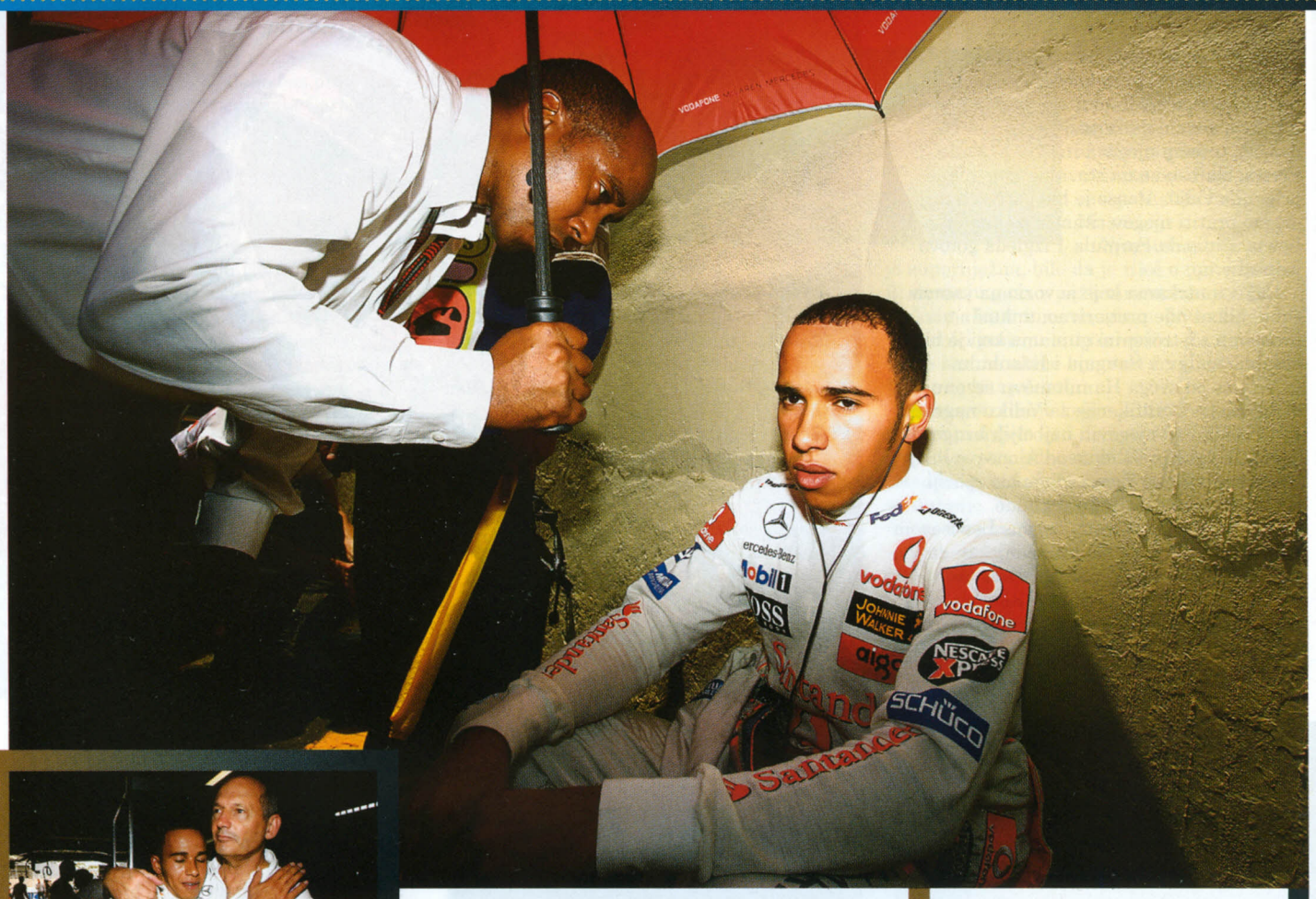
Stručnjaci su rekli da će biti brz. Neki su predvidjeli da će, budući da vozi za McLaren, uspjeti izvući jednu ili dvije pobjede u drugoj polovici sezone. Ali svi su naglašavali da će i njegove pogreške neizbježno doći.

Stvarnost je sve iznenadila. Hamilton je stupao od trkaćeg vikenda do trkaćeg vikenda, nove staze katkad je morao učiti iz bilježaka, ali gotovo da uopće nije griješio. Njegova postojanost u prvoj polovici sezone, prvih osam F1 utrka koje je odvozio u životu, učinili su san o osvajanju naslova mogućim. Zapravo je bio postojaniji od svojih konkurenata u borbi za naslov prvaka.

Sjećate li se Alonsovih harakiri poteza u prvim zavojima Barcelone i Montreala? Räikkönena potpuno izvan forme u Montrealu i katastrofalne pogreške u kvalifikacijama u Monaku? A Masse u Maleziji kad ga je Lewis natjerao na pogrešku ili problema koje je Felipe imao s elektronikom na startu Silverstonea?

Evo nekoliko crtica koje će pobliže objasniti Hamiltonovu brzu i bezgrešnu postojanost: njegova priprema prije samog ulaska u F1 koju je vodio McLaren i sati provedeni u simulatoru učinili su od njega najbolje pripravnog novaka; položaj novajlije poštedio ga je strašnog pritiska očekivanja koji je često mučio njegove suparnike; njegov je dar toliko velik da i uz sâm fizički čin superbrze vožnje, još uvijek stigne točno procijeniti rizike i poduzeti odgovarajuće akcije. Ukratko, on je već sad iznimno dobar. A kad ste tako dobri, možete stalno održavati svoju izvedbu na istoj razini, što je pravi put do postojanosti.

SLIKE: PAUL GILHAM/GETTY IMAGES; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; CLIVE MASON/GETTY IMAGES; DARREN HEATH



Završne misli tate Anthonyja, neposredno prije Interlagosa

Obiteljske vrijednosti

Zajedno se nose s pritiskom.

Bi li Lewis Hamilton mogao postići sve ono što mu je uspjelo ove sezone da nije imao podršku (a) svog oca Anthonyja ili (b) Rona Dennisa? Jasno da ne. Premda je Ron, kao njegov mentor, bio stalno prisutan, a dolazak u momčad McLaren Lewisova ambicija od trinaeste godine, ipak je Anthony većim dijelom upravljao sinovljevim uspjehom.

Još od razvoda roditelja, kad su jedini kotači koje je Lewis mogao okretati bili kotači na dječjoj hodalici, njegov je otac neumorno radio kako bi svog sina othranio i nadahnuo. Vrijeme koje su proveli zajedno isprva je bilo usmjereno na daljinski upravljane automobilčiće, a zatim na karting. Anthony je svoj život posvetio pomaganju Lewisu; radio je bezbrojne poslove, često u noćnim smjenama, a sve kako bi pomogao sinu.

Ukratko, Anthony je postao profinjena inačica automobilističkog fenomena – karting tate, uvijek prisutnog, uvijek na dužnosti i u raspravi s drugim očevima, posebice ako im je sin izguran sa staze. Anthony je, međutim, mnogo opreznij i pametniji od toga. Ali doista otvoreno pokazuje osjećaje. Na njemu se vidi nervoza i iskreno priznaje da u stresnim trenucima kao što su posljednje sekunde kvalifikacija ili u nedjelju poslijepodne u 14 sati kad se ugase crvena svjetla, nije hladan i smiren poput Lewisa. Ali on je sveprisutan u momčadi i uvijek se ističe u bijeloj majici, svom zaštitnom znaku.

> "Lewisov otac otvoreno pokazuje osjećaje i priznaje da nije hladnokrvan pod pritiskom."

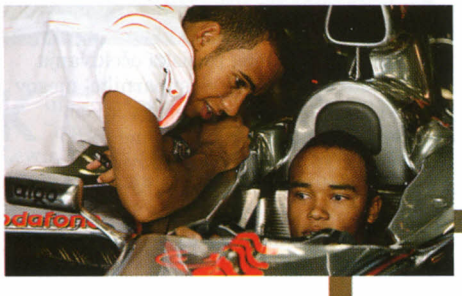
Neki misle da je za uspjeh potreban pouzdan drugi čovjek te da takva zajednička usmjerenost na isti cilj pokreće ambiciju i održava je usredotočenom. A Hamiltoni su, otac i sin, u Formulu 1 došli kako bi je zajedno osvojili. Ako Lewisu treba još podrške, za to ima Rona. Jedna od najdojmljivijih slika godine, u garaži nakon utrke na Interlagosu kad je Ron očinski zagrlio Lewisa, mnogo govori o njihovu odnosu. Pogled u Ronovim očima je pogled ponosnog oca.

Njegova podrška učinila je od Lewisa najbolje pripremljenog novaka u povijesti Formule 1, kojem su nedostajala samo dva boda da na najbolji način otplati taj dug već u svojoj prvoj sezoni.

Možda je u slavljenički okićenom pit laneu Interlagosa Lewis osjećao da je iznevjerio Rona, ali sigurno nije tako.

Kad su ga nakon utrke u Šangaju novinari na nož dočekali jer Hamiltona u boks nije pozvao ranije i tako izbjegao eksploziju stražnje gume na njegovu McLarenu, Ron se potpuno (premda slučajno) odao.

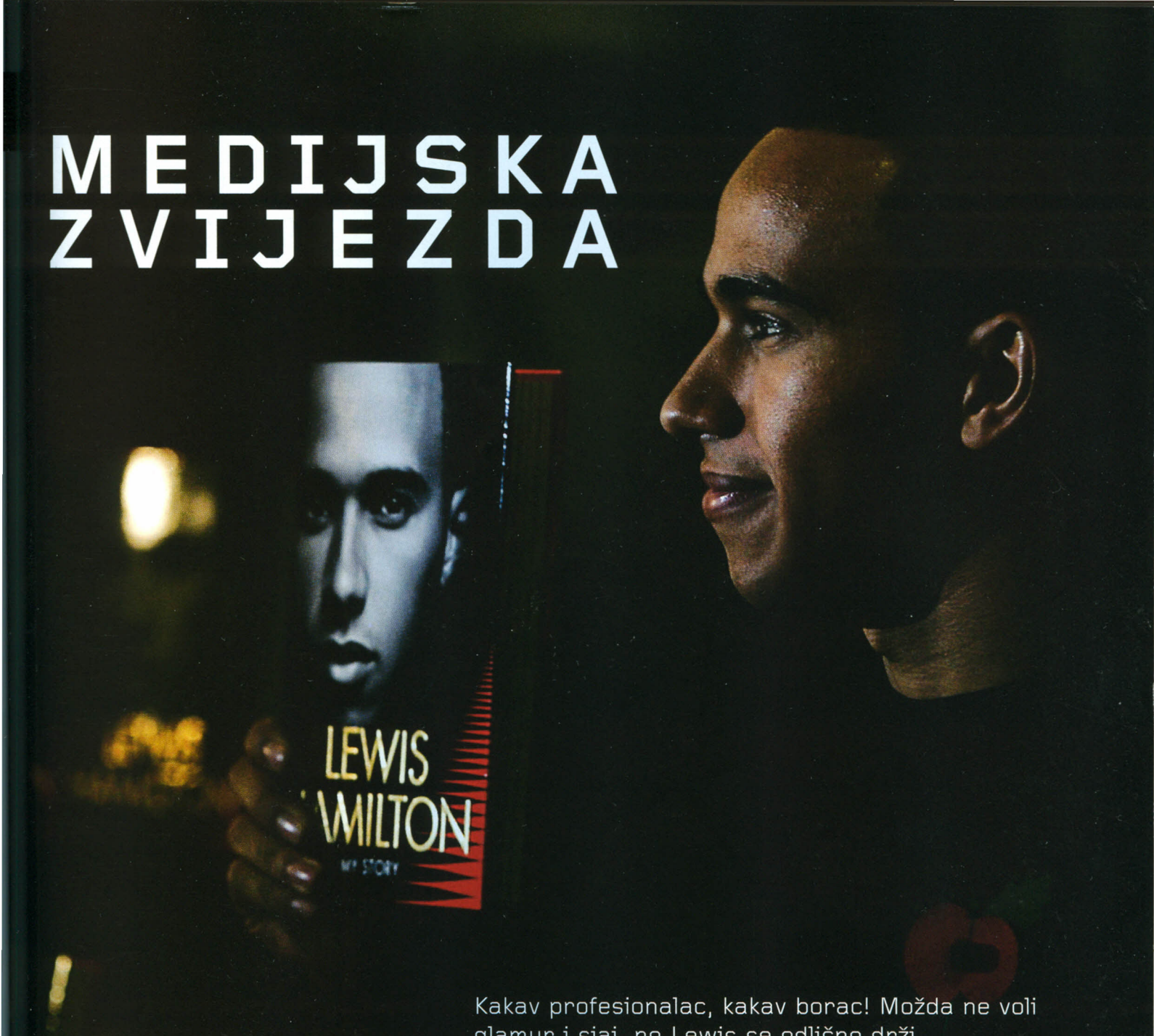
"Nismo se utrkivali protiv Kimija," rekao je neoprezno. "Utrkivali smo se protiv Fernanda." Jeste li ikad trebali jasniji dokaz o tome koga je momčad ove godine smatrala svojim brojem jedan?



Utješni Ronov zagrljaj (gore) u Brazilu; Lewisov brat Nicolas isprobava kokpit (lijevo)

SLIKE: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; STEVEN TEE/LAT; CHARLES COATES/LAT

MEDIJSKA ZVIJEZDA



Kakav profesionalac, kakav borac! Možda ne voli glamur i sjaj, no Lewis se odlično drži na lansiranju svoje knjige.

Riječi James Roberts **Portret** GaryHawkins/LAT

Ne tako davno Lewis Hamilton neopaženo je mogao šetati središtem Londona. No za samo nekoliko mjeseci to se posve promijenilo, pa više ne može samo ušetati u Virginov Megastore kako bi kupio Snoop Doggov album za kojim žudi. Umjesto toga, sad može osobno upoznati i pozdraviti kralja blještavila. Lewis je od ožujka na popisu najpoznatijih, a u stopu ga prate pomahnitali paparazzi.

Početkom studenoga, u sivo londonsko poslijepodne, dvadesetdvogodišnjak se vratio u središte Londona. No nije sam. Gomila paparazza ima zadaću uhvatiti najnovije fotografije uspona njegove karijere, izdavanje njegove prve knjige, Lewis Hamilton: Moja priča.

Lewis zakoračuje u plišom ukrašeni hotel Trafalgar, prikladno odjeven u jaknu i majicu Hugo Boss. Na lijevom reveru obvezni je mak povodom Dana sjećanja. On miješa čaj, no ne pije ni gutljaj.

To je posljednje u mnoštvu ekskluzivnih pojavljivanja. Od kraja sezone i utrke za veliku nagradu Brazila, snimljen je kako s MTV-jeve dodjele nagrada u Münchenu odlazi s Nichole Scherzinger (Pussycat Dolls), kako radi dobra djela u bolnici Great Ormond Street, pojavio se na Mercedesovoj godišnjoj Stars & Cars priredbi te na dodjeli nagrada nacionalne televizije i intervjuu u Parkinsonovoj emisiji.

No uz sve to otkrili smo i da se Lewis želi preseliti u Švicarsku kako bi izbjegao svu tu pozornost (i porez). Takvim razvojem situacije nisu zadovoljni engleski novinari te je čudesni mladić iz Stevenagea okusio njihovu pobunu. "Ovdje sam kako bih pričao o knjizi", ljutito je odgovorio Jonu McEvoyu iz Daily Maila.

No on odolijeva umišljenosti koju može donijeti slava. Priznaje kako još uvijek ne može vjerovati da su njegovi novi najbolji prijatelji Pharrell Williams i P Diddy.

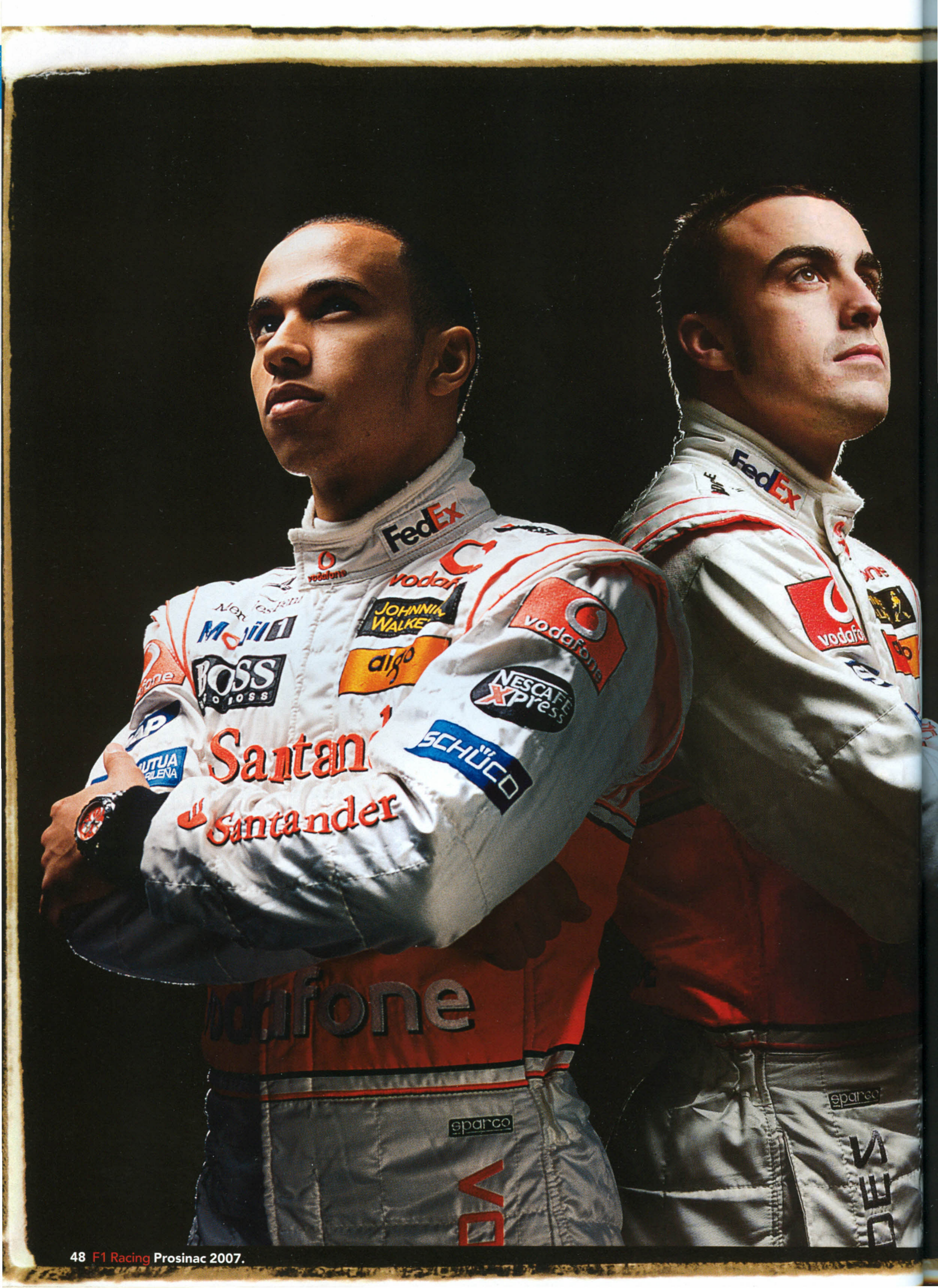
"Sjećam se kad sam dolazio na utrke i vidao kako Kimija Räikönnena love po boksu te sam mislio 'To je doista krasno.' Svaki mladić želi biti tako poznat, no sada kada jesam, moram se stalno štipati. Na MTV-jevoj dodjeli nagrada upoznao sam Snoop Dogga, no i dalje sebe smatram običnom osobom koja gleda televiziju te želi upoznati te ljude. No tijekom večeri, shvatio sam da me ljudi primjećuju."

Itekako ga primjećuju. Veliki je porast u zanimanju novinara za novog britanskog miljenika medija. I radio i televizija su poludjeli za Lewisom. To je najteža strana slave kojoj sam se ove godine trebao prilagoditi.

"Jednostavno nisam znao da vas ima toliko." Isto je mogao reći za svoje obožavatelje koji su do osam sati čekali ispred Waterstonove knjižare na Piccadilly Circusu kako bi dobili potpisani primjerak nove knjige. Navikni se na to, Lewis.

Udaljiti se punom brzinom neće biti lako. Čak ni u Švicarskoj. F1

SLIKE: GETTY IMAGES; REX FEATURES


FedEx
vodafone
JOHNNIE WALKER
BOSS
NESCAFÉ XPress
SCHÜCO
Santander
sparco

BEZ MILOSTI

Dok je Hamilton svojom seizmičkom energijom zadivio sve u F1, Alonso je tražio više od ravnopravnosti da ga zauzda. Naravno, sve je završilo loše

Riječi Tim Scott
Portret Ben Wright

Pojavila se najveća svađa između momčadskih F1 kolega u posljednja dva desetljeća. Fernando Alonso pridružio se McLarenu, jednom od dva najveća igrača, da pomogne stvoriti eru dominacije, a ne samo osvojiti naslov.

Nakon dvanaest mjeseci tinta se suši na papirima za „razvod" koji su mediji proricali još od ljeta. Njegova neizbježnost postala je još čudesnija nakon što je Alonso došao na samo dva boda od zadržavanja naslova prvaka.

"Svi vjerujemo da je zajednička odluka da se razdvojimo najbolja za sve," bila je blaga izjava iz McLarena, no to je samo bilo sunce nakon oluje. A kakva je to oluja bila!

Kako su se takve dvije natjecateljske sile sa zajedničkim ciljem nogle razići tako brzo? Je li sjeme posijano na Hungaroringu, kad je Alonso šefu momčadi Ronu Dennisu priprijetio da će otkriti kompromitirajuće e-mailove u svezi Stepneygatea ako ne dobije povlašteni tretman? Zasigurno, kako su se posljedice tog trenutka ogledale u pariškoj sudnici, odnos između njih dvojice više se nije mogao popraviti.

Možda je brak McLaren/Alonso od početka bio osuđen na propast. Za razliku od McLarenova rata Prosta i Senne iz 1989., ovo nikad nije bila borba između dvojice vozača. Po strani pit lane u Hungaroringu i prvi zavoj u Spau, između njih dvojice nije bilo mnogo napetosti. Ne, ovaj rat Alonso je vodio protiv McLarena, a Hamilton je jednostavno bio samo katalizator. I sve se svodilo na dva različita načina razmišljanja.

Alonso: momčad mora gurati mene, samo mene, jer to je jedini način u borbi za naslov. McLaren: osigurat ćemo najbolje moguće uvjete – ali obojici vozača. Obje strategije mogu funkcionirati, no nisu uzajamno kompatibilne. U Alonsu je ključao bijes jer mu ništa dodatno nije bilo dopušteno.

Još od Senne i Prosta McLaren nije imao vatrenu kombinaciju poput Hamiltona i Alonsa



"IMATI BLISKU BORBU S MOMČADSKIM KOLEGOM DOBRO JE ZA RAZVOJ MOMČADI I RAZVOJ BOLIDA. TO STVARA DOBRO OZRAČJE U MOMČADI."

ALONSO

Sakhir, Bahrein, 12. travnja



Slavlje u Maleziji (dolje), no u Bahreinu (sasvim lijevo) Dennis je osjetio potrebu da smiri Alonsa

Na sljedeće četiri stranice pratit ćemo trag, ključne trenutke koji su uništili nahvaljenu osovinu McLaren/Alonso. Smiješna stvar u medijskim nastupima je što privlače pozornost – no također, možda, i neželjene posljedice. Četvrtak poslijepodne u Bahreinu, fotografi su se skupili da zabilježe Dennisa, neobično odjevenog u civilnu odjeću, u očinskom razgovoru s Alonsom na klupi pokraj McLarenove prikolice. Ali zašto? Jedini prihvatljivi zaključak bio je (a) to je bio otvoren pokušaj McLarenova šefa da pokaže Alonsu da želi izgraditi vezu sa svojom novom superzvijezdom, i (b) također se želio uvjeriti da će i svijet za to saznati. Čak je i Alonso pomogao (gornjim citatom).

Međutim, činjenica da je ovaj sastanak smatran nužnim, zapravo je pokrenuo alarm. U tom razdoblju Alonso na papiru nije imao mnogo razloga za zabrinutost – iako je Hamilton bio impresivan u Melbourneu, Alonso ga je pratio i prema očekivanju, pobijedio. Nakon toga slijedila je pobjeda u Maleziji. Ipak, nisu samo ruže cvale u kromirano-narančastom vrtu. Možda se Alonso nije u potpunosti uklopio u häkkinenovsku ulogu Ronovog emocionalnog favorita, u cilj njegovog očinskog sportskog instinkta. Vjerojatno nije, jer je Hamilton taj položaj držao još od djetinjstva. To bi bilo nevažno da je Alonso bio mnogo brži od mlađeg momčadskog kolege – no, kako smo svi otkrili, uključujući Dennisa i Alonsa, to nije bio slučaj. Nakon Monaka, Alonso je potvrdio gornju izjavu uz iskreno oduševljenje. Ono što je trebao biti odličan dan za njega i McLaren – Fernando je čuo prvo i drugo mjesto – postao je trenutak u kojem su se počele crtati linije bojišnice. Alonso, čiji je ponos patio zbog nespretnog ulaska u prvi zavoj na njegovu domaćem grand prixu dva tjedna ranije, u Monaku je bio raspoložen za dokazivanje. Što je i učinio – pošteno je pobijedio Hamiltona. Posao obavljen. Nakon toga, Hamiltonovo trenutačno kiselo ponašanje u svezi ranog drugog zaustavljanja uzbunilo je britanski tisak koji je tvrdio da je u posljednjem dijelu utrke primijenjena strategija „zadržavanja pozicija". Momčad, čije je razmišljanje bilo u potpunosti legitimno, nespretno je reagirala i odjednom su Alonsovu pobjedu neki počeli držati namještenom. To je istražila FIA i sve nekako zamaglila. Španjolski tisak podržao je svog čovjeka i napao njegova britanskog kolegu – i britansku momčad.



Dvije utrke poslije Bahreina, poslije za Alonsa nesretne Španjolske, obavio je posao u Monaku

Počela je polarizacija među novinarima, koja se dodatno pogoršala u srpnju, otkrićem Stepneygatea, što je zatrovalo atmosferu u ostatku sezone. Bio je brži od Hamiltona, no nije ga mogao proći, pa se Alonsova ljutnja tijekom Velike nagrade SAD-a iskazala skretanjem prema menadžmentu na pit wallu. Pokušao je to prikazati kao trenutačne dišne poteškoće (vidi citat lijevo), no pravo je značenje bilo jasno: spriječen je da dođe do pobjede i očekivao je od momčadi da poduzme nešto u svezi toga. U njegovim očima, to je bio trenutak kad je trebao njihovu podršku; pokušaj pretjecanja ugrozio bi oba bolida – zadržavao se da ne pregazi Hamiltona zbog njih. To je bio potpuno realističan pogled na situaciju, no Alonsova frustracija samo što nije proključala – činjenica koja je izašla na površinu nakon Velike nagrade Kanade tjedan ranije. Hamilton je ubilježio svoju prvu grand prix pobjedu i povećao svoje bodovno vodstvo,

SLIKE: CLIVE MASON/GETTY IMAGES; POOL/GETTY IMAGES; XPB.CC; REUTERS; INSETS:



Indy je očvrsnuo Alonsovo vjerovanje da je momčad protiv njega dok se borio s Hamiltonom

Alonso je izletio (ponovno) u prvom zavoju i završio na sedmom mjestu. Kasnije, izjasnio je svoje osjećaje na španjolskoj radio postaji."Od samog se početka nisam osjećao ugodno u McLarenu," rekao je. "Znali smo da sva podrška i pomoć idu Lewisu i shvaćao sam to od početka."

Dva jednaka bolida, u redu. No također je želio „podršku i pomoć". Na njegovo skretanje u Indianapolisu nije odgovoreno i Alonso je krenuo u rat. Paradoks koji počinje izjedati Alonsa postaje vidljiv. Kaže da prihvaća jednakost s Hamiltonom, a prije toga govori o „stvarima koje mu nedostaju, a koje su mu potrebne da bi bio konkurentan." U Turskoj, samo nekoliko sati nakon što je momčad mislila da su razgovorom u hotelu uspjeli izgladiti nesuglasice, Alonso je španjolskim medijima iznio svoje tvrdnje temeljene na "šest desetinka". Jednakost u jednu ruku, da, no natjecateljski čip u Alonsovu mozgu nije radio kako valja: "Ja sam svjetski prvak, oni imaju koristi od mene, ja moram imati koristi od njih" razmišljao je.

'Jednakost' znači istu osnovnu opremu - 'podrška' znači da se aktivnosti momčadi moraju usredotočiti na njega. A to se nije događalo, niti će se dogoditi. U Alonsovu odnosu s višim menadžmentom jednostavno nije bilo kemije. A sad znamo da je niti nije moglo biti. Naime, dva tjedna prije prosvjeda u Turskoj, razmirica između Hamiltona (koji je također prkosio momčadi) i Alonsa tijekom kvalifikacija na Velikoj nagradi Mađarske i ključni trenutak idućeg jutra kad je Alonso Dennisu priprijetio. Iako tvrdi da to nikada nije namjeravao učiniti, podigao je zastor grčke tragedije i Dennis je morao obavijestiti FIA-u o Alonsovim e-mailovima.

Namjerno ili ne, odlučnost se iz očaja pretvorila u izdaju, i Alonso je bio spreman



Alonso čeka u boksu na kvalifikacijama u Mađarskoj (desno); nakon toga je govorio protiv McLarena

svijetu objaviti svoje nezadovoljstvo.

U vrijeme kada su momčadi stigle u Kinu, na pretposljednju utrku sezone, nestalo je svako pretvaranje. Alonso je u momčadi postao marginalna figura, izvan tehničkih sastanaka, mrštio se iza svojih naočala u kutu s ocem i menadžerom. Njegove šanse za naslov su – po njemu – nestale kad je izletio na japanskoj kiši. Jedino važno bilo je završiti godinu i izaći iz tog čistilišta. Međutim, frustracije su vrele – i tada se izlile. Nije mogao a da ne upita jesu li oba bolida doista jednaka. A kad ga je Hamilton na kvalifikacijama u Kini pobijedio za 0.6 sekunda, Alonso je bacio svoju kacigu na tlo i izbio vrata na svojoj prikolici. "Nitko mi neće uzeti pola sekunde," rekao je kroz stisnute zube. Naravno, morao je znati da uz ispravljanje zbog količine goriva razlika iznosi samo 0.3 sekunde. A to se može dogoditi kad vam je momčadski kolega Hamiltonova kalibra. Nestao je svaki osjećaj za perspektivu i logiku. U Alonsovoj, već načetoj psihi rođenog pobjednika došlo je do kratkog spoja. McLaren nije bio uz njega, dakle, bio je protiv njega. Bilo je gotovo.

Nakon godine dana previranja, manje od dva tjedna nakon kraja sezone, stigla je pomirujuća izjava za novinare prema kojoj su se McLaren i Alonso dogovorili oko njegova odlaska iz momčadi. Na finalu u Brazilu Alonsovo optimistično i smireno držanje cijeli je vikend bilo izvorom zbunjenosti. Nitko nije znao što da misli. Je li razmirice s McLarenom izgladio jer su mu opcije bile ograničene? Ili je, vjerojatnije, znao da je došao kraj njegovu okrutnom mučenju? Sad znamo da je bilo ovo drugo. Alonsov je glas ove godine u velikoj mjeri narušen, a sada su mu svi mogu vidjeti Ahilovu petu; nesreća će snaći momčad koja zaposli vozača koji može biti brži od Alonsa jer njegove reakcije mogu biti hirovite, čak djetinjaste. Ipak, kroz ovaj naporan test volje i karaktera, Alonso je zaradio nešto ugleda. Unatoč izolaciji, uspijevao je briljirati na stazi – u Monzi je bio doista čudesan.

I nikad nije odstupao od svojih načela, od uvjerenja kako bi svjetsko prvenstvo trebalo biti osvojeno. U Ekipi Alonso sve mora raditi za njega – a on će zauzvrat pobjeđivati. Ostajući vjeran toj filozofiji, u djelima i, što je još važnije, u vlastitoj glavi, iz McLarena ne izlazi slomljen, nego spreman da svoj modus operandi uprabi u nekoj prikladnijoj vezi. F1



Ne baš sretan par, no McLaren je sa Sennom i Prostom imao dvojicu najboljih vozača F1



BEZ MILOSTI

Iz obostranog poštivanja odnos se Prosta i Senne tijekom dvije sezone pretvorio se u veliku ogorčenost. No, borili su se na stazi i nijedan nije tražio posebne ustupke

Riječi Robert Holmes
Slike LAT Archive

Umoran ali ushićen, prvi put u svojoj zapanjujućoj debitantskoj sezoni spreman priznati da je dotaknuo granicu veličine, nakon pobjede u Japanu Lewis Hamilton je rekao: "Ovo je veliki trenutak. Voziti po mokrom, voditi i ući u posljednji krug uz prisjećanje na utrke Senne i Prosta. Nekako sam dobio osjećaj da sam i ja na putu da postignem nešto slično."

I bio je, u svakom slučaju. I unatoč Räikkönenovu jurišu potkraj sezone, još uvijek je. Priča Lewisa Hamiltona o 2007. istodobno je i priča Fernanda Alonsa: južnjak protiv Sjevernoeuropejca; dvostruki prvak besprijekorne vjerodostojnosti (uz reputaciju beskrupuloznosti kad stvari nisu išle po njegovom) protiv neosporenog pridošlice; lukavost nasuprot eksplozivnoj brzini. Zvuči poznato?

Odjeci građanskog rata su jasni. Ako je ikad neka F1 momčad vidjela ponavljanje vlastite povijesti, tada je to McLaren doživio ove godine. Umjesto Hamilton nasuprot Alonsu 2007, čitajte Senna nasuprot Prosta 1989.

Kako se Lewis usudio priznati, paralele između epskog sukoba Ayrton/Alain dok su obojica bili vozači McLarena, preočite su da bi ih se zanemarilo.

No, za početak, sjećate se 1988.?

Da uputimo mlađe čitatelje F1 Racinga, to je bila McLarenova slavna crveno-bijela annus mirabilis. Pobijedili su u 15 od 16 utrka; te su se godine McLarenov novi dečko i Hondin miljenik Ayrton Senna i dokazani dvostruki svjetski prvak Alain Prost slagali taman toliko da njihovo veliko rivalstvo ne postane pogubno. McLarenov uspjeh te godine još se uvijek spominje kao najbliže što se neka momčad u novijoj povijesti približila savršenstvu, bez oslanjanja na otvoreno proračunatu strukturu kakvu je, recimo Ferrari usvojio u desetljeću između 1996. i 2006. kad je Schumi uzimao sve. McLarenov šef Ron Dennis može za to razdoblje reći da je to njegov najsvjetliji trenutak – a zašto i ne bi?

Temelj te dominacije bila je šasija MP4/4: savršen stroj koji su proizvela dvojica briljantnih inženjera, Gordon Murray i Steve Nichols. Elegantan, minimalistički bolid, na kojemu su usavršene mnoge Murrayeve pionirske ideje koje je prethodno 1986. ugradio u Brabham BT55, MP4/4 također je imao asa u rukavu u smislu izvanredno štedljivog, no snažnog hondinog RA168-E 1.5-litrenog V6 turbo motora.

Vozili su ga Senna i Prost, dva najveća talenta te sezone i postigli su 15 pobjeda i još 10 mjesta na podiju, 15 pole positiona, 10 najbržih krugova i 199 bodova.

Dobar uspjeh. No još je važniji način na koji se momčad držala zajedno, unatoč divljoj borbi koja se odvijala između njihovih asova iz kokpita. MP4/4 bio je toliko dominantan da su Senna i Prost morali pobijediti samo jedan drugoga, a Senna je znao da prvi put u svojoj F1 karijeri ima bolid koji ga može dovesti do naslova svjetskog prvaka, što je smatrao svojom sudbinom.

> Senna je trznuo upravljač nadesno prema Prostu i pritisnuo ga na pola metra od zida. To je bilo čisto zastrašivanje, s namjerom da se Prost uplaši i ostane straga.



Jedan do drugoga u Estorilu 1988., Senna (desno) pritišće Prosta, koji polako pronalazi prolaz

Također je znao da Prost vozi identičan stroj – McLaren se tradicionalno držao politike jednakosti – i stoga mu je bio najveća prepreka do potpunog uspjeha.

Još od svog F1 debija 1984. u Tolemanu, kod Senne je postalo pravilo da dominira nad svakim momčadskim kolegom – u toj su se ulozi zaredali Johnny Cecotto, Stefan Johansson, Elio de Angelis, Johnny Dumfries i Satoru Nakajima, njegov posljednji momčadski kolega iz Lotus-Honde 1987.

Za Prosta je znao da će biti drukčiji. 'Profesor' se dokazao, bio je jednostavno sjajan i osvojio je dva naslova za McLaren. Ayrton ga ne bi mogao pobijediti snagom osobnosti ili samom brzinom; to je znao i priznao. "Moram biti što bliže savršenstva, je i Alain je takav", rekao je početkom 1988. "Prvi put se nalazim u takvoj situaciji, ali sam sretan. Očekivao sam da će s Alainom biti točno ovako kako je ispalo i ne vidim zašto bi se nešto trebalo mijenjati. Drugim riječima, sklad, a ne poteškoće." Barem ne u početku. Senna je u Prostu prepoznao pravog suparnika, protivnika vrijednog njegove potpune pozornosti, a i Prost je isto vidio u Senni: "Početkom 1988.", kako navodi u svojoj autobiografiji Život u brzom traku, "Ayrton je pokazao još jednu kvalitetu: bio je sitničav. Primio bi se svakog detalja i o tome raspravljao do iznemoglosti. Bio sam naviknut na debriefing od možda 30 minuta. Sa Sennom ste morali izdržati tri do četiri sata. To je jednostavno bio njegov način pripremanja za utrku. Međutim, s vremenom i uz malo kompromisa s obje strane, razvili smo dobru i opuštenu poslovnu suradnju. Konačno se uklopio."

To nije moglo potrajati. Eksplozija je bila neizbježna i zbila se na portugalskoj Velikoj nagradi 25. rujna. Prije utrke Prost i Senna bili su izjednačeni u bodovima. Tada, u Estorilu, Prost se drugi put te godine kvalificirao ispred Senne, no ovaj ga je prošao i Prost je u drugi krug ušao iza Senne. To je bilo to: tko je želio više? Na ciljnoj ravnini Prost se pokušao provući, a kad su pri brzini od 290-300 km/h bili jedan uz drugoga, Senna je trznuo upravljač na desno prema Prostu i pritisnuo ga na pola metra od zida. To je bilo čisto zastrašivanje, s namjerom da se Prost uplaši i ostane straga. Senna, iako je već znao da ima tehničkih problema s pogrešnim očitanjem goriva, nije bio spreman biti pobijeđen.



Suzuka 1989., sedam krugova do kraja, Senna se najprije kroz 130R približio Prostu, a tada ga je, pri kočenju u posljednjoj šikani Prost blokirao i obojicu zaustavio. Nakon što su ih razdvojili suci, Senna je utrku odlučio dobiti na stazi, no bio je diskvalificiran zbog pomoći guranjem i vraćanjem u utrku na pogrešnom mjestu Đ što je pomoglo Prostu u osvajanju prvenstva 1989.



Suradničko raspoloženje u početku – Prost objašnjava, a Senna sluša...

Senna i Prost borbu su nastavili u još jednoj epskoj sezoni, 1990., tada s Prostom u Ferrariju. Njihovi svjetovi ponovo su se sudarili u Suzuki...

No Prost je ipak prošao i odmakao te 90 minuta kasnije pobijedio, što ga je ponovno vratilo na prvo mjesto poretka vozača.

Pokazalo se da to nije bilo dovoljno – Senna je osvojio prvenstvo za mršava tri boda. Pobijedio je – no uz određenu cijenu.

Statistika otkriva koliko je njihovo nadmetanje bilo izjednačeno. Na kraju sezone, bodovi su bili vrlo izjednačeni: Senna je pobijedio u osam utrka, u odnosu na Prostovih sedam, naslov je uzeo s 90 bodova, dok ih je Prost imao 87. Zdrobio je Prosta u kvalifikacijama, osvojio je 13 pole pozicija, a Prost samo dvije, no Prostov ukupni zbroj bodova bio je veći: 105 prema Senninih 94 – no kako se u prvenstvu vozača zbrajalo samo 11 najboljih rezultata, kruna je otišla Senni.

Prost se kasnije osvrnuo na jedinstveni neugodan osjećaj poraza od mladog pridošlice u njegovoj momčadi, njegovu McLarenu za koji je osvojio prvenstvo 1985. i 1986. "Naši su prvi kontakti bili oprezni," pisao je. "Je li Senna imao osjećaj – potpuno neopravdano, no često sugerirano – da je na mojem teritoriju? Možda, a možda i ne. No ponašao se kao razmaženo dijete – što je, pretpostavljam, bilo potpuno razumljivo u tim okolnostima, jer dotad su mu sposobnosti uvijek bile u središtu pozornosti svake momčadi za koju je vozio. Prost je tada bio apsolutno u pravu i morao je dokazati nedostatak u njihovom odnosu. Nijedan od njih nije bio spreman prihvatiti drugo mjesto u momčadi.

U 1989. bitka je eskalirala u otvoreni građanski rat. Obazrivi momčadski kolege postali su ljuti neprijatelji kada je Prost krenuo obnoviti svoju nadmoć, a Senna je postao opsjednut potvrdom svoje prve titule. Komunikacija je prestala,

STATISTIKA SUPARNIŠTVA

	1988.	1989.	2007.
BODOVI	Prost 87 Senna 90	Prost 76 Senna 60	Hamilton 109 Alonso 109
POBJEDE	Prost 7 Senna 8	Prost 4 Senna 6	Hamilton 4 Alonso 4
POLE POZICIJA	Prost 2 Senna 13	Prost 2 Senna 13	Hamilton 6 Alonso 2
KVALIFI-KACIJE	Prost v Senna 2 - 14	Prost v Senna 2 - 14	Hamilton v Alonso 9 - 8

novinske konferencije pucale su od napetosti i psiholoških nadmetanja, a momčad je pokušala održati povezanost, no crta je bila povučena – po sredini garaže.

Međutim, na prvoj europskoj utrci sezone u Imoli dvojac se dogovorio da će onaj tko povede na startu imati slobodne ruke kod snažnog kočenja u prvom zavoju, Tosa.

Senna je poveo i Prost se propisno držao iza. No zbog strašnog izlijetanja Gerharda Bergera u Tamburellu podignuta je crvena zastava. Nakon ponovnog starta poveo je Prost, a Senna ga je prošao u zavoju Tosa – i prekršio dogovor. Ali Senna nije tako mislio, jer kako je kasnije tvrdio, bila je riječ o ponovljenom startu, na koji se dogovor nije odnosio. Rukavice su bile skinute.

Nešto više od godinu dana nakon Estorila stigli su na Veliku nagradu Japana, ponovno usredotočeni na svoju privatnu bitku za naslov, no ovaj put s mnogo većim ulogom. Nešto se spremalo puknuti.

Prost je tada bio prilično odmakao, imao je 76 bodova, a Senna samo 60, iako je Senna imao šest, a Prost četiri pobjede. Senna je morao pobijediti, a Prost je morao biti najmanje četvrti da osigura naslov – ili izbaci Sennu. Što se upravo i desilo. Svaki ljubitelj koji je gledao tu utrku, zadržat će u glavi sliku trenutka kad se Senna kroz 130R prema posljednjoj šikani prišuljao Prostu, došao pored... da bi ga Prostov MP4/5 pritisnuo – gotovo kao da mu se ispričava. Prost je odmah odustao. Senna je nakon zamjene nosa u boksu odvozio neke od svojih najljepših krugova i prošao ciljem prvi – ali je kasnije diskvalificiran zbog promašenog zavoja u kojem ga je Prost izbacio i pomoći guranjem.

Zloba u Hondalandu (1. dio) završila je McLarenovo suparništvo Prost/Senna, uz izjednačeni uspjeh: svakome po prvenstvo i po jedan prljav trenutak na stazi.

Dvije godine bilo je to jedno od najnapetijih međusobnih rivalstva viđeno u F1, razdoblje koje je Ron Dennis opisao kao §stresno, ali prilično zanimljivo. Tada sam više radio kao diplomat nego kao direktor momčadi, održavao sam konstruktivni radni odnos između njih dvojice i to je funkcioniralo većinu vremena – ali ne uvijek."

Senna i Prost nastavili su borbu u još jednoj epskoj sezoni, 1990., tada s Prostom u Ferrariju. Njihovi svjetovi ponovo su se sudarili u Suzuki, samo je ovaj put Senna bio agresor. Namjerno je izbacio Prosta u prvom zavoju kako bi osigurao naslov, što je i priznao godinu dana kasnije, opet u Suzuki (kad je osvojio treći naslov svjetskog prvaka), da je ciljanje Prosta 1990. bila osveta za njihov sudar iz 1989.: "Odlučio sam da ako u prvom zavoju izgubim vodeću poziciju, ići ću na njega u prvom zavoju, bez obzira na ishod, a Prost neće ući u prvi zavoj proći ispred mene. To se i dogodilo." Gotovo dva desetljeća poslije tih legendarnih borbi, u McLarenu se događa slična priča – iako uz više politiziranja nego sudaranja. Razlika je u tome, što je za razliku od Senne, Alonsov bijes uglavnom bio usmjeren prema momčadi, a ne prema momčadskom kolegi, no Hamilton je zasigurno bio sjeme Alonsova nezadovoljstva. Dennis i dalje tvrdi da su bitke Senna protiv Prosta i Alonso protiv Hamiltona i dalje neusporedive. Naravno, njihove razlike su čudesne, baš kao i sličnosti.

Čekamo iduće poglavlje. F1

ČAROBNJAK NEPARNIH SEZONA

Godine 2003. naslov mu je izmakao za dva boda, 2005. za tri odustajanja nepouzdanog McLarena iz vodstva utrke, no ova je sezona napokon donijela dugo očekivanu titulu.

Je li Kimi-Matias Räikkönen danas bolji vozač no što je bio u dvjema prethodnim sezonama kada je dolazio nadomak naslovu? Je li se promijenio u odnosu na te godine, ili je ostao onaj isti stari? Je li bio najbolji vozač na gridu ove sezone i posve zaslužio titulu, ili su mu je na pladnju dodijelili konkurenti iz McLaren-Mercedesa? Paradoksalno, ali odgovor na sva ova pitanja je §da", potencirajući zamršenost današnjeg svijeta Formule 1.

Da je McLaren na početku godine odredio Fernanda Alonsa za prvog vozača, nema sumnje da bi Španjolac osvojio treći uzastopni naslov. Da su u Wokingu smjeli tretirati Lewisa Hamiltona kao prvog vozača kada je to de facto postao, britanski bi se novak okitio naslovom već u svojoj prvoj sezoni. To sve stoji, pa ipak najkonzistentniji i sveukupno gledano najbolji vozač sezone 2007. nesumnjivo je bio Finac iz Espooa. Koji je ostvario i najviše pobjeda tijekom sezone, šest, a u drugom dijelu iste bez ikakve dvojbe u većini vikenda i izgledao kao najbrži i najkompletniji vozač na gridu, bez emocija na licu slušajući žamor i svađu iz susjednog boksa i zvukove razbijanja vrata motorhomea nogom. Ključ Kimijevog ovosezonskog uspjeha nedvojbeno je ipak momčad u koju je došao. Ferrari, otkako je Jean Todt ondje, ništa ne prepušta slučaju. Godinama su pratili Finca i spremali se da ga jednog dana zaposle kao zamjenu za Michaela Schumachera. I, možete u to biti sigurni, vrlo su pomno čitavo to vrijeme studirali njegov karakter, navike, vozačke i ljudske karakteristike. Jer u Maranellu su posve svjesni nečega što u Wokingu (ili, recimo, Didcottu) nisu i nikada neće naučiti: najbolji se bolid može stvoriti, no onaj konačni dodatak, pretvaranje tog bolida u nezaustavljivo pobjedničko oruđe, može učiniti samo izuzetan vozač. A većina takvih izuzetni su i ljudi, te je ponekad potrebno prilagoditi čitavu momčad i bolid njima, a ne očekivati suprotno, njihovu potpunu i bezuvjetnu prilagodbu momčadi i bolidu.



U jednom je trenutku ove sezone, neuobičajeno, i na riječima šturi Kimi Räikkönen odapeo otrovnu strelicu prema bivšim poslodavcima, izjavivši da mu je mnogo lakše sada kada se napokon ugodno i opušteno osjeća u momčadi u kojoj se nalazi. A istina je ta da su u Ferrariju bili spremni za Kimija. Nisu ga kupili da mu kažu „Gle, dečec, mi imamo najbrži bolid, ali moraš ga voziti pažljivo i precizno, da štogod ne potrgaš na njemu. I ne, nipošto ne smiješ voziti najbrži krug na samom kraju utrke, tada valja štediti motor za iduci trkaći vikend." Znali su što kupuju i prilagodili se - Kimi je imao samo dva mehanička kvara ove sezone, oba u prvom dijelu, kada je još trajalo vrijeme uzajamne prilagodbe vozača i momčadi. Na Ferrariju nije bilo da mijenja svoju vozačku zvijezdu, nego da napravi takav bolid kojeg on neće moći razvaliti svojim tečnim, ali često spram bolida brutalno neobazrivim, i upravo zato toliko brzim vozačkim stilom. Takav je način širokokutnog razmišljanja





PRVI NA STARTU, PRVI NA CILJU

TIJEKOM čitave sezone 2007. Kimi Räikkönen je samo u dva navrata vodio u prvenstvu – nakon prve utrke i nakon zadnje.

S obzirom na enorman bodovni zaostatak za Lewisom Hamiltonom u jednom trenutku može se reći da je Kimijeva sezona 2007. na neki način bila oživljavanje ideje Jackieja Stewarta o savršenoj utrci: Pole position, pa vodstvo, mehanički problemi radi kojih pada na gridu i zaostaje te potom nadoknađivanje i konačna pobjeda vlastitom sposobnošću, uz ostvarenje najbržeg kruga utrke pritom.

U zadnjem krugu, dakako, ipak je to Kimi.



o različitim parametrima složenog odnosa na relaciji vozač-bolid-momčad posve prirođen Todtu, no ljudima poput Rona Dennisa i Franka Williamsa, u duši i dalje malim garažistima kojima je teško isfinancirani bolid jedina svetinja, posve je stran.

Kimi i Ferrari bili su, naslućivalo se otpočetka, kombinacija stvorena za savršen suživot. Najkarizmatičnija momčad svih vremena i najkarizmatičniji vozač današnjice, oboružani neusporedivim fanatizmom navijača, i to na globalnoj razini. Ferrari ne mora razmišljati o ustupcima, nitko iz vrha tvrtke neće upitno podići obrvu ako se ispostavi da je ove godine prodaja Ferrarija u Finskoj opala, poput one Renaulta u Španjolskoj za prve Alonsove šampionske sezone. U Maranellu naprosto mogu uzeti najbolje što se nudi na tržištu vozača, ne razmišljajući o posljedicama. Što su, naslućuje se, već i učinili: vrlo su jake indicije da će Fernando Alonso doći u crvenu momčad već 2009. A to otvara velike spekulacije o vozačkoj budućnosti aktualnog svjetskog prvaka. Na prvi pogled čini se da je sve jasno,







dva vjerojatno najbolja vozača današnje Formule 1 u istoj momčadi, ljudi koji se uzajamno jako poštuju i čije bi rivalstvo moglo biti velika priča sljedećih sezona.

No, što Kimi misli o tome i zašto Ferrari osjeća potrebu za dovođenjem još jednog vozača sličnih mogućnosti?

Odgovor leži u – Kimiju. Kimi Räikkönen, izdanje za sezonu 2008., biti će jedan posve novi vozač, čovjek koji je dosegao vrh u poslu, ali i hobiju, kojim se odlučio baviti još kao klinac. Kakav će ga motiv dalje voditi? Možete li ga zamisliti da predano razvija i usavršava bolid, kako bi skinuo Schumacherove rekorde i pridodao svom imenu drugi, treći... osmi naslov? Ne, ne mogu ni ja. A Alonsa mogu. Pitanje Kimijeve daljnje motivacije biti će veliki mač nad Ferrarijem već od sljedeće sezone. Hoće li njemu biti bitno osvojiti još jedan naslov, kako bi potvrdio svoju veličinu, kada se ne doima niti da mu je ova titula bila osobito važna? Ili će, dosegavši vrh, pogubiti sve motive? Odgovor nitko ne zna, skriven je negdje u Finčevoj glavi, a Ferrari se sprema održati kontinuitet pobjeda neovisan o tome kakav on bio.

Dok je Kimiju zabavno voziti on će to i raditi, no postane li mu to napor uopće ne sumnjam da će se naprosto spakirati i otići. Promijeniti prioritete u životu i raditi nešto što ga više oduševljava.

Upravo je ta dječja zaigranost ono što Räikkönena čini toliko posebnim i izdvaja od drugih vozača – oni, čak i kada to nisu po prirodi, pokušavaju biti potpuni profesionalci i naglašavaju svoju predanost momčadi i poslu uvijek i svugdje. Kimi se niti ne trudi prikazati takvim, njegov pseudonim za utrke glisera i motornih sanjki, "James Hunt", sve govori.

On želi uživati u životu i zabavljati se, a spreman je prilagoditi se korporativnom okruženju taman toliko koliko mu treba da si omogući čim više takvih trenutaka. I stoga je jedina momčad u kojoj bi se, osim u Ferrariju, savršeno uklopio nedvojbeno Red Bull.

U Formuli 1 nezahvalno je davati dugoročne prognoze, no ode li kamo Kimi nakon Maranella, osim u vozačku mirovinu, Salzburg se nameće kao jedino logično rješenje. A i Red Bull, znamo, dobro paše s votkom.

F1

F1 plus 1

Jenson Button
vozač Honde

O sezoni 2007, bolidu RA107, Lewisu Hamiltonu i promjenama pravila 2008.

Sad kad je sezona 2007. završila, kakvi su vaši dojmovi?
Bila je to teška sezona i, iskreno, drago mi je što je završila. Ove godine smo kao momčad naučili mnogo, ne samo o bolidu, naučili smo mnogo jedni o drugima i svatko se sad raduje sljedećoj godini.

Koliko je, dakle, RA107 bio loš?
Nije bio naročit bolid. Većina njegovih problema bila je vezana uz aerodinamiku, tako da smo se s tim problemom borili na stazama gdje je aerodinamika bila najvažnija. Bolidu je također nedostajala i dosljednost, pa na nekim stazama nisam mogao predvidjeti ponašanje bolida iz zavoja u zavoj. No naposljetku, bilo je lijepo osvojiti šest bodova jer sam na početku godine mislio da neću osvojiti nijedan.

Koliko ste sigurni da će bolid za sljedeću godinu biti bolji?
Sljedeće godine ne možemo biti ovako loši. To je nemoguće. Shvaćamo probleme koje smo imali s ovogodišnjim bolidom i većina razvoja u drugoj polovici godine bila je usmjerena na 2008. Također, zaposlili smo mnogo novih ljudi i svi radimo vrlo naporno i bavimo se razvojem.

Na trenutak zaboravimo bolid, jeste li zadovoljni osobnim učinkom tijekom sezone?
Zadovoljan sam svojom vožnjom. Izvukao sam maksimum iz bolida i mislim da sam ove godine odvozio neke od najboljih utrka u svojoj karijeri. Kad je o utrkama riječ, naučio sam ponešto i usavršio svoje vještine, jer sam proveo mnogo utrka kotač uz kotač.

Surađujete li dobro sa svojim momčadskim kolegom u Hondi Rubensom Barrichellom?
Imamo dobar odnos i dobro surađujemo. Svi se radujemo boljoj sezoni 2008.

Što mislite o uspjehu Lewisa Hamiltona u njegovoj početničkoj godini?
Stvarno mi je drago zbog njega. Došao je i vozio je dobro, a to je bilo odlično za njega i Formulu 1.

Postoji li koji uzbudljiv trenutak 2007. koji biste htjeli podijeliti s nama?
Prvi put ove godine vozio sam svih 23 kilometra Nordschleife na Nürburgringu i to je bilo čudesno. Snimali su me za Hondu i načinio sam samo šest krugova, no bio sam očaran stazom. To je tako posebno mjesto. Obično kad vozite cestovni automobil na trkaćoj stazi nemate osjećaj za brzinu, no na Nordschleife imate jer je staza uska, a zavoji su vrlo blizu. Mjerio sam vrijeme drugog kruga svojim satom i zaustavio vrijeme na 9 minuta i 21 sekundu.

Radujete li se utrkivanju bez sustava za nadzor trakcije sljedeće sezone?
Promjene pravila uvijek su dobre za vozače koji nisu pri vrhu, pa se radujem tome. To će također vozaču omogućiti veću kontrolu nad bolidom, što je dobra stvar, a to bi trebalo odgovarati mom smirenom načinu vožnje. Zapravo, smatram da će promjene na kočnicama imati jednako velik učinak kao i zabrana sustava za sprječavanje proklizavanja. To znači da ništa neće zaustaviti stražnje kotače da zablokiraju, što će biti pravi izazov na mokrome.

Kad već spominjete mokro, što mislite o utrci na stazi Fuji?
Mislim da nismo trebali krenuti u tim groznim uvjetima. Volim voziti po mokrome, no tamo su uvjeti bili previše loši. Bilo je vrlo opasno jer nismo ništa vidjeli i posvuda smo prolazili kroz lokve vode, no to je glupa strana karijere vozača utrka, rekli su nam da vozimo, pa i jesmo.

Phil Young, vaš sadašnji fizioterapeut, odlazi iz F1 kako bi živio u Australiju. Koliko će to utjecati na vas?
Raditi s dobrim fizioterapeutom vrlo je važno za vozačevo raspoloženje. Zato sam prijelaz na svog novog fizioterapeuta Mikea Colliera pokušao ublažiti. Mike je došao na utrke u Italiji i Belgiji i tamo je uspješno surađivao s Philom. Jedva čekam da počnemo.

I napokon, što mislite o višim stranicama vozačke kabine sljedeće sezone?
To je definitivno korak naprijed jer će biti sigurnije. Nova zaštita pokraj je kacige, što je odlično za više vozače poput mene, no nižim vozačima bit će teže jer će im otežati pogled naokolo. FO

+5 brzih činjenica

1 Bez čega nikad ne izlazite iz kuće?
Bez donjeg rublja, Seiko sata i Ray-Ban naočala.

2 Posljednja knjiga koju ste pročitali?
Tumačenje umorstva od Jeda Rubenfelda.

3 Najbolji film?
I dalje mislim da je *Pulp Fiction* odličan, baš kao i *Swordfish*. Mislim da je Quentin Tarantino odličan.

4 Omiljeni glumac?
John Travolta

5 Jeste li dobar kuhar?
Ne, nimalo. Najbolje što sam ikad skuhao bila je brokula i juha od plavog sira.

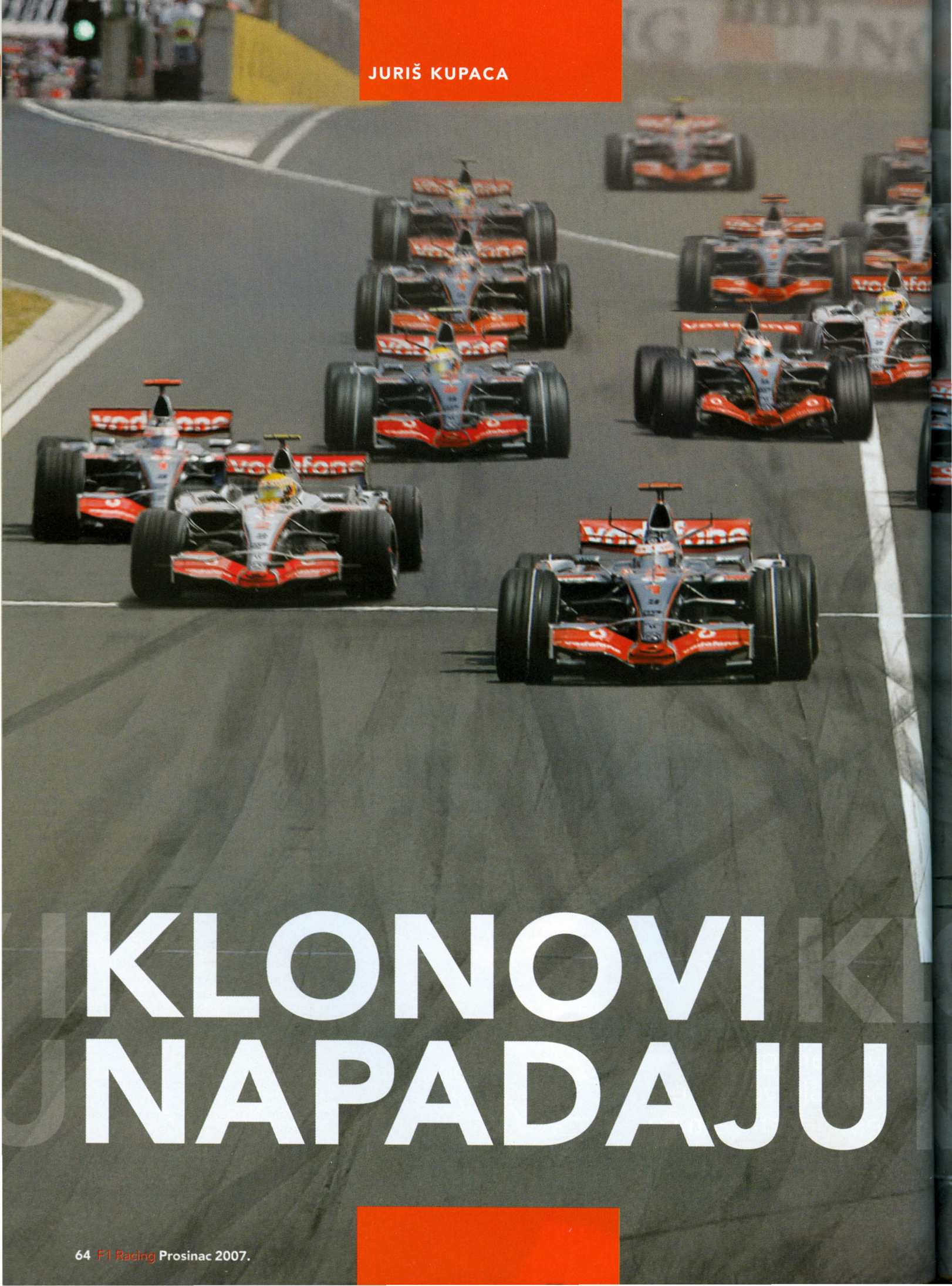


Na Fujiju, u nemogućim uvjetima, Button je 17 krugova bio četvrti

SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT; INSET: XPB.CC



Ove sam godine usavršio vozačke vještine jer sam se puno puta utrkivao kotač uz kotač



JURIŠ KUPACA

KLONOVI NAPADAJU



Nekoć davno u Formuli 1 moglo se voziti s tvorničkom šasijom i motorom. I na trenutak nam se učinilo kao da je to vrijeme ponovno stiglo. F1 Racing istražuje zašto su tvornički bolidi odbačeni – ponovno.

Jato McLarena na F1 gridu 2008.? Oprostite na pretjerivanju, ali ne, to se neće dogoditi

Riječi Stuart Codling

Priča o tvorničkim F1 bolidima sazdana je od ironije. Jedna od zanimljivijih je da će ideja koja je prvotno smišljena kako bi se smanjile goleme financijske barijere za ulazak u Formulu 1 i razbila moć proizvođača automobila, naposljetku od sporta napraviti zatvorenu trgovinu – pod monopolom istih proizvođača. Zapravo je bila riječ o pokvarenoj političkoj borbi za kontrolu nad Formulom 1 između onih koji upravljaju sportom i nekih od sudionika.

Nakon što je 2001. Bernie Ecclestone danas nepostojećoj njemačkoj medijskoj grupi Kirch unosno prodao 75 posto komercijalnih i televizijskih prava Formule 1, proizvođači automobila – BMW, Mercedes, Honda, Toyota i Renault – osnovali su GPWC Holdings BV (Grand Prix World Championship) s ciljem pokretanja vlastita natjecanja 2008. Pretpostavljali su da je prodaja prava

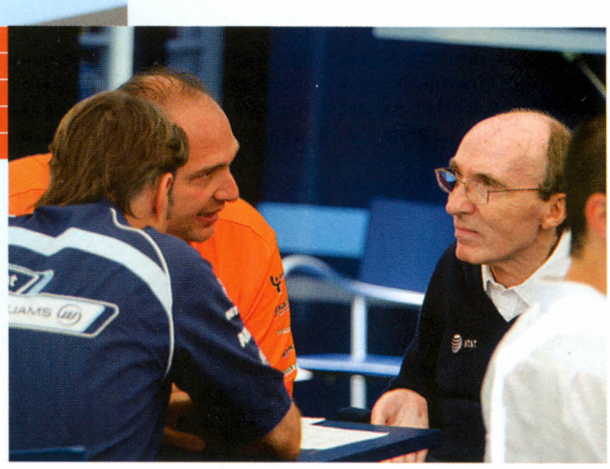
SLIKE: CHARLES COATES/LAT; ANDREW FERRARO/LAT



dio Ecclestoneove izlazne strategije iz sporta te da će Kirch neizbježno pokušati prebaciti Formulu 1 sa zemaljske televizije na satelitsku, što će uništiti gledateljsku bazu, a zatim i njezinu vrijednost kao najbolje reklame za prodaju inženjerske izvrsnosti. Pobunili su se i protiv onoga što su smatrali nesrazmjernom podjelom F1 prihoda od kojih 70 posto odlazi izravno u džep Ecclestoneovih tvrtki i FIA-e, umjesto da se raspodijeli među sudionicima.

No, taj su si problem proizvođači sami stvorili budući da je podjela novca određena Concordskim sporazumom, gotovo mitskim ugovorom koji upravlja većinom stvari u Formuli 1. Ako im se nije sviđao, nisu ga trebali potpisati. Ipak, rasprave o novcu vodile bi se još narednih šest godina ometajući donošenje novog Concordskog sporazuma koji bi trebao biti utvrđen kada aktualni istekne potkraj 2007. (no do danas još nije ratificiran). Također, u pregovore su se upleli i tekući sukobi oko smjera kojim je sport krenuo. Ecclestone i Max Mosley trude se zadržati diskretan odmak u svojim ulogama vlasnika komercijalnih prava i predsjednika FIA-e, no ipak često ostavljaju dojam kao da djeluju u dogovoru, kao što su to radili u FISA/FOCA ratnim danima početkom osamdesetih. Sigurno nije slučajnost da je Mosley često i glasno (i službeno) govorio kako Formula 1 mora biti manje ovisna o velikim proizvođačima cestovnih automobila, i to baš u vrijeme kad je skupina njih bučno prijetila osnivanjem vlastitog natjecanja. Formula 1 je sport izrazito okrenut samome sebi, no Mosley je čovjek širokih vidika koji budućnost promatra lukavim političkim okom. Postalo mu je jasno da se Formula 1 u mnogim krajevima smatra nezaustavljivim izvorom onečišćenja te da je iznimno osjetljiva na ekonomske šokove, zbog čega se odlučio okrenuti pitanjima zaštite okoliša. Formula 1 je bila previše ovisna o trošenju snage velikih korporacija koje mogu otići iz sporta jednako brzo kako su i došle, kao što je bio slučaj s Fordom kad su prodali Jaguar Racing.

Ecclestone i Mosley (gore) zatvorili su priču o tvorničkim bolidima: Kolles (desno) i Williams (sasvim desno) organizirali su uspješan napad



Ipak, nije bilo uspjeha jer su mnoge momčadi međusobno kopirale istraživanja, a trošenje na tehnički razvoj (ostavljeno bez nadzora) bilo je potencijalno pogubno za neovisne ekipe. Mosley nije mogao mnogo učiniti glede opskrbljivanja, kako bi ograničio prihode F1 momčadi (primjerice preko sponzora), ali postojale su brojne mjere koje je mogao primijeniti kako bi ograničio njihove izdatke i usmjerio ih u smjeru osjetljivijim na ekološka pitanja.

Godinama frustrirana sebičnošću i kratkoročnim razmišljanjem momčadskih šefova, FIA je zatražila smanjivanje troškova i istraživanje tehnologija koje će proizvesti višak političkog kapitala za neutralizaciju svakog napada na okoliš. Stroža ograničenja određena su za količinu testiranja koja se mogu provesti, zabranjeni su egzotični materijali poput aluminijsko-berilijskih legura, motorima je smanjena veličina i morali su trajati dulje od jednog trkaćeg vikenda, a određena je i točna specifikacija motora kako bi se ograničio njihov skup razvoj.

U siječnju 2005. Ecclestone je odlučno udario na GPWC potpisavši memorandum s Ferrarijem o nastupanju u njegovoj F1 od 2008. Za Ferrarijem su došli Williams, Midland i dvije ekipe Red Bulla. Potkraj 2005. Mosley je otkrio prijedloge za Sportski pravilnik 2008., koji je u ožujku 2008. trebao stići pred Svjetsko automobilističko vijeće. Mnogi od njih već su postojali u nekom obliku jer ih je Mosley predstavio momčadima još u svibnju 2004. u Monaku.

Intervju koji je dao L'Equipeu, a koji je distribuirao FIA-in ured za medije, ukratko je naveo sve prijedloge i završio sljedećom izjavom: „Ne postoji namjera za obnavljanje odredba Concordskog sporazuma koje onemogućuju momčadi da prodaju dijelove šasije ili cijele šasije drugim natjecateljima. Predloženo je dopuštanje potpuno slobodnog tržišta u ovom području."

Nakon toga je ideja o tvorničkim bolidima, uspavana od 1980-ih i izričito zabranjena Concordskim sporazumom, ponovno uskrsla. Postojala je nada da će

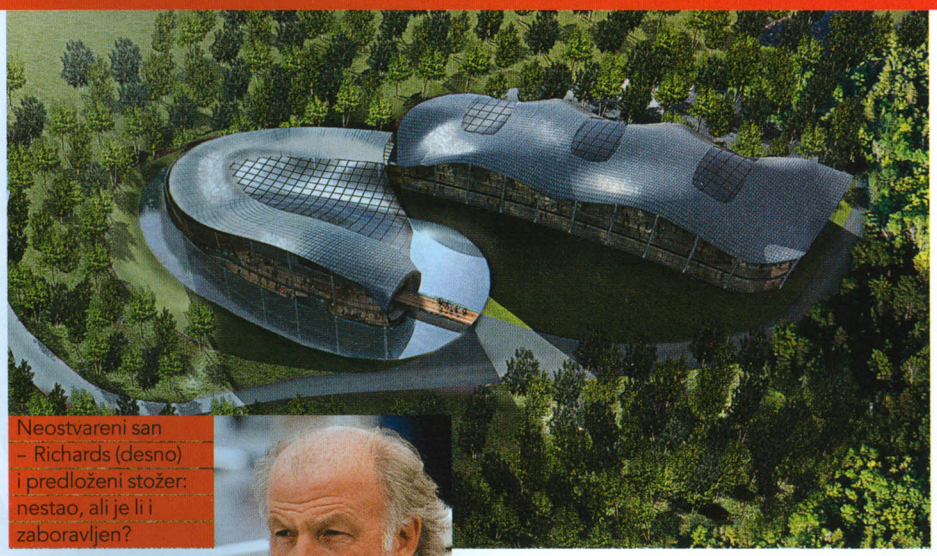
> "FIA JE POZIVALA EKIPE DA SE PONOVNO PRIJAVE ZA VLASTITE POSLOVE."

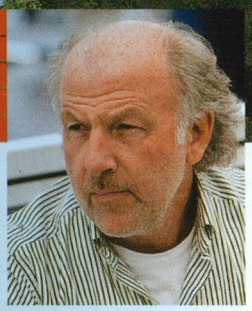
model slobodnog tržišta onemogućiti one koji ulaze u sport da razmjerno jeftino okupe ekipu, a one postojeće da nadoknade troškove razvoja (i za proizvođače da dolaze i odlaze bez komercijalnog pustošenja). To bi također smanjilo količinu kopiranih ili uludo potrošenih istraživanja. Kao što se moglo očekivati, ta ideja nije naišla na odobravanje konzervativaca.

Nakon WMSC sastanka u ožujku 2006. kad je ratificiran Sportski pravilnik za 2008., objavljeno je da će dvanaest momčadi dobiti odobrenje za ulazak u svjetsko prvenstvo 2008., a ulazi će se otvoriti 26. ožujka i zatvoriti 31. ožujka. FIA je zapravo pozvala jedanaest ekipa da se ponovno prijave za svoje vlastite poslove i to u odobrenom roku od sedam dana. Preostali buntovnici slijedili su ih u stopu. Sredinom svibnja na Velikoj nagradi Španjolske preostali članovi GPWC-a (tad već preimenovanog u Grand Prix Manufacturers' Association ili GPMA) složili su se oko potpisivanja predugovora s Ecclestoneom. O Prodriveu, dvanaestoj momčadi kojoj je dopušten ulaz u F1, mjesecima se malo znalo. U međuvremenu je Super Aguri dokazao kako je moguće vrlo brzo okupiti malu, okretnu i dobro vođenu ekipu s bolidom koji nisu sami dizajnirali ili napravili (njihov prvi bolid bio je prerađeni, već korišteni Arrows iz 2002., a bolid iz 2007. bio je dorađena

SLIKE: GLENN DUNBAR/LAT; DPPI

"WILLIAMS JE REKAO DA SE NEĆE PRIDRŽAVATI ZAKLJUČAKA ŽALBENOG SUDA."



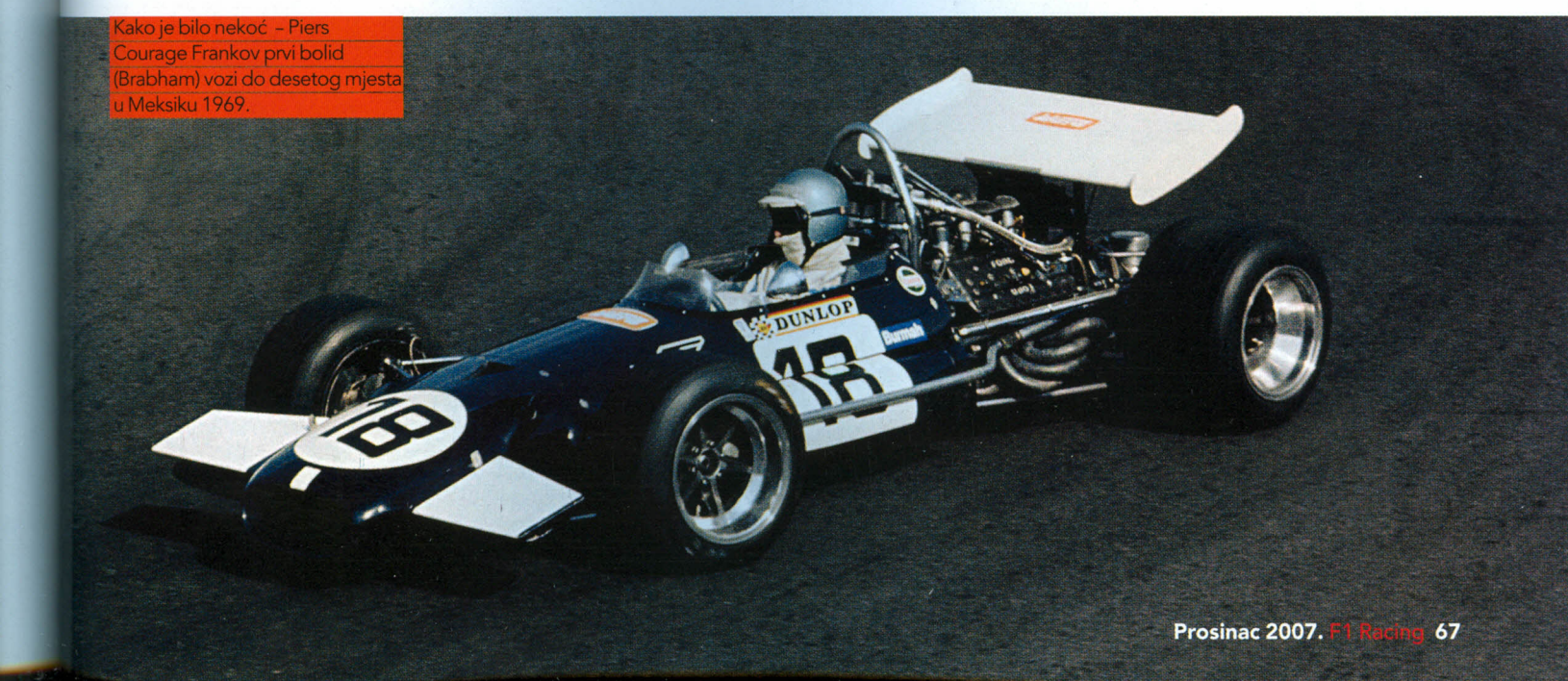


Neostvareni san – Richards (desno) i predloženi stožer: nestao, ali je li i zaboravljen?

inačica Honde iz 2006.). Legalnost je postignuta uz pomoć rupe u zakonu (koju je FIA omogućila), po kojoj je promijenjeno intelektualno vlasništvo nad izvornim dizajnom. Red Bull je također odlučio iskoristiti FIA-in zakonski propust i osnovao odvojenu tvrtku (Red Bull Technology GmbH) koja upravlja intelektualnim vlasništvom njihovih bolida za 2007., RB3/STR02. Šef Spykera Colin Kolles ismijao je ovaj primjer kao "čarobiranje" i pokrenuo arbitražni proces s ciljem da se Super Aguri i Toro Rosso isključe iz 2006. i 2007. prvenstva i ne sudjeluju u podjeli prihoda od televizijskih prava. Šef Prodrivea David Richards vjerovao je da takvo što nije moguće do 2008. i već je u paddocku Bahreina ove godine otvoreno govorio o planovima za uvođenje tvorničkih bolida 2008. Možda bi mu to i uspjelo iduće godine s McLarenima, da se nije umiješao beskompromisno principijelan čovjek – Frank Williams. Nekoliko tjedan prije kraja sezone 2007., momčad Williams proslijedila je dokument (koji je jedan drugi šef momčadi opisao kao "vrlo dojmljivu prijavu") koji osporava legalnost ulaska Prodrivea u F1. Zašto? Nesumnjivo su mogli vidjeti, kao što je i Mario Theissen primijetio, da će najvjerojatniji rezultat dopuštanja ulaska momčadi poput Prodrivea biti natjecanje kojim će dominirati šest proizvođača automobila od kojih će svaki voziti četiri. U takvom okružju Williams ne bi dugo potrajao. Stariji član ekipe koja nije ni Williams niti Spyker rekao je za F1 Racing: "Problem je što u Sportskom pravilniku nema odredbe o tvorničkim bolidima. Članci na koje se oni (FIA) oslanjaju zapravo ne drže vodu." Članak 19 Sportskog pravilnika za 2008. kaže da se naslovom konstruktorskog prvaka nagrađuje proizvođača koji je osvojio najviše bodova. Članak 20 nastavlja: "Konstruktor motora ili šasije je osoba (uključujući bilo koje korporativno tijelo) koja posjeduje intelektualna prava vlasništva nad tim motorom ili šasijom. Proizvođač (naglasio autor) motora ili šasije je ime koje mu je dao konstruktor. Ako proizvođač šasije i motora nije isti, naslov će se dodijeliti proizvođaču šasije koji i u nazivu bolida uvijek prethodi proizvođaču motora." Tu odredbu doista je moguće tumačiti na nekoliko načina, no F1 Racing misli da ona nije bila povod Williamsove pobune. S tim argumentom bili bi prilično neuvjerljivi, jer su na navedeni propis iz Sportskog pravilnika u ožujku 2006. sami pristali. Williams je zapravo tvrdio da su tvornički bolidi pitanje Concordskog sporazuma, a ne Sportskog pravilnika i zato je, kad je FIA objavila da će se to pitanje otvoriti pred Međunarodnim žalbenim sudom, objavio da se neće pridržavati zaključaka suda, niti će nazočiti saslušanju. Njihovo je stajalište da pitanje tvorničkih bolida nije u ovlasti FIA-e. Umjesto toga, obratit će se Odboru za ugovore u Lausanni i, ako će biti potrebno, protestirati protiv svakog tvorničkog ulaska na svakoj utrci 2008. FIA je zatim odgodila žalbu na neodređeno vrijeme, ali i dalje ustraje na stavu da je to više sportsko nego komercijalno pitanje.

Ranije bi Bernie sam razriješio takvu situaciju, ali sad to ne može jer su prethodne beskonačne rasprave odgodile novi Concordski sporazum (s odredbom o tvorničkim bolidima) koji zbog toga još nije postignut. Sve što Ecclestone ima nekoliko je odvojenih i ne nužno kompatibilnih predugovora. Kako bi se situacija što brže i jednostavnije razriješila, postojeći sporazum vjerojatno će se produljiti. Kako je F1 Racing izvijestio prošli mjesec, Bernie je u Brazilu obavijestio šefove momčadi da je priča o tvorničkim bolidima završena, izjavivši: "Ideja nam se više ne sviđa i mislim da se neće ostvariti." Posljednja ironija u priči o tvorničkim bolidima je da im je smrtni udarac zadao upravo Williams koji je 1969. ušao u sport vozeći rabljeni Brabhamov bolid. FO

SLIKE: LAT ARCHIVE; RICHARD DOLE/LAT; PRODRIVE



Kako je bilo nekoć – Piers Courage Frankov prvi bolid (Brabham) vozi do desetog mjesta u Meksiku 1969.

MLADAC JE SASVIM U REDU

Intervju Stuart Codling
Slike Lorenzo Bellanca/LAT

Anđeoski Christian Horner, najmlađi šef momčadi u Formuli 1, nije u svemu mlad i neiskusan. Na čelu Red Bull Racinga već je tri godine, mnogo dulje nego što su neki predviđali. Zašto? Jer je završijedio poštovanje koje mu treba kako bi momčad prilagodio svojim željama.

Tihi kutak dotjeranog, uglednog restorana u Woburn Sandsu možda se čini neprimjerenim mjestom susreta sa šefom tima čije je ime sinonim za glamurozne zabave, ispunjene glasnom glazbom i prepune trendovskih ljudi. No Christian Horner, sa svojim suzdržanim načinom odijevanja, frizurom te posve školskim naglaskom, doista izaziva poštovanje.

Formula 1 sport je za čiji su poslovni dio važne godine, no što ste mladi, ljudi pretpostavljaju da manje znate, pa se automatski smatra da manje vrijedite.

Prisjećam se kako me na aerodromu Stansted 2002. nakon Velike nagrade Austrije s Hornerom upoznao Tim Scott, sadašnji glavni urednik F1 Racinga. Moja prva pomisao je bila očita: „Nekako je mlad da vodi momčad, zar ne?" Bez obzira što je Tomáš Enge, jedan od njegovih vozača, u jednoj od utrka bio prvi te postavio najbrže vrijeme kruga.

No Horner je postigao mnogo u razmjerno kratkom razdoblju, svoju je vlastitu momčad, Arden, osnovao dok je imao 23 godine, prestao je voziti krajem 1998. u dobi od 25 godina, te je tijekom sljedeće tri sezone momčad poboljšao uz pomoć ruskog "naftnog" novca (i plaćenog vozača Viktora Maslova). Do 2002. već su pobjeđivali, pa su uslijedila i velika prvenstva: Enge je izostao s prvenstva 2002. nakon pada na doping testu, Bjorn Wirdheim pobijedio je 2003., a 2004. Tonio Liuzzi uz potporu momčadi osvojio je posljednje FIA F3000 prvenstvo.

U posljednjim su godinama F3000 ljudi iz F1 smatrali smetnjom. Mnogo vozača, recimo Jenson Button i Kimi Räikkönen, potpuno su je zaobišli, a većina momčadi koje su pokušale prijeći u Formulu 1 u tome nisu uspjele. Kao mjesto za razvoj vozačkog i menadžerskog talenta, F3000 bio je promašaj. No da nije bilo Red Bulla, Horner možda nikad ne bi došao u priliku da postane najmlađi šef momčadi u sportu kojim vladaju postariji muškarci. "Moja prva godina (2005.) bila je prilično burna," prisjeća se, „jer se zbivalo mnogo toga: proizvođači su se spremali natjecati u konkurentskim serijama, početak pregovora za novi Concordski sporazum, Ferrari u vlastitim pregovorima sa Bernijem, problem s gumama na Indianapolisu, što mi je malkice otvorilo oči. Tako da sam totalno zaglibio."

"Jasno se sjećam svog prvog dana u momčadi Red Bull Racing, početkom siječnja te godine. Ukratko, Helmut Marko i Danny Bahar (desna ruka Red Bullova magnata Dietricha Mateschitza) obavijestili su više rukovodeće osoblje da će biti promjena. Predstavljali su me kao menadžera momčadi cijelom osoblju, a onda su Helmut i Danny rekli: "Moramo stići na avion, vidimo se kasnije." Oko mene je bilo 400 ljudi koji su se pitali što se zbiva. Krenuo sam obilaziti tvornicu, a oni su vjerojatno razmišljali, "Tko je ovaj mali, je li upravo došao iz F3000?" Momčad koja je prije bila Jaguar Racing bila je zatočena u burnoj spirali samouništenja, pa je vodstvo mijenjala češće nego što je David Beckham mijenjao frizuru; Ford je kao vlasnička tvrtka momčadi pogoršao situaciju ne znajući uopće što bi s njom učinio, pa je potkraj 2004. momčad prepustio Red Bullu.

Razviti momčad iz ničega je jedno, no preuzeti postojeće i ukloniti slabosti sigurno je mnogo teže. Horner je zamišljeno otpio malo limunade. "To je bilo poput korporacije koja pokušava voditi malu uličnu trgovinu," nastavio je. "Formula 1 vrlo je specijaliziran posao, a ja smatram da je za uspjeh u bilo kojem obliku automobilističkih utrka potrebna jasna upravljačka struktura, upravo ono što sam imao u F3000. Zapravo, ja sam krenuo zamišljati plan koji bi izvukao najviše već postojećih znanja, a ono što je postojalo zapravo je bilo jako dobro. Tehničko vodstvo bilo je ono što smo trebali ojačati,

Horner svoj uspjeh (i opstanak) opisuje novinaru Codlingu



pa sam baš tome odmah posvetio pozornost."

Iznad svega, dvije su stvari koje je Horner postigao 2005. zbog kojih je zavrijedio poštovanje šefova drugih momčadi. Prva je glasanje za vraćanje promjena guma, što je bilo protiv interesa vlastitog dobavljača guma Michelina – ni drugi nisu bili za pravilo jednog kompleta guma po utrci, ali momčadi kojima je Michelin bio dobavljač ništa nisu govorile jer su se osjećale u prednosti pred onima na bridgestonkama. Sljedeći potez bio je pecanje Adriana Neweyja iz McLarenovih redova, što 2003. nije uspjelo Boobyju Rahalu, šefu bivšeg Jaguar Racinga.

"U Barceloni smo u boksu bili pokraj McLarenova sivog korporativnog kampa, no mi smo imali glasnu glazbu i mnogo zgodnih cura, prisjeća se Horner. Mislim da je Adrian isprva bio znatiželjan i samo je htio pogledati o čemu je riječ."

Uz sve svoje poznavanje inžinjerskog razvoja i aerodinamike, Newey ne voli upravljanje osobljem i ima malo obzira za zadane rokove. Dakle, iako je bio nov ključan zaposlenik, sam ne bi mogao biti posve zaslužan za uspjeh. Stigao je prekasno da bi utjecao na razvoj RB2, bolida za 2006., pa se nakon detaljnog pregleda prijašnjeg modela odlučio pozabaviti s RB3, koji je malo kasnio dok je momčad puštala u pogon vlastiti zračni tunel. Brz razvoj bolida u neispitanom (i nekalibriranom) pogonu bio je vrlo rizičan.

Doista, na predstavljanju bolida RB3 u Barceloni potkraj siječnja ove godine osjećala se napetost i iščekivanje. Tog jutra primio sam poruku od pouzdanog izvora s visokog položaja: Pokaže li se RB3 lošim, Horner će bez sumnje biti zamijenjen nekime bolje povezanim s Austrijancima. Pitao sam se tko bi to mogao biti, ali sam u tom trenutku ugledao Dietricha Mateschitza kako boksom korača u društvu poznatog (i ambicioznog) bivšeg austrijskog vozača. Tada sam utipkao: Gerhard Berger...?

Horner u tom trenutku još nije završio s tehničkim ustrojem, trebao je pričekati sredinu godine kako bi u momčad doveo novog tehničkog menadžera, Geoffa Willisa, bivšeg Neweyjevog kolegu iz Williamsa i Leyton Housea, bivšeg tehničkog menadžera Honde (i povremenog suradnika F1 Racinga).

"Posao tehničkog menadžera razlikuje se u svakom timu," kaže Horner. „Adrian je vrlo praktičan u dizajniranju. On crta mnogo aerodinamičnih površina i njegov doprinos detaljnom dizajniranju bolida vrlo je velik. Usredotočen je na razvoj performansa bolida i otvoreno kaže da nije tehnički menadžer. A to smo pronašli u Geoffu, nekoga tko će ojačati upravljanje tehničkim odjelom, jer u Red Bullu sad ima gotovo 200 inženjera koji rade na razvoju bolida.

Htio sam nekoga tko će upravljati tim razvojnim procesom, kako bi se Adrian najbolje uklopio u sustav, omogućujući da razvojni tim njegove zamisli ostvari u najkraćem vremenu. Geoffa je pratio vrlo dobar glas, a kako su se njih dvojica vrlo dobro poznavali, nije bilo neproduktivnog razdoblja. On je bio očiti kandidat, samo je trebalo pričekati da ode iz Honde kako bi se to ostvarilo. Geoff je prionuo na posao i vrlo smo brzo počeli viđati korist od toga. Dobar je menadžer, vrlo discipliniran i svjestan svih postupaka, od koncepta, analize, razvoja komponenta te tehničkog razvoja i testiranja bolida do završetka tog procesa. Geoff jako ovisi o radnim procesima,

Nastup Coultharda u RB3: uz Neweyjevo je vodstvo na Nürburgringu po lošim uvjetima sa 20. startne pozicije završio na petom mjestu





U počecima Red Bulla bilo je iznimno teško, no Horner je preživio

što je potpuno suprotno Adrianovu načinu rada, pa se po tome savršeno nadopunjuju."

Istodobno s Willisovim dolaskom "premješten" je Mark Smith, tadašnji tehnički direktor, cijenjeni dizajner. Moj izvor je, čini mi se, krivo procijenio Christiana Hornera, opet je na vidjelo izišao stav o njegovim godinama. Temeljito i nepopustljivo restrukturiranje tehničkog dijela momčadi traži snagu i viziju, no kako je istodobno zaposlenik i poslodavac, mora zadovoljiti svoje nadređene u Salzburgu.

No koliko će dugo Red Bull stajati iza projekta? Oni su u F1 neobični jer ne sudjeluju kako bi prodavali automobile, niti su tamo samo radi reklamiranja. Njihov je imidž vrlo osobit i prepoznatljiv, zbog čega je teško privući i angažirati komercijalne partnere. Sve je u redu dok Red Bull potpisuje sve čekove, no nije dobro ako je potrebno dodatno financiranje izvana, što je slučaj s Toro Rossom.

"Predanost Red Bulla Formuli 1 velika je", kaže Horner. "U budućnosti bismo htjeli surađivati s partnerima sličnog načina razmišljanja." Red Bull je privlačan nekim komercijalnim partnerima, ali ne svima. Za usporedbu, Benetton je nakon što je izgradio svoj imidž u F1 uveo druge sponzore koji su počeli financirati momčad.

Ne kažem da je to Red Bullova strategija, no mi sigurno nismo proizvođač automobila, nemamo mnogo sredstava za istraživanje i razvoj, koja za razliku od nas ostali proivođači automobila imaju. Formula 1 ima veću potrebu za novcem od svih drugih sportova, pa bismo rado primili partnere i kompanije sličnog načina razmišljanja, no oni bi morali biti sličniji Red Bullovom imidžu nego automobilskoj kompaniji.

"Treba li Red Bull pobjedu? Apsolutno. Pravilo je da je Red Bull bio uspješan u svakom sportu u kojem je sudjelovao. Formula 1 nije ni po čemu drukčija. Kako smo neovisna momčad bit će nam teško, no mi vjerujemo da to možemo." F1

Hornerovo vodstvo omogućilo je Neweyju (lijevo) da se usredotoči na svoje znanje





F1 plus 1

Adrian Sutil
vozač Spykera

O svojem prvom nastupu u F1, pretvorbi Spykera u Force India i Lewisu Hamiltonu

Kakvi su vam dojmovi o prvoj sezoni u F1?
Zbilja sam uživao. Sezona je bila vrlo dobra, no tako je vjerojatno većini vozača u njihovoj prvoj godini. Sve je novo i uzbudljivo, staze, tehnički dio priče, te neke zemlje. Sad sam u F1 svijetu i već se radujem 2008.

Koja je bila najvažnija stvar koju ste naučili ove godine?
Nije to bila samo jedna stvar, naučio sam mnogo u vožnji i izvan nje. Utrke u F1 mnogo su dulje od onih Formule 3 i sustav kvalifikacija sasvim je drukčiji, tako da je bilo mnogo za naučiti. Također, trebalo mi je vremena da se naviknem na način na koji se performanse bolida mijenjaju ovisno o razini natočenog goriva. To je vjerojatno najveća razlika između F1 i svih ostalih sportskih utrka u kojima sam sudjelovao.

Jeste li morali mijenjati pristup F1 u bilo kojem trenutku?
U načinu na koji sam vozio bolid, ne. Moja vremena krugova bila su nepromijenjena cijelu godinu. Na početku sam sezone, međutim, bio previše odvažan, uvijek sam prije prvog zavoja htio prestići deset bolida. Nakon što sam u Monaku i ponovno u Kanadi završio u zaštitnoj ogradi, porazgovarao sam sâm sa sobom. Znao sam da će biti bolje nakon toga.

Koliko je poboljšanje bio Spykerov bolid B specifikacije?
Imao sam malo više potiska i manje uzgona, čime smo smanjili oko 0.5 sekunde po krugu.
Na nekim je stazama to bilo izraženije, na nekima manje izraženo. No još ima mnogo posla za napraviti jer je i Toro Rosso napredovao, tako da smo opet gotovo na početku. Trebamo još jedan veliki napredak prije iduće sezone, pola sekunde jednostavno nije dovoljno.

Je li drugi bolid bio jednostavniji za vožnju?
Podsjećao je na stariji jer mu je mehanički bio vrlo sličan. Glavna je razlika bila povećanje prijanjanja u brzim zavojima te veća brzina na ravnom.

Imali ste tri kolege vozača tijekom sezone. Kakav je to utjecaj imalo na vas i na momčad?
To za mene nije bio problem. Uvijek želim pobijediti svoje kolege, pa je bilo bolje da ih je više jer sam ih imao više za pobijediti! Također, bilo je zanimljivo usporediti stilove vožnje različitih vozača. To je možda imalo pomalo razoran utjecaj na momčad, no mislim da to nije bio problem. Pogledajte što je Markus (Winkelhock) načinio na Nürburgringu.

Opišite nam kako ste se osjećali nakon osvajanja prvog boda u F1 na stazi Fuji?
Bilo je vrlo lijepo, premda je potvrda rezultata stigla dugo nakon završetka utrke. Nasreću, još sam uvijek bio na stazi. Doživio sam to kao pobjedu momčadi. Naš cilj ove sezone bio je postizanje boda, tako da smo nakon toga imali tulum. Japan je moja najomiljenija zemlja jer sam 2006. tamo imao mnogo uspjeha u F3, a ove godine baš sam tamo odvozio svoju najbolju utrku.

Jeste li uživali živjeti Japanu?
Živio sam u Gotembi, koja je lijepo mjesto, te sam proveo mnogo vremena na stazi Fuji. Znam tu stazu vrlo dobro, tamo sam vozio mnogo testnih vožnji. Tokio je također krasan. Rado se prisjećam vremena koje sam tamo proveo.

Koliko ste poznati u svojoj rodnoj Njemačkoj?
Postajem sve poznatiji, no to je normalno, jer što ste dulje u F1, više obožavatelja imate. Kad me ljudi prepoznaju, to je dobro, to zasigurno nije problem.

Što vi i vaša momčad očekujete u sezoni 2008?
Nadam se da ćemo napredovati. Teško je stalno se utrkivati na začelju, a svi su vrlo motivirani za pomicanjem prema naprijed, uključujući Vijaya (Mallya, novog vlasnika momčadi). Imam dobar predosjećaj za 2008. Povezanost momčadi s Indijom vrlo je uzbudljiva (Spyker je postao Force India Formula One). Volim i curry, tako da postoji mnogo toga čemu se valja radovati!

Koga biste htjeli za svog momčadskog kolegu iduće sezone?
Jak momčadski kolega uvijek je dobar, jer se međusobno natječete, a to vas vodi bliže vozačkim granicama.
Na popisu za drugi bolid mnogo je vozača, no ja nemam nikakve posebne želje. Siguran sam da će momčad izabrati najboljeg.

Vi i Lewis Hamilton ste prijatelji. Jeste li iznenađeni njegovim nastupima za McLaren ove godine?
Bio sam jedan od onih koji su na početku sezone rekli da će nadmašiti (Fernanda) Alonsa, pa mi je drago što se to i dogodilo. Biti ću posve iskren, nisam očekivao da će se u svojoj prvoj godini natjecati za titulu prvaka svijeta, no znao sam da će biti uspješan.

+5 brzih činjenica

1 Kakvu glazbu imate na svom iPodu?
Nemam iPod, imam Medionov MP3 svirač. Volim različitu glazbu, ovisno o raspoloženju. Volim house, ambijentalnu glazbu te jazz.

2 Možete li nam reći neku tajnu?
Volio bih, no bojim se da ne mogu!

3 Koje su vaše omiljene žitarice za doručak?
Ne jedem žitarice jer izbjegavam mliječne proizvode. To je bolje za moju kondiciju.

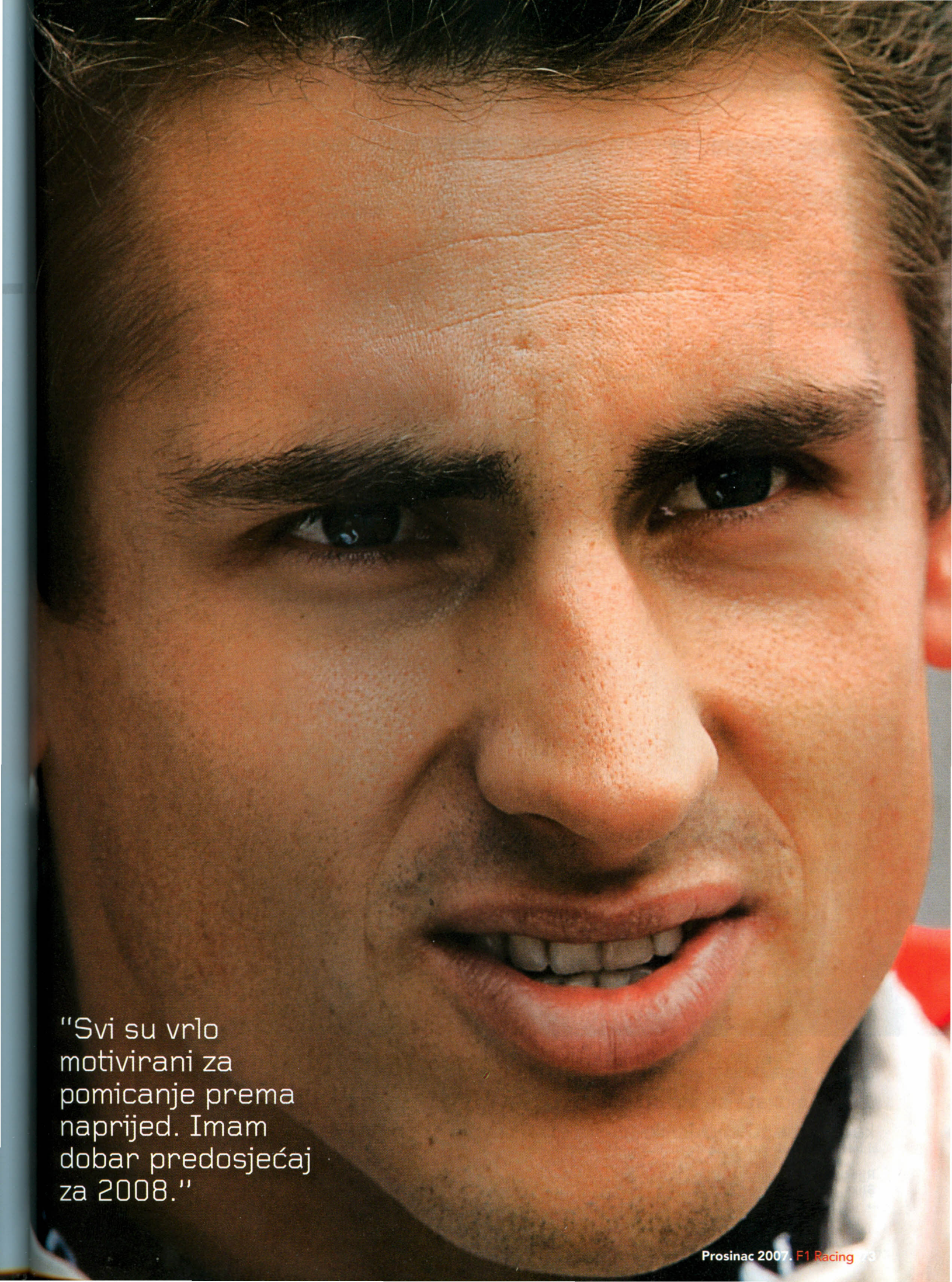
4 Volite li trošiti ili štedjeti?
Vrlo sam dobar u štednji novca, tako da ga mogu potrošiti na pravu stvar!

5 Koji vam je omiljeni film?
Zbilja volim filmove, osobito stare. Hitchcockovi filmovi svi su odlični, također imam i cijelu kolekciju filmova o Jamesu Bondu. Prije nego što pitate, Sean Connery moj je omiljeni Bond.



Sutil (desno) u utrci na stazi Fuji osvojio je jedini Spykerov bod 2007.

SLIKE: GLENN DUNBAR/LAT, INSET: XPB.CC



"Svi su vrlo motivirani za pomicanje prema naprijed. Imam dobar predosjećaj za 2008."

PILOT-PROJEKT



Williamsov vozač Alex Wurz i pilot RAF-a Graeme Bagnall zamijenili su kokpite

Jeste li se ikad zapitali koliko bi borbeni pilot RAF-a bio brz u bolidu Formule 1? Ne morate se više pitati jer su se F1 Racing i momčad Williams udružili kako bi se to provjerilo u ovoj ekskluzivnoj priči. Čitajte dalje...

Riječi Tom Clarkson
Slike Andrew Ferraro/LAT

Pilot je pokazao svoju brzinu u BMW-u 535 (gore) i kasnije u F3 bolidu







Prije Baggersove velike vožnje (dolje) Alex objašnjava sve detalje F1 upravljača (gore)



U engleskom jeziku zovu ih vozači, ali u većini ostalih jezika oni su piloti ili slična fonetska inačica te riječi. Pilotes na francuskom ili piloti na talijanskom, primjerice. Dakle, vozači Formule 1 su piloti i obrnuto.

Ili nisu?

Stigli smo na Silverstone kako bismo saznali može li se to lingvističko preklapanje primijeniti i na stazi.Williamsov bolid iz 2006. FW 28B vozit će Graeme "Baggers" Bagnall, iskusan borbeni pilot Tornada GR4 druge eskadrile RAF-a iz Marhama. Njegov je posao letenje brzinom većom od 950 kilometara na sat na visinama manjim od 100 metara. Vozači i piloti očito dijele



Baggers i Alex s Williamsovom zemaljskom ekipom... zapravo mehaničarima

nešto srodno fetišu brzine, no tu prestaju sve sličnosti. Svaki je stručnjak u svom poslu i premda se Baggersu sviđaju njegovi motori, a od cestovnih automobila vozi Audi RS4, nikad prije nije bio na trkaćoj stazi. Razgovor o trkaćim linijama, podupravljanju i predupravljanju za njega je nešto potpuno novo.

Tu u priču ulazi Alex Wurz.

Alex je nedavno letio s Baggersom u Tornadu GR4 i čak je prekinuo odmor na Mallorci kako bi pomogao svom pilotu u njegovom prvom suočavanju s mokrim i sivim Silverstoneom na četiri kotača.

Prvo što je Alex odlučio učiniti je provozati Baggersa po stazi u automobilu Franka Williamsa, dizelskom BMW-u 535.

"Pokazat ću mu trkaće linije i mjesta gdje treba kočiti", kaže Alex. "Bit ću vrlo konzervativan jer pada sitna kiša i staza će biti pravo klizalište".

Načinili su dva kruga s Alexom za volanom i onda zamijenili mjesta. Baggers je odvozio osam krugova tijekom kojih je sve što smo vidjeli s pit walla bilo mnogo pokazivanja prstom kad bi proletjeli pored nas.

"Bilo je vrlo korisno", rekao je Baggers kad su se vratili u pit lane. „Bez Alexove poduke sigurno bih mnogo ranije ulazio u zavoje i držao užu liniju na izlasku iz zavoja. "To je vjerojatno nešto što mi je ostalo iz letenja."

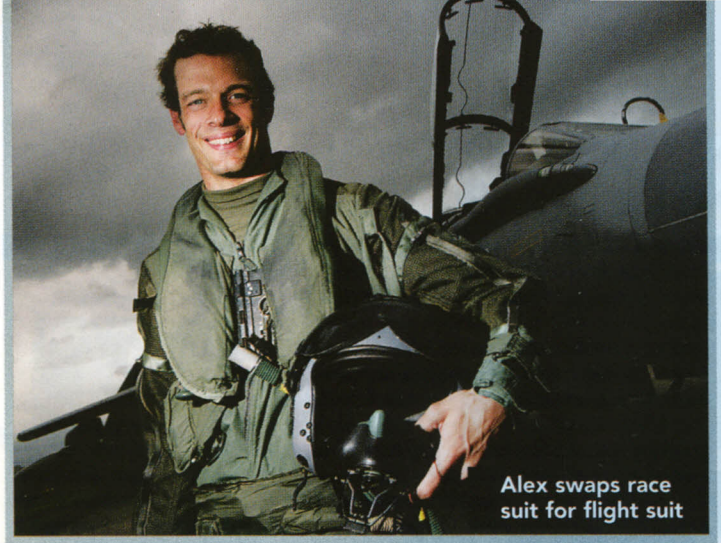
Ali Baggersu još uvijek nije dopušten izlazak na stazu u F1 bolidu i sljedeći korak u njegovoj edukaciji je vožnja Räikkönen-Robertsonova bolida Formule 3. Početak je bio dobar, izašao je iz boksova bez zaustavljanja, ali nakon što se zbog prilično loših uvjeta na stazi dva puta zavrtio, samopouzdanja mu je gotovo ponestalo.

"Ubrzavanje F3 bolida više je nego što sam ikad iskusio", rekao je. "Sad sam strašno živčan zbog vožnje F1 bolida."

I kucnuo je čas za odlazak u bitku. Polijećemo! Baggers se penje u kokpit FW28B, stavlja kacigu i sjedi strpljivo dok mu mehaničari pričvršćuju pojasove. Gleda ravno ispred sebe i čini se kao da ga uopće ne zanima ono što se oko njega događa.

Kasnije je priznao: "U tom trenutku nisam se osjećao nimalo ugodno. U F1 bolidu manje je upravljačkih postupaka nego što sam se navikao, ali vidljivost je mnogo slabija. Kad se motor upalio, bio sam podjednako užasnut i uzbuđen, a njegov je zvuk samo pojačao uzbuđenje."

Prije nego što je Baggers povukao desnu ručicu iza upravljača kako bi odabrao prvu brzinu, Wurzy se nagnuo u kokpit i poželio svom učeniku sreću. Baggers je spustio vizir i iz garaže krenuo prema pit laneu.



Alex swaps race suit for flight suit

Wurz: vrhunski avijatičar

Petogodišnji sin Alexa Wurza Charlie opsjednut je avionima, posebno borbenim, i upravo je on nagovorio Alexa na let u Tornadu GR4.

"Charlie se kladio da neću to učiniti, pa sam morao, zar ne?" rekao je Alex.

Priliku za vožnju u Tornadu omogućila mu je druga eskadrila smještena u RAF-ovoj bazi u Marhamu, a njegov pilot, Baggers, imao je samo jednu jasnu uputu: učiniti sve da Wurzu pozli.

Letjeli su 1000 kilometara od Norfolka do Sjevernog mora, do Škotske i natrag, a let je trajao sat i 20 minuta (i Alexu nije pozlilo).

"Bilo je izvrsno", rekao je Wurz. "Najprije smo otišli do RAF-ova poligona u Wainfleetu, a zatim do malenog uzletišta zapadno od Berwick-upon-Tweeda, gdje smo izveli simulaciju bombardiranja. Nakon toga smo se vratili do Sjevernog mora."

Tijekom drugog leta iznad vode avioni su se utrkivali ubrzavajući od 500 do 1000 kilometara na sat i trošeći skoro četiri litre goriva u sekundi. Piloti su onda stisnuli zračne kočnice kako bi usporili avione i vratili ih u granice razuma.

Nakon povratka u bazu Baggersa su zadirkivali jer nije uspio u namjeri da njegovu putniku bude zlo.

"Tajna je u doručku od samo dvije kriške kruha", objasnio je Alex.

Je li Wurz bio dobar putnik?

"Bio je", kaže Baggers. „Potpuno se opustio. Bio je ugodno društvo."

Charlie bi sigurno bio ponosan.

Elektronika ne dopušta prebacivanje u drugu brzinu sve dok bolid ne dostigne 100 kilometara na sat, pa je Baggers cijelu duljinu pit lanea odvozio u prvoj, držeći gas na otprilike 10 000 okretaja u minuti.

Poslije mnogo opreza i kao da je htio dokazati da se ne boji bolida, stisnuo je gas do daske kad su svi kotači bili okrenuti prema naprijed, a uplašena lica s pit walla gledala su vodeni rep iza njegova bolida kako nestaje prema Maggottsu.

Neposredno zatim Baggers se radiovezom javio kako bi izrazio svoje oduševljenje ubrzavanjem bolida. Doduše, on još ne zna da komunikacija s pit wallom svaki put ostaje otvorena 30 sekunda i tako dobivamo još 20 sekunda njegove vike i klicanja prije nego što veza ponovno utihne.

Nakon okretanja na stazi u F3 bolidu, u F1 Baggers vozi pažljivije kroz zavoje, no ima sve više samopouzdanja s gasom i kočnicama. Oduševio se što je 2.4-litreni Toyotin V8 motor na ravnom doveo do limita od 19 000 okretaja.

"U trećem sam krugu odlučio stisnuti gas i voziti najbrže što mogu", rekao je. "Kad sam to učinio, nastao je pravi pakao. Morao sam brzo mijenjati, pa su mi kotači proklizavali nekoliko sekunda prije nego što su uhvatili podlogu."

Baggers je dovršio još nekoliko krugova prije nego što se vratio u boks, ostajući još neko vrijeme u kokpitu i polako se vraćajući u stvarnost. Kad je napokon izišao iz bolida, s promatračima je podijelio svoje misli i osjećaje.

"Mogao sam ići mnogo brže kroz zavoje, ali bilo je sjajno zasebno osjetiti ubrzavanje i kočnice. Doista su nevjerojatni."

Dakle, zaključimo – je li pilot dobar vozač?

"Uvjeti nisu bili lagani, a on je zadržao bolid na stazi", kaže Wurz. "Obavio je sjajan posao."

A što je sa sličnostima između vožnje i letenja?

"To su dvije potpuno različite stvari", kaže Baggers. "Za obje vam treba dobra usklađenost rada ruku i očiju, ali tu prestaje svaka sličnost. Nakon što sam vozio jedan od F1 bolida, moje poštovanje prema vozačima još je veće jer oni moraju sve obaviti bez pogreške i tako cijelo vrijeme. Ne znam kako im to uspijeva."

Ali ne obavljaju to svi jednako dobro sve vrijeme, Baggers, i to je upravo ono što razlikuje pilote od velikih vozača. FO



Nakon što mu je otkrio svu mudrost, Wurz promatra svog štićenika pilota tijekom njegova letećeg kruga

NAJBOLJI F1 GRID IKAD



Dva će se svjetska prvaka 2008. susretati na gridu. Međutim, prije trideset godina jedna je velika nagrada bila obdarena osmoricom vozača koji su bili ili će postati šampioni. Usto, od 26 vozača na startu 21 je bio ili će biti pobjednikom neke od utrka velike nagrade. Ta je utrka bila...

VN Austrije 1978.

Österreichring, 13. kolovoza 1978.

Sastavio Will Hings
Slike LAT Archive

Izaberite bilo koju utrku u povijesti Formule 1, pogledajte grid, i vidjet ćete nekoć velike vozače na zalasku karijere, buduće prvake koji se tek trebaju dokazati te vrlo nadarene koji iz ovog ili onog razloga nikad ne uspiju dokazati svoje sposobnosti.

Kad su na Österreichringu stigli na grid tog uglavnom kišnog kolovoškog popodneva, zabrinuto odmjeravajući tamne oblake, samo su se tri vozača već uspjeli okititi naslovom svjetskog prvaka.

Je li na bilo kojoj drugoj utrci Formule 1 bilo toliko uspješnih vozača? Postoci su se razlikovali ovisno o natjecateljima, ali kad je riječ o svjetskim prvacima i pobjednicima utrka, ova je – Petersonova posljednja pobjeda – utrka nad utrkama.

1. red

1. Ronnie Peterson



Nacionalnost Šveđanin
Bolid Lotus-Ford
Aktivne godine 1970. – 1978.
Ukupno utrka 123
Pobjeda 10
Svjetski prvak 0

2. Mario Andretti



Nacionalnost Amerikanac
Bolid Lotus-Ford
Aktivne godine 1968 – 1982.
Ukupno utrka 128
Pobjeda 11
Svjetski prvak 1 (1978.)

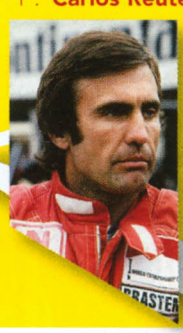
2. red

3. Jean-Pierre Jabouille



Nacionalnost Francuz
Bolid Renault
Aktivne godine 1974. – 1981.
Ukupno utrka 49
Pobjeda 2
Svjetski prvak 0

4. Carlos Reutemann



Nacionalnost Argentinac
Bolid Ferrari
Aktivne godine 1972. – 1982.
Ukupno utrka 146
Pobjeda 12
Svjetski prvak 0

3. red

5. Jacques Laffite



Nacionalnost Francuz
Bolid Ligier-Matra
Aktivne godine 1974. - 1986.
Ukupno utrka 176
Pobjeda 6
Svjetski prvak 0

6. Emerson Fittipaldi



Nacionalnost Brazilac
Bolid Fittipaldi-Ford
Aktivne godine 1970. - 1980.
Ukupno utrka 144
Pobjeda 14
Svjetski prvak 2 (1972., 1974.)

4. red

7. Jody Scheckter



Nacionalnost Južnoafrikanac
Bolid Wolf-Ford
Aktivne godine 1972. - 1980.
Ukupno utrka 111
Pobjeda 10
Svjetski prvak 1 (1979.)

8. James Hunt



Nacionalnost Britanac
Bolid McLaren-Ford
Aktivne godine 1973. - 1979.
Ukupno utrka 92
Pobjeda 10
Svjetski prvak 1 (1976.)

5. red

9. Didier Pironi



Nacionalnost Francuz
Bolid Tyrell-Ford
Aktivne godine 1978. - 1982.
Ukupno utrka 70
Pobjeda 3
Svjetski prvak 0

10. John Watson



Nacionalnost Britanac
Bolid Brabham-Alfa
Aktivne godine 1973. - 1985.
Ukupno utrka 152
Pobjeda 5
Svjetski prvak 0





Tambay (desno) s Villenueveom i Scheckterom prije starta (lijevo); trka je zbog nezgode prekinuta poslije sedam krugova, a zatim je ponovno startana



6. red

11. Gilles Villeneuve



Nacionalnost Kanađanin
Bolid Ferrari
Aktivne godine 1977. - 1982.
Ukupno utrka 67
Pobjeda 6
Svjetski prvak 0

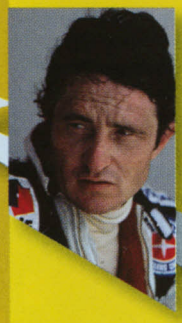
12. Niki Lauda



Nacionalnost Austrijanac
Bolid Brabham-Alfa Romeo
Aktivne godine 1971. - 1985.
Ukupno utrka 25
Pobjeda 2
Svjetski prvak 3 (1975., 1977. i 1984.)

7. red

13. Patrick Depailler



Nacionalnost Francuz
Bolid Tyrell-Ford
Aktivne godine 1972. - 1980.
Ukupno utrka 95
Pobjeda 2
Svjetski prvak 0

14. Patrick Tambay



Nacionalnost Francuz
Bolid McLaren-Ford
Aktivne godine 1977. - 1986.
Ukupno utrka 114
Pobjeda 2
Svjetski prvak 0

8. red

15. Alan Jones



Nacionalnost Australac
Bolid Williams-Ford
Aktivne godine 1975. - 1986.
Ukupno utrka 116
Pobjeda 12
Svjetski prvak 1 (1980.)

16. Riccardo Patrese



Nacionalnost Talijan
Bolid Arrows-Ford
Aktivne godine 1977. - 1993.
Ukupno utrka 256
Pobjeda 6
Svjetski prvak 0

9. red

17. Brett Lunger



Nacionalnost Amerikanac
Bolid McLaren-Ford
Aktivne godine 1975. - 1978.
Ukupno utrka 34
Pobjeda 0
Svjetski prvak 0

18. Hector Rebaque



Nacionalnost Meksikanac
Bolid Lotus-Ford
Aktivne godine 1977. - 1981.
Ukupno utrka 41
Pobjeda 0
Svjetski prvak 0

10. red

19. Derek Daly



Nacionalnost Irac
Bolid Ensign-Ford
Aktivne godine 1978. - 1982.
Ukupno utrka 49
Pobjeda 0
Svjetski prvak 0

20. Nelson Piquet



Nacionalnost Brazilac
Bolid McLaren-Ford
Aktivne godine 1978. - 1991.
Ukupno utrka 204
Pobjeda 23
Svjetski prvak 3 (19[illegible] 1983., 1987.)

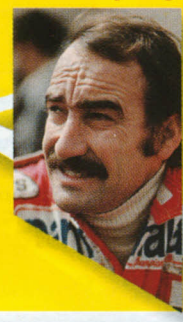
11. red

21. Vittorio Brambilla



Nacionalnost Talijan
Bolid Surtees-Ford
Aktivne godine 1974. - 1980.
Ukupno utrka 74
Pobjeda 1
Svjetski prvak 0

22. Clay Regazzoni



Nacionalnost Švicarac
Bolid Shadow-Ford
Aktivne godine 1970. - 1980.
Ukupno utrka 132
Pobjeda 5
Svjetski prvak 0



Peterson (lijevo) i Villeneuve s novinarima na podiju poslije Petersonove uvjerljive pobjede (desno) s razmakom od 48 s



12. red

23. Hans-Joachim Stuck



Nacionalnost Nijemac
Bolid Shadow-Ford
Aktivne godine 1974. - 1979.
Ukupno utrka 74
Pobjeda 0
Svjetski prvak 0

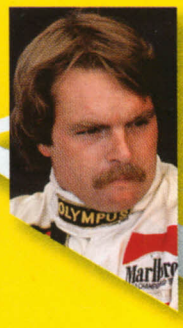
24. Harald Ertl



Nacionalnost Austrijanac
Bolid Ensign-Ford
Aktivne godine 1975. - 1980.
Ukupno utrka 19
Pobjeda 0
Svjetski prvak 0

13. red

25. Keke Rosberg



Nacionalnost Finac
Bolid Wolf-Ford
Aktivne godine 1978. - 1986.
Ukupno utrka 114
Pobjeda 5
Svjetski prvak 1 (1982.)

26. René Arnoux



Nacionalnost Francuz
Bolid Martini-Ford
Aktivne godine 1978. - 1989.
Ukupno utrka 149
Pobjeda 7
Svjetski prvak 0

Rezultati utrke

Odlična utrka, samo devet vozača došlo je do cilja, a Ronnie je imao i pole position i najbrži krug

1. **Ronnie Peterson**	54 krugova
2. **Patrick Depailler**	54 krugova
3. **Gilles Villeneuve**	54 krugova
4. **Emerson Fittipaldi**	53 kruga
5. **Jacques Laffite**	53 kruga
6. **Vittorio Brambilla**	53 kruga
7. **John Watson**	53 kruga
8. **Brett Lunger**	52 kruga
9. **René Arnoux**	52 kruga
Nije se klasificirao **Clay Regazzoni**	50 krugova
Nije se klasificirao **Keke Rosberg**	49 kruga
Diskvalificiran **Derek Daly**	guranje
Odustao **Patrick Tambay**	nezgoda
Odustao **Hans-Joachim Stuck**	nezgoda
Odustao **Jean-Pierre Jabouille**	nezgoda
Odustao **Niki Lauda**	nezgoda
Diskvalificiran **Carlos Reutemann**	guranje
Odustao **Didier Pironi**	nezgoda
Odustao **James Hunt**	nezgoda
Odustao **Alan Jones**	nezgoda
Odustao **Harald Ertl**	nezgoda
Odustao **Riccardo Patrese**	nezgoda
Odustao **Jody Scheckter**	nezgoda
Odustao **Nelson Piquet**	nezgoda
Odustao **Hector Rebaque**	spojka
Odustao **Mario Andretti**	nezgoda



Jedino je **evo** magazin vozio legendarni Fangiov bolid Maserati 250 F



Bolidi su zvijezde!

Špijunske afere, zamrzavanje specifikacije motora, jedan snabdjevač gumama (ali dvije obavezne komponente)., savitljive aerodinamičke komponente, visoka pouzdanost i izjednačenost dviju vodećih momčadi....ova sezona obilovala je tehničkim poslasticama u doba kad svi bolidi izgledaju gotovo jednako, a razlike između najbržih i najsporijih manje su nego ikad.

Riječi Hrvoje Vrbanc



Bolid Formule 1 odavno je prestao biti samo oruđe u rukama sposobnih vozača. Inženjeri su ti koji u najvećoj mjeri određuju šanse vozača. Vrijeme revolucionarnih inovacija u Formuli 1 je, nažalost, prošlo, a glavni razlog tome je što su pravila Formule 1 toliko stroga i restriktivna da mjesta za senzacije zapravo i nema. Također, tehnološki je razvoj dostigao razinu na kojoj su veliki pomaci, ako ne nemogući, onda vrlo teški i rijetki. U takvoj situaciji najvažnije je pronaći rješenje koje je na samoj granici dozvoljenog i nadati se da FIA neće jednim od svojih pojašnjenja pravila staviti ideju izvan granica dopuštenog.

HOMOLOGIRANI MOTORI

Prva od dvije najvažnije tehničke novosti 2007. god. (iako je njena posljedica status quo) jest homologacija motora, tj. zamrzavanje njihovog razvoja prema specifikacijama koje su momčadi definirale dvije utrke prije kraja sezone 2006. Broj okretaja motora je također ograničen, na 19.000 o/min (prije ograničenja taj je broj dostizao i 21.000 o/min), što je u praksi imalo dvojaki učinak: pouzdanost motora je narasla zbog manjih opterećenja, a kako je većina motora prošle godine premašivala sadašnji limit broja okretaja, razlike u snagama motora su se smanjile jer je proizvođačima čiji su motori razvijali manje snage u 2006. bilo lakše postići veću snagu s obzirom na dodatnu rezervu pouzdanosti koju su donijela nova pravila. Snage motora kretale su se oko 730-750 KS. Očekivanja da će ova ujednačenost učiniti ionako male mogućnosti pretjecanja još manjima, ispunila su se. Ostalo je na snazi pravilo koje zahtijeva da se svaki motor koristi dvije trke uzastopce, iako se promjene petkom nisu više kažnjavale.

SVIMA ISTE GUME

Druga velika promjena odnosi se na gume: ova sezona ponudila nam je treći put (neki bi rekli stranputicu) FIA-inog lutanja u traženju ispravnog modela. Nakon relativno neuspjelog eksperimenta sa zabranom izmjena guma, donositelji pravila su se ovog puta odlučili za odabir samo jednog proizvođača guma koji snabdijeva sve momčadi. Četverogodišnju koncesiju dobio je japanski Bridgestone pa je tako Michelin, nakon dvije uzastopne titule u pojedinačnoj i momčadskoj konkurenciji izguran iz svijeta Formule 1. FIA je tako eliminirala varijablu koja je pojedinačno donosila najveće razlike među bolidima. Neizbježnu aberaciju u načelno ispravnom razmišljanju ovdje predstavlja pravilo da je svaki vozač morao koristiti obje komponente guma, tvrđu i mekšu, na svakoj utrci. Bojazan da će Ferrari, ostavši vjeran Bridgestoneu tijekom godina McLarenove dominacije, profitirati, nije se ostvarila, barem ne u potpunosti, možda i zbog učinaka špijunske afere u koje ovdje nećemo dublje ulaziti.

Ovogodišnje Bridgestoneove gume imale su drukčije karakteristike (najsličnije onima iz sezone 2004.) nego lani i mnoge su se momčadi morale namučiti rješavajući probleme ispravne raspodjele težine na prednju i stražnju osovinu i prilagodbe aerodinamičkog paketa karakteristikama deformacija novih guma. S rasporedom težine najviše su problema imali u Red Bullu, a s aerodinamičkim problemima vezanim uz gume Honda, Toyota i Renault (koji je ranijih godina imao bolid najbolje prilagođen karakteristikama Michelinovih guma).





BMW-ovo prednje krilo doživjelo je velike promjene od premijere (na vrhu) do polovice sezone (dolje) - obratite pozornost na dublju i četvrtastiju donju plohu te izmijenjene završne ploče na novijoj izvedbi



Samo još Toyota primjenjuje BMW-ov pristup postavljanja stražnjeg krila na pojačane završne ploče.

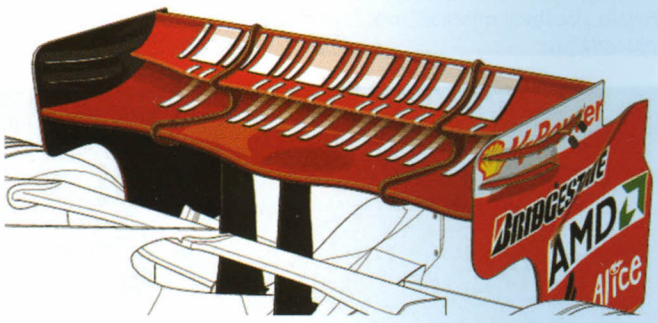
ROGOVI, DIMNJACI, SAVITLJIVA KRILA I SAVITLJIVE PODNICE

Bolidi Formule 1 već su desetljećima, točnije od 1968. godine zapravo, u aerodinamičkom smislu, niskoleteći zrakoplovi čija je radna okolina, međutim, bitno kompliciranija od relativno ujednačenih uvjeta u kojima "pravi" zrakoplovi lete. Složeni aerodinamički uvjeti natjerali su konstruktore da, što samostalno, a što kopirajući automobile drugih momčadi, u posljednjih nekoliko godina slijede trend kićenja karoserije svim mogućim krilcima, spojlerima, dimnjacima i profilima. Svakako, automobili su izgubili na estetskoj privlačnosti i sve se više čuju glasovi da je potrebno promijeniti tehnička pravila tako da se zabrane dodaci koji, objektivno (ako je tako nešto moguće reći), nagrđuju bolide. Momčadi su eksperimentirale s aerodinamičnim retrovizorima (koji su znali i otpasti s bolida), smještajem kamera, profiliranjem ovjesa, poklopcima naplataka, kanalima za hlađenje kočnica, škrgama za hlađenje motora i svim mogućim sitnicama koje mogu uštedjeti poneku tisućinku.

Sve su se momčadi potrudile oko daljnje optimizacije aerodinamičkih paleta svojih bolida, premda su neke od njih, ponajprije Honda, za koju jedinu sa sigurnošću možemo reći da je doista u apsolutnim mjerilima imala lošiji bolid nego 2006., pokazale da je u Formuli 1 cjelina često manja od zbroja pojedinačnih dijelova.

Iako su pokretna aerodinamička pomagala zabranjena (a u sankcioniranju se ponekad išlo i u apsurde, kao što je zabrana





Druge ekipe, uključujući Ferrari, postavljaju ih na središnje nosače

Renaultovog sustava amortizirajućih masa prošle godine), njihove su prednosti tolike da se momčadi trude iskoristiti svaku sivu zonu u pravilima da prokrijumčare neko takvo rješenje. Ove godine su se momčadi i FIA igrali mačke i miša oko savitljivosti krilnih profila i savitljivosti podnica. Naime, nepomična krila, koliko god korisna u zavojima, gdje negativni uzgon (downforce) kojeg stvaraju omogućava veće brzine, toliko su kontraproduktivna na ravnim dijelovima staze, gdje je njihov jedini učinak povećanje otpora zraka i smanjenje brzine bolida. Dakle, svako smanjenje nagibnog kuta krila na ravnim dijelovima staze je dobrodošlo što se tiče poboljšanja performansi, ali kako pravila kažu da se aerodinamički dodaci ne smiju pomicati, momčadima je ostalo jedino da iskorištavaju fleksibilnost materijala. Ideja nije nova i pojavljuje se s vremena na vrijeme, kad se pravila dovoljno izmijene, a prvi ju je (nakon zabrane pokretnih dijelova) primijenio Lotus 1972. FIA je branila duh pravila uvodeći krute separatore koji su povezivali elemente krila osiguravajući tako stalan razmak između njih i testiranjem savitljivosti podnice. Žrtve postroženih testova bile su sofisticirane podnice Ferrarija i BMW-a, s oprugama koje su im omogućavale stupanj slobode.

OSTALE SITNICE

Da bi se izbjegli problemi s previdima signalnih zastavica, svi su automobili u cockpit dobili LED-diode u crvenoj, plavoj i žutoj boji koja su se automatski palila kako bi se odgovarajuća zastava istakla na stazi. Automobili su također dobili i upozoravajuća svjetla povezana s FIA-inim sustavom za prikupljanje podataka, a koja su stjuarde upozoravala na ozbiljnost nesreće.

Momčadi, jedna po jedna

SCUDERIA FERRARI MARLBORO

Drugu godinu zaredom Ferrari je (unatoč rasprostranjenom mišljenju) imao ukupno najbolji bolid (iako ne na svim stazama). Po prvi put nakon deset godina vjernosti konceptu jednostruke kobilice-držača donjih vilica prednjeg ovjesa, u Ferrariju su konstruirali bolid bez kobilice, što znači da se donje vilice pričvršćuju izravno na bokove nosa bolida (taj je koncept postao vrlo popularan ove godine). Razumljivo, te promjene u geometriji doprinose aerdinamičkoj efikasnosti bolida, ali mijenjaju kinematiku ovjesa, tako da su se u Ferrariju morali potruditi da novu koncepciju natjeraju da ispravno surađuje s gumama. F2007 ima uzdužno koncipirani "bešavni" mjenjač sa 7 prijenosnih odnosa.

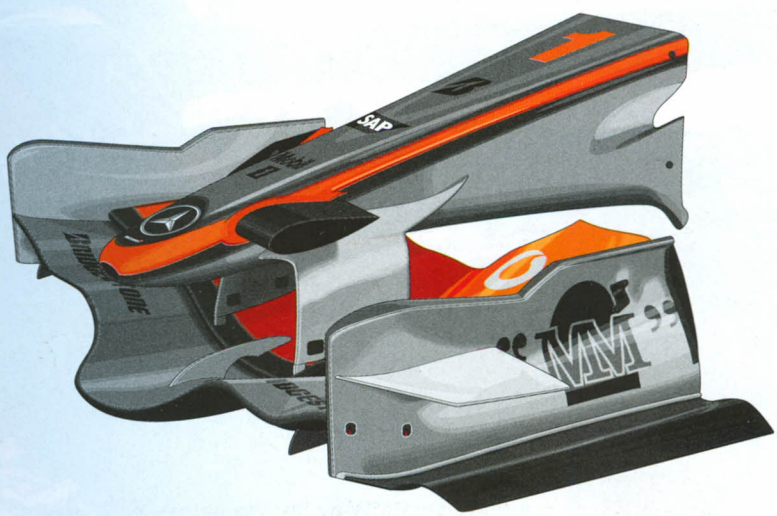
U odnosu na McLaren, Ferrari F2007 je uglavnom imao prednost na stazama s brzim zavojima i tamo gdje je asfalt takav da brzo troši gume, a slabije je prolazio na stazama s mnoštvom sporih zavoja ili s visokim rubnicima. Na stazama kod kojih su prisutni elementi iz obaju grupa, Ferrari i McLaren bili su često sasvim izjednačeni. Ferrarijev bolid bio je aerodinamički efikasniji (između ostalog i zbog dugačkog međuosovinskog razmaka od čak 3135 mm), ali ujedno i osjetljiviji na promjenu uvjeta, te, iz istog razloga, manje okretan na zavojitim stazama.

Teškoće u kvalifikacijama, u kojima su McLareni često bili brži u odnosu na Ferrariji nego dan kasnije, mogu se pripisati problemima koje je su Ferrarijevi bolidi imali s dinamikom zagrijavanja guma. McLarenovi bolidi su najčešće gume zagrijavali brže, dok su Ferrarijevi svoje gume dovodili do optimalne temperature tek nakon nekoliko krugova.

VODAFONE McLAREN MERCEDES

Srebrni su zabilježili veliki pomak u odnosu na razinu performansi i pouzdanosti svojih bolida prošle godine – dapače, MP4-22 bio je najpouzdaniji automobil sezone i niti jedan od McLarenovih vozača nije odustao zbog mehaničkog kvara. Ograničavanje broja okretaja motora povećalo je pouzdanost i kompenziralo manjak snage. Kraći međuosovinski razmak dao je McLarenovom bolidu okretnost, što je, uz tradicionalno dobro ponašanje McLarenovih bolida na visokim rubnicima, učinilo bolid idealnim na sporijim stazama, ali i u Monzi.

Od svih momčadi koje su protekle sezone koristile Michelinove gume, McLaren je imao najmanje problema s prilagodbom na



Nos za aerodinamički uspjeh

karakteristike Bridgestoneovih uma, i često je iz njih izvukao više od Ferrarija. Žestoka bitka s Ferrarijem do posljednjeg kruga posljednje utrke potakla je furiozni tempo razvoja bolida na što sjenu baca pitanje koliko je Ferrarijevog know-howa bilo ugrađeno u ovogodišnji McLarenov automobil.

BMW SAUBER F1 TEAM

Ova je momčad ušla ambiciozno u sezonu, očekujući mjesta na pobjedničkom postolju, i njihov bolid F1.07 nije razočarao. Brz i pouzdan, snažnog motora i s "bešavnim" mjenjačem, bez sumnje se nametnuo kao najbolji automobil iza Ferrarija i McLarena. S tehničke strane, automobil nije imao revolucionarnih karakteristika, ali je cijeli paket bio dobro usklađen i razvijan tijekom sezone. Sa srednje dugačkim međuosovinskim razmakom od 311 cm, F1.07 bio je očito konstruiran s kompromisom na umu inženjera.

ING RENAULT F1 TEAM

Koliko je Renaultov bolid bio relativno slabiji u odnosu na konkurenciju nego 2006. nemoguće je precizno reći - odlazak Fernanda Alonsa iz momčadi te promjena snabdjevača gumama donijeli su nepoznanice u jednadžbu performansi. Svakako, R27 nije bio na razini svog prethodnika, bez obzira što se momčad morala boriti s novonastalim problemima. Dio krivice su u Renaultu svalili na netočne podatke dobivene iz testiranja u zračnom tunelu.

R27 je prvi Renaultov automobil sa sedmobrzinskim IGC (Instantenous GearChange) "bešavnim" mjenjačem što mu je trebalo donijeti oko dvije desetinke po krugu. U razvojnom prostoru skučenom homologacijom, Renaultovi su inženjeri uspjeli u motor RS27 ubaciti nove klipove, bregaste osovine, ventile i klipnjače, te rekonstruirati komore za izgaranje.

ATT WILLIAMS

Momčad čiji slavni dani svakim danom sve više pripadaju prošlosti, svoju je posljednju pobjedu ostvarila god. 2004. i niti ove sezone se prilično konvencionalnim bolidom FW29 s Toyotinim motorom nije mogla približiti vrhu pobjedničkog postolja. No, to nikako ne znači da je bolid bio loš - uostalom, usporedite rezultate Williamsa i Toyote! Pouzdanost je bila korektna, i na nekim se stazama Williams FW28 pokazao vrlo konkurentnim.

RED BULL RACING

Pomalo potamnjela zvijezda Adriana Neweya ipak je donekle pomogla momčadi Red Bulla u postizanju zapaženijih rezultata. Automobil RB3 imao je dvostruku kobilicu, nekoliko interesantnih aerodinamičkih rješenja (koja je Newey dijelom donio iz vremena dok je bio u McLarenu) i Renaultov motor. Konkurentnost bolida popravila se krajem sezone, ali je ukupna pouzdanost bila debelo ispod prosjeka i najgora među svim momčadima ove sezone. U srpnju se Red Bullu pridružio Geoff Willis, došavši na mjesto tehničkog direktora.

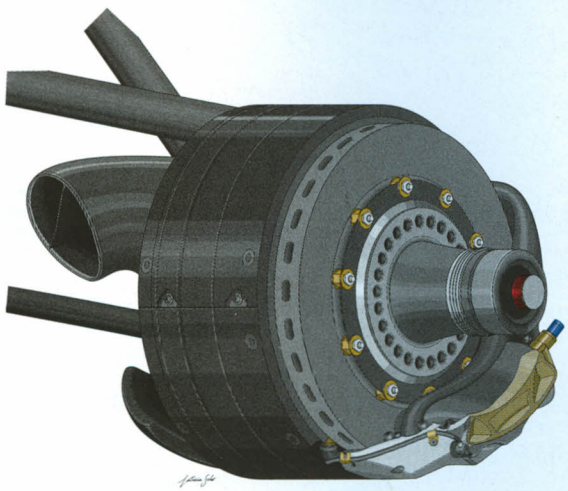
PANASONIC TOYOTA RACING

Bolid TF107 još je jedna u nizu Toyotinih kreacija koje se mogu podičiti neslavnom titulom bolida koji osvajaju najskuplje bodove, uzmemo li u obzir omjer Toyotinog proračuna i broja osvojenih bodova. Toyotin bolid je prilično kratak, s međuosovinskim razmakom od samo 309 cm, no niti na jednom tipu staza se nije pokazao konzistentno konkurentnim.

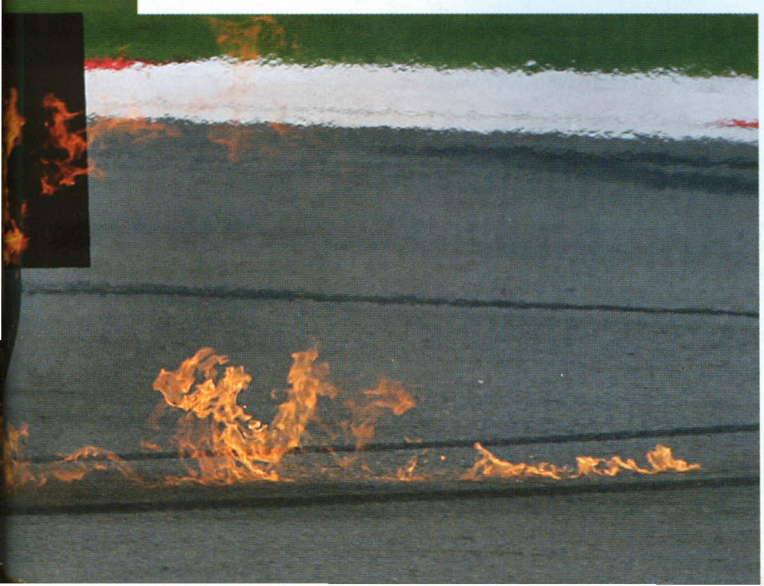
U sklopu partnerstva s Williamsom, dvije momčadi su zajedno razvijale „bešavni mjenjač" no Toyota je sama proizvela kućište za svoju verziju.







Fino podešavanje hlađenja kočnica



SCUDERIA TORO ROSSO

"Rezervna" momčad Red Bull Racinga bila je treći korisnik Ferrarijevih motora ove sezone i povremeno ih je koristila vrlo uspješno. Šasija STR2 je konstrukcijski zapravo u „prerušeni" Red Bull RB3, kojeg je konstruirao Adrian Newey (protiv čega su protestirali Williams i Spyker). Kao i Red Bull, u STR-u su također muku mučili s pouzdanošću, zabilježivši također ukupno 10 odustajanja zbog mehaničkih kvarova.

HONDA RACING F1 TEAM

Honda je izgledala izgubljeno cijele sezone. Često sporiji od svog prošlogodišnjeg bolida, sada u rukama momčadi Super Aguri, bolid RA107 nesumnjivo je razočaranje godine. Nikakve modifikacije, uključujući i bizarnosti poput golemih "ušiju" na nosu testiranih u Barceloni početkom sezone, nisu pomogle u podizanju razine konkurentnosti. Najbolje na Hondinom automobilu bila livreja Đ u bojama planeta Zemlje, doista je izgledao senzacionalno.

B-verzija automobila, s izmjenama na prednjem ovjesu i obliku usisnika zraka u motor, predstavljena je na Velikoj nagradi Francuske, ali ukupni se rezultati nisu popravili.

SUPER AGURI F1 TEAM

Aguri Suzuki iznenadio je svojom momčadi još 2006., a ove su godine nadmašili sva očekivanja. Kao i Scuderia Toro Rosso, Super Aguri je profitirao od postignuća veće momčadi (u ovom slučaju tvorničke), jer je model SA07, zapravo prerušeni prošlogodišnji Hondin bolid RA106. No, ne zaboravimo, Takuma Sato je na stazi u Kanadi pretekao je po jedan McLaren i Ferrari.

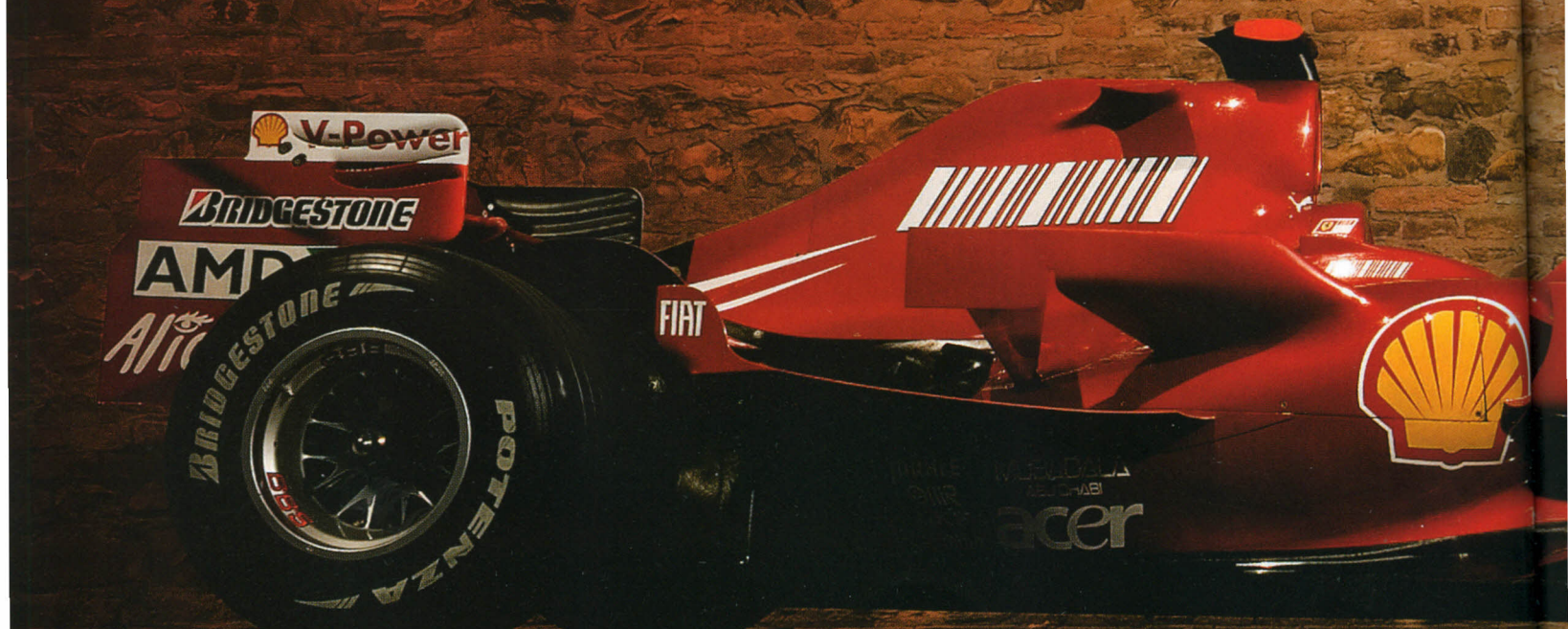
ETIHAD ALDAR SPYKER F1

Zahvaljujući napretku Super Agurija, ovo je bila najslabija momčad s najslabijim bolidom godine. Ipak, treba reći da je bolid, čiji je otac Mike Gascoyne, konstruiran u kratkom vremenu i nedovoljno razvijan tijekom sezone. B-verzija predstavljena je u Italiji (nakon odgode zbog pada obaveznog crash-testa), a zvjezdane trenutke momčad je doživjela na kišnoj utrci na Nürburgringu gdje je hrabar i mudar izbor guma dozvolio Markusu Winkelhocku da vodi utrku u svom debitantskom (i zasad jedinom) nastupu. FO

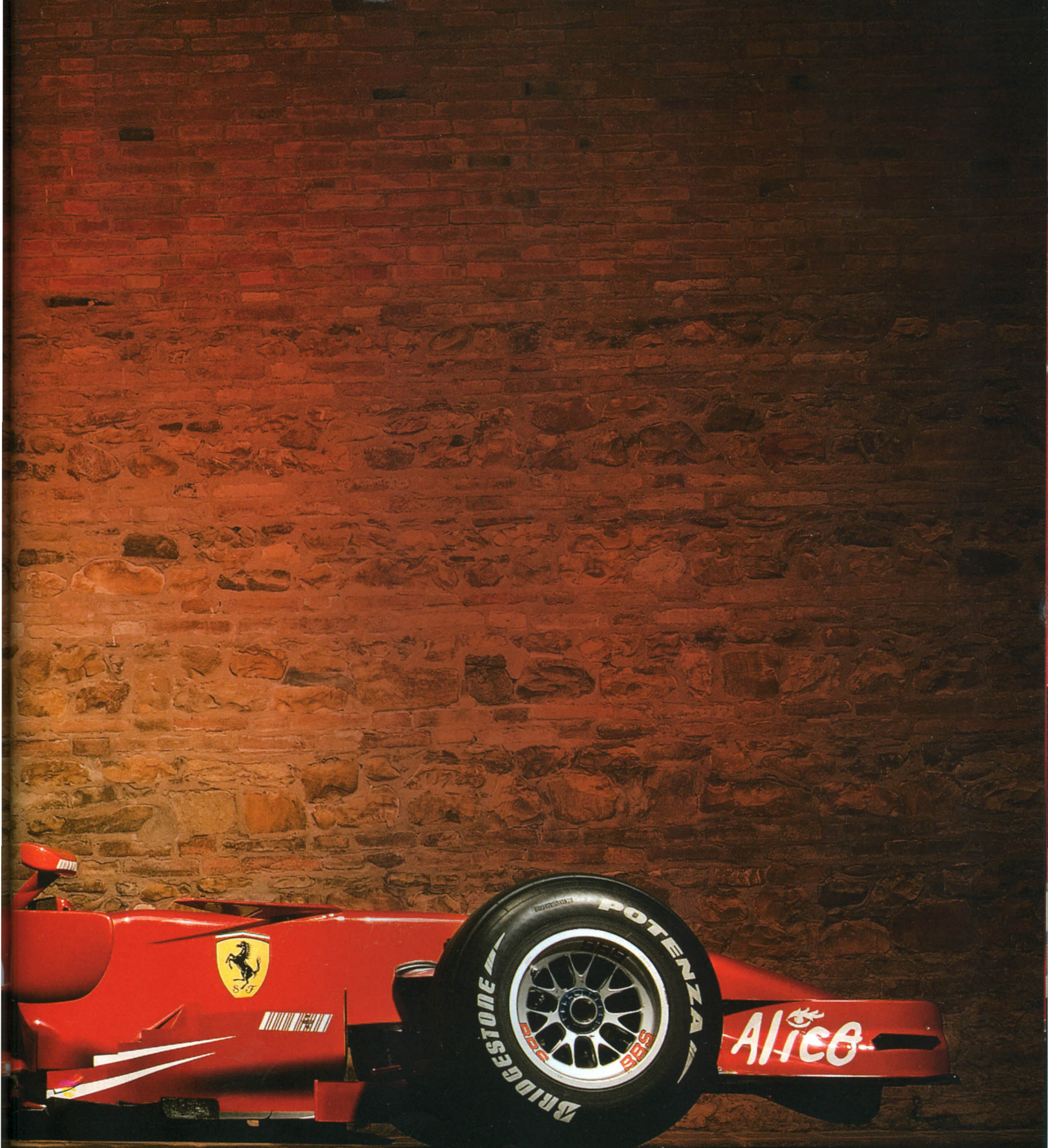
Crvena diva

Još je uvijek pod svjetlom pozornice. Bolid F2007, svjetski prvak, pobjednik devet od 17 utrka, što je fantastičan rezultat u prvoj sezoni nakon odlaska Schumachera. I dok se svjetla polako gase, kao sve istinske talijanske dive Ferrarijev prošlosezonski bolid odlučio se na bis u našem časopisu

Riječi Stéphane Samson **Slike** Laurent Villaron



Zavjesa se spustila nad posljednju, mnogo proslavljanu Ferrarijevu svjetsku turneju. Njihova diva, F2007, prvi bolid načinjen od strane skupine Almondo-Costa-Simon u dizajnerskom uredu u Via Ascari (i prvi nakon 1996. koji nije načinjen isključivo za Michaela Schumachera) posljednji se put naklonila i primila pljesak i nagrade. No koliko je jednostavan bio put do zvijezda? Brojna su pitanja postavljana kad se novi Ferrarijev bolid pojavio početkom godine. Nekako je bilo previše tražiti od nadolazećeg naraštaja novih ljudi u Ferrariju da ponove prijašnje uspjehe Scuderijine momčadi, uspjeh koji se temeljio na snazi trojca Brawn-Byrne-Martinelli, koji je napustio Ferrari. Ali nije jednostavno ponoviti nečiji uspjeh bez godina truda. Menadžment koji je upravljao Ferrarijem nije kadrovski promijenjen jer je Jean Todt odlučio još nekoliko mjeseci mahati dirigentskom palicom. No novi je trojac dobio potpunu slobodu da svoje zamisli provede u djelo. Kako bi to i učinili, novi dizajnerski tim tome je pristupio vrlo agresivno. Bolid F2007, predstavljen gotovo nezamjetno usred siječnja,



krasile su brojne velike promjene – uporaba prednjeg ovjesa bez kobilice, međuosovinski razmak povećan za 85 mm i tzv. "brzoprebacujući" mjenjač. Bolid je bio toliko dominantan u Australiji – najbrži krug Kimija Räikkönena, novog Ferrarijevog vozača, bio je za sekundu brži od drugoplasiranog – da su se obožavatelji i poznavatelji F1 počeli veseliti još jednom razdoblju Ferrarijeve hegemonije.

Međutim, to je bilo prije odgovora McLaren-Mercedesa. Ovisno o vrsti staze i gumama, cijelu sezonu Ferrari je bio prisiljen naslove u tiskovinama, prva startna mjesta i pobjede dijeliti s britanskom momčadi. Premda je katkad prilagodljiviji bolid MP4-22 bio nadmoćniji, crveni bolid nikad nije mnogo zaostajao i uvijek je iskoristio čak i najmanju ponuđenu priliku. Devet pobjeda u 17 utrka (više nego dovoljno za osvajanje konstruktorskog naslova) i tri Kimijeve pobjede u posljednje četiri utrke bile su mu dovoljne da osvoji naslov prvaka.

Stoga, u ovom našem posljednjem počasnom pozdravu izvrsnoj talijanskoj divi procijenit ćemo prednosti njezine umjetnosti.

Veći međuosovinski razmak omogućio je bolje protjecanje zraka, ali i slabiju pokretljivost na



AERODINAMIČKA UČINKOVITOST

Glede aerodinamičke učinkovitosti bolida, Ferrari i McLaren su u odnosu na ostatak momčadi F1 bili u prednosti od brojnih svjetlosnih godina.

"Naš pristup aerodinamici temeljito je dorađen na bolidu F2007", izjavio je Aldo Costa, šef Ferrarijeva odjela za dizajn šasije, koji je nadgledao razvoj. Među svakako najbriljantnija otkrića spoznata u zračnom tunelu, kojim rukovodi John Iley, ubrajamo vodoravnu plohu ispod karoserije koja povezuje dvije bočne plohe, zaštita na naplatcima prednjih kotača (koja je hladila kočne bubnjeve i ubrzavala protok zraka) i krilca oko difuzora. Bolid je već u Melbourneu bio iznimno aerodinamički učinkovit i prije svake utrke detaljno su mu mijenjana aerodinamička svojstva.

"Naša je metodologija uvijek bila ista", izjavio je Costa. „Postavili smo si ciljeve kroz sezonu i držali ih se."

Najspektakularnija poboljšanja viđena su u svibnju, na VN Španjolske, kad su donje bočnice bile postavljene još dalje od prednjih kotača. Međutim, ta je zapanjujuća aerodinamička učinkovitost imala svoje mane jer je bolid bio iznimno osjetljiv na zračne struje bolida ispred sebe (više nego McLaren), što objašnjava zašto su katkad Ferrarijevi vozači imali mnogo poteškoća u prestizanju.

Poboljšana aerodinamika učinila je bolid osjetljivijim na zračna strujanja

MEHANIČKO PRIANJANJE

Jedini cilj prebacivanja s prednjeg ovjesa sa središnje postavljenom kobilicom na ovjes bez kobilice bio je da se maksimalno poveća aerodinamička učinkovitost bez slabljenja mehaničkog prianjanja.

Ta je malena revolucija postala moguća kad je iz McLarena u Ferrari stigao glavni dizajner Nicolas Tombazi. I dok su se svi bolidi iz razdoblja Rossa Brawna i Roryja Byrnea (1997. – 2006.) oslanjali na središnje postavljenu kobilicu ispod nosa na koju su bili učvršćeni niži trokuti ovjesa, ovogodišnji je bolid imao nešto sasvim novo. Sad su trokuti postavljeni s obje strane monokoka, pa je područje ispod vozačevih nogu bilo posve slobodno. Mana je bila što su tako smanjene mogućnosti prilagođavanja, osobito prilagođavanje nagiba kotača. Naravno, postavi amortizera i ovjesa nisu uvijek bili savršene. Primjerice, bolid se mučio na rubnjacima, što objašnjava ispodprosječne rezultate u Montrealu i Monzi.

Druga novost na bolidu bio je vrlo dugačak međuosovinski razmak prihvaćen zbog glađeg protoka zraka, ali zbog kojeg je bolid mogao biti, recimo, nezgrapan na užim dijelovima staze. Bolid se dosta mučio na zavojitim stazama u Monzi i Budimpešti. Stalni problem s kojim su se hrvali Massa i Kimi bilo je stalno poduprav ljanje, ali kako je to mučilo i ostale bolide, razlog je vjerojatno bio u gumama. Na sporijim stazama bolid je teško zagrijavao prednje gume (jer težište nije bilo postavljeno dovoljno naprijed), što je otežavalo vožnju na sporijim stazama. Međutim, to su bile iznimke jer je u nekoliko navrata bolid bio savršeno uravnotežen.

"Mjenjač je bio izniman, omogućivši bolidu 0.3 sekunde brži krug nego 2006."

Evolucija u zračnom tunelu pridonijela je spektakularnim poboljšanjima u aerodinamičkoj učinkovitosti

Dizajnerska se skupina odlučila za prednji ovjes bez kobilice

Sve veći broj otvora za hlađenje naglasio je probleme s hlađenjem



MOTOR

Motor, V8 tipa 057, imao je malo izmijenjenu inačicu bloka upotrijebljenog na posljednjoj utrci 2006. Sâm je motor godinama nepromijenjen, sukladno novim propisima. Prije nego su dostavili nacrte motora FIA-i, momčad koju je vodio Gilles Simon, tehnički direktor za motor, uspjela je malo doraditi komoru za izgaranje, bregastu osovinu i indukciju kako bi optimizirali performanse na novo ograničenje od 19 000 okretaja. V8 je i dalje bio iznimno snažan, što su krajnje brzine na utrkama potvrdile.

No, bilo je problema s hlađenjem. Broj otvora za hlađenje motora povećavao se tijekom sezone, pa su naposljetku otvori preseljeni čak na dio ispod ispušnog sustava. I sustav za hlađenje je prepravljen prije VN Španjolske, što je bolidu omogućilo da dulje u praznom hodu radi bez ikakvih poteškoća (ključno kad na trećem kvalifikacijskom treningu u boksu čekateu redu).

Bolid je također imao i sustav hlađenja mjenjača – zračni otvor iznad vozača bio je podijeljen u dva dijela. Donji je dio odvodio zrak do motora, gornji ga je usmjeravao prema malenom hladnjaku ulja iznad mjenjača. Usto, i sâm je mjenjač bio iznimno učinkovit i omogućavao je bolidu da po krugu bude 0.3 sekunde brži od prošlogodišnjeg bolida.

BRIDGESTONE
AMD
Alice
POTENZA
BRIDGESTONE
S8S

GUME

Premda je Ferrari, za razliku od konkurencije, bio upoznat s Bridgestonkama, i oni su se sve do sredine sezone, a osobito na kvalifikacijama, mučili maksimalno iskoristiti gume. Problem su pokušali riješiti prilagođavanjem ovjesa jer je bio "premekan"

"Imali smo problema sa zagrijavanjem guma", rekao je Jean Todt.

"Rezultat je bio da se nisu jako trošile tijekom utrke, ali mogle su biti bolje u kvalifikacijama."

Na VN Francuske Ferrari je predstavio nova krila (koja bi im možda bila dostupna i ranije da im se u travnju nije oštetio zračni tunel) i dečki iz Maranella su izvrsno odvozili utrku, osvojivši prva dva startna mjesta i najbrži krug, a sve su to začinili osvajanjem prvog i drugog mjesta.

Nova krila predstavljena u Francuskoj omogućila su brže zagrijavanje Bridgestonki



U ljeto je predstavljen nov sustav pokretanja bolida kojim upravlja vozača

F2007 je bio vrlo dobar tijekom sezone, ali nije bio nepoderivo pouzdan kao u Schumacherovo vrijeme

POUZDANOST

Prema preciznim Ferrarijevim standardima, ovogodišnji bolid nije "radio poput švicarskog sata". Tri su puta odustali u utrkama (dva električna kvara i jedan hidraulični), Massa je imao kvar na startu VN Britanije te su imali još četiri kvara druge vrste u kvalifikacijama ili treninzima. S obzirom na 17 utrka sezone, to je vrlo dobar rezultat, ali to nije pouzdanost kakva je krasila Ferrari u Schumacherovo doba. Inženjer iz konkurentske momčadi je ustvrdio: "Kad dominirate kao što je to Ferrari činio početkom 2000-ih, nikad ne trebate od bolida tražiti mehanički maksimume. Maksimalno odvezete 10 krugova, zatim počnete smanjivati okretaje, malo ranije prebacite brzinu itd. No kad konkurencija od vas počne tražiti maksimum, granice bolida se tope. I tada se počnu pojavljivati problemi s pouzdanošću." Nema sumnje da će uhodavanjem nove konstruktorske skupine nasljednik bolida F2007 biti bolji u tim segmentima i tada će se od konkurencije tražiti da bude još bolja.


WERGAL
9

RODRIGUEZ I BELTOISE
Park Montjuic 1968.

BLACK BOOKS
FOTOARHIVA

Svaki mjesec donosimo jedan neobjavljeni dragulj iz naše fotoarhive prije dolaska digitalnih fotoaparata

VELIKA KRILA, MNOGO HRABROSTI

KOLIKO SU DOISTA bili dobri Pedro Rodriguez i Jean-Pierre Beltoise? U pojmovima Formule 1 teško je reći – Rodriguez je dobio dvije velike nagrade, Beltoise samo jednu – ali u to doba, potkraj 1960-ih i početkom 1970-ih, većina je poznavatelja smatrala da je Rodriguez ipak malo bolji. Malo je bolji i na našoj fotografiji, na kojoj svojim BRM-om vozi ispred Beltoiseove Matre, obojica u nastojanju da se s loših starnih pozicija Španjolske VN popnu što više. Kad je riječ o sportskim automobilima, obojica su bili izvrsni: Jean-Pierre u Matri, a Pedro u Matri, Fordu, Ferrariju i, ponajprije, Porscheu, u čijem je moćnom 917 bio, pa, jednako moćan, jer je jednom 1000 km Brands Hatcha na mokrome dobio s pet krugova prednosti.

Bolidi Rodrigueza (9) i Beltoisea (8) u F1 utrci 1969. za VN Španjolske



JANICA I MICHAEL

Kad bi se njih dvoje vratilo tamo gdje im je mjesto, sportska 2008. bi već sada bila predivna.

Riječi Goran Dijaković

Jesen protiče u priči kamo će Alonso i tko će biti broj 2 u McLarenu. Da, broj 2 jer mislim da nema toga tko će se moći juriti s Lewisom. No, za mene je najveća priča ona koja se samo tu i tamo provlači, a mogla biti biti priča desetljeća... hoće li se možda Michael Schumacher vratiti? Već sada je on najveći vozač svih vremana. Znam, on je žigosan kao pokvarenjak i slično ali, vjerovali ili ne, u opću sliku ulaze i... vozačevi rezultati, a tu je Michael nedodirljiv. Moj broj 1 uvijek će biti Ayrton, no, priznati se mora. Michael Schumacher je najveći vozač svih vremena. Vjerojatno nitko nema pojma što je u njegovom mozgu. Odbija i pomisao da bi se mogao vratiti. Postigao je sve na svijetu, sve ima i sve može. Nadao sam se da će se odmah baciti na svoju vlastitu momčad. Učiteljica povijest nas uči da su takvi povratci najslađi. Jasno, Mclaren je jedina opcija - ili cipela Massi. Ne zna se što bi bilo ljepše. Kako mislim da je Kimi jači paket od Lewisa, najbolje bi bilo u Ferrari. No, ni McLaren ne bi bilo loša opcija. Vjerujem da bi Benz dao sve na svijetu, pa čak i kad bi se morao odreći tržišta Dalmacije i Hercegovine. Uuu, to bi bilo predivno. Oprostio bi mu se Jerez i Monte Carlo, a naslov protiv Kimija i Lewisa bi bio veći od svih dosadašnjih.

Gledajući skijanje ovih dana, tko nije poželio i jedan naš veliki povratak? Ne znam kak je sa zdravljem, ali Jana bi s mjesec dana treninga šamarala ove kornjače. Ni tu se nisam prestao nadati. Kako bi samo bilo super da Seb Loeb pređe u F1! Mislim da se to nikada nije posrećilo nekom iz relija. Motociklisti su bili uspješniji. John Surtees je čak bio prvak na dva i četiri kotača. Mike the bike Hailwood i Johnny Cecotto uspjeli su se prebaciti u F1, ali ako to zadnjih godina nije uspjelo Valentinu Rossiju, onda je to očiti dokaz krutosti F1. Dosta fantaziranja... Lijepi naslov, neki dan: "Heidfeld: Siguran sam da s BMW-om mogu osvojiti naslov". Nitko ne bi imao ništa protiv. Počnem čitati... "Ali to neće biti moguće sljedeće godine"... Nego kada ? Pa koga zanima 2009. i dalje ? Predaleko nam je i ožujak 2008! Trebalo bi mu zabraniti davati izjave...Nšta bolja nije ni izjava Jensona Buttona da Lewis možda nikada više neće biti svjetski prvak. Hm. Umjesto da se pokrije ušima, jer je besmisleno otišao u red gdje su Watson, Brundle, Herbert... umjesto da bude uz bok Mansella, Hunta, Hilla (ne Damona)... Jenson je ljubomoran na mladca koji je stvarno prava senzacija u svojoj prvoj godini. Nažalost, Coulthard će također u onu prvu skupinu velikih vozača kojima je uvijek nešto nedostajalo. Jako sam se iznenadio da je ove godine bio bolji od Webbera. To je oduševilo Davidove navijače kojih ima i kod nas u okrilju njegovog fan kluba, a kojem je na čelu Katarina iz Splita. Brawn u Hondi ? Sjajno. Podsjeća na NBA draft gdje najbolji idu u najslabiju momčad. E, ako sada ne proradi... nikada više neće. Toyota je grozan primjer. Izvori kao i kod Ferrarija i McLarena, no rezultata nema. F1 je tu bešćutna. Samo oni najnajbolji mogu napraviti taj zadnji korak i osvajati prvestva i grand prixe. Sav BMW-ov potencijal možda neće biti dovoljan ni 2009. Potrebno je ono nešto. Kimijeva lucidnost, Lewisova senzacija, Alonsove sposobnosti, Michaelova brilijantnost ili Brownova genijalnost. U ovom zadnjem slučaju ne bu moglo bez vozača. Rubensa sam davno otpisao. Prvi puta smo ga zamijetili u onom slavnom Doningtonu 1993. kada je Ayrton odvezao najslavniji prvi krug u povijesti. Po pljusku je na prvom zavoju bio peti da bi na kraju prvog kruga bio prvi. Da bi "osmislio" glorificiranje te fantazije, puno kasnije je izjavio da to nije njegova najbolja trka. Rubens je i jednom u Silverstoneu bio božanstven, ali Hondina nada ostaje Jenson za kojeg se davno pisalo da bi mogao hodati po vodi. Malo ekskluzive za kraj. Na par mjesta u Hrvatskoj šeću ljudi i planiraju auto moto trkališta. Situacija se mijenja iz godine u godinu u marketinškim sferama pa zašto mi ne bi iskoristili siguran ulazak Hrvatske u EU i dobili kakvu utrku? Sprema se hrvatska ekipa za "24 sata Le Mansa", u lipnju 2008. To je najveća utrka na svijetu. Ni u F1 ne postoji veća. Okvirno je na Novoj TV dogovoren izravni tv prijenos. O svemu više u sljedećem broju F1 Racinga.

Sretan Božić i neka nam 2008. bude još uzbudljivija. FO

> Planira se nekoliko auto moto trkališta u Hrvatskoj, a priprema se i prva hrvatska momčad za 24 sata Le Mansa