

# F1

## RACING

009/2007 STUDENI/NOVEMBAR 20,00 kn www.f1racing.hr  
 BIH 5,00 KM SLO 4,00 EUR SRB 220 RSD



**LEWIS HAMILTON NAKON BRAZILA**  
**PORAZ ĆE ME**  
**UČINITI JOŠ**  
**JAČIM!**

- PLUS**
- .....
- NICO ROSBERG**  
 KOLIKO VRIJEDI  
 ZLATNI DEČKO
- .....
- TAKUMA SATO**  
 MAJSTOR  
 PRETJECANJA
- .....

**KIMI RÄIKKÖNEN**  
**POKLONITE**  
**SE NOVOM**  
**PRVAKU**





### « RUBRIKE

- 6 **UVODNIK**  
Sezona je gotova, no Dino vam želi još nešto reći...
- 10 **PITPASS**  
Razmislite, je li utrka za naslov doista gotova?
- 16 **ALAN HENRY**  
Poziva predsjednika FIA-e da da otkaz
- 18 **F1 ZNANOST**  
Saznali smo zašto Rubensova kaciga mijenja boju tijekom utrke
- 23 **PETER WINDSOR**  
Zašto bi inženjeri trebali povremeno podići pogled
- 68 **F1 PLUS 1: PASCAL VASELON**  
Tehnički menadžer Toyote govori o budućnosti
- 82 **PRETPLATA**  
Za sve pretplatnike poklon - Williams Lenovo T-shirt
- 96 **IZ CRNE KNJIGE**  
Još jedan dragulj iz naše fotoarhive
- 98 **CRNA ZASTAVA**  
Goran Dijaković o kraju sezone

### « PRIČE BROJA

- 24 **ZAVRŠNA PRIČA**  
Podrobno o posljednjoj utrci sezone
- 32 **FERRARI NASUPROT McLARENU**  
Naši stručnjaci analizirali su ovu bitku
- 40 **INTERVJU: NICO ROSBERG**  
Reinventing himself through smart thinking
- 52 **MAX MOSLEY**  
Neke od ciničnih izjava za tisak predsjednika FIA-e
- 56 **HEIKKI KOVALAINEN**  
Kako je izvukao najbolje iz ne baš usklađenog bolida
- 60 **INTERVJU: VIJAY MALLYA**  
Ekskluziva: Spykerov novi šef ima velike planove
- 64 **TAKUMA SATO**  
Kako je neukrotivi vozač postao discipliran
- 70 **VITANTONIO LIUZZI**  
Gdje je sve pošlo po krivu?
- 74 **INTERVJU: SEBASTIEN BOURDAIS**  
Kako će se prvak natjecanja Champ Car snaći u F1?
- 78 **TKO STVARNO KONTROLIRA UTRKE**  
Profili Grand Prix šerifa

### « GRAND PRIX IZVJEŠTAJI

- 84 **JAPAN** Hamilton je savršenom utrkom na mokrome poslao poruku konkurenciji
- 88 **KINA** Fernando briljira; Lewis je zapeo u šljunku, Kimi rutinerski završio utrku
- 92 **BRAZIL** Nakon napada gremlina na Lewisov bolid, Kimi je vrhunski odvezio utrku, pobijedio i osvojio svoj prvi naslov prvaka

# 24

## LEDENI DOLAZI

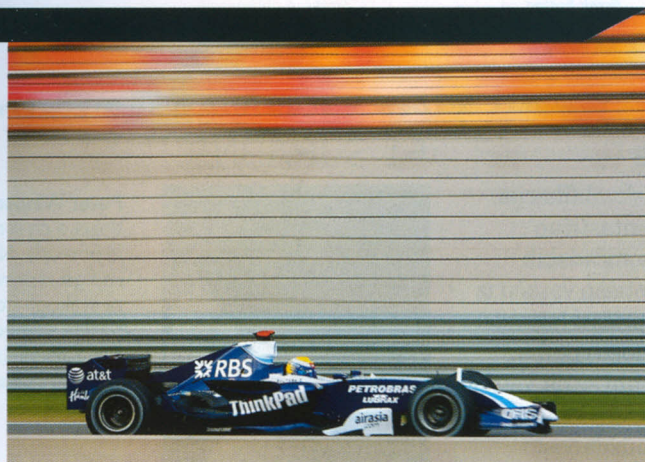
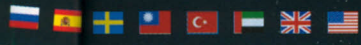
### Ekskluzivna analiza:

Kako je Kimi pobijedio kladioničare i osvojio naslov prvaka





# F1 RACING



**40 NICO ROSBERG**  
Kako se prošlogodišnji nedotjerani novak doveo u red i spasio Williamsu sezonu



**44**

**MARK WEBBER**

Mark je morao puno raditi da bude gdje je sada...no to nije kraj



**64**

**TAKUMA SATO**

Zašto je nekadašnji "divlji čovjek" F1 konačno pronašao svoje mjesto



**56**

**HEIKKI KOVALAINEN**

Kakva je bila ova sezona za drugog supernovaka?



**32**

**FERRARI NASUPROT McLARENU**

Tko je doista najbolji? Odučili su naši stručnjaci



**ŽELITE  
PRETPLATU  
NA F1  
RACING?  
OKRENITE  
STRANICU  
82.**



## IMPRESUM

Broj 009/2007  
Studen/Novembar 2007.  
ISSN: 1845 – 8270

## IZDAVAČ

Opus publikacije  
Zamenhofova 4  
10000 Zagreb  
Tel.: 01/4813 744  
Fax: 01/4851 704  
www.f1racing.hr

## TISAK

Tiskara Meić  
Rotoffset

## BRITANSKO IZDANJE

**Nakladnik**  
Andrew Golby  
**Glavni urednik**  
Matt Bishop  
**Izvršni urednik**  
Tim Scott  
**Grand Prix urednik**  
Peter Windsor  
**Urednik vijesti**  
Dom Taylor  
**Produkcija**  
Helen Watkins  
**Grafičko oblikovanje**  
Frank Foster  
**Direktor licencnih izdanja**  
Tim Bulley

## HRVATSKO IZDANJE

**Izdavač**  
Opus publikacije d.o.o.  
**Direktor**  
Ivo Marin  
**Glavni urednik**  
Dino Milić-Jakovlić  
dino@f1racing.hr  
**Voditeljica prodaje**  
oglasnog prostora  
Andreja Zajec  
Tel.: 01/3775 372  
Fax: 01/3756 241  
andreja.zajec@f1racing.hr  
**Grafičko oblikovanje**  
Leonardo Media  
www.leonardo.hr

**Grafički urednik**  
Milivoj Milić  
**Prevoditelji**  
Tomislav Šostar  
Vjekoslav Čulo  
Lovro Kozole  
Igor Prstec  
Ivana Vlačić  
**Lektura**  
Vlatka Horvat  
**Website**  
www.f1racing.hr  
**E-mail adresa**  
info@f1racing.hr

**Distribucija**  
za Hrvatsku  
Tisak d.d. Zagreb  
Distri press d.o.o.  
Zagreb  
za BiH  
Inter Press d.o.o.  
Fra Dominika Mandića  
Široki Brijeg  
za Sloveniju  
Delo prodaja d.o.o.  
Ljubljana  
za Srbiju  
Tisak d.o.o.  
Beograd

## PRETPLATA

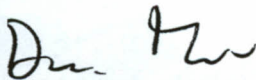
Opus publikacije d.o.o., Zamenhofova 4, 10000 Zagreb, Tel.: 01/4813 744 Fax: 01/4851 704 E-mail: pretplata@f1racing.hr

## Fantastičan kraj sjajne sezone

Vjerovat ću da je gotovo i da neće biti naknadnih diskvalifikacija. Tri vozača odijeljena samo jednim bodom razlike, fantastičan povratak gotovo pa outsidersa iz "mrtvih", dvojica momčadskih kolega koji se mrže toliko da su sretni što je naslov otišao vozaču iz konkurentne momčadi. Sezona je ovo o kojoj će se pričati legende. Također i sezona s najjačom postavom novaka u mnogo godina. O Lewisu i Heikkiju je već sve rečeno, ali ne čini li vam se da Vettel u prvoj sezoni nije bio manje impresivan nego Senna ili Schumi u svojim? Da je Sutil na onom putu učenja kroz neobuzdanost i greške kojim može postati novi de Cesaris, ali uz malo sreće i novi Mansell? Da su vozači s prvim punim sezonama, Kubica i Davidson, bili vrlo impresivni, a nekolicina dugovječnijih podigla svoju vožnju na viši nivo? I, ne zaboravimo, dolazi nam dokazano najbolji vozač ostalih serija, Bourdais. Ako netko ne napravi dominantan bolid, mislim da nam slijedi iznimno zanimljiva era, godine o kojima će se pričati...

F1 Racing biti će, dakako, dio toga. Prva su organizirana druženja ljubitelja ovog sporta pokazala da entuzijazam postoji i da samo može napredovati, a mi se spremamo nagodinu ponuditi Vam i mnogo više dodatnih sadržaja. I pisanje o svim F1 temama s autorskim, naglašenim stavom. O kojem bih vas, uostalom, želio i pitati. Dobivamo sve više prigovora na tekstove Petera Windsora i njegovo, po vašem mišljenju neumjereno obožavanje Lewisa Hamiltona. Ne slažem se ni sam baš s njegovom apologetikom, ali mi se zapravo na neki način sviđa, podsjećajući me na Najvećeg od najvećih F1 izvjestitelja ikada, Denisa Jenkinsona. Uvjeren sam da dva najveća mita novijeg vremena F1 povijesti, oni o Gillesu Villeneuveu i Ayrtonu Senni ne bi bili ni upola toliko snažni da ih Jenks nije tako neumjereno obožavao. I mislim da Windsor upravo svojim divljenjem spram Lewisa stvara sličan mit, jer je naš

časopis preuzeo ulogu negdašnjeg Motorsporta. Koje je vaše mišljenje o tome? Želite li da nagodinu zamijenimo Windsorove članke suhoparnijima ili vam je draže da se imate na koga ljutiti i što komentirati?



**DINO MILIĆ JAKOVLIĆ**  
GLAVNI UREDNIK



F1 Racing izlazi mjesečno u Australiji, Bliskom istoku, Brazilu, Bugarskoj, Češkoj, Filipinima, Francuskoj, Grčkoj, Hong Kongu, Hrvatskoj, Indiji, Indoneziji, Italiji, Japanu, Južnoj Americi, Južnoj Koreji, Kini, Maleziji, Mađarskoj, Meksiku, Nizozemskoj, Njemačkoj, Poljskoj, Rumunjskoj, Rusiji, Sjedinjenim Američkim

Državama, Španjolskoj, Švedskoj, Tajvanu, Turskoj, Ukrajini i Velikoj Britaniji. Formula One, Formula 1 and F1 su zaštitni znakovi tvrtke Formula One Licensing BV, članu Formula One Group, i koriste se isključivo pod licencom. Reprodukcija u cjelini ili bilo kojeg dijela fotografije, teksta ili ilustracije bez pis-

мене согласности издавача забранјена је. Уредници и наклађник F1 Racing магазина не дају никакве гаранције и осигурања везана за производе и услуге оглашљивача у магазину. Посебна пајџа не престано се прилаже томе да садржај F1 Racingа буде потпуно точан, но издавач и тискара не могу прихватити одговорност за

погрешке или пропусте. Лиценсно хрватско издање F1 Racing магазина излази 10 пута у 2007. годни и власништво је тврке Opus публикације d.o.o. Оригинално издање F1 Racing магазина излази 12 пута у 2007. годни и власништво је Haymarket Motorringа, члана тврке Haymarket Magazines Ltd. Велика Британија.

## F1 SURADNICI



### Peter Windsor

Voljeli li ga ili mrzili, Peter Windsor je posvuda. Naš grand prix urednik i njegove provokativne analize nisu za svakoga stoga provjerite da li slažete s njegovi razmišljanjima o Kovalainenu (str. 56), Satou (str. 64), Herbieu i Charlieu (str. 78).



### Alan Henry

Iako niste često vidjeli i čuli njegovu razmišljanja ove godine, zamjenik urednika morao je napokon reći što misli o šerifu FIA-e Maxu Mosleyu i vjerujte, nije ga previše štedio.



### Sergio Rinland

Veteran F1 dizajna u Williamsu, Benettonu i Sauberu, nepristrano objašnjava sve razlike ovogodišnjih bolida McLarena i Ferrarija. Stoga pročitajte tekst pažljivo.

## DOZNAJTE PRVI!

Želite li primati besplatnu SMS obavijest da je novi F1 RACING magazin u prodaji? REGISTRIRAJTE SE!

Pošalji SMS poruku sadržaja: F1 RACING, ime i prezime, adresa, na broj 091/48 13 744

Svakog mjeseca SMS porukom besplatno ćemo Vas obavještavati o datumu izlaska novog broja F1 RACING magazina



## cirkus

### Drvena medalja za Heikkia Kovalainena

Greška u kvalifikacijama smjestila je je Heikkia na 13. mjesto startnog poretka VN Kine. Time su ugašene sve ideje i želje o ponavljanju majstorstva iz Japana. Na kraju je završio kao 9. iako je u jednom trenutku bio čak i 18.

**Staza** Shanghai, Kina

**Vrijeme/datum** 15.28, Subota 6. listopada 2007.

**Fotograf** Lorenzo Bellanca/LAT

**Oprema** Canon EOS-1D MkIII, 600mm lens, 1/12 F29









### Trulli otkrio istinu o testiranju

Jarno Trulli se zaprepastio čitajući na [www.grandprix.com](http://www.grandprix.com) o tome da će testirati Spykerove bolide. "Prvi glas o tome", izjavio je Talijan koji ugovor s Toyotom ima do 2008.

Hamilton bi ipak mogao osvojiti naslov – na Prizivnom sudu FIA-e

KIMIJA RÄIKKÖNENA treba žaliti, zar ne? Da nije bilo niza mehaničkih kvarova na koje nije mogao utjecati, bio bi, i trebao je biti, svjetski prvak 2003. i 2005. Ove je godine, barem nekoliko sati, bio uvjeren da je konačno uspio. No nakon što se na Interlagosu slegla prašina, izgleda da je i to postalo upitno.

Problem nema nikakve veze s Räikkönenom ili momčadi Ferrarija jer su Finac i njegova momčad savršeno funkcionirali tog poslijepodneva. Fantastična pobjeda Ledenoga na VN Brazila i osvojenih 10 bodova bili su dovoljni da ima više bodova od Lewisa Hamiltona, vodećeg u poretku većinu sezone, koji je završio sedmi nakon lošeg starta i izvrsne vožnje kad je pao na začelje.

Ne, problem su četvrto-, peto- i šestoplasirani vozači, odnosno Nico Rosberg (Williams), Robert Kubica i Nick Heidfeld (oba BMW-Sauber). Nepravilnosti zbog testiranja goriva obavljenih na sva tri bolida tijekom utrke pokrenule su istragu od strane FIA-inih dužnosnika nakon utrke. Matematika je bila jasna – ako se svu trojicu diskvalificira, Hamilton bi bio četvrti, osvojio bi pet bodova i imao bi više bodova od Räikkönena. Da, nevjerojatno, ali istinito: Lewis bi, na posljetku, mogao biti prvak.

Prošao je jedan sat. Zatim je FIA izdala izvještaj Joa Bauera, vrlo sposobnog i iskusnog tehničkog delegata. Njegova su otkrića bila zapanjujuća: Rosberg i Heidfeld su dva puta išli u boks, Kubica triput. Bauerov izvještaj je potvrdio da je temperatura goriva utočenog u sva tri bolida, testirana tijekom svih sedam odlazaka u boks, bila, nakon

SPOR OKO NASLOVA PRVAKA

# MOŽE LI LEWIS IPAK BITI PRVAK?

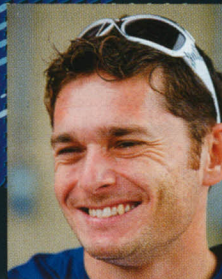
Da, može. Kad smo išli na konferenciju, naslov svjetskog prvaka Kimija Räikkönena nije izgledao stopostotno siguran





### Naomi: supermodel i novinarka

Naomi Campbell bila je na Interlagosu. Zašto? „Kako bih napisala članak o F1 za časopis GQ“, objasnila nam je. Bivša Flavijeva djevojka bila je bijesna kad su je zamolili da napusti McLarenovu garažu. Ah, sramote li!



### Ide li Fisico u Williams?

Tko će sljedeće godine biti momčadski kolega Nici Rosbergu u Williamsu? Partner momčadi, Toyota, želi Kazukiya Nakajimu. No u Brazilu je kraj boksa Williamsa primijećen Giancarlo Fisichella.

## Hamiltona su pobijedila tri bolida koja su rabila ilegalno gorivo. Zašto dužnosnici nisu diskvalificirali tu trojicu vozača?



Oba bolida BMW-Sauber rabila su ilegalno gorivo

mjerenja Upravnog tijela F1 tijekom utrke, u svim slučajevima niža od dopuštene zakonske granice (temperatura goriva ne smije biti više od 10 °C niža od vanjske temperature).

Službeno, rezultati Bauerove istrage bili su sljedeći:

### Heidfeld (BMW-Sauber)

Prvo stajanje u boksu  
Temperatura goriva 24 °C

Drugo stajanje u boksu  
Temperatura goriva 25 °C

### Kubica (BMW-Sauber)

Prvo stajanje u boksu  
Temperatura goriva 23 °C

Drugo stajanje u boksu  
Temperatura goriva 24 °C

Treće stajanje u boksu  
Temperatura goriva 24 °C

### Rosberg (Williams)

Prvo stajanje u boksu  
Temperatura goriva 24 °C

Drugo stajanje u boksu  
Temperatura goriva 25 °C

Ovo je važno zbog dva razloga. Prvo, pravilo je pravilo i granica je 10 °C niža od vanjske temperature (koja je bila 37 °C). Drugim riječima, granica temperature goriva na VN Brazila bila je 27 °C.

No to je važno i zbog drugog razloga, a to je da hladnije gorivo omogućuje znatnu prednost u performansama bolida. Što je gorivo hladnije, to se brže može ubrizgati u spremnik bolida te stvara više snage (premda vremenski vrlo

kratko jer se brzo ugrije u ugrijanim spremnicima goriva).

Sati su prolazili. Kimijevi obožavatelji strahovali su od najgorog, a Lewisovi su se nadali najboljem. Na poslijetku je stigla presuda FIA-inog dužnosnika: poredak utrke se ne mijenja.

Kraj priče? Ne. Ubrzo je Alexandra Schieren, tiskovna glasnogovornica FIA-e, obavijestila kako je McLaren obavijestio FIA-u da se namjerava žaliti na odluku.

Vjerujemo da vam je i jasno zašto: Hamiltona su "pobijedila" tri bolida koji su vozili na nelegalnom gorivu što je i FIA-in dužnosnik potvrdio. Uzimajući to u obzir, zašto ih onda nisu diskvalificirali iz utrke?

Objašnjenje odluke, dostavljeno na papiru formata A4 i potpisano od strane tri FIA-ina dužnosnika - Tonyja Scott-Andrewsa, Antonija Vasconcelosa i Elcia de Sao Thiaga - bilo je vrlo zanimljivo. Unatoč nedvosmislenim rezultatima Bauera, zaključak je bio da "nije stopostotno sigurna točnost temperature goriva u bolidima kao i vanjske temperature". Zbog toga su dužnosnici napisali da bi bilo "neprikladno kazniti momčadi".

Naravno, ne želimo sugerirati da su dužnosnici donijeli netočnu odluku jer oni to ne bi učinili. Stalni dužnosnik FIA-e Scott-Andrews iznimno je pošten čovjek. No njihova je odluka čudna, ne samo jer je odbačen Bauerov izvještaj, nego jer su zanemarene tri činjenice koje prema pravilima



Preuranjeno oduševljenje: za Ferrari i Kimija još nije gotovo...

to nisu smjele biti:

- (1) Opće je poznata činjenica o opsežnim dopisivanjima između momčadi i Charlieja Whitinga, trkačkog direktora FIA-e, o tome gdje treba biti mjerena temperatura goriva (odnosno, da li u spremniku goriva bolida ili u opremi za nadolijevanje goriva). Prema toj prepisci, preporučeno je da se temperatura goriva mjeri u opremi.
- (2) Postoje također i opsežni zapisnici Sportske radne skupine o tome.
- (3) Postoje zapisnici Sportske radne skupine koji navode da je vanjska temperatura ona koja je prikazana na trećoj stranici FOM zaslona tijekom utrke.

Očito je da točke 1 i 2 eksplicitno opovrgavaju izjavu dužnosnika da „nije stopostotno utvrđena temperatura goriva u bolidu“ jer je ta temperatura nevažna.

Sporna je temperatura goriva u opremi za nadolijevanje goriva, a Bauerov izvještaj

nesumnjivo dokazuje da je gorivo koje su rabili Heidfeld, Kubica i Rosberg bilo neregularno.

Zatim, točka 3 očigledno osporava tvrdnju dužnosnika da "nije stopostotno utvrđena... prava vanjska temperatura". Većina F1 inženjera dobro je upoznata s činjenicom da je, što je Bauerov izvještaj također dokazao, vanjska temperatura koju je izmjerio FOM i prikazao na trećoj stranici FOM-ovih zaslona s mjeracima vremena u utrci prihvaćena od zakonodavnog tijela.

Imajući na umu te nevjerojatne anomalije u presudama dužnosnika, nije ni čudo što je McLaren tako brzo uložio žalbu.

Što slijedi?

Pa, FIA će odrediti datum i sazvat će se Prizivni sud. Obožavatelji Ferrarija i Räikkönena i možda Alonsa optužit će McLaren da ne zna gubiti. No premda katkad momčad doista i ne zna lijepo prihvatiti poraz, to se ipak ne može shvatiti kao djetinjasto ponašanje.

Ne, jer uloji su nevjerojatno visoki. Hamilton je ostao bez naslova jer je bio sedmi u Brazilu, a trebao je biti barem peti da bi osvojio naslov. No tehnički zastupnik FIA-e je dokazao da su tri od šest bolida ispred njega rabili ilegalno gorivo. S time na umu, vrlo nam je teško shvatiti zašto nisu diskvalificirani i zašto zbog toga u skorašnjoj budućnosti Hamilton neće biti proglašen svjetskim prvakom.

Kakva je ovo godina bila! **F1**





### Wurz se povlači nakon desetljeća u F1

Alex Wurz je u F1 debitirao 1997. u Kanadi, a svoje je povlačenje najavio nakon VN Kine ove godine. Na Interlagosu ga je zamijenio Kazuki Nakajima, testni vozač Williamsa. Zbogom, Alex.

## F1 OTKRIĆA



## SEZONA 2008. U ZNAKU VEĆE SIGURNOSTI

Alex Wurz je umalo ostao bez glave u prvoj utrci 2007. i sada to momčadi i FIA istražuju

KAD SE DAVID Coulthard sudario s Alexom Wurzom u Melbourneu početkom godine, ta je nesreća imala mnogo veće posljedice od samog odustajanja dvojice vozača.

Preoptimistična Coulthardova vožnja s unutarnje Wurzove strane u zavoju 3 za posljedicu je imala dodirivanje kotača i katapultiranje Red Bulla RB3 iznad Williamsova kokpita pri procijenjenoj brzini od 80 km/h. Bolid je Wurzove ruke i glavu promašio za nekoliko milimetara.

Da je bolid preletio malo više ulijevo, trivijalna nesreća u sporom zavoju mogla je biti

pogubna. "Nesreća je samo istakla kakvim je opasnostima izložen vozač u takvim situacijama", priznao je Coulthard.

Nije trebalo nikoga u F1 dodatno uvjeravati da treba nešto učiniti kako bi se glave vozača zaštitile od takvih nesreća.

Neposredno nakon Wurzove nesreće, Frank Williams (koji nije bio na utrci) nazvao je Maxa Mosleyja, predsjednika FIA-e, i izrazio svoju zabrinutost glede zaštite od bočnih udara.

"Max je povezoao Charlieja Whitinga (FIA-inog trkačkog šefa) s našim dečkima kako bi se

podrobnije upoznao s nesrećom", izjavio je Williams. "Nadam se da će iz svega ovoga proizići nešto pozitivno."

I doista je nešto učinjeno. Nakon rasprava između Tehničke radne skupine F1, Udruženja vozača F1 i FIA-e, sljedeće će sezone prostor oko kokpita biti izmijenjen.

### DIMENZIJE

Gornja površina prostora oko kokpita bit će 50 mm viša nego ove godine, čime je omogućeno dodatno povećanje od 32 posto minimalne bočne zaštite vozača. Međutim, podignute bočnice ne

bi trebale ometati periferijski vid vozača jer će se u ravnini s vozačevim ušima stanjivati pod vrlo oštrim kutom.

Oklop kokpita bit će pričvršćen na jednodijelnu karoseriju, što je i sada slučaj, i bit će izrađen od

**Nesreća je samo istakla kakvim je opasnostima izložen vozač u takvim situacijama. David Coulthard**



jeća u F1  
7. u  
javio



### Massa pomaže djeci u Brazilu

Ferrarijevac Felipe Massa se prije domaće VN Brazila posvetio dobrotvornom radu pomažući tako siromašnoj djeci u São Paulu. UNICEF mu je dodijelio nagradu "Prvak djece Brazila".



### Novi pokroviteljski ugovori

McLaren-Mercedes je objavio da će se njihov pokroviteljski ugovor Johnnie Walkerom nastaviti do 2012. Ugovor s proizvođačem pića Diageom važeći je od 2005. Uzdravlje, Ron.

Dodir kotačima pri velikoj brzini i Coulthard je poletio iznad Wurzovog Williamsa, s potencijalno kobnim posljedicama po Wurza



iste lagane pjene Confor. Novost za sljedeću sezonu je test opterećenja od 10 kN (1020 kg) na najvišoj točki.

Podignuti bočni dijelovi oko kokpita nisu ništa novo u F1.

Prvi su put uvedeni početkom 1996. kad su morali biti 220 mm ispod vrha vozačeve glave, koja je morala biti 50 mm ispod linije povučene između vrha zaštitne prečke u slučaju prevrtanja i prednje pregrade.

Postojala su brojna različita tumačenja tog pravila i stoga je Ferrari 310 izgledao neupotrebljivo zbog pretjerano velikih bočnica oko kokpita. Kasnije su momčadi preispitale to pravilo i stoga su ove sezone podignute bočnice na brojnim bolidima jedva zamjetljive.

"Ako gledate nekog poput Tonija Liuzzija (koji sjedi više od ostalih vozača)", izjavio je Mark Webber, predsjednik Udruge vozača F1, "on nema zaštitu kakva mu je potrebna. I ja sam granični slučaj, stoga su bočnice oko kokpita svakako dobra stvar."

### SIGURNOST NA PRVOM MJESTU

Jedan tehnički direktor, koji je želio ostati anonimn, vjeruje da nove bočnice oko kokpita neće biti svrsishodne.

"Smiješno je što ih se ne podvrguje rigoroznijim testovima opterećenja", izjavio je "jer

opterećenje od 10 kN neće ništa dokazati. Zašto ne povećati testove opterećenja na 20 kN?"

No i dalje se vjeruje da će nove bočnice oko kokpita biti dovoljno snažne da odbiju predmet – pa čak i F1 bolid mase 600 kg koji se kreće određenom brzinom – iznad vozačeve glave.

Naravno, uvijek postoji mogućnost da se u budućnosti povećaju testiranja opterećenja.

"Ne brinem se za vidljivost", izjavio je Jenson Button, "jer mi neće zaklanjati vid.

No, mislim da će se niži vozači, koji su već nisko postavljeni u kokpitu, malo teže prilagoditi na nove naslone za glavu. Osjećat će se vrlo ucahureno."

Jedan dio nesreće između Wurza i Coultharda na koji nove bočnice oko kokpita ne utječu su ruke vozača.

One će i dalje biti ranjive na prelasku bolida po vrhu kokpita, osobito ako su ruke u položaju korekcije upravljača.

### PERFORMANSE BOLIDA

Williams, McLaren i Renault među prvima su dali svoja tumačenja novih bočnica oko kokpita u zračnom tunelu, a i ostale su momčadi krenule s testiranjima. Rezultati su iznimno pozitivni.

"Bočnice nemaju nikakav učinak na razinu okomitog potiska", izjavio je Jacky Eeckelaert, glavni Hondin inženjer.

"Međutim, očekujemo da će nepovoljno utjecati na performanse bolida u slučaju bočnog udara vjetra.

Bočni vjetar, kakav često vidimo u Silverstoneu, imat će veći učinak na bolid s novim bočnicama, nego što je bio slučaj s prijašnjim bolidima."

Massa naslona za glavu može se izračunati samo u gramima, ali i dalje je to masa, bez obzira koliko mala bila, koja će biti visoko postavljena u bolidu.

To će imati štetan učinak na težište i konstruktori će se morati dobro pomučiti da to ponište stavljanjem više balasta niže u bolidu.



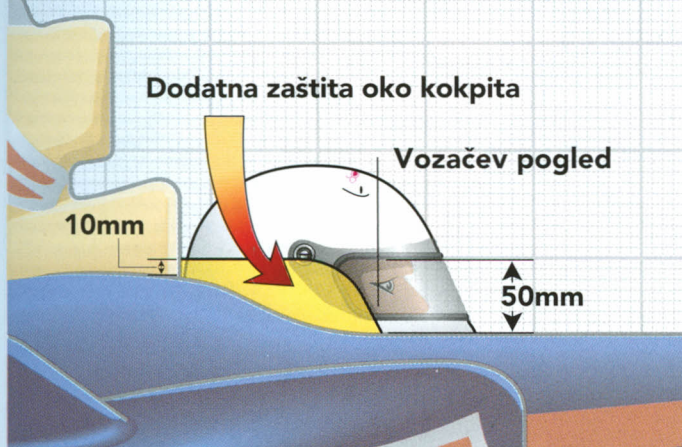
## "IZGUBLJENI U PRIJEVODU" SEBASTIAN VETTEL

"Bio sam iza Lewisa Hamiltona i Marka Webbera kad je na stazi bio sigurnosni automobil i vidio sam da Lewis iznenada vozi prilično polako. Reagirao sam i tada sam gledao u stražnji dio Webberova bolida. Sramota. Bili smo vrlo dobri u utrci i završio bih na postolju." Sebastian Vettel

### PRIJEVOD:

"Da, znam da to nije izjava koju sam dao nakon Fujija, ali bio sam prezauzet cmizdreći kao curica i skrivajući se od Marka Webbera."

### BOČNICE OKO KOKPITA: 2008.



SLIKE: ANDREW FERRARO/LAT; GLENN DUNBAR/LAT; STEVE ETHERINGTON/LAT; PA PHOTOS/AP



## F1 POSLOVI



ING je bio glavni pokrovitelj VN Belgije (gore); vidljivost naziva na Renaultovim bolidima (desno) samo je dio strategije



## TVRTRKA ING KAPITALIZIRALA UGOVOR S RENAULTOM

ING, novi Renaultov pokrovitelj, deseta je najveća kompanija u svijetu prema časopisu Forbes, ali je još daleko od toga da bude svjetski prepoznati brend. I to je razlog zašto je financijski div potrošio dodatnih 75 milijuna dolara kako bi se potakla pozornost na njihov ugovor s Renaultom vrijedan 65 milijuna dolara. Zbog toga je kompanija u svojoj prvoj godini u F1 obilježena kao najveći potrošač

za "aktivaciju pokroviteljstva".

Boje kompanije nalaze se ne samo po bolidima, nego i na brojnim stazama. Dodajte tome svjetsku oglašivačku kampanju F1 i ING je brzo postao jedan od najvećih pokrovitelja ovog sporta.

"Odbor je uvidio nepovezanost između veličine kompanije i predodžbe javnosti o kompaniji", izjavila je Isabelle Connor, šefica F1 programa u ING-ju. "Imamo 75 milijuna klijenata u 50 zemalja, no svi misle da je riječ o (samo) nizozemskoj banci. Htjeli smo to promijeniti."

Bogme su to i učinili. Prema podacima tvrtke za istraživanje tržišta IFM, ING je tijekom televizijskih prijenosa utrka F1 ove sezone postao drugi najučliviiji pokrovitelj nakon Vodafonea.

Razlog tim povoljnim rezultatima uglavnom nalazimo u pokroviteljstvu bolida i stavljanju oznaka kompanije na stazu. Ove je godine kompanija bila prisutna na 14 utrka te je bila

pokrovitelj VN Australije i Belgije.

Usto, kompanija se oglašavala diljem svijeta na televizijskim postajama poput BBC Worlda i azijskog CNN-a te putem prijenosa utrka na nacionalnim radiopostajama. Zatim je tu velika oglašivačka kampanja u tiskovinama poput Financial Timesa i Wall Street Journala, kao i u međunarodnim tjednicima poput Timea i The Economist.

No svakako najveći poticaj za ING je internet, jer njihovi F1 banneri krase 70 važnijih internetskih stranica poput Yahooa i CNN-a.

Takva se prisutnost u F1 odrazila i na lokalna tržišta. U Bugarskoj i Mađarskoj mjesne podružnice ING-a uzimale su pojednosto o prolaznicima koji su se fotografirali pokraj izloženog bolida ING-a na autosalonu. Ti prolaznici nisu bili ni svjesni da će im nekoliko dana kasnije na vrata doći zastupnik ING-a i ponuditi policu životnog osiguranja. E, to je izravni marketing.

## TKO SU DOVRAGA

Vaš vodič kroz sponzore

### KDDI

**Izgovor** Kao što se i piše, premda Japanci vole na kraju izgovoriti i "a": "KDDI-a". Godine 2006.

bili su 12. najveća telekom tvrtka u svijetu i sad razvijaju handset za mobitele kompatibilan s navigacijskim sustavom u cestovnim Toyotama.

**Gdje?** Na ploči stražnjeg krila Toyotina bolida TF107.

**Kada?** KDDI je 2004. prvi put postao dio Toyotina F1 programa. Istodobno je tvrtka dobila mandat da poveže više od stotinjak Toyotinih sjedišta u 27 zemalja.

**Zašto?** Mogli bismo opjevati KDDI-jeve vrhunske telekomunikacijske usluge jer je riječ o jedinjoj japanskoj

tvrtki koja nudi kompletnu ponudu, od fiksne telefonije do mobilne. Usto, brzo se šire (14.000 zaposlenih diljem svijeta), što znači da je F1 vrlo korisna oglašivačka platforma.

No razlog zašto su u F1 najbolje objašnjava jedna činjenica: Toyota ima 11-postotni udjel u tvrtki.

**Koliko?** Gotovo besplatno. Naglasak na "višegodišnjem" ugovoru je proizvodna podrška, odnosno povezivanje Toyotina F1 operativnog ureda u Kölnu s glavnim sjedištem u Tokiju. Kad bi bila riječ o komercijalnom ugovoru, reklamiranje na ploči na stražnjem krilu Toyotinog bolida stajalo bi ih pet milijuna dolara godišnje.



## KRIVULJA ZARADE

Industrija trkaćih staza: broj trajno uredenih staza

1. SAD: 243
2. Južna Amerika: 46
3. Meksiko: 20
4. Velika Britanija: 19
4. Japan: 19
6. Australija: 15
7. Italija: 10
8. Francuska: 9
8. Španjolska: 9
8. Južna Afrika: 9

Izvor podataka za 2005. (gore): knjiga Motorsport Going Global Nicka Henryja, Tima Angusa, Marka Jenkinsa i Chrise Ayleta





### Mi smo prvi pisali o tome

To što je Kimi Räikkönen postao svjetskim prvakom ispunjenje je našeg proročanstva iz kolovoza 2001. U redu, trebalo mu je više nego što smo očekivali, ali...

# F1 News

CIRKUS

VIJESTI

OTKRIĆA

POSAO

ZNANOST

## GDJE ĆE ALONSO BITI 2008.?

Njegov brak s McLarenom je uzdrman i kruže glasine da bi 2009. mogao prijeći u Ferrari. Gdje će provesti 2008.? Renault je favorit, ali ništa još nije odlučeno



NIJE TAJNA da već neko vrijeme Ron Dennis i Fernando Alonso privatno (ali neovisno) razvijaju strategije o svojem rastanku. Zapravo, čak i unatoč Ferrarijevoj službenoj objavi 17. listopada da su produljili ugovor Felipeu Massi do 2010., kad smo išli na jutarnju novinarsku konferenciju 22. listopada, i dalje su kružile glasine da je Alonso već dogovorio uvjete s Ferrarijem za 2009. Prema ljubiteljima glasina, Massin bi se ugovor (potpisan između Jeana Todta i njegovog sina Nicolasa, Massina menadžera) možda mogao ponovno zaključiti krajem 2008. ako će to odgovarati obojici Todtova. No ako su glasine o Alonsovom odlasku u Ferrari istinite, pitanje je za koga će voziti sljedeće sezone? Većina poznavatelja F1 pretpostavlja da će se vratiti u Renault. Problem je što Renault ne može platiti Alonsu onoliko koliko prima u McLarenu (22 milijuna dolara), osim ako ne pristane na višegodišnji ugovor.

Isto vrijedi i za Toyotu čiji je automobilistički predsjednik John Howett ponudio Alonsu znatnu svotu prije nekoliko mjeseci. I Nick Fry iz Honde je također iskazao veliki interes, ali koliko znamo, Alonsa te dvije momčadi baš i ne zanimaju.



Toyota je Alonsu za pridruživanje Trulliju (lijevo) sljedeće sezone ponudila veliki novčani iznos, ali vjerojatno od toga neće biti ništa

Tko bi onda mogao Španjolcu ponuditi mjesto za jednu sezonu prije odlaska iz McLarena u Ferrari? Možda Christian Horner iz Red Bulla? Da, i Mark Webber i David Coulthard imaju ugovore do 2008., no ugovori i služe da ih se raskida. No je li Red Bull dovoljno primamljiva momčad za tako iznimno uspješnog vozača? Usto, trebaju li Horneru doista sve peripetije koje obuhvaćaju otkazivanje ugovora Webberu ili Coulthardu kako bi unajmio Alonsa na samo jednu sezonu? Vjerojatno ne. S tim spoznajama, je li Alonsov nekarakterističan, poslušna izraz lica tijekom McLarenove novinarske konferencije na VN Brazila,

**“Renault Alonsu ne bi platio koliko sada zarađuje po sezoni (22 milijuna dolara).”**

premda ga je netom Hamilton nadmašio u kvalifikacijama, bio znak da je shvatio da je McLaren jedina momčad u kojoj može još godinu dana voziti prije odlaska u Ferrari? Je li se Alonso u zadnji čas pokušavao ponovno dodvoriti Dennisu? Možda. No hladnoća odnosa između obojice je tako velika da bismo doista bili iznenađeni kad bi njih dvojica ikad više pronašli zajednički jezik. Mi se i dalje kladimo na Renault, ako zbog ničega drugog, onda zato jer bi Alonso privukao španjolske pokrovitelje koje bi Renault vrlo rado želio imati. Kad bi Alonso otišao u Renault, to bi moglo dovesti do zamjene za novaka Heikkija Kovalainena. No tijekom razgovora na Interlagosu, Alonso nije dopuštao da se govori o mogućnostima njegovog odlaska i promjene momčadi.

“Znam da kruže glasine, ali nisam razgovarao ni s jednom momčadi i to je stvarnost”, izjavio je. “Ako ne ostanem u McLarenu, ne mogu reći da mi je Renault prvi izbor.”

SLIKE: STEVEN TEE/LAT; LORENZO BELLANCA/LAT; CHARLES COATES/LAT; GETTY IMAGES; XPB.CC; REX FEATURES; BMW



## COSWORTHOVA ŽRTVA

### F1 OSTAJE BEZ VRHUNSKOG TALENTA



Ferguson želi novi izazove

KOMERCIJALNI DIREKTOR Coswortha Bernard Ferguson odlučio je nakon 23 godine rada napustiti kompaniju.

Nakon što su prošle godine motorima snabdijevali dvije F1 momčadi, Williams i Toro Rosso, kompanija iz Northamptona nije uspjela osigurati ugovor za ovu sezonu i primorani su nakon punih 40 godina napustiti Formulu 1.

Ferguson kaže da je u potrazi za novim izazovima. "Bilo je teško donijeti odluku o odlasku nakon više od 20 godina rada u kompaniji, ali trebalo mi je nešto potpuno novo kako bih vratio svježinu."



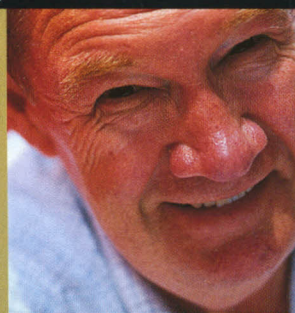
Bellanca s osvojenom nagradom Premio

## RECI PTIČICA NAGRADE ZA FOTOGRAFE

DVOJICA VRHUNSKIH fotografa F1 Racinga Lorenzo Bellanca i Charles Coates koji rade za fotografsku agenciju LAT nedavno su se okitili prestižnim nagradama.

Talijanski mediji u Monzi odlučili su nagraditi Bellancin "doprinos fotografiji" i dodijelili mu 25. godišnju nagradu Premio Confartigianato Motori.

Coates je za fotografiju Lewisa Hamiltona na pobjedničkom postolju VN Španjolske osvojio nagradu koja se dodjeljuje u čast legendarnog talijanskog snimatelja Pepija Cerede.



## Buka iz boksa

Alan Henry  
progovara

Drama u vrhu  
Formule 1:  
Predsjednik FIA-e  
verbalno se obrušio  
na Jackieja Stewarta,  
no uzvratilo mu je  
Damon Hill

Povremeno se dogodi da netko iz F1 društva ispali neočekivanu verbalnu bombu koja vam oduzme dah. Aktualni primjer je kolumna našeg sestrinskog časopisa Autosport u kojoj Damon Hill, svjetski prvak iz 1996., majstorski komentira nedavno ponašanje predsjednika FIA-e Maxa Mosleyja i ocjenjuje ga potpuno neprihvatljivim.

Kao što je pristojni i diskretni govor Geoffreyja Howea 1990. potopio politički brod Margaret Thatcher, Hillova poslanica snažni je iskaz podcijenjene nadmoći. Damon je pozvao Maxa da se javno ispriča trostrukom svjetskom prvaku Jackieju Stewartu nakon što su novine objavile kako je predsjednik FIA-e uglednog Škota nazvao "kvalificiranim glupanom". Bila je to Mosleyjeva reakcija na Stewartovu kritiku rada FIA-e i njezinih postupaka u kontroverznoj aferi "Stepneygate".

Hill je otvoreno doveo u pitanje "karakter i prosudbu" predsjednika FIA-e, a njegove primjedbe o Stewartu odbacio kao "zločestu šalu smišljenu kako bi se čovjeka do kraja ponizilo".

Damon je pokazao iznimnu hrabrost jer, premda Mosley podnosi mišljenja drukčija od svih, dokazi koje sam vidio tijekom godina uvjerali su me da mu se to nimalo ne sviđa.

Hill koji je i predsjednik Britanske udruge vozača, svojim je postupkom posramio mnoge predstavnike medija, uključujući i mene, koji su jako nezadovoljni autoritarnim i tiranskim stilom ponašanja FIA-e posljednjih nekoliko godina.

Kad je 1991. Mosley izabran za predsjednika FIA-e, svi su smatrali da je to početak novog doba. Mosley je imao 51 godinu, bio je bistar i odlučan riješiti se sjećanja na svog temperamentnog i hirovitog prethodnika Jean-Marie Balestrea.

Svi smo bili uvjereni da je riječ o promjeni na bolje, a prvih nekoliko godina i bilo je bolje. Nemojte me krivo shvatiti. Mosley je iznimno inteligentan čovjek koji može biti vrlo ugodno društvo.

Ima krasan smisao za humor i mnogo je učinio za poboljšanje sigurnosnih standarda cestovnih i trkaćih automobila, no ispod stalozene i hladne srdačnosti povlaštenog čovjeka krije se nabrušeni borac koji voli da je sve po njegovom.

## "Mosleyju je 67 godina. Je li vrijeme da se odrekne svog monopola?"

Posvađajte se s Maxom i ne piše vam se dobro. Suprotstaviti se FIA-inom predsjedniku, unatoč svom njegovom građanskom sjaju, može biti jako neugodno iskustvo, a ja to znam iz prve ruke.

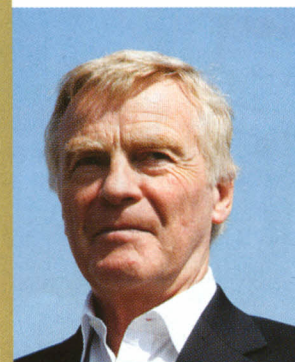
Iznenaduje me što je Mosley, inače vrlo lukav i razborit kod donošenja prosudbi, dopustio sebi tako neumjesnu kritiku Jackieja Stewarta, prvaka koji je vrlo mnogo učinio za dobrobit voljenog sporta.

Mosley ima 67 godina i pravo je pitanje je li njegovo vrijeme doista prošlo i je li došao trenutak da se odrekne svojeg monopola na moć.

Prije nekog vremena Max je izjavio: "Nema sumnje da među šefovima momčadi i u samom vrhu Formule 1 (s iznimkom Bernieja) postoje vjerojatno tri osobe čije bi umirovljenje sigurno koristilo Formuli 1."

U svjetlu njegovih teških primjedbi na račun Jackieja, pitamo se je li predsjednik FIA-e nesvjesno potpisao vlastitu otpusnicu. Nezaboravna izjava Winstona Churchilla nakon političkog posjeta Washingtonu kaže ovako: "Trebalo vam hrabrost da biste ustali i govorili.

No hrabrost je ono što vam je potrebno i da biste sjeli i slušali." Nadam se da je gospodin Mosley dovoljno bistar da to i sam shvati.



Je li Mosley napadom na Jackieja Stewarta nadmašio samoga sebe?



# IZABERITE POSTER!



## POSTER MJESECA STUDENOGA

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 Heikki Kovalainen i Giancarlo Fisichela. Majica je dar tvrtke Renault Nissan Hrvatska, ovlaštenog zastupnika Renault automobila u Hrvatskoj.



F1 POSTER 1: Kimi Raikkonen na putu prema pobjedi u Brazilu i naslovu svjetskog prvaka.



F1 POSTER 3: Da je netko Ledenom rekao koliko će mu značiti pobjeda u Silverstoneu sigurno bi se više veselio na pobjedničkom postoj.



F1 POSTER 2: Iceman uzdignutih ruku ali ne kao znak predaje već trijumfa na VN Kine.

Dobitnik nagrade u F1 Racingu za glasovanje za poster: **Krešimir Meštrović** 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).





### Gomila japanske aerodinamike

Honda je odustala od zamisli da u Japanu uporabi poseban aerodinamički paket "Fuji special". "Možda bi opsežnija testiranja bočnica više koristila nego paket Fuji special", izjavio je Nick Fry, šef momčadi.

## ZNANOST F1

# TOPLO I HLADNO

Da, to je kaciga Rubensa Barrichella, ali ne, nije riječ o šest različitih boja kaciga. Značiželjni? Onda nastavite čitati...



# Š

to čajnici, žlica za hranjenje dojenčadi, dječje igračke i termostati

u hladnjacima imaju zajedničkog s novom kacigom Rubensa Barrichella?

Pa, odgovor je: termokromatski kristali.

Jeste li zamijetili ove sezone da kad je Rubens Barrichello izašao iz Hondine garaže kaciga mu je bila čudne sivkaste boje, ali kad ga sljedeći put vidimo na stazi njegovo uobičajeno crveno, bijelo i plavo ruho kacige izgleda mnogo bolje?

Razlog tome je što on nosi Araijevu kacigu koja mijenja boju kad se ugrije (primjerice, zbog okolinske temperature ili tjelesne topline), a zatim



**Boje su njemačke zastave nestale i otkrile plavu, žutu i bijelu, standardne boje Nicka Heidfelda**



potpuno pocrni kad se ohladi u, recimo, klimatiziranoj garaži.

Zamisao mu je dao Nick Heidfeld koji je takvu kacigu koristio u Bahreinu. Na dijelu kacige nestale su boje njemačke zastave i, s porastom temperature, pojavila su se njegove klasična plava, žuta i bijela. Zaintrigiran, Rubens je zamolio bojadisara Jensa Munsera da mu kacigu oboji istim termokromatskim pigmentom. I stoga je ove godine Munser odgovoran za bojanje kaciga, između ostalog, Kimija Räikkönena, Felipea Masse, Marka

Webbera, Sebastiana Vettela i Nice Rosberga.

Za Monako je Rubensu pripremio potpuno crnu kacigu, ali kako su temperature tijekom vikenda bile svježije, njegova kaciga nije dobila njegove klasične boje.

Toplina ruke dovoljna je da se promijeni nijansa na Barrichellovoj kacigi







### BMW nestrpljivo čeka 2008.

BMW se već usredotočio na 2008. nakon što su objavili datum predstavljanja bolida za sljedeću sezonu. Bolid će biti predstavljen 14./15. siječnja, ali još nije određeno gdje će se to dogoditi.



### Uplatite obilazak Renaultove tvornice

Renault je omogućio privatni obilazak svoje F1 tvornice s tehničkim direktorom Bobom Bellom. Datum obilaska tvornice bit će određen aukcijom na internetskoj stranici eBay u studenome. Sav prikupljeni novac bit će uplaćen Oxfamu.

Što je tamnija, to je hladnije – porastom temperature otkrivaju se standardne boje



(koji kacige dizajnira više od 20 godina) kaže da premda se cijela kaciga treba premazati lakom, mora ostati malo praznog mjesta kako bi na svim temperaturama bili vidljivi pokroviteljski logotipovi.

Temperatura aktivacije može se podesiti na različite razine, ali kod Barrichella je riječ o 27 °C. Na toj temperaturi pigment postaje "čist" – na temperaturi nižoj za 4 °C počinje blijedjeti.

Kako, stoga, doista funkcionira promjena izgleda? Pa, sve ovisi o kristalima. Bijela svjetlost sadrži sve boje vidljivog spektra, ali kad nešto ima boju ono, zapravo, samo zrcali dijelove bijele boje koji čine tu boju – ostatak boja predmet apsorbira.

Stoga pigmenti dodani na Barrichellovu kacigu sadrže tekuće kristale čije su molekule poravnate – pozitivne krajeve molekula privlače negativni krajevi i tako stvaraju čvrste, obične lance.

Zatim, kad se termokromatski tekući kristali ugriju, oni se sve brže pokreću, što za posljedicu ima promjenu njihova ustroja.

Kako se sve više međusobno udaljuju, mijenja se način loma svjetlosti kroz njih.

Rezultat je da cijeli spektar svjetlosti ne prolazi kroz kristale, pa vidimo samo crvenu, plavu i bijelu – boje na Barrichellovoj kacigi vidljive kad je toplo. Ta tehnologija ima praktične primjene.

Termokromatski kristali na čajnicima upozoravaju na određenu temperaturu, dok toplomjeri za bebe obojani na isti način i postavljeni u sobi pokazuju je li u sobi prehladno ili prevruće. Ista se tehnologija rabi na baterijama za pokazivanje razine pohranjene energije.

Munser sad radi na drugim bojama (osim crne), a na kome da testira svoja istraživanja ako ne na Barrichellu?

"On je fantastičan slikar", izjavio je Hondin vozač, „i ima odlične zamisli. Uvijek sam mislio da ljudi nas vozače više poznaju po našim kacigama nego po licima. Stoga je važno da iskoristimo nešto lako prepoznatljivo. Kad sam imao osam godina, naslikao sam sliku koja je kasnije uporabljena za dizajn moje kacige i oduvijek s njom nastojim učiniti nešto posebno."

Barrichello ima zbirku kaciga, uključujući Schumacherovu, Fittipaldijevu i Senninu.

Jednom je čak na VN Brazila nosio kacigu s kombinacijom Senninih boja i njegovih; prije dvije godine zamijenio je svoju standardnu kacigu koju je nosio na VN Monaka s kacigom Tonyja Kanaana, vozača IndyCar, koji je svoju nosio na natjecanju Indianapolis 500.

Što slijedi? Namjerava li Honda obojati svoj bolid termokromatskim bojama?

Rubens na VN Monaka 2007.

njegova je kaciga tamne boje i doslovno hladna u garaži boksa



"Boja se ne mijenja izlaganjem svjetlosti, nego je za nestajanje crne boje i pojavljivanje bijele, plave i crvene potrebna okolinska temperatura od 27 do 31 stupnjeva", izjavio je Peter Buerger iz tvrtke Arai, omiljenog proizvođača kaciga za F1. „Kad smo je prvi put testirali, nije bila 100 posto uspješna te je čak i sada bijela pomalo sivkasta, ali smanjili smo broj lakiranih premaza i sada sve bolje funkcionira."

U tvrtki Jens Munser Designs u njemačkom Salzgitteru, Munser

## DA SAM BAREM IZUMIO...

U prvom članku serijala, F1 tehničari hvale radove genijalaca



### Wrightova letjelica

Mike Gascoyne,

vrlo iskusni glavni tehničar Spykera



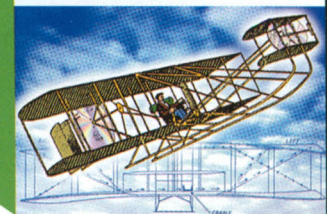
Prvo, da nije bilo braće Wright, ne bi bilo Formule 1. Prije njihova izuma ništa teže od zraka nije moglo letjeti.

Sada svi lete svijetom. Dovoljno je da samo pogledate Boeing 747 da biste bili nadahnuti postignutim u kratkoj povijesti zrakoplovstva.

Oni su prvi svladali problem leta. Ono što je nevjerojatno kod Wrightove letjelice je da su braća morala riješiti tisuće problema kako bi nešto teško poput motora podigli s zemlje.

Bio je to trijumf aerodinamičkog postignuća – borba uzgona protiv potiska – i uspjeli su.

Bio je to iznimno dojmljiv uspjeh koji me nadahnuo da studiram aerodinamiku.







**Spyker dokazao FIA-i da je u pravu**

Spykerov vozač Adrian Sutil će zadržati bod osvojen na VN Japana nakon što je Prizivni sud FIA-e podržao odluku poništavanja osmog osvojenog mjesta Toniju Liuzziju (Toro Rosso) jer je Sutila pretekao pod žutom zastavom.

CIRKUS

VIJESTI

OTKRIĆA

POSAO

ZNANOST

## HONDA OTKAZUJE BARRICHELLU?

Nitko u Brackleyju ništa ne govori, ali slaba forma Rubensa uzrokuje ozbiljne brige momčadi



Loše vožnje Barrichella mogle bi uzrokovati njegov odlazak iz sve nestrpljivije Hondine momčadi

ZAŠTO SU počele kružiti glasine da Rubens, nakon svega, neće voziti za englesko-japansku momčad sljedeće sezone, kad je prije samo nekoliko mjeseci produljio ugovor s Hondom?

Brazilac je početkom sezone vozio bolje od momčadskog kolege Jensona Buttona, kad je bolid RA107 bio toliko nekonkurentan da ga je bilo problem voziti čak i na ravnim dijelovima, ali od tada, sa sadašnjim osrednjim bolidom, samo je Button uspio donekle iskoristiti njegov potencijal. Rezultat toga je da je Rubens završio sezonu bez osvojenih bodova.

Premda u Hondi nitko neće službeno pričati o nekonkurentnosti Rubensa u drugom dijelu sezone, saznali smo da su, posebice momčadski inženjeri, frustrirani onime što je prema njima nedostatak vozačkog napora.

S problemom se valjalo suočiti nakon VN Kine, kad je Button vrhunskom vožnjom osvojio peto mjesto.

Barrichello je nakon stalne borbe s mokrim i suhim uvjetima na stazi završio 15. Njegovo najbrže vrijeme kruga bilo je sramotnih 1,603 sekunde sporije od najboljeg Buttonovog.

Novinarsko priopćenje nakon utrke zahtijeva kritičko razmišljanje jer je citirana sljedeća Barrichellova izjava: "Kad je nakon mojeg prvog zaustavljanja u boksu počelo kišiti, pomislio sam da će staza biti mokra do kraja utrke, pa sam otišao po mokre gume. Nekoliko krugova kasnije shvatio sam da sam pogriješio."

Nije, međutim, rekao da je Jock Clear, trkaći inženjer, zatražio da pričeka s drugim ulaskom u boks jer su Hondini meteorolozi predvidjeli da kiša neće dugo padati.

Pokazalo se da su imali pravo, ali Rubens je već, suprotno naredbama, ušao u boks po gume za mokro.

Nakon utrke Hondini mehaničari su i dalje bili ljuti zbog toga. "Bilo je malo sklisko na stazi i pretpostavljam da se prestrašio", izjavio je jedan. "Mislim da je vrijeme da se umirovi, zar ne?"

Unatoč tome, Rubens je, osobno, i dalje vrlo omiljen u momčadi i na Interlagosu je

svakom članu trkaćeg osoblja poklonio iPod s porukom zahvale ugraviranom na kućištu.

No mehaničar ima pravo. VN Brazila bila je 249. utrka u Rubensovoj F1 karijeri i brojni poznavatelji F1 sad smatraju da je Rubensovo vrijeme, kao i njegovih starijih kolega Alexa Wurza, Ralfa Schumachera i Giancarla Fisichelle, minulo. Novo je to što su to i u Hondi počeli shvaćati.

Kad smo nakon VN Kine upitali Nicka Fryja, ravnatelja momčadi, „Žalite li što ste produljili ugovor s Barrichellom?“, Fry je pokušao okolišati govoreći samo o „Barrichellovoj lošoj utrci“ i mahnito nastojeći prebaciti temu na „Jensonovu

**Brojni poznavatelji F1 smatraju da je Rubensovo vrijeme prošlo**

veličanstvenu izvedbu". Kad smo ga malo stisnuli, Fry je nastavio izbjegavati pitanje, govoreći "Radije bih da pričamo o pozitivnim stvarima jer Jensonovih osvojenih četiri boda prikazuju da smo se konačno pokrenuli."

To neporicanje samo je potvrdilo ono u što smo sumnjali, a to je da je požalio što je produljio ugovor Barrichellu.

Koliko smo shvatili, u Hondi je sve izraženija struja koja želi da se Rubens za sljedeću sezonu ustupi Super Aguriju. Ključno je to što Rubens više u Hondi nema podršku prijatelja i zemljaka Gila de Ferrana koji je u lipnju ove godine dao otkaz na mjesto sportskog direktora.

Zbog čega bi drugoga inače paddock u Interlagosu vrvio glasinama da Fry aktivno pregledava tržište vozača za sljedeću sezonu?

"Da, čuo sam da bi nam se sljedeće godine mogao pridružiti Barrichello", izjavio nam je inženjer Super Agurija. Čekajte sljedeće vijesti.



### Španjolci pohrili na povijesni događaj

Montjuïc Park u Barceloni ponovno je zvukovima F1 motora odzvanjao 32 godine nakon posljednje F1 utrke. Na događaju pod pokroviteljstvom Martinija, Emerson Fittipaldi je vozio JPS Lotus 72, a Marc Gené Ferrari F248.



### Eddie u središtu Irskog relija

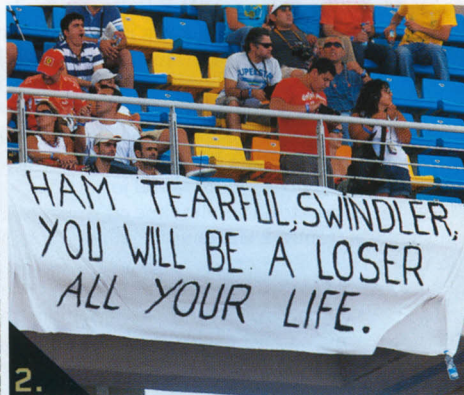
Naš kolumnist Eddie Jordan postao je predsjedavajući Irskog relija, utrke WRC-a koju je FIA odobrila i koja će se ove godine prvi put voziti od 15. do 18. studenoga.

## ŠPIJUN U PADDOCKU

STRAST, POLITIKA, SPLETKE – SVE SE TO VIDI NA TRANSPARENTIMA GLEDATELJA



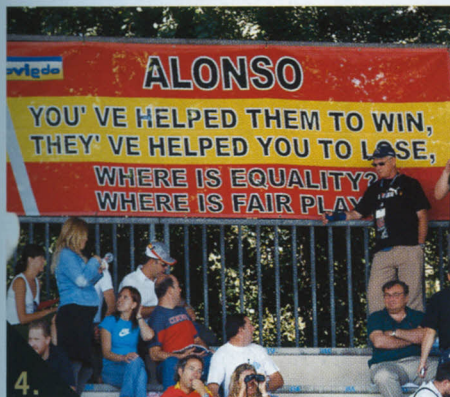
1.



2.



3.



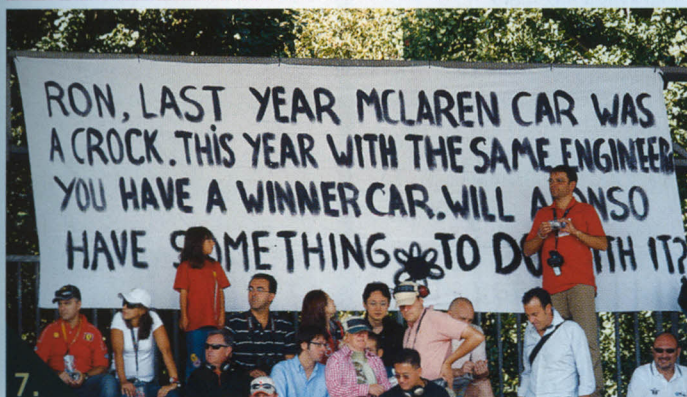
4.



5.



6.



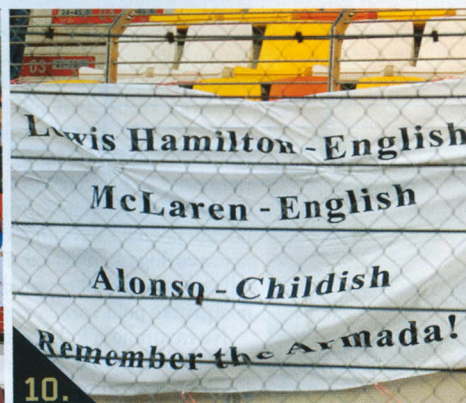
7.



8.



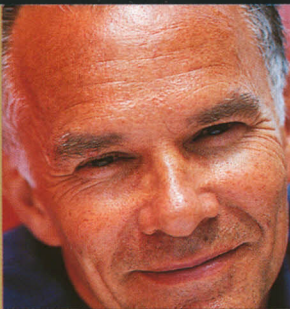
9.



10.

1. Ron Dennis Podrška u Americi
2. Lewis Hamilton Turski gnjev
3. Felipe Massa Sigurno želi da mu samo pravilno napišu ime
4. Fernando Alonso Fanovi prvaka ispuhuju svoje osjećaje
5. Dennis Hmm, je li nam nešto promaklo u izjavi? 6. Alonso Nije na engleskome, ali poruka je jasna
7. Dennis Još jedna poruka od španjolskih fanova 8. Giancarlo Fisichella Barem Kineskinje još uvijek vole svoje vozače 9. Jarno Trulli Fuj! 10. McLaren Ah, ljubitelj koji poznaje povijest.





## Niz dlaku

Peter Windsor  
progovara

Ostavite klince na miru – većina mladića za volanom treba pristojno vodstvo s pit walla

Četiri dana nakon VN Japana, dovoljno da stignu "proučiti podatke", Mark Webber i Sebastian Vettel bili su jasni: Lewis Hamilton, vodeći u utrci iza sigurnosnog automobila, djelomično je odgovoran za nesreću Red Bulla.

Riječ koju su smislili bila je "ritam", kao u izjavi "nije bilo ritma", ali ja to ne razumijem. Lewisov ritam bio je jasan od samog početka utrke. Vozio je svoj McLaren "cik-cak" naglo ubrzavajući i kočeći te koristeći obje linije, širu i užu, ovisno o položaju bolida iza njega i udaljenosti sigurnosnog automobila. Drugim riječima, pokušavao je postaviti svoj bolid tamo gdje nije bio onaj iza njega, na što je imao potpuno pravo i odlično je to obavio. Neposredno prije sudara Vettel je bio taj koji je propustio slijediti obrazac i umjesto da se odmakne od Webbera, ostao je odmah iza njega, dopustio si trenutak smetenosti i zabio se u stražnji kraj bolida svog "momčadskog kolege".

Kad sam četiri dana kasnije razgovarao sa Sebastianom bilo je jasno da (a) nije bio potpuno siguran u pravila oko sigurnosnog automobila i (b) osjećao je da je Lewisova vožnja na neki način pridonijela sudaru. Mislim da je dio (b) potakla njegova momčad koja je zatim uvjerala FIA-u da ukine kaznu koju su prethodno dodijelili Vettelu, ali prvi dio (a) je stvaran usprkos tome što živimo u vremenu računalna i inženjera za doslovno svaku funkciju pod suncem. Ili za kišu.

U Sebastianovu obranu želim predložiti improviziranu verziju onoga što je Vettel trebao čuti na radiju dok je počinjao svoju prvu pravu F1 vožnju po kiši i iza sigurnosnog automobila: "U redu, Sebastian. Na trećem si mjestu. Lewis cijelo vrijeme vozi "cik-cak" i potruđi se ostati na suprotnoj strani staze u odnosu na Marka, a on bi trebao raditi isto prema Lewisu. Možeš biti pet duljina automobila iza Marka, plus još malo, ali budi siguran da si mu ostavio dovoljno prostora. Ako te Massa pritišće otraga javi nam i mi ćemo obavijestiti Charlieja...." Umjesto toga, ako sam dobro shvatio Sebastiana koji je bio malo nejasan, on nije čuo ništa od svojih inženjera. "Nisu htjeli razgovarati o tome", rekao mi je, "Ali nema veze. Znao sam što učiniti". Kako se vikend u Kini razvijao, počeo sam (jako prekasno u 21. stoljeću) razumijevati prave razmjere štetnosti loših ili trajljivih inženjerskih savjeta. Današnji laptopom upravljani vozači (s očitim iznimkama) jedu, spavaju i piju umom svojih inženjera, a ne shvaćaju da većina tih gurua na računalnim zaslonima uglavnom traži dokaze koji će njih ili njihove vozače osloboditi krivnje u (mogućem) slučaju da budu spori, izlete sa staze, uzrokuju nesreću ili postanu žrtve nesreće. Uklonite ta inženjerska pomagala i jadni klinici u bolidima ostat će bez kompasa. Šangaj je dobar primjer. Naravno, bolid će na ravnome ubrzavati brže ako je oslobođen bočne sile i manje je pogubno promašiti promjenu brzine iz šeste u sedmu nego iz druge u treću (potonja pogreška

## "Kako se vikend razvijao, počeo sam shvaćati prave razmjere štetnosti loših ili trajljivih inženjerskih savjeta"

utječe na cijeli proces ubrzanja, dok je prva ograničena samo na posljednju fazu procesa), a u Šangaju, jedinjoj stazi (osim Malezije) na kojoj prvi i posljednji zavoj skreću u suprotnom smjeru, vozači se moraju pomaknuti s jedne strane ravnine do druge i to pred pit wallom. Dakle, svaki vozač koji svoj bolid ne zadrži sasvim desno pod punim gasom iz zavoja 16 i tako

odgodi okret u lijevo do zadnjeg mogućeg trenutka, trebao bi dobiti bukvicu od svojih inženjera, a da ne spominjem i velik gubitak broja okretaja. Stvarnost? U stvarnosti se najmanje 50 posto inženjera na pit wallu ove godine u Kini doimalo previše zauzetim da bi podigli pogled sa svojih monitora i vidjeli što se zapravo događa na stazi. Po mojoj procjeni (s odličnog novinarskog položaja iznad staze) tek je otprilike pola vozača znalo što i kako učiniti.

Ne razumijem kako se to može dogoditi, baš kao što to ni neupućeni Sebastian Vettel na Fujiju nije razumio.



Vettel (lijevo) i Webber nisu imali sreće dok su slijedili Hamiltona i sigurnosni automobil; Kovalainen (gore) uspio ih je izbjeći

## FINSKA ŠKOLA

# I TATA BI, SINE

F1 RACING otkriva da je borba dvojice Finaca u Formuli 1 dobila zanimljiv dodatak. Naime, kad je Renaultov vozač Heikki Kovalainen prvi put na VN Japana prošlog mjeseca osvojio mjesto na pobjedničkom postolju i to nakon uzbudljive borbe s vozačem Ferrarija Kimijem Räikkönenom, 8000 kilometara od Fujija odvijala se još jedna borba između dvojice članova obitelji Kovalainen i Räikkönen.

Njihovi očevi, Matti Räikkönen i Seppo Kovalainen (obojica u srednjim pedesetima), na stazi Jurva branili su obiteljsku čast u utrci prvenstva Finskih legendi.

"To je zapravo vrlo smiješna priča", kaže Heikki. "I izgleda da je moj tata također pobijedio Räikköna u toj utrci, premda mislim da su završili otprilike na 14. i 17. mjestu."



Matti, Kimijev tata, suprotstavio se Seppu u utrci Finskih legendi

Seppo je iskusniji jer se već natjecao u reliju, dok se Matti tek prošle godine uključio u natjecanje.

Sklonost automobilizmu očito dolazi iz obitelji budući da se i Kimijev stariji brat počeo utrkivati u finskom prvenstvu Formule 3.

Nakon okršaja na Jurvi, Seppo i Matti zajedno su u Mattijevom motorhomeu odgledali borbu svojih sinove na Fujiju koja je završila drugim trijumfom obitelji Kovalainen tog vikenda.



# Treća sreća: Kimi pobjeđuje, zasad....

Svjetsko prvenstvo 2007. u Brazilu stiglo je do potpuno nepredvidljivog finala. A možda još i nije gotovo. F1 Racing pratio je glavne aktere u korak.

Čak je i u São Paulu izgledalo sigurno da naslov odlazi jednom od McLarenovih vozača



Riječi Stuart Codling

**K**ao da se odvijala pod utjecajem viših sila, ovogodišnja sezona Formule 1, vrlo burna i puna krajnosti, ostala je neriješena sve do posljednjeg čina, a možda i nakon njega. Osjećaj neizbježnog stalno je bio prisutan, a tako će ostati i nakon što se svi sudionici vrate svojim kućama.

Što smo, dakle, dobili od očekivane uzavrele atmosfere u odlučujućoj utrci prvenstva? U četvrtak ujutro govor tijela na putu u paddock bio je znakovit, ali i iznenađujuć: Kimi kao i obično ležeran i opušten, bez pratnje i bez prtljage; Lewis je hladna izraza lica prolazio kroz sigurnosni ulaz, ali korak mu je bio proračunat i nešto prežustar, kao da je želio izbjeći svaku društvenu interakciju. Fernando je, pak, bio pravo otkriće, potpuno opušten, nimalo nalik na poludjelog paranoičara koji je dva tjedna ranije razvalio vrata u momčadskim prostorijama McLarena.

Isti dojam potvrđen je i u četvrtak tijekom FIA-ine tiskovne konferencije na kojoj su bila prisutna sva tri kandidata za naslov te Felipe Massa, a na kojoj je vladala iznimno prijateljska atmosfera, ljubazna komunikacija i veselo zadirkivanje. Na ulasku su Lewis i Fernando pružili ruku jedan drugom i rukovali se. Bila je to dobrovoljna gesta uzajmnog poštovanja i možda nešto prijateljstva.

Brončano poprse pokojnog Carlosa Pacea baca hladan i prazan pogled na sve koji se dovezu u paddock Interlagosa, ali mjerilo po kojem se ocjenjuju svi vozači je Ayrton Senna. Brazilski navijači, razočarani trenutačnim predstavnicima svoje zemlje u F1 (koji Rubens?), potpuno su poludjeli za mladićem koji Sennu naziva idolom iz djetinjstva i koji na svojoj kacigi ima jednako živopisnu nijansu žute boje. U njemu vide istu predanost i nespriječnost na pobjeđivanje igranjem igrice s postocima. Otkad smo stigli u Brazil, Lewisovo lice bilo je u svim novinama.

#### RÄIKKÖNENOVE KLJUČNE UTRKE

##### 1. UTRKA, VN AUSTRALIJE, MELBOURNE

Ferrari je bio momčad koju je izgradio Michael, no Kimi Räikkönen udario je svoj pečat od prvog trenutka kad je stigao. U Melbourneu je uvjerljivo dominirao, prvu startnu poziciju osvojio je s gotovo pola sekunde prednosti i vozio najbrže krugove sve do završne faze utrke kad se povukao kako bi mirno dokrstario do pobjede.

Nakon utrke, dok je čekao izlazak na postolje, vidjeli smo znakovit prizor. Nasmiješeni Jean Todt dodao je svojoj novoj zvijezdi telefon i rekao: „Michael je. Želi ti čestitati.“ Kimi uopće nije pokazao zanimanje – upitno ga pogledao, slegnuo ramenima i vratio mu telefon. Nije trebao Schumacherovu pohvalu, jer zapravo nije trebao ni čiju. Do kasnog ljeta stvari neće ići tako glatko, ali ovo je bio važan znak.

Ferrari je sad bio Kimijev dom.





Tri čovjeka, tri različita stila, ali svaki bi bio dostojan pobjednik 2007.

U četvrtak navečer na sponzorskoj zabavi Johnnieja Walkera, Lewis se poigravao s publikom koja je oduševljeno pljeskala i klicala svaki put kad bi mladi novak izgovorio riječ koja počinje slovom "S".

"Iznimno sam kompetitivan", rekao im je. "Želim pobijediti. Jako to želim, a posljednja utrka (u Kini) pokazala mi je koliko jako to želim. Osjećam da sam rođen za to."

Bilo je to točno ono što su htjeli čuti. Kasnije, na fotografiranju povodom prezentacije Johnnie Walkerove Piloto da Vez vozačke kampanje, fotografi su se penjali jedan na drugog i na poklopac Hamiltonovog bolida u očajničkim pokušajima da ga snime.

Iduće večeri mala se ali glasna skupina Alonsovih navijača sa žutim perikama i plavo-žutim zastavama Asturije okupila ispred golemog staklenog pročelja hotela Hilton Morumbi, privremene adrese F1 u São Paulu. Alonso se pojavio i ljubazno potpisivao autograme, ali prisutnost televizijskih kamera navela nas je na zaključak da je ipak bila riječ o dobro režiranoj promociji.

Potpuno suprotno, Kimi je u svoj hotel ulazio i izlazio mirno, bez strke i bez galame, a odsjeo je u manje glamuroznom hotelu Transamérica. U petak ujutro na prvim treninzima još je bio u svojoj civilnoj odjeći, smijao se i s predstavnikom sponzora Martinija zbijao šale o djevojkama, automobilima i piću. Dvadeset minuta prije kraja treninga odjenuo se, obišao devet krugova i postavio pola sekunde brže vrijeme od svih ostalih.

Fernando je i dalje bio iznimno pristupačan. Prisutnost neovisnog promatrača (FIA-inog tehničkog delegata Carlosa Funesa, Argentinca iz Švicarske za tu zadaću, između ostalog, odabranog zato što mu je materinji jezik španjolski) koji je trebao osigurati ravnopravan tretman Fernanda u vlastitoj

## RÄIKKÖNENOVE KLJUČNE UTRKE 5. UTRKA, VN MONAKA, MONTE CARLO

Jednosatne kvalifikacije u subotu poslijepodne u Monaku vjerojatno su najvažnije u cijeloj godini. Na ulicama Azurne obale pretjecanje je nemoguće i zbog toga je mjesto na startu ključno za utrku. Ali tog je dana Kimi napravio rijetku pogrešku ove godine.

Tijekom druge kvalifikacijske runde zadesio ga je čudni gubitak koncentracije i na izlasku iz desnog zavoja kod kompleksa bazena zahvatio je ogradu od čelika. Dok se njegov Ferrari slomljenog upravljača vukao do boksa, bilo je jasno da se neće kvalificirati više od bijednog šesnaestog mjesta. Bio je to Kimijev najgori trenutak u godini.

U nedjelju je zaigrao na igru strpljenja. Bila je moguća samo jedna taktika, a to je napuniti bolid do vrha. Kimi se držao podalje od nevolja, čak i tamo gdje bi drugi vozači pokazali svoju frustraciju i što je najvažnije, nije odustajao. Nagrada je bilo osmo mjesto i jedan bod u prvenstvu, a nakon posljednje utrke vidimo koliko se taj bod na kraju pokazao važnim.



momčadi, nije imala rezultata. Lewis je bio brži od Alonsa, no Funes je McLarenovu garažu napustio zadovoljan.

Prije izlaska na grid na dan utrke, Lewis je zastao u kutu McLarenove garaže i naslonjen na ormarić s alatom razgovarao s bratom Nickom. Na drugom kraju garaže vidljivo živčaniji Fernando pričao je sa svojim trkačim inženjerem Markom Sladeom. Na putu prema boksu Ferrarija znao sam da ću tamo zateći Kimija kako bezizražajnog lica i pogleda uprtog u daljnu stoji kraj Jeana Todta.

Nakon što su parkirali bolide na gridu, sva trojica su se vratila natrag u garažu kako bi obavili posljednji odlazak na zahod prije početka utrke. Lewis je samouvjereni prošetao, u sjeni kišobrana koji je držao njegov otac Anthony. Kimijevi i Fernandovi putevi su se susreli i zajedno su u tišini hodali, Kimi pola koraka ispred, no potpuno nesvjesni jedan drugog.

Utrka se odvijala (kao i sezona u cjelini) kao da netko izvana upravlja zbivanjima i izaziva maksimalnu napetost. Lewis je iza Kimija zapeo između prvog i drugog zavoja, a zatim ga je Fernando pretekao i ostavio na četvrtom mjestu.

## ZAŠTO ĆE LEWIS SLJEDEĆE GODINE BITI JOŠ BOLJI?

Kakav god bio ishod uložene McLarenove žalbe, koji u trenutku tiskanja ovog broja F1 Racinga još nije poznat, Lewis Hamilton će se sljedeće godine vratiti odlučan i sasvim sposoban da bude i bolji nego što je bio ove godine.

Kako možemo biti tako sigurni? Za početak, sjetimo se Hamiltonove karijere. U svojoj prvoj punoj godini utrivanja (2002.) Lewis je završio treći u britanskom Formuli Renault prvenstvu, a iduće je godine osvojio naslov. Zatim je 2004. prešao u Formulu 3 Euroserije i završio ukupno peti, što je jedini trenutak nesigurnosti u njegovoj karijeri, no već je 2005. vrlo nadmoćno pobijedio. U tom

kontekstu, gubitak naslova svjetskog prvaka u Formuli 1 za samo jedan bod u njegovu prvom pokušaju može biti

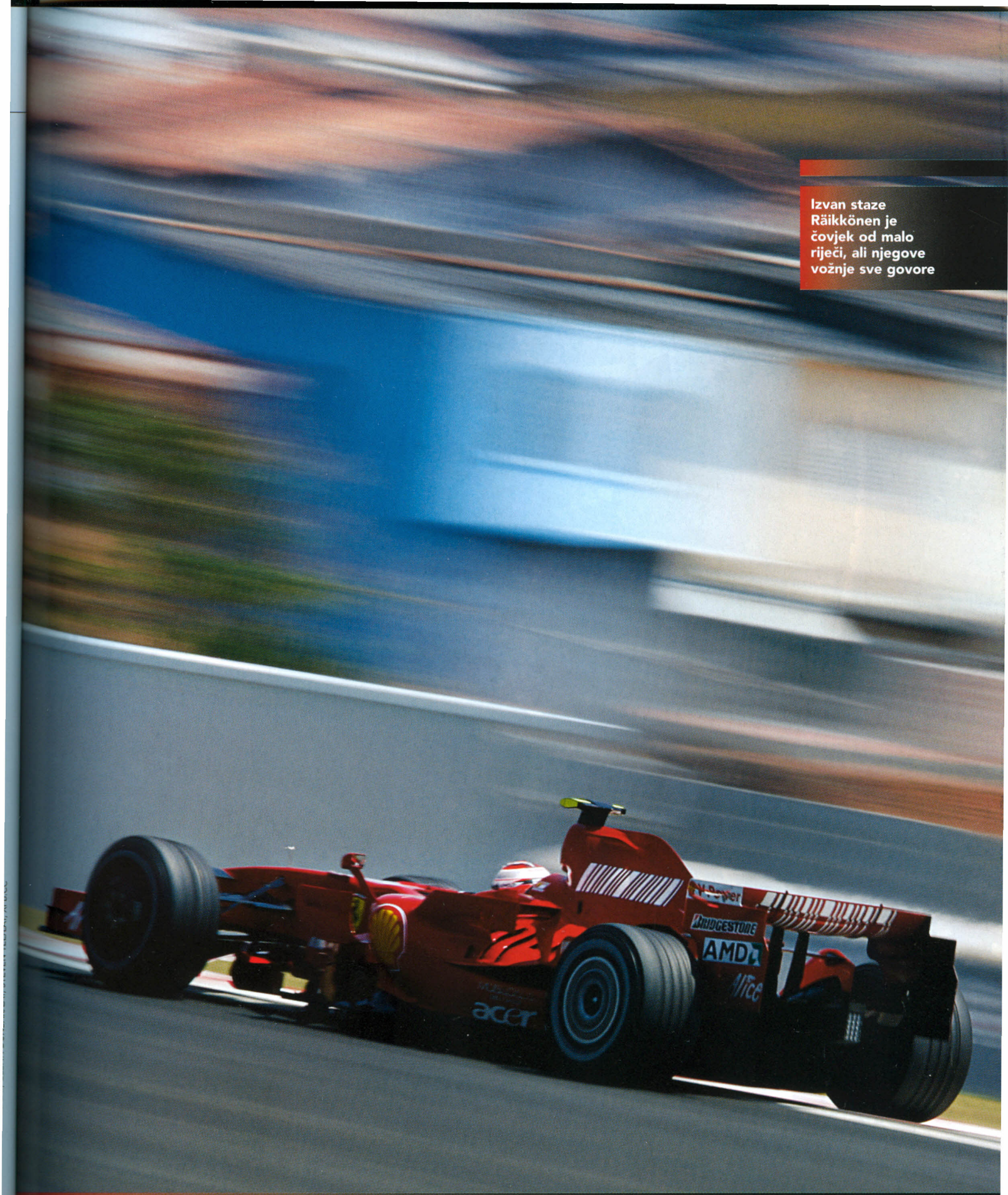


samo nagovještaj boljih stvari. "Na svakoj sam utrci nešto naučio, zapravo mnogo toga", kaže Lewis. "Radio sam pogreške, ali neću ih ponoviti iduće sezone."

Moguće je i da rani uspjeh psihološki naštetio mladom sportašu jer se može dogoditi da postane arogantan, povjeruje kako mu ne trebaju poboljšanja i počne ulagati manje truda koji ga je zapravo i doveo do uspjeha. Događanja u posljednjim utrkama

ovogodišnje sezone potakla su Lewisa na strogo preispitivanje vlastitih snaga i slabosti. "Kad pomislim da sam iz GP2 serije došao u F1 i sezonu završio drugi na svijetu, to je pozitivna stvar", rekao je nakon VN Brazila. "I znam da ćemo biti jaki iduće godine. Sigurno ćemo obaviti bolji posao. Momčad će i dalje naporno raditi, a ja ću iskoristiti iskustvo koje sad imam. Jedva čekam."





Izvan staze  
Räikkönen je  
čovjek od malo  
riječi, ali njegove  
vožnje sve govore

"Na putu prema boksu Ferrarija znao sam da ću ondje zateći  
bezizražajnog Kimija kako stoji pored Jeana Todta."







RÄIKKÖNENOVE KLJUČNE UTRKE

**8. UTRKA, VN FRANCUSKE, MAGNY COURS**

Pobjeda u Francuskoj izgledala je suđena Felipeu Massi. Startao je s prve startne pozicije i vrlo brzo stekao lijepu prednost pred konkurentima. Ali iza njega, iz drugog reda, njegov momčadski kolega startao je savršeno, napokon uzvraćajući Lewisu Hamiltonu, pa mu je preoteo treće mjesto.

Kimi je uspijevaao pratiti Massu, ali i morao je jer već sedam utrka nije pobijedio. Staza Magny-Cours s mnogo dugih i brzih zavoja odgovarala je Ferrarijevu F2007 s duljim međuosovinskim razmakom i izgledalo je da se Kimi napokon sprijateljio sa svojim bolidom. Kod prvog zaustavljanja u boksu nije uspio zaobići

Massu, no nastavio ga je pritiskati i prešao nakon drugog zaustavljanja. Bila je to sjajna pobjeda, a sedam dana kasnije stigla je još jedna, u Silverstoneu. Iznenada se Kimi ponovno našao u borbi za naslov jer je u dvije utrke zaostatak za Lewisom sa 26 smanjio na 18 bodova.



Nakon što je nepromišljeno pokušao uzvratiti Alonsu s vanjske strane na zavoju Subida da Lago sam je sebe spustio na osmo mjesto. Naposljetku, u osmom se krugu njegov mjenjač prebacio u neutralni položaj i Lewis je bespomoćno kružio stazom padajući čak do osamnaestog mjesta u poretku prije nego što se problem (jednako zagonetno) sam od sebe riješio. U nedjelju ujutro McLaren je, pod budnim okom FIA-e, pregledao Hamiltonov mjenjač tražeći uzrok hidrauličkog kvara koji se pojavljivao tijekom spore vožnje. Popravili su ga, ali ovo je bilo nešto novo, elektroničko i nevjerojatno slučajno. Prava ironija je da se nakon gotovo savršene pouzdanosti tijekom cijele sezone, mehanička pogreška dogodila baš u ključnom trenutku.

Problem s mjenjačem u kombinaciji s prethodno učinjenom pogreškom, postavili su preveliku zadaću pred Lewisa, pa premda je odvezio senzacionalno agresivnu utrku, prvenstvo mu je izmaklo.

NAKON UTRKE Hamilton je tužna izgleda prolazio kroz park fermé i kad se u garaži zagrlio s Ronom Dennisom nije bilo suza, samo osjećaji. Zahvalio se svojim inženjerima i razumno brzo nestao pored lovaca na autograme. Za nekoga tko je tako rano u životu naizgled bez truda iskusio toliko uspjeha,

RÄIKKÖNENOVE KLJUČNE UTRKE

**13. UTRKA, VN ITALIJE, MONZA**

Premda je Monza Ferrarijev duhovni dom, ovo je bio McLarenov vikend, a za Räikkönena koji je u poretku zaostajao 16 bodova za Hamiltonom, odlučujuća prilika za ograničavanje veće štete. Treće mjesto, iza Hamiltona na drugom, značilo je da se razmak povećao samo za dva boda.

Sjetite se što je sve Kimi morao proći kako bi završio treći. U subotu ujutro u strašnoj nesreći ozlijedio je vrat i utrku odvezio s velikim bolovima.

Na startu je pretekao Nicka Heidfelda, ali nakon Massa odustajanja zbog rijetkog problema s amortizerom morao je iznimno pripaziti na bolid.

Zahvaljujući strategiji sa samo jednim zaustavljanjem u boksu, izašao je ispred Hamiltona, no briljantnim Hamiltonovim pretjecanjem ostao je bez drugog mjesta.

Nakon Monze Kimi je imao više bodova od Masse i postao glavna Ferrarijeva nada za osvajanje naslova.







"Kad se sat ili dva nakon završetka utrke pojavio pred novinarima, Lewis je bio filozofski nastrojen i vedar."

razočaranje tih razmjera sigurno je strašno. Njegov otac koji je i sam postao zvijezda strpljivo je potpisivao autograme i fotografirao se s navijačima dovoljno spretnim da promaknu opuštenim čuvarima kraj staze.

U improviziranoj dvorani za tiskovnu konferenciju, žurno uređenoj u prostoru McLarena, u 16:30 sati Ron Dennis suočio se sa svijetom. Drhtavim i umornim glasom Dennis je odgovarao na pitanja novinara dok je njegova supruga Lisa, vrlo elegantna u žutoj haljini od šifona, iznurena i blijeda stajala u kutu prostorije.

Kad se sat ili dva nakon završetka utrke pojavio pred novinarima, Lewis je bio filozofski nastrojen i vedar. "Ovo je moja prva godina u Formuli 1 i sigurno ću se vratiti jači", rekao je. "Malo sam uzbuđen, ali jednostavno ne mogu poreći da je ovo bila nevjerovatna godina. Ne mogu reći da sam pogođen, jer doista nisam."

Lewisove riječi nisu bile samo riječi utjehe, nego činjenice. Nakon toga je odšetao, kamena i hladnokrvna izraza lica, ali neizrecivo odlučan – vratiti se sljedeće godine jači, u boljoj formi i još vedriji.

Ferrari je nakon utrke ustrajao na održavanju uobičajenog inženjerskog sastanka. Kimi je surađivao, ali nije rekao mnogo više od "Dobra utrka, zar ne?" U 18:20 sati, odjeven u Ferrarijevu majicu i bež kratke hlače te s kapom na glavi napustio je sobu za sastanke kako bi se kroz gužvu fotografa vratio u momčadski prostor iz kojeg se potom začulo klicanje i vrata su se, nakon Kimijeva ulaska, snažno zalupila.

Dok je iscrpljeni šef McLarena izlazio iz paddocka, sreo je Marka Arnalla, Kimijeva fizioterapeuta koji je prije u McLarenu radio s Kimijem i Mikom Häkkinenom. Ron se zaustavio, nasmiješio i tiho prozborio: "Odlično obavljeno."

No, tegobna sezona odlučila je još jednom prkositi jasnom završetku. Nekoliko sati nakon utrke na Interlagosu saznali smo da suci istražuju bolide Williamsa i BMW-Sauberu, a svjetsko prvenstvo 2007. završilo je kako je i počelo – odlučnom i zasluženom pobjedom Kimija Räikkönena, ali također i s mnogo ogorčenosti, nesigurnosti i gnjeva.

#### RÄIKKÖNENOVE KLJUČNE UTRKE 15. UTRKA, VN JAPANA, FUJI

Vožnja u Fujiju, uz iznimnu vještinu i čelične živce te pod pravim prolomom oblaka, više od ijedne druge zaslužila je naslov prvaka. Nakon što su oba Ferrarija na samom početku utrke morala na promjenu guma (bilo je obvezno startati na kišnim gumama) i vratila se na kraj poretka, Räikkönen je zadržavajući vožio, probijajući se po stazi unatoč gotovo nikakvoj vidljivosti. Vožio je u vodenom zidu bolida ispred sebe, slušajući rad njegova motora i tražeći pravi trenutak za prolazak. Pomogao mu je sigurnosni automobil koji je izišao nakon nesreće Fernanda Alonsa, ali kako je Hamilton mirno išao prema sjajnoj pobjedi, Kimi je znao da mora postići više.

Da nije pretekao Nicka Heidfelda i Giancarla Fisichellu i nakon toga briljantnim i nevjerovatno smjelim potezom s vanjske strane prešao Davida Coultharda, nada za osvajanje naslova prvaka potpuno bi nestala.

Potjera za Kovalainenom, premda u konačnici neuspješna, otišla je u legendu. Kimi je napustio Japan zaostajući 17 bodova za Lewisom, ali matematički je još uvijek konkurirao za naslov.







# Liga prvaka

Bilo je izvanredno: od gašenja svjetala prije prve utrke u Melbourneu do kockaste zastave na posljednjoj utrci na Interlagosu, ove je sezone dominirala otvorena borba dviju najvećih momčadi F1. Udarac za udarac, okretaj za okretaj, krilo za krilo, galopirali su toliko daleko ispred ostalih da za prvenstvo voze u vlastitoj ligi. Nadmoć je prelazila čas

tu, čas tamo, prednost se mijenjala gotovo iz utrke u utrku, a najsitniji detalji pokazali su se vrlo važnim. Dakle, kako procijeniti tako izjednačene suparnike? F1 Racing podijelio je napore McLarena i Ferrarija u četiri ključna područja, na stazi i izvan nje, i zapitao kvartet stručnjaka da procijene svaku od bojišnica F1 rata.



FERRARI vs McLAREN

**Marlboro**

Marlboro



Sant  
er

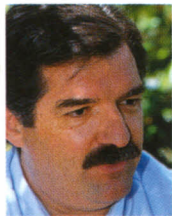
**Mobil 1**  
Mercedes-Benz





## FERRARI vs McLAREN

Dizajn



Sergio Rinland

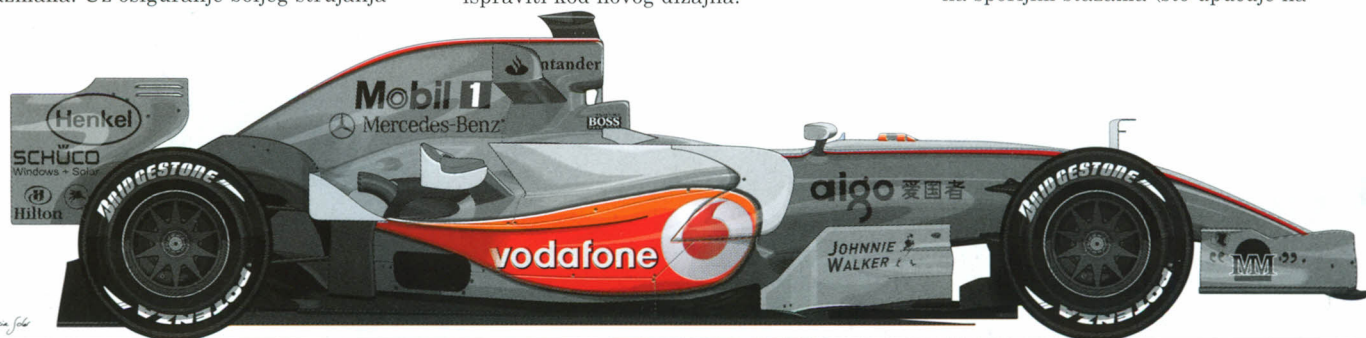
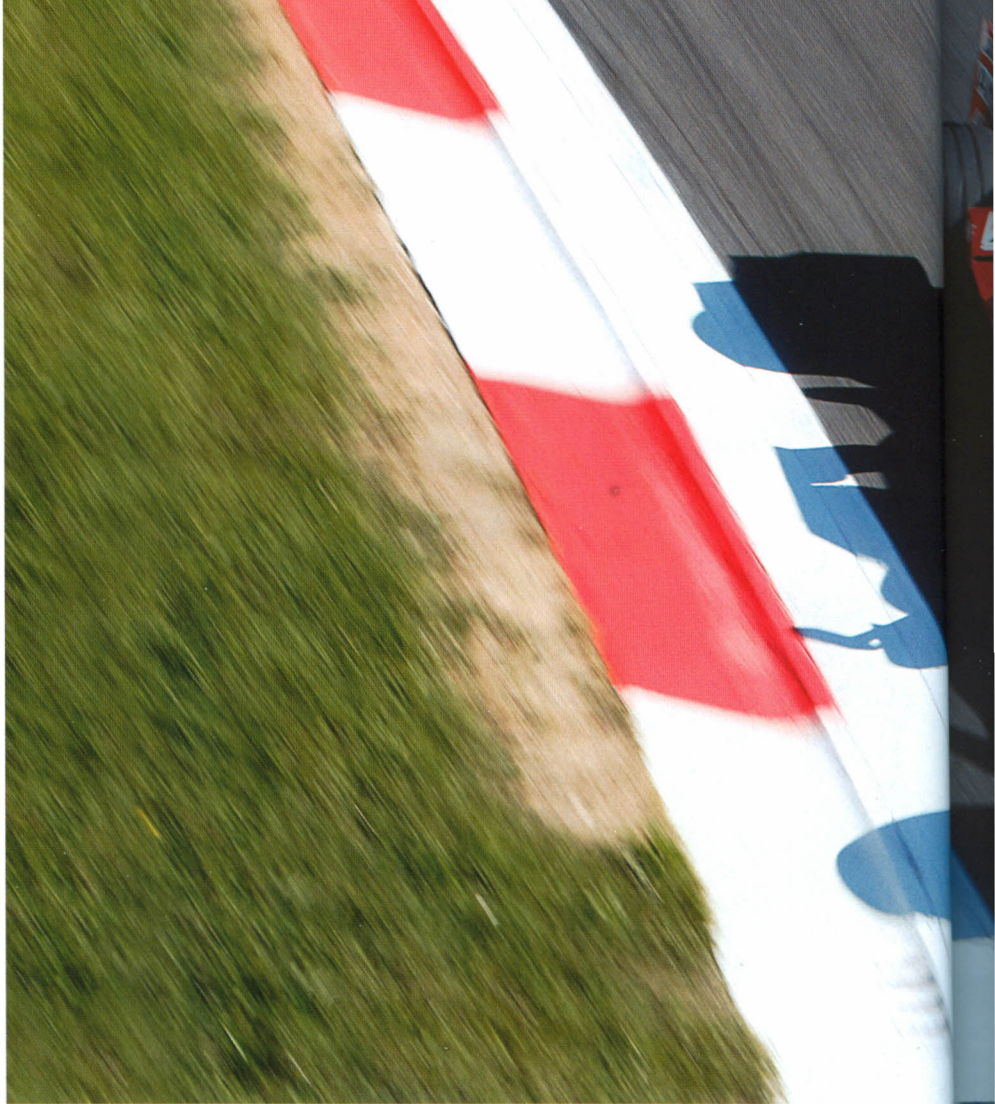
Argentinac nastanjen u Velikoj Britaniji, Rinland je u Formulu 1 stigao 1983. kao dizajner za RAM. Tri godine kasnije pridružio se Williamsu, prije nego je zamijenio Gordona Murraya na mjestu glavnog konstruktora u Brabhamu. Krajem 1990-ih najprije je radio u Benettonu, da bi zatim dizajnirao automobile za Sauber i Arrows. Od 2003. radio je kao slobodnjak preko svoje konzultantske kuće Astauto, koja se nedavno s GT Aston Martinom natjecala u Le Mansu.

**N**e mogu se sjetiti sezone kad su dva najbolja bolida bila izjednačenija. Nadalje – razmak između njih – Ferrarija F2007 i McLarena MP4-22 – i ostalih bolida bio je velik. Ključno je da su Ferrarijevi i McLarenovi inženjeri godinu dana ranije postavili dobre kalkulacije kako iskoristiti nove bridgestonke. Uz aerodinamiku (ukupnog potiska i osjetljivosti), kod performansa guma sve se svodi na raspodjelu težine – dobiti dovoljno težine sprijeda da se mogu opteretiti prednje gume i izbjeći podupravljanje.

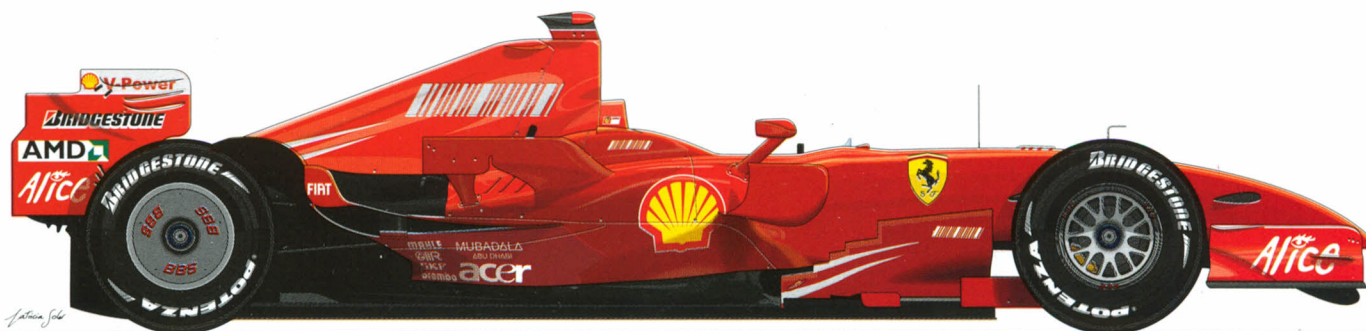
Ferrari je posebice shvatio problem, zahvaljujući iskustvu sa sličnom Bridgestoneovom konstrukcijom 2004. Velika promjena koju su načinili preko zime bila je povećanje međuosovinskog razmaka. Uz osiguranje boljeg strujanja

zraka preko stražnjeg krila, prebacili su težinu naprijed i zaposlili prednje gume. Možete vidjeti zašto je raspodjela težine bila izvorom takvog zanimanja dvaju protivnika, no vjerujem da je McLaren svoje proračune obavio davno prije nego što su dobili informacije iz Ferrarija – raspodjela težine je jedan od prvih parametara koje morate ispraviti kod novog dizajna.

Kad se podesi raspodjela težine, uvijek se ostavi prostora za malo pomicanje težišta naprijed-natrag, kako bi odgovaralo različitim stazama. To je samo opažanje, jer nemam pristup njihovim podacima, no čini se da su i McLaren i Ferrari mogli to podesiti gotovo do savršenstva za sve tipove staza – McLaren je bio posebno dobar na sprijim stazama (što upućuje na



McLarenov MP4-22, izgled s početka sezone, prekrasno uravnotežen poput Ferrarija



Ferrarijevo dubinsko poznavanje Bridgestonovih guma značilo je povećanje međuosovinskog razmaka F2007





Briga oko detalja – je li to iznevjerilo Ferrari u Monzi 2007. (gore)? McLaren je odmakao u utrci kad je problem sa stražnjim ovjesom usporio F2007.

opterećenje straga). Oboje su imali slična vremena krugova i trošenje guma bilo je slično.

Još jedna velika promjena u Ferrarijevu dizajnu je usvajanje ovjesa bez kobilice, baš poput McLarena, umjesto njihove tradicionalne središnje kobilice. To je bila promjena koju su morali načiniti; bio bih iznenađen da to nisu učinili. Činjenica da su to učinili toliko uspješno istodobno s gubitkom trojice glavnih 'tehničara' – Rossa Brawna, Roryja Byrnea i Paola Martinellija – mnogo govori o njima. Oba su se bolida činila izjednačenim po snazi motora i aerodinamičnom otporu.

Momčadi su uzele u obzir sve čimbenike kod izrade bolida, tako da su sitnice u

“Još jedna velika promjena u Ferrarijevu dizajnu je ovjes bez kobilice, kao kod McLarena.”





Složenost učinkovite aerodinamike dobro prikazuje Ferrarijevo prednje...



... krilo iz Monaka (gore) i postav za slab potisak McLarena u Barceloni (dolje)



strategiji ili postavu bolida činile razliku i uzrokovale promjenu međusobne prednosti tijekom cijele godine.

Sve u svemu, čini mi se da je McLaren ipak imao cjelovitiji paket. Važan čimbenik je što se činio manje ovisnim o prednjem krilu, zbog čega je bio bolji u utrci – Ferrariju je trebalo više da prestigne vozače koji zaostaju za krug. A kad je sezona ovako izjednačena, te male razlike u dizajnu mogu značiti naslov.

# Strategija



**James Robinson**

Nakon projektiranja bolida za Nelsona Piqueta i Riccarda Patreseja potkraj 1980-ih u Williamsu, Robinson je prešao u Arrows. Godine 1991. konstruirao je bolid Ayrtona Senne u McLarenu, zatim je 1995. u Le Mansu nadzirao čistu pobjedu McLarena F1 GTR. U Williams se vratio 1996. na četiri godine i osvojio naslove s Damonom Hillom i Jacquesom Villeneuveom. Prešao je u B.A.R., zatim je drugi put pobijedio u Le Mansu, ovaj put s Bentleyjem 2003., da se vrati u F1, u Jordan. Prije dvije godine pokrenuo je vlastitu konzultantsku kuću, radi u GP2 s momčadima BCN i DPR te u A1GP-u s Team GBR-om, također je vodio Mikea Conwaya do osvajanje britanskog F3 prvenstva 2006.

**V**jerujem da je Ferrari zamalo izgubio ove godine jer nema Rossa Brawna da na zidu boksa brzo donosi odluke. U glavi je imao bazu podataka koje je mogao odmah 'izvući', sada se čini da se odluke donose dogovaranjem – to košta vremena u utrci.

Teško je zamijeniti bilo kojeg člana momčadi na višoj razini, no gubitak dvaju ključnih ljudi u Ferrariju (uključujući i Brawnovu desnu ruku Nigela Stepneyja) znači da možda nitko na vrhu nije mjerodavnima postavljao prava pitanja.

Pogledajte Massin problem na kvalifikacijama u Mađarskoj kad je ostao bez goriva. Nitko nije postavio pitanja poput: "Jeste li zaračunali pražnjenje kolektora kad ste izvadili gorivo? Jeste li prije poništavanja mjerača spremnika uračunali pola litre goriva za pokretanje motora?" Primijetio sam da Ferrari ove godine nije bilo toliko spretan kao prošlih sezona.

Massa je usto u Kanadi bio diskvalificiran. Prošao je kroz crveno svjetlo, no i momčad mora preuzeti nešto odgovornosti za to; trebali su znati pravila. Crveno svjetlo je ozbiljan signal i tu je s razlogom. Trebao je odmah radijem pitati momčad i inženjera da ponovo provjere. Možda je i pitao! Ne možete zamisliti da bi se to dogodilo s Brawnom u momčadi.

Ipak, mnogo je momčadi načinilo strateške pogreške u Kanadi – nisu predvidjeli izlazak sigurnosnog automobila i stoga nisu dovoljno rano ušli u boks. U strategiji morate načiniti procjenu rizika, a to ne može učiniti svatko. McLaren je pogriješio, Alonso je završio iza Satovog Super Agurija – on je samo tri kruga vozio na mekanim gumama.

Zatim, uz nova pravila oko sigurnosnog automobila, McLaren je na utrci u Nürburgringu učinio i dobro i loše.



Visokoučinkovit McLarenov pit-wall (gore) 2007. također je radio pogreške; Ferrariju (dolje) nedostaje Brawn, no Schumi je pomogao



Loša disciplina u Ferrariju otkrivena je u Kanadi kad je Massa (dolje) diskvalificiran; zbunjenog Alonsa prešao je Satov Super Aguri





Alonso je pobijedio (nakon pljuska i crvene zastave), a Hamilton je izgubio. No, bila je to teška odluka, pogoditi pravo vrijeme za ulazak u boks – to se stječe iskustvom. U prošlosti sam doslovno silazio sa zida boksa i trčao kroz garaže da vidim koliko kiši na drugoj strani staze. Uz radar za kišu i dvominutne informacije o vremenu, momčadi znaju hoće li na nekom zavoju pasti milimetar kiše – no znači li to kišne gume ili gume za suho? Na zidu je još uvijek potrebno pravo iskustvo da se mogu donositi ispravne odluke.

McLaren ili Ferrari? Obično pobjeđuje momčad s najboljom strategijom. Ako netko taktički ne razmišlja najbolje, a pobijedi u utrci, ta strategija automatski postaje optimalna strategija. Nakon svega, poslije utrke, svi smo mi stručnjaci iz naslonjača.



Mosley i Todt: nijedna momčad nije bolja od Ferrarija u izgradnji odnosa s FIA-om

**P**olitički, Ferrari u pit laneu radi bolji posao od bilo koga drugog – u smislu izgradnje odnosa s FIA-om. Njihov stil čvrsto je orijentiran na prezentaciju i shvaćanje različitih situacija u kojima se oni, ali i ostali, nadu s vremena na vrijeme.

Ironično, povremeno se čini da se McLaren bori odabirom pragmatičnog pristupa. Ron Dennis je osoba velikog poštenja i integriteta, a ljudima poput njega teško je shvatiti i oblikovati prikladnu strategiju koja bi parirala makijavelijanskim taktikama kakve je Ferrari usavršio tijekom godina.

To je stvar kulture, kao uostalom i sve drugo. To vidite u ostalim sportovima i u poslovanju – anglosaksonski pristup nerijetko je bitno drugačiji od latinskog. Na primjer, ono što jedna kultura može smatrati varanjem, za drugu je samo bezazleno nadmetanje. Moguće je biti



## Politika



John Hogan

Proslavio se radikalnim izmjenama sponzorstva u F1, od 1973. do 2002. kontrolirao je proračun Marlboro Racinga, radio je s McLarenom i Ferrarijem. Danas je konzultant u agenciji Just Marketing International.

“Massa je u Kanadi prošao kroz crveno svjetlo, no i momčad mora preuzeti odgovornost; McLaren je također griješio.”







Postoji li tu kakva pretjerana sličnost? Sljedeće godine McLaren će morati dokazati FIA-i da njihovi bolidi nemaju tragova Ferrarijeve DNK

"Dennis će naučiti i zapamtiti ovo iskustvo i za nove će probleme biti bolje pripremljen prije nego što se pojave."

makijavelijanski, a ne biti nepošten, no siguran sam da nema mnogo ljudi u pit laneu koji u razmišljanju shvaćaju te razlike.

Tijekom takozvane Stepneygate afere, percepcija je postala stvarnost, a u Formuli 1 percepcija je gotovo najvažnija.

Ferrarijev PR stroj bolje od drugih razumije da je internet promijenio način širenja vijesti.

Uzmite, na primjer, sve nepravilnosti iz Mike Coughlanove izjave – pokazale su se uglavnom netočnima, no u vrijeme kad su izašle u javnost, kada su objavljene, šteta je već bila počinjena. Ako se neistina ponavlja dovoljno dugo, postaje prihvaćena kao



Jean Todt (gore) bio je uvrijeđen, Ron Dennis (desno) užasnut što se McLaren mora suočiti s optužbom za špijunažu

Menadžment



Eddie Jordan

istina, a danas, zanimljivu vijest u roku od nekoliko minuta preuzimaju i kopiraju stotine internetskih stranica.

Međutim, ako poznajete Rona, ubrzo ćete shvatiti da je on neustrašivi borac. On neće pognuti glavu i nadati se da ga nitko neće ponovno napasti. Naučit će i zapamtiti ovo iskustvo i za nove će probleme biti bolje pripremljen i prije nego što se pojave. U F1 uvijek će biti spornih pitanja: to je mjesto gdje postoji samo jedan pobjednik.

Jedan od posljednjih uspješnih, neovisnih vlasnika F1 momčadi, vrući Irac svoju je momčad iz Formule 3 doveo na sam vrh. Bio je zapažen čim je 1991. ušao u F1, a prije nego što je momčad Jordana prodana 2005., ostvarila je četiri pobjede na Velikim nagradama.

O bje su momčadi umnogome različite od Jordana. Mi smo imali 250 zaposlenika i neformalni stil, dok McLaren i Ferrari imaju 800-1000 zaposlenika, koriste





Fernando, znači li to dva stupnja više na prednjem krilu, ili 0,2 bara tlaka u gumama? On nije timski igrač...

Ferrarijeva ekipa poznata je po prijateljstvu; Massa (u sredini) i Todt (desno), baš kao i Schumacher (lijevo), sretni su ljudi



najbolja načela organizacijskog ustroja i odani su korporativnim procedurama. Uvijek su imali dobro vodstvo, a učinak povećanja pouzdanosti dokazuje da su se dodatno poboljšali i spremniji su nego ikada.

Ne možete očekivati da Manchester United igra kao Juventus, tako ja njih vidim. Jedni su vrlo britanski, drugi su tipično talijanski. Ferrari je dramatičan, tajnovit, strastven i nemilosrdan. McLaren je proračunat, učinkovit, razborit, otvoren i možda hladan: ne biste ih nazvali zabavnim. Ove sezone na obje strane uočljive su pogreške u menadžmentu, a afera Stepteygate naudila je objema momčadima. Ferrari se mora zapitati zašto su zaposlenici postali toliko nezadovoljni da su imali potrebu odavati informacije. A Ron, uvijek izbirljiv oko detalja i sposoban kontrolirati pojedinosti, u prošlosti je pogrešno vjerovao da još uvijek ima

potpunu kontrolu nad današnjom velikom momčadi. Za njega je bio šok kada je shvatio da nema. Svi su bili nestrpljivi da vide kako će se Ferrari snaći nakon Schumachera i tko će imati važnu ulogu u menadžmentu. Vjerujem da je prihvaćanje Masse bio ključ uspješne tranzicije, jer on je istinski timski igrač s pozitivnim stavom. Premda su ljudi smatrali da će Räikkönen nadmašiti Massu, on je olakšao Räikkönenu ulazak u momčad.

Ovo je potpuno drugačije od McLarena, gdje je Alonso bio vozač s iskustvom. Unaprijed je znao da ide u McLaren, no kad je stigao činio se iznenađenim uvjetima ugovora: smetalo ga je što nema položaj broja jedan. Ron ima golemo iskustvo sa svim vrstama vozača, pa Hamilton i Alonso ne bi smjeli biti problem. Alonso nije bio timski igrač, a premda je Hamilton prikazan miljenikom, smatram da je to prenaplašeno. U mojim očima McLaren

poštuje ono što kaže i ako je to „jednak položaj“, ne mogu vjerovati da bi favorizirali jednog od vozača. Mislim da je Ron možda i mogao dopustiti položaj prvog vozača, ali Alonsovi su ljudi to trebali srediti u ugovoru.

Uvijek sam volio upoznati svoje vozače, izgraditi odnos s njima kako bismo mogli otvoreno razgovarati. Zanima me jesu li Ron i Alonso ikad sjeli za stol i razgovarali o životu. Usudim se reći da se to nikada nije dogodilo i pitam se nije li možda ugodnije preko u Ferrariju. Nemoguće je reći čiji je stil upravljanja bolji. Obje su momčadi radile pogreške u pit laneu i u uredima, no to se jednostavno događa čak i na toj razini. Sve se svodi na to imate li dvojicu vozača koji grizu jedan drugog i narušavaju moral momčadi, ili dvojicu koji surađuju i rade za momčad. Čak i tada nisam siguran da to možemo svesti na dobar ili loš menadžment.

FO

Slike: Clive Mason/Getty Images; Lorenzo Bellanca; Jeff Bickham/LAT; Michael Steele/Getty Images; Pascal Panto/Getty Images; AP/IC



# VOĐEN RAZUMOM



Pisati o Nici Rosbergu korisno je iskustvo. James Roberts (lijevo s Nicom) otkriva da Nico ima mnogo toga za reći, zna rješavati probleme i svoja će razmišljanja podijeliti s vama.



Slike Lorenzo Bellanca/LAT

**P**riča o Leeju Iacocci, bivšem predsjedniku kompanije Ford, priča je o ostvarenim ambicijama. Iacocca se u 1980-ima suočio s monumentalnim zadatkom oživljavanja automobilske giganta na izdisaju Chryslera. Ponovno ga je izgradio, otpustio zaposlenike, prodao europska postrojenja i smanjio vlastitu plaću. Postupao je nemilosrdno, učinkovito i produktivno te prije svega uspješno. Kompanija je spašena, a Iacocca slavljeno u poslovnom svijetu.

Dvadesetdvogodišnji Nico Rosberg upravo je završio čitanje Iacoccine autobiografije i čini se da je taj opuštenu momak iz Njemačke vodio bilješke. Ove godine na sebe je preuzeo zadaću oživljavanja momčadi Williams, naravno ne u financijskom pogledu, nego u povratku momčadi na početak grida.

Sjetite se prošlogodišnje sezone i velikog finala na VN Brazila gdje je Rosberg sudjelovao u sudaru na prvom zavoju i to sa svojim tadašnjim momčadskim kolegom Markom Webberom.

Bio je to gorak završetak godine koja je na svom početku mnogo obećavala jer, ne zaboravite da je Rosberg u svoje doba bio spektakularni novak u rangovima Lewisa Hamiltona. Kad je s tek 20 godina debitirao u Bahreinu, izazvao je pravu strku. Tada aktualni prvak GP2 serije u svom je debitantskom F1 nastupu osvojio bodove i odvezio najbrži krug utrke.

Na sljedećoj utrci, u Sepangu, bio je treći u kvalifikacijama i nadmašio glasovitog majstora za subotnja popodneva Marka Webbera. Ali već na samom početku malezijske utrke otkrila se nevjerojatna osjetljivost kombinacije Williams-Cosworth, motor nije izdržao vrućinu Kuala Lumpura, a prizer Williamsova bolida koji odustaje u utrci (krivnja je pripisana i momčadi i njihovom partneru, proizvođaču motora) postao je uobičajen u ostatku sezone.

U vrlo neproduktivnom ozračju koje su ti problemi stvorili, Rosberg je propustio ispuniti očekivanja s početka sezone. Psihološki teret na tako mladom vozaču bio je pretežak.

Između izlaska iz pokvarenog FW28 u Brazilu prošle godine i početka ovogodišnje sezone u Melbourneu, rođen je nov Nico koji priznaje da je tijekom zime promijenio način na koji pristupa utrkivanju. A malo Iacoccine magije dotaklo je i Williams, pa se promijenila i sreća momčadi. Ne vjerujete mi? Nico je pametan i motiviran, kulturni je, načitan i zrači samopuzdanjem iskusnog kozmopolita - po F1 standardima riječ je o pravom renesansnom čovjeku.

Slike: XPB/CC



**Rosberg u borbi s Buttonom u Monzi ove godine; Nico je završio na šestom, a Button na osmom mjestu**



Pogledajte neke vozače u oči i dočekat će vas praznina, a kod Nice odmah vidite da momak ima soli u glavi. Tečno govori četiri jezika i s lakoćom će se snaći gdje god se zatekne na svijetu - u kafiću na francuskoj rivijeri, na finskim jezerima ili u pivnici u Montrealu.

S Nicom sam razgovarao tijekom azijskog dijela prvenstva (Fuji i Šangaj), pred sam kraj sezone, i tada je ponovno spomenuo Iacoccu. Ali trenutak prije toga iznenadio me potpuno neočekivanim otkrićem.



Startao je osmi; bistar ali i nevjerojatno cool iščekujući start utrke u Turskoj

## "Da sam bio spor, radio bih nešto drugo. Ne bih se vukao pri kraju poretka jer prava je zabava u pobjeđivanju."

"Dok sam išao u školu mrzio sam knjige", rekao je. „Nisam bio tip za knjige. Tjerali su nas da čitamo naslove koji su bili apsolutno grozni poput Huckleberryja Finna. A Shakespeare mi je bio poput kineskog jezika, ništa nisam razumio." Nico je više volio matematiku i sve što je uključivalo logiku, jasno razmišljanje i razum. Odabrao je Huckleberryja Finna jer je logika nalagala da tu knjigu mora pročitati želi li položiti završne ispite, pa je to i učinio. U školi je našao prijatelje s kojima se i danas druži, a skupina je njih ovog ljeta zajedno ljetovala na Ibizi. Svi su vrlo inteligentni, no Nico je jedini od njih koji nije otišao na fakultet, premda je postojala mogućnost. Dobio je mjesto na londonskom Imperial Collegeu gdje je trebao studirati aerodinamiku. Možda je namjeravao postati novi Adrien Newey. "Bio sam dosta dobar u matematici i fizici, ali nisam to nikad ozbiljno shvaćao jer sam oduvijek znao da želim biti vozač utrka."

Zar nije uvijek tako? Ne biste li i vi razmišljali isto da vam je tata svjetski prvak? Ali što bi bilo da je ubrzo otkrio kako nema dovoljno brzine, osjećaja, dara ili sposobnost brzog reagiranja koji su njegova oca doveli do osvajanja naslova prvaka 1982.? "Da sam bio spor, radio bih nešto drugo", kaže Nico. „Ne bih se vukao pri kraju poretka jer prava je zabava u pobjeđivanju."

Vući se među posljednjima nešto je što Rosberg nije radio ove sezone. Još od Australije svojim je Williamsom FW29 (s Toyotinim motorom) ostvarivao odlične startne pozicije. Koliko je samo puta Alex Wurz frustrirano odmahivao glavom na kraju druge kvalifikacijske runde dok je Nico lagano ulazio u treću rundu i među 10 najboljih na gridu? Vrlo često. S više od 12 osvojenih bodova i nizom dojmljivih vožnji među kojima se isti dvoboj kochač uz kochač s Buttonom u Monzi, Nico je pokazao potpunu predanost, crpeći iz svog boilida svaki mogući bod. Riješio se prošlogodišnjih demona i njegova uvjerenja (i vjerodostojnost) sad su jača nego ikad prije, do te mjere da je njegovo ime redovito na prvom mjestu svih popisa potencijalnih budućih vozača Ferrarija ili McLarena. Williams ga, naravno, želi zadržati.



Nico u svom debitantskom nastupu u Bahreinu 2006., na putu do sedmog mjesta i najbržeg kruga utrke



## O ŽIVOTU U SPOROJ TRACI

Svaki se vozač na poseban način nosi s pritiskom Formule 1. Nico, primjerice, slobodno vrijeme voli provoditi bez stresa, a um držati budnim uranjanjem u glazbu, filmove i knjige, a ne bavljenjem nogometom, biciklizmom ili kartingom.

### GLAZBA

Dvadeset minuta prije starta utrke Nico se opušta slušajući svoj iPod dok oko njega na gridu vladaju strka i zbrka. A što sluša? "Yellow Submarine" od Beatlesa ili možda "Karma Chameleon" Culture Cluba? Zanimljiv prijedlog.

Ta dva hita izvodio je prije VN Japana u karaoke klubu u Tokiju,

ali to ipak nije ono što sluša kako bi se opustio prije utrke. "Beautiful Day" grupe U2 vjerojatniji je izbor.

"Nemam što raditi na gridu, to je zapravo pravi gubitak vremena", kaže Nico. "Čak sam razmišljao o ideji da sa sobom ponesem PlayStation. Slušanje glazbe odmara me prije najzahtjevnijeg dijela



utrke - starta.

### KNJIGE/FILMOVI

Premda u školi nije mnogo čitao, nagovorili su ga da pročita "Da Vincijev kod" Dana Browna nakon što mu je djevojka poklonila primjerak knjige.

Roman je opisao kao štivo koje je nemoguće odložiti.

Nakon toga je odmah pročitao autobiografiju Leeja Iacocca, a nadahnula ga je i životna priča biciklista Lancea

Armstronga, no samo kratkoročno. „Pročitao bih dio prije odlaska na trčanje po plaži, ali shvatio sam da se lako zaboravlja.“

Čini se da je i tata Keke pravi obožavatelj filmova, pa Nico voli prebirati po njegovoj DVD kolekciji. Posljednji film koji je pogledao?

Klasik Jamesa Deana "Istočno od raja".



### UTRKIVANJE S TATOM

Prije nekoliko godina tijekom skandinavske zime Nico se okušao u vožnji po ledu i priznaje kako je uživao u prilici da se izravno utrkuje sa svojim ocem Kekeom.

Ako se to ponovno dogodi, nada se da će borba biti neizvjesnija nego posljednji put u kartingu kad je imao samo 12 godina.

"Postavio sam vrijeme kruga i kad je on krenuo

očekivao sam da će biti brži sekundu ili više, ali bio je prava katastrofa. Bio sam razočaran. Nikad nisam vidio nekoga tako bespomoćnog u gokartu, ali sad razumijem zašto je bilo tako.

Kad sam nakon stanke od četiri godine sjeo u gokart, nije mi bilo nimalo lako.

Treba vam vremena kako biste vratili brzinu."

Dakle, ponuda je tu, Keke. Želiš li dokazati vještinu u uzvratnom susretu?



Nico u svom debitantskom nastupu u Bahreinu 2006., na putu do sedmog mjesta i najbržeg kruga utrke



Inače oprezni Frank Williams pun je hvale za mladog vozača i proglašava ga pravom zvijezdom.

No, kako je Rosberg ove godine uspio sve okrenuti u svoju korist? Pa, to je zapravo funkcija onog logičnog procesa razmišljanja i vrlo kritične samoanalize.

"Promijenio sam pristup, ali kada dodete u drukčiji svijet potrebno je određeno vrijeme kako biste se navikli na njega", Nico kaže.

"Morate se prilagoditi, a to se odnosi na sve, čak i na stil vožnje. U svojoj drugoj godini definitivno sam se promijenio."

Pitam ga nije li možda i previše samokritičan, a on se na moje pitanje mršti.

Fotograf F1 Racinga Lorenzo Bellanca usmjerava svoju kameru na Williamsova čovjeka, hvatajući njegovo potišteno držanje.

"Vrlo sam kritičan, to je istina, ali sam svjestan svojih jakih strana, što mi pomaže uočiti svoje i tuđe nedostatke."

Upitate li Nicu o problemima koje je imao potkraj prošle godine, vrlo će vam jasno objasniti njihove uzroke. Kako se suradnja Coswortha i Williamsa bližila kraju, a ona s Toyotom bila na vidiku, njegovo je neiskusstvo postalo jedna od okolnosti koje su kulminirale pravim bratoubilačkim sudarom u prvom krugu Interlagosa.

"Momčad i bolid bili su vrlo nekonzistentni i stalno su se kvarili", dodaje Nico i implicira da je vodstvo snažnije od njegova možda moglo pomoći.

**"Morate biti jaki u glavi, nadarenosti i tehničari. Morate poticati ljude, a treba vam i dobar imidž."**

"Bili smo brzi na jednoj stazi, ali spori na drugoj, no sjetite se da nas je rat guma između Michelinia i Bridgestonea prilično pogodio.

Ove sezone smo poboljšali brzinu i otkrio sam da imam automobil koji mi odgovara 100 posto vremena, a ne 65 ili 70 posto, što je posljedica iskustva jer ga sad mnogo bolje razumijem.

Nakon godinu dana vožnje znam što treba učiniti ako bolid podupravlja i znam moramo li promijeniti gipkost ili podesiti prednje krilo."

Samokritičnost mu pomaže da odredi gdje su on i momčad pogriješili i analizira ono što rade suparnici. Pitam ga koje sve kvalitete vozač mora imati kako bi bio svjetski prvak.

"Kad se sportaš natječe u deset disciplina, kako to nazivamo?"

"Desetoboj?"

"To je ključ. U Formuli 1 postoji mnogo područja u kojima morate biti jaki. Morati biti jaki u glavi, nadarenosti i tehničari.

Također, morate poticati ljude, natjerati ih da rade za vas u momčadi i izvući iz njih ono najbolje.

Vozač treba i dobar imidž izvan bolida kako bi privukao sponzore i zainteresirao vrhunske momčadi. To je način za postizanje najboljih rezultata."

Nico nije sljedbenik Leeja Iacocca, nego ga nadahnjuje osoba koja razmišlja na isti način kao i on, osoba koja zna kako ostvariti ciljeve i kako okrenuti sreću u svoju korist, a to se postiže primjenom logičkih principa u izazovnim situacijama.

Ako stalno negujete svoje ambicije uspjeh sigurno neće izostati i Nico to zna.

F1



# NIJE ČUDAN, SAMO JE AUSTRALAC



**D**a razumijete Marka Webbera, morate se odvesti izvan Canberre, dalje od paddocka i trošne stare staze za karting, uz golf teren i drva kaučukovca s vaše lijeve strane i bijelih kaktusa i trgovine pićima na kojoj se oglašava jeftino pivo s desne. Igralište za nogomet je suho, ali djeci to ne smeta i ona dalje igraju prema australskim pravilima ili se voze ukруг na biciklima nespješni vrlo vrućeg zraka koji nosi vjetar. Sad je 18.30 i mama će uskoro početi spremati roštilj, ali Mark Webber, star 13 godina, ne želi otići. Zagrabio je malo prašine rukama i nastoji zamisliti koliko bi duboko trebao kopati da stigne do mjesta koje je neki dan pronašao u časopisu. Brands Hatch ili tako nekako. Vrlo hladno i mokro. Druga strana svijeta. Tamo se utrkuju. Voze prave utrke, ne one s karavanima. U Brandsu se može ići u karting školu ili tako nešto i postati F1 vozač ako prođe testove.

I s time na umu on odjuruje na biciklu. Mora podsjetiti oca da ga u nedjelju odveze na stazu za karting.

U redu, Mark nije jedini F1 vozač koji je došao iz nedodijete, vozač koji je uspio unatoč svemu. No ima razlika u tome jeste li došli iz finskih zaleđenih pustopoljina ili

Mark Webber morao je mukotrpno raditi da bude gdje je sada – potvrđeni vozač. No tako je to kad ste Australac s ambicijama u F1. Stoga se pomaknite u stranu jer u ovom momku ima još mnogo toga...

**Riječi** Peter Windsor  
**Slike** Matthew Stylianou

s ruba amazonske prašume. Europa ima trkaću infrastrukturu, kao i dijelovi Južne Amerike. Australija? Ništa. Nema šanse da se od nadarenog mladog australskog vozača očekuje da otiđe u Europu i okuša u jednosjedima. Od njega se očekuje da diplomira i da provede udoban život u gradu jer grad nije samo mjesto "gdje je novac". Ne, grad je jedino mjesto gdje uopće ima novca. Tražiti od australske poslovne zajednice novac za F3 (kamoli novac da vam se omogući ulazak u GP2/F3000 ili F1 natjecanje) je kao da Australca na utakmici kriketa upitate želi li toplo pivo.

No Mark je uspio. Došao je u Englesku s nekoliko kartingških pobjeda i posudio sve što je imao kako bi vozio Formulu Ford. Pobijedio je, a zatim je ponovno pobijedio. Dojmio je neke, podilazio im i polako se uspinjao ljestvicom. Ne samo da je prkosio izgledima, nego je prkosio i australskom sustavu.

Stoga sve ovo treba uzeti u obzir kad se procjenjuje Webbera. Primjerice, jedan je prijatelj neki dan primijetio da Mark "previše vremena troši gledajući osvrtna zrcala". Pretpostavljam da je

želio reći da Mark nije dovoljno agresivan u utrkama, da zbog toga često upadne u promet na stazi te da taj pristup označava njegov život.

Moj je odgovor: pa, da ste vi došli odakle je Mark, vjerojatno biste i vi imali zaštitnički pristup. Budući sam mnogo godina proveo radeći s Nigelom Mansellom, dobro sam se upoznao s učinkom koji na vozača ima činjenica da nije potvrđen. Do trenutka kad je Nigel mogao pobjeđivati u utrkama (sredinom 1985.), toliko se naviknuo da ga se marginalizira da nije mogao ništa učiniti osim stoički to trpjeti i zanemarivati. A zatim su ga u F1 zbog toga razapeli.

Perverzno koliko god bilo, Mansell se takvim pristupom okoristio. Postao je još hladnokrvniji, predaniji. Mislim da je isto posrijedi i s Markom. On je mnogo psihološki uravnoteženiji, cjelovitiji kao osoba od Mansella, ali ima i prednost za koju većina ljudi u F1 smatra da se manifestira u tome što (a) previše govori; (b) prikazuje se kao bolji vozač u kvalifikacijama nego u utrci; (c) nije konformist u svakodnevnom životu (živi u Engleskoj, u lijepoj engleskoj kući, s dugogodišnjom partnericom Ann Neal, njezinim sinom i njihovim psima Shadowom i Milom); i (d) ne naslađuje se materijalnom stranom F1. Drugim riječima, budući je tu gdje je, ništa trivijalno neće promijeniti njegove svjetonazore i način kako funkcionira.

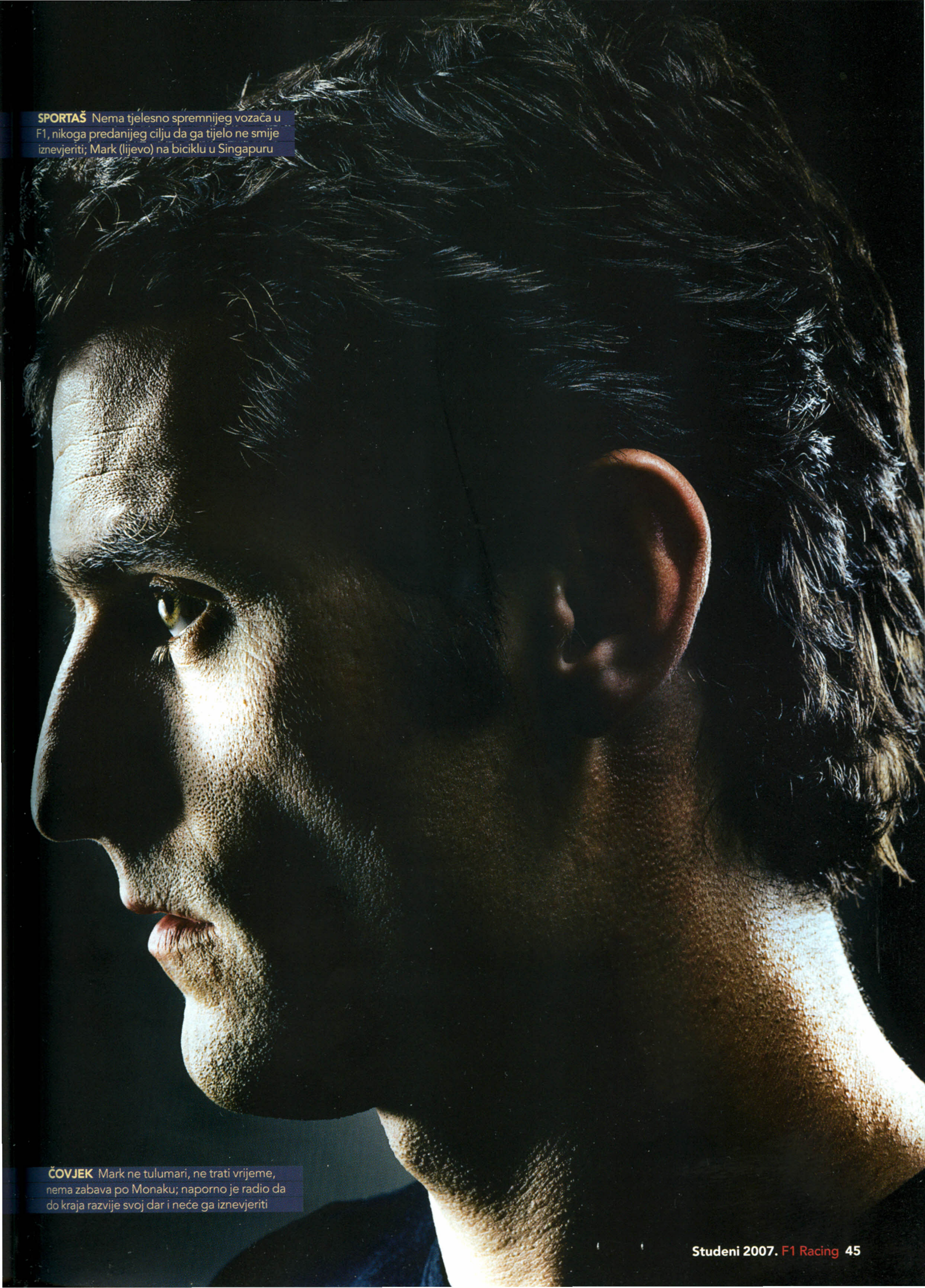
Ta obilježja predstavljaju trud i vjeru u sebe na kojima je Mark morao raditi da postao dijelom F1. Brzo je trebao učiti o odanosti i jednostavnosti. Od malih je nogu morao naučiti biti usredotočen. Njegovo ga je australsko podrijetlo stalno podsjećalo na potrebu da bude ravnopravan s dečkima koji rade na njegovu bolidu ili s vozačima kamiona.

A tu je i Markova druga strana –

**VOZAČ** Ozbiljan vozač, nevjerojatno predan, pa stoga čudi da ga ne smatraju dovoljno agresivnim – to ga doista izjeda







**SPORTAŠ** Nema tjelesno spremnijeg vozača u F1, nikoga predanijeg cilju da ga tijelo ne smije iznevjeriti; Mark (lijevo) na biciklu u Singapuru

**ČOVJEK** Mark ne tulumari, ne trati vrijeme, nema zabava po Monaku; naporno je radio da do kraja razvije svoj dar i neće ga iznevjeriti



## BITI MARK WEBBER

**POSTOLJA** Treći u Nürburgringu u srpnju, drugo osvojeno postolja u karijeri – i Red Bullovo. Coulthard (također dolje) osvojio je prvo za momčad



je svojom brzinom, kvalitetom koja nije blijedjela kad je došlo ljeto. Sa šest utrka do kraja, Mark je u deset prethodnih u kvalifikacijama bio bolji od Coultharda – rekord koji ga stavlja uz bok ostalim momčadskim kolegama Coultharda, Miki Häkkinenu i Kimiju Räikkönenu. Ako pomno pogledate statistiku, vidljivo je koliko je Mark bolji od Coultharda. U slučaju Red Bulla, Coulthard može reći da je bio bolji od Webbera kad se usporede vremena nakon izračunavanja količine goriva. No, važno je što je Webber slabe točke (barem po mišljenju drugih) u svojoj vožnji riješio nevjerojatnom sposobnošću da pod pritiskom maksimalno iskoristi bolid, a zatim da tu brzinu pretvori u konkretne rezultate (klasičan primjer toga je osvojeno treće mjesto na Nürburgringu).

Koje je sljedeće odredište Marka Webbera? Koliko dobar može postati: koliko će dobar njegovi rezultati u RBR-u biti u sljedećih 18 mjeseci ili više?

Kako se Webber dokazao u potencijalno vrlo dobroj momčadi, logično je da bi uskoro mogao pobjeđivati i osvojiti koje mjesto na postolju. No kako je ovo F1 i budući da pričamo o vrlo nepredvidljivoj momčadi Red Bulla, to neće biti lako. Moj je dojam da RBR nije "sretna" momčad na način kako je Ferrarijeva momčad sa

**KVALIFIKACIJE** Webber je ove sezone bio bolji od Coultharda u deset kvalifikacija i veći su izgledi da bude pobjednik, ali Coulthard je dobar u utrkama

sportaš. Mark, australski sportaš. Nema tu previše filozofije ili teorije. Samo mukotrpan rad i točnost i usredotočenost u važnim trenucima.

Stoga je ova sezona trebala definirati Marka kao vozača jer nije imao previše drugih mogućnosti. U Williamsu nije išlo. Nije otišao u Renault. Red Bull je pokazao zanimanje i njegovi su menadžeri (Flavio Briatore i Bruno Michael) zaključili sporazum. Vozit će uz bok Davida Coultharda u remek-djelu konstruktora Adriana Neweyja pogonjenom Renaultovim motorom. U svakom pogledu, Mark je trebao maksimalno povećati svoje izgleda.

Mark je gotovo od samog početka to i učinio. Neweyjevo poštovanje stekao



"Gotovo od samog početka Mark je svojom brzinom osvojio Neweyjevo poštovanje"



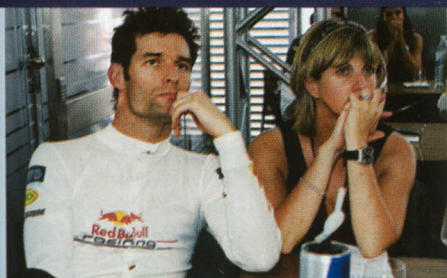
## BITI MARK WEBBER

Schumacherom bila "sretna". Vjerojatni razlog je što su od ulaska u F1 1997. doživjeli pet velikih promjena u vodstvu (Stewart, tri puta Jaguar, RBR), opća politika Red Bulla kao da nije ujednačena i kao da nema velike razlike u momčadi kad su pod "pritiskom" i kad funkcioniraju "kako bi sačuvali poslove", a sve to iz ljudi uvijek izvlači najgore. Webberova vožnja? Ugodna za gledanje, osobito u srednje



### MOMČADSKI KOLEGA/SUPUTNICA

Coulthard (gore lijevo) i Ann Neal (lijevo)  
- dugotrajna, stabilna veza kod kuće, no kakav je život u Red Bullu?



brzim zavojima i onima koji zahtijevaju promjenu smjera. Mislim da njegova najveća kvaliteta leži u obavljanju iznimno složene zadaće precizne promjene smjera bolida u savršenom "trenutku", trenutku kad je bolid najmanje opterećen s donje strane i kad maksimizirate svoje izgleda da što učinkovitije uklonite bočna opterećenja. Od tog "trenutka" do pune brzine, mislim da je Markova vožnja još uvijek nesavršena (u odnosu na Hamiltonovu ili Kimijevu), ali Webber je

nesumnjivo među prvih četiri ili pet vozača. On je savršeni manipulativni vozač u nastajanju, a zbog svoje sposobnosti da "rotira" bolid, Webber će biti odličan sljedeće sezone kad neće biti sustava protiv proklizavanja.

I tako hodate s njim po Red Bullovoj tvornici jednog pospanog petka u kolovozu, vidite novu radionicu i staru Stewartovu radionicu, konstruktorski ured gdje Geoff Willis već održava sastanak i prazan Neweyjev ured s antiklnom daskom za crtanje. Prijedete cestu do trkaće radionice i pričekate sa strane dok se on s dečkima zabavlja pričajući o nogometu ili biciklizmu ili rupama na podvozju od posljednje utrke i shvatite da je ispred vas vozač savršeno usklađen sa svojim životom i stvarima koje su važne. On vidi i razumije globalnu sliku, ali voli i one manje. I tada se upitate, ne po prvi put, koliko bi momčad bila dobra da s njime

učine ono što je Luca Montezemolo učinio s Michaelom. Slično sam izjavio kad je prvi puta došao u Williams. Nije funkcioniralo jer u Williamsu Mark nikad nije bio ništa više osim vozača koji je trebao voziti i šutjeti. No dečki su ga voljeli. Cijenili su ga, a slično poštovanje saa uživa od ekipe u Red Bullu. Coulthard? Coulthard i Webber slažu se koliko se dva vozača na tim položajima mogu slagati. Ne vjerujem da su sretni jedan zbog drugoga i mislim da bi se nemilosrdno utrkiivali kad bi Newey načinio pobjednički bolid. U međuvremenu, obojica su dovoljno zreli da cijene količinu goriva i trkaću strategiju drugoga i rade na međusobnu korist. Naravno, pod pretpostavkom da znaju što se događa, što nije bio slučaj na kvalifikacijama na Nürburgringu kad Mark nije bio svjestan da je Coulthard u brzom krugu, pa se odmah digla prašina.

No Mark nije Michael, ali krasi ga oštar trkaći mozak te bi vjerojatno bio dobar vođa momčadi da mu Red Bull ponudi priliku; drugim riječima, da je usklađen s Coulthardom i Christianom Hornerom, Webber bi svakako mogao biti potencijalni pobjednik. Mogao bi biti odgovoran za maksimiziranje potencijala momčadi kao cjeline.

Zahvaljujući tome te njegovom oštrom osjećaju za smjer, mislim da bi Webber i Coulthard i dečki u RBR-u mogli pobijediti u brojnim utrkama. Je li to san? Možda, ali je li ostvariv kao i san dječaka koji je kopao po tlu Queanbeyana u Novome Južnom Walesu da pronađe mjesto **F1**

"Webber će sljedeće sezone zbog svoje vještine 'rotiranja' bolida uživati bez sustava protiv proklizavanja"



**TESTIRANJE** U Barceloni svibnja 2007. Mark je, kao i Coulthard, pomagao da se optimizira Neweyjev dizajn bolida RB3; Webber je među pet najboljih vozača ove sezone



INTERVJU: NICOLAS TODT

# MALI MOMAK VELIKOG IMENA I SVIJETLE BUDUĆNOSTI

Da, njegov je **otac** šef Ferrarija i da, on je **menadžer** Felipea Masse i ima **samo 29 godina**, ali nemojte biti poput njegovih kritičara i olako ga **otpisati** kao tatina sina. **Inteligentan je**, ambiciozan i **govori tri jezika**, a u Formulu 1 **upravo je doveo** još jednog **vozača**, Sébastiena **Bourdaisa**. A to nije sve.

Intervju Matt Bishop Slike Lorenzo Bellanca/LAT



Todt mladi  
odmara se  
na istanbulskom  
trgu Taksim  
u četvrtak prije  
VN Turske 2007.





NICOLAS TODT

napustio je Sveučilište u Toulouseu 2000. s diplomom poslovnih studija. Prvi posao dobio je u marketinškom odjelu internetske tvrtke za prodaju automobila, gdje je radio šest mjeseci kad je tvrtka bankrotirala.

“Bila je to dobra ideja, ali možda je došla prije svog vremena”, kaže Nicolas namještajući poluosmijeh pred objektivom F1 Racing fotografa Lorenza Bellance dok prolazimo prepunim trgov Taksim u središtu Istanbula.

Vjerojatno mislite da u tome nema ništa neobično i imate pravo. No, moju pozornost zaokupila je njegova sljedeća izjava: “Bio je to težak udarac, ali mnogo me naučio. Prije svega, shvatio sam da čovjek više nauči iz promašaja nego iz uspjeha.”

Ta ozbiljno ali ipak brzopleto izrečena izjava kao da je stigla ravno iz usta Nicolasova slavnog oca, šefa Scuderije Ferrari Marlboro Jeana Todta, koji mi je jednom povjerio kako ga je baš strah od neuspjeha držao motiviranim, a ne glad za uspjehom.

Nicolas je u okolici Pariza rođen u jesen 1977. Premda je mršaviji i 31 godinu mlađi od svog oca, nesumnjivo je riječ o pravom Todtu. Štoviše, s ocem dijeli isti strog pogled zbog kojeg šef Ferrarija djeluje tako zastrašujuće prema svima osim prema najbližim suradnicima. No, na Nicolasu taj pogled više ostavlja dojam ljubazne stidljivosti. Možda je i kod Jeana riječ o sramežljivosti, što

Nicolas potvrđuje, ali izvan najužeg kruga povjerljivih ljudi šefa Ferrarija to zasigurno ne izgleda tako. Iz očitih razloga mnogi iz svijeta Formule 1 zavide Nicolasu. Njihova je pretpostavka da je posao menadžera Felipea Masse dobio jednostavno moleći taticu.

“Ne, to je potpuno krivo”, uporan je Nicolas. “Otac nije imao ništa s tim. Dopustite mi da objasnim.” I objasnio je. “Godine 1981., kad mi je bilo 4 godine, ocu je ponuđen posao u Peugeotu, gdje je trebao utemeljiti i voditi automobilistički odjel. Premda još jako malen, već sam bio svjestan

## “Gubitak posla pokazao mi je da se više može naučiti iz neuspjeha nego iz uspjeha”

automobilizma, pogotovo relija, jer je otac još prije mog rođenja bio uspješan suvozač u reliju. Najbolji, kažu. Moja majka (modna dizajnerica France) i otac razišli su se već iduće godine, kad sam imao 5 godina, i ja sam nastavio živjeti s majkom, ali oca sam uvijek viđao vikendima, kad god nije bio na putu. Kako sam postajao stariji, a Peugeot se počeo natjecati na automobilističkim utrka i reliju, automobilizam me je sve više zaokupljao.

Nakon poslovnih studija na Sveučilištu u Toulouseu odradio sam tri prakse – u pariškoj modnoj kući Louis Vuitton, najstarijoj postojećoj filmskoj kompaniji na svijetu Gaumont, smještenoj također u Parizu, te u IMG-u, kompaniji za menadžment sporta i zabave koju je u Chiswicku (zapadni London) osnovao Mark McCormack.

U to sam vrijeme imao dvije strasti, filmove i automobilizam, ali automobilizam mi je ipak bio dostupniji jer me otac još od djetinjstva često vodio sa sobom, pa sam upoznao F1 scenu i mnogo ljudi. Zbog toga sam, nakon što je internetska tvrtka za koju sam radio 2000. bankrotirala, počeo nov posao, nudeći internetska rješenja za tvrtke uključene u automobilizam – TAG Heuer,

Vodafone i neke druge. Izradili smo i stranice za neke vozače, mog dobrog prijatelja Jeana Alesija i kasnije za Nicu Rosberga.

Zbog svega toga nije nimalo čudno što sam se našao na predstavljanju novog Ferrarija 2003., gdje sam upoznao Felipea (Ferrarijevog test vozača te godine) koji je već imao potpisan dvogodišnji ugovor s Ferrarijem. Tada, na predstavljanju F2003-GA, jednostavno smo se našli, povezali se i ubrzo postali prijatelji.

Kasnije te godine (2003.) u Barceloni smo razgovarali o problemima koje je imao sa svojim tadašnjim menadžerima i Felipe me pitao bih li ja preuzeo taj posao. U njemu sam vidio golemi potencijal i bilo je potpuno jasno da se odlično slažemo, pa sam pitao oca što misli. Rekao je: “To ovisi samo o tebi. Neću ti ja govoriti što da učiniš, ali Felipe je dobar dečko i ne vidim nikakav problem oko toga.” To je sve što je rekao. Nije nikog ni na što tjerao.

Nicolas odlično govori engleski, naravno s francuskim naglaskom, ali inače gotovo savršeno. U e-mailovima i SMS porukama čak savršeno.

Nadalje, puno i brzo misli, čak toliko brzo da tek naknadno shvatite kako je njegov upravo održani govor zapravo bio pomno isplaniran. I dok gleda kako pokušavate pratiti njegove misli koje su, naravno, brže od vaših (u redu, barem mojih), ispituje vas onim poznatim poprijekim pogledom pravog Todta i nestrpljivo čeka da ga stignete kako bi mogao nastaviti s pričom.

Pitam ga kako je došao do svog drugog vozača, Sébastiena Bourdaisa.

“Moj drugi vozač zapravo je bio Jules Bianchi (sin nećaka F1 vozača iz 1960-ih i pobjednika Le Mansa Luciena Bianchija)”, odgovara Nicolas.



Bishop se uživljava u Todtov način razmišljanja i ispituje njegovu ambiciju za uključenjem u F1 menadžment

Je li tatin utjecaj pomogao? Sasvim sigurno nije bio prepreka, ali Nicolas je sad svoj čovjek







Nicolas pozira na istanbulskoj tržnici (lijevo). Kao dijete, Todt je podjednako volio filmove i utrkivanje

Kralj Champ Car serije Bourdais, također Todtov vozač, 2008. vozit će za Toro Rosso



“Felipeu je išlo dosta dobro i baš zbog toga, kao i zbog mog imena, počeli su mi prilaziti vozači koji su htjeli da postanem njihov menadžer. Uglavnom se radilo o vozačima iz GP2 serije, ali problem je što vozači koji stignu do GP2, a imaju izgleda za ulazak u Formulu 1, do tog trenutka već imaju menadžera. GP2 vozač koji još nema menadžera i tek ga traži, nema realne šanse za ulazak u F1.

Tako sam shvatio da je jedini način za stvaranje menadžerske karijere pronalaženje mladih vozača, ali ljudi koji vode vozačke razvojne programe Renaulta, Toyote i Red Bulla fokusirani su na F3 vozače, čak i juniorske serije F3. Jedino što mi je preostalo bio je karting. Ljudi iz Renaulta, Toyote i Red Bulla ne traže u kartingu, jer je povrat uloženog dosta nesiguran, a investicija novca i vremena ipak prevelika.

Ja sigurno nisam osoba koja može lako uočiti talentiranog vozača i ne pravim se da to jesam, ali znam slušati, a slušajući ljude koji znaju prepoznati talent zapamtio sam jedno ime – Jules Bianchi.

**18-godišnji karting vozač Jules Bianchi (gore lijevo), Todtov pulen, sin je nećaka nekadašnjeg vozača Luciena**

Pristupio sam mu prošle godine kad je imao 17 godina i uskoro smo sklopili posao. Pronašao sam mu sponzore i ove godine vodi u francuskom prvenstvu Formule Renault. Zbilja je impresivan.

Jules je postao moj drugi vozač, a Sébastien treći i to se dogodilo zbog toga što sam si rekao “Imam Felipea i Julesa. Postoji li još netko tko bi trebao biti u F1 ali nije?” Takav sam, poduzetan i neumoran. Sjetio sam se Sébastiena koji je tri godine za redom bio Champ Car prvak i znao je pobjeđivati. Sébastien je već imao menadžera, Davida Searsa, ali njihov je ugovor pokrивao samo SAD.

Nazvao sam ga, predložio mu da ću ga pokušati dovesti u F1, a on je rekao “Zašto ne?”

Razgovarao sam s Gerhardom Bergerom, suvlasnikom Toro Rossa, i rekao mu “Nisam siguran da imaš idealnu vozačku postavu, Gerhard. Trebao bi potražiti nove vozače. Zašto ne testiraš Sébastiena?” I to je učinio, dvaput, a rezultat toga je da će Sébastien iduće godine voziti za Toro Rosso.”

**Massa (gore lijevo, s Todtom ml.) procvao je pod vodstvom svog prijatelja i menadžera**

Od prvog do posljednjeg, Nicolas je dao impresivni niz odgovora, povremeno na pristojan i informativan način, upozoravajući na pogreške u pitanju te dajući sigurne odgovore iz kojih se mnogo može zaključiti.

Toro Rosso. Vrlo zanimljivo. Ranije ove godine šušalo se kako će upravo otac i sin Todt kupiti drugu momčad Red Bulla ili udjel u momčadi. “To je potpuno pogrešno. Bila je riječ samo o glasinama u paddocku”, kaže Nicolas, ali premda od toga nije došlo, Todt mladi sigurno se nada da će jednog dana krenuti očevim stopama i voditi F1 momčad. Naposljetku, već ima 35 postotni udjel u ART-u koji će iduće godine imati dva automobila u GP2 seriji, dva u azijskoj GP2 i četiri u F3 Euroseriji. Idući korak neizbježno je Formula 1 (druga dva suvlasnika ART-a su Frédéric Vasseur s 35 posto i bahreinski kraljević šejk Salman bin Hamad bin Isa el-Kalifa s 30 posto).

“Naravno da moje ambicije uključuju Formulu 1. Ja sam poduzetan tip i sve mi vrlo brzo



**"Želio bih voditi F1 momčad. Ja sam poduzetan tip i uživam u novim izazovima."**

### TODT O TODTU

"Kao jedinac, vrlo sam blizak s roditeljima i iznimno poštujem svog oca. Ne možete negirati ono što je postigao. Ljudi kažu da je nepristupačan, a zapravo je riječ o sramežljivosti, no uvijek mi je bio uzor i još uvijek jest. Pretpostavljam da, s iznimkom Ferrarija, moj otac nije najpopularniji čovjek u Formuli 1, ali kao i svaki vođa momčadi, također ima ego, pa ga kritika ne može pokolebati. A sad je još manje osjetljiv na to nego što je bio prije i smatra da su novinari koji ga kritiziraju vrlo neiskreni kad mu se na tiskovnoj konferenciji smješkuju i postavljaju pitanja kao da tih kritika nikad nije bilo. Potpuna je suprotnost neiskrenosti. Želi samo dobro voditi momčad, pobjeđivati u utrkama, i to je sve."



dosadi. Zapravo, ispravnije je reći da uživam u novim izazovima. Tri vozača su dovoljno i ne želim više od toga jer se menadžer ne može uspješno posvetiti većem broju vozača.

Zbog toga je upravljanje F1 timom logičan sljedeći korak. Naposljetku, premda imam samo 29 godina, već 15 godina putujem s ocem na utrke i dobro poznajem taj posao.

S druge strane, skok s GP2 na F1 je velik. Trebaju vam pravi tim, pravi ljudi, podrška i pogodan trenutak. Novac je iznimno važan, ne samo za kupnju momčadi, udjela u momčadi ili njezino formiranje, nego i za vođenje momčadi nakon toga. Vidjeli smo što se zbiva kad se taj dio priče zanemari.

Kao što sam već rekao, ja sam poduzetnik i pretpostavljam da mi ne bi bilo jednostavno biti nečiji zaposlenik i raditi za nekoga drugog.

Dakle, da, želio bih biti uključen u vodstvo ili vlasništvo F1 momčadi ako bi postojali uvjeti za to, no sigurno ne bih bio ogorčen kao neki ako se to ipak nikad ne dogodi."

Dogodit će se.

**F1**

**Todtov recept: diploma poslovnih studija te oštar i stabilan karakter**





# POGLED

S  
I  
S  
O  
K  
A



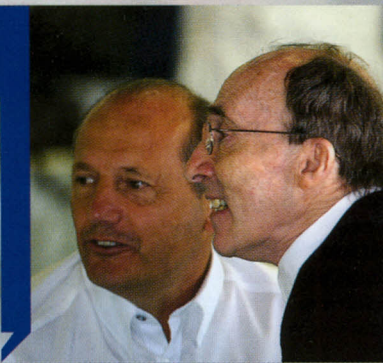
"Hoda naokolo odjeven kao glazbenik iz 1930-ih. On je kvalificirani glupan." Tako je Max Mosley, predsjednik FIA-e, na opću nevjericu govorio o Jackieu Stewartu, trostrukom svjetskom prvaku. Tijekom godina i brojni su drugi osjetili oštrinu Mosleyjeva jezika...

Kompilirao  
James Roberts i Stuart Codling



Odgovarajući na tvrdnje Franka Williamsa i Rona Dennisa iz 2003. o tome kako FIA unazađuje sport

"Ako doista vjerujete da javnost želi gledati kako anonimni inženjeri iz boksa upravljaju bolidima putem računala, molim vas da ponovno razmislite. Ne vjerujete li mi, unajmite dvije hale u bilo kojem gradu na svijetu i stavite, primjerice, Michaela Schumachera, Kimija Räikkönena i Juana Pabla Montoyu u jednu, a vas dvojica, plus vaši stručnjaci za elektroniku i tehnički direktori, budite u drugoj. Pozovite javnost u obje hale i gledajte što će se dogoditi."



O Karelui van Miertu, povjereniku Europske unije za natjecanja

"Što se nas tiče, gospodin van Miert je, na sreću, potrošena snaga."



O kontroverzama vezanim za VN SAD-a 2005.

"Nije bilo nikakvih sigurnosnih problema vezanih uz stazu. Problem je bio što su neke momčadi donijele krive gume. Bilo bi to kao da svi atletičari moraju sprintati na 100 metara bosu jer je jedan od njih zaboravio sprinterice."



O povijesti svoje obitelji

"Uzmimo, primjerice, moju majku: Winston Churchill joj je (preko rodbinskih veza) bio manje-više poput strica. Ona je bila vrlo, vrlo bliska s Churchillom. Bila je također i u dobrim odnosima s Hitlerom: ona je vjerojatno bila jedina osoba kojoj je to pošlo za rukom!"

"Oduvijek mi je to bio teret (budući sam sin sir Oswalda), sve dok nisam postao dio automobilističkih utrka. U jednoj od prvih utrka u kojoj sam sudjelovao postojao je popis u koji su vozači nakon vožnje unosili svoja vremena na treningu. Svi su stajali oko popisa i gledali vremena. Svi natjecatelji u toj klasi gledali su popis i kad su stigli do mog imena, čuo sam da je netko rekao: „Mosley, Max Mosley; mora da je u rodu s Alfom Mosleyjem, izrađivačem šasija.“ Tada sam pomislio: „Pronašao sam svijet gdje nitko ne zna za Oswalda Mosleyja.“ Automobilizam je oduvijek bio takav – nikoga nije briga."

O svojoj vozačkoj karijeri

"Senna mi je jednom rekao da vozi od šeste godine, a mislim da ni Schumacher nije daleko od toga. Njima je to druga narav. Propali vozači među nama ostalima vjerojatno bi bili uspješniji da su počeli voziti sa šest godina."



O komentarima Paula Stoddarta, šefa Minardija, o aferi Indygate

"Stoddart je žalostan slučaj. Mnogo sam mu pomogao kad su mu ostale momčadi pokušavale ukrasti novac. No sad je moja reakcija da je vjerojatno zaboravio uzeti svoj lijek."





O pozivu triju šefova momčadi 2000. da odstupi s mjesta predsjednika

"Nema sumnje da među šefovima momčadi i ostalima u vrhu F1, izuzev Bernieja, postoji najmanje troje ljudi čijim bi se umirovljenjima sport doista okoristio."



O vožnji u McLarenovu dvosjedu

"Nije bio brz koliko sam očekivao. Reći ću Ronu neka dodatno poradi na razvoju bolida."



Nakon napada parlamentarnog odbora zbog pokroviteljstva duhanskih tvrtki

"Bilo je prilično zabavno jer se predstavnik liberalnih demokrata ustao i upitao: 'Kako možete, s moralnog stajališta, dopustiti da na bolidima F1 budu reklamirani duhanski proizvođači?' Posebno je naglasio moralno stajalište. Stoga sam mu ukazao na to da se prema Zajedničkoj poljoprivrednoj politici uzgoj duhana u Europskoj uniji potiče s oko milijardu eura te da se nitko u našem parlamentu nije protivio tom zakonu. I dok su oni, premijer i ostali, plus taj lik, glasovanjem protiv mogli učiniti nešto da to spriječe, meni je zakonom zabranjeno da činim bilo što u pogledu reklamiranja duhanskih proizvođača na bolidima F1."



O pokušajima smanjenja troškova F1

"Sjećam se da je jedan od šefova momčadi tijekom razgovora o ograničenju na dva bolida izjavio: 'Ja ću i dalje na utrke dopremiti jedan ili dva rezervna bolida i sve mehaničare.' Rekao sam da mu to ne mogu zabraniti, osim što nećemo pomno provjeriti rezervne bolide i neće ih smjeti koristiti u utrci. Također, ne mogu nikoga spriječiti da u garažu donese stroj za rezanje papira i cijelo poslijepodne u nju ubacuje novčanice. Naravno, to baš i nije pametan potez, ali ja to ne mogu spriječiti. Na posljertku, ne možemo nikoga prisiliti da štedi, ali ono što možemo je zaustaviti odustajanja malih momčadi jer ne mogu pratiti troškove velikih momčadi."

"Da se novac nije trošio na besmislene, tajne i kopirane tehnologije, onda bi F1 bio iznimno profitabilan posao. Svaki bi odjel bio vrijedna franšiza, a ovako opstaje na podružnicama automobilske industrije i milostinji milijardera."

O vođenju F1

"FIA ima pametnijih stvari od spašavanja F1 momčadi od njihovih vlastitih gluposti."

"U F1 postoji veliki problem. F1 može biti apsolutno poštena, ali onda bi vjerojatno bila i dosadna."

"Ako ne volite da vas se kritizira, onda se nemojte prihvaćati ove vrste posla."



### O pritužbama momčadi zbog podjele prihoda sukladno Concordskom sporazumu

“I sada neke od njih kažu: ‘Da barem nismo potpisali.’ Pretpostavljam da je to donekle prihvatljivo kad to izjavi zlostavljana supruga s četvero malene djece koja je zbunjena osjećajima prema pametnom trgovačkom putniku. No svakako nije toliko prihvatljivo kad to izjave ljudi koji upravljaju vrlo uspješnim tvrtkama s multimilijunskim prihodima, a svakoga od njih savjetuju najveće odvjetničke i knjigovodstvene tvrtke u Londonu.”



### O Silverstoneu

“Jednostavno želimo vidjeti utrku na pravoj stazi. Ja, kao i Bernie, jednostavno ne prihvaćam zamisao da je sve u redu dok netko ne kaže da je Silverstone postao najgora staza na svijetu.”



### O automobilskim proizvođačima koji žele svoju F1 momčad

“Nitko ih nije tražio da uđu u F1. Ušli su jer im je to odgovaralo i točno su znali sve uvjete prije nego što su postali dijelom F1. To je kao kad netko godinu dana večera u istom restoranu svake subote i onda odjednom kaže vlasniku: ‘Ja toliko često večeram ovdje da biste mi trebali dati udjel u restoranu.’”

“Proizvođači nisu izgradili F1, zar ne? Nisu učinili ništa zbog čega je F1 ono što jest, ali sada smatraju da bi je trebali posjedovati. Naravno, to je u redu, ali Bernie bi, što mi je razumljivo, radije da je otkupe nego da je preuzmu.”

### O pismu pomirenja Ronu Dennisu nakon svađe

“Molim Vas da pomnije razmislite o događajima prije nego izrazite svoje mišljenje. Velika bi pomoć bila da me povremeno kontaktirate jer tako biste bolje razumjeli stav FIA-e i možda stvorili uravnoteženiji stav... Zapamtite, ako maknemo talijanske redare, onda moramo, ako želimo biti dosljedni, maknuti ne samo i britanske, finske i njemačke, nego i sve ostale dužnosnike koji su iste nacionalnosti kao momčad i vozač. To doista nije bila jedna od vaših nadahnutijih zamisli.”

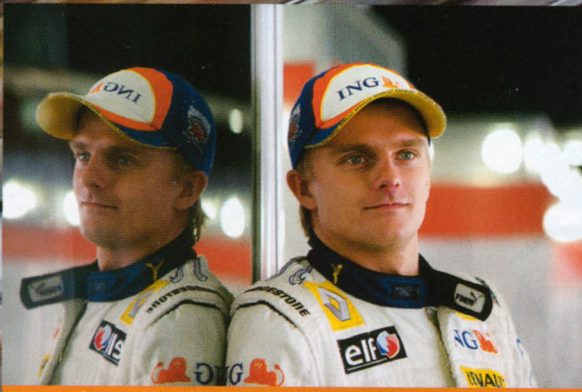
### O šefovima momčadi

“Osam sati su razgovarali i na kraju rasprave dogovorili se da će možda uporabiti jeftiniju dasku.”

“Postoji jedan koji, možda, nije baš najbistriji.”







Razmisli, Heikki: nema sumnje, sve brže napreduješ

# KOLIKO ĆE BITI DOBAR?

U Indyju je Kovalainen bio šesti u kvalifikacijama i peti u utrci, a Fisichella je bio deseti i deveti



Bila je ovo teška godina i vrijeme sazrijevanja za još jednog Letećeg Finca. Nepouzdana oprema i druge okolnosti podrezali su mu krila, no čini se da njegov potencijal napokon izlazi na vidjelo.

Rijeci Peter Windsor



ako se snalazi drugi supernovak ove sezone? Heikki Kovalainen, GP2 serija, klasa 2005. Je li u Lewisovu rangu? Je li pobjednik? Još ne, ali i da. Kovalainen je imao dvije ili zapravo tri vrlo teške godine, a teška vremena, kao što znamo, mogu biti prilika za sazrijevanje i izgradnju karaktera. Ili potpuni lom. Mislim da je kod Heikkija, kao i kod recimo Nigela Mansella, riječ o izgradnji. Dajte tom momku automobil koji je dosljedno dobar i brz kao "McLari" (znamo da je Ferrari ove sezone kopirao McLarenov koncept nulte kobilice) i vidjet ćete potencijalnog svjetskog prvaka.

Da, no koliko je on zapravo dobar? Koliko može biti dobar? Ovisi kako gledate na to. Ja mislim da može biti jednako dobar kao Graham Hill (dva naslova F1 prvaka, pobjede u Indyju 500 i u Le Mansu) što našim mladim nordijskim čitateljima govori da trenutačno nije brz kao Ronnie Peterson, ali je brži nego što je bio Reine Wisell (1970.-74., jedno postolje, 13 bodova). On nije Ayrton, Jimmy ili Jackie, ali mogao bi biti Fernando ili Mika.

Koristim kondicional i kažem



## HEIKKI KOVALAINEN

"mogao bi", a ono što mu je potrebno je bolid sposoban za pobjede, no upozoravam vas i na brzinu razvijanja njegove vozačke vještine. Ne bih rekao da Heikki uči brže od svih drugih (kad je riječ o brušenju tehnike) ali mislim da on, baš kao i Graham Hill, ima sposobnost koja mu omogućuje da promotri problem, razmisli o njemu, analizira ga, ponovno razmisli, isproba nekoliko stvari, razmisli još jednom i tada postigne rezultat. Naravno, do tog trenutka je Lewis ili Jimmy već daleko odmaglio, ali nisu svi isti i u Formuli 1 ima mjesta za svakog. Sjetite se da je Graham mogao povremeno pobijediti Jimmyja, ako je bolid bio dobar i savršeno podešen. Pogledajmo Kovalainena sada i njegovu nedavnu prošlost. GP2 sezona 2005. nije bila jednostavna, osobito stoga što je vozio za momčad (Arden) koja je nedugo prije toga osvojila prvenstvo. U to vrijeme, u trenucima kad su Nico Rosberg, pa čak i Nelson Piquet ml. i Scott Speed bili brži od njega, morali ste se zapitati hoće li Kovalainen ikada uspjjeti. Kako je moguće da dečko koji je izgledao zaista dobro u juniorskim kategorijama i koji je u prosincu 2004. u Utrci prvaka zasjenio Michaela Schumachera u Ferrariju 360, izgleda tako prosječno u Ardenovu GP2 bolidu? Naravno, tada još nismo znali da je Arden u opadanju (u odnosu na ART i iSport), a šef momčadi Christian Horner već je pregovarao s Red Bullom o svom prelasku u Formulu 1. Heikkiju nije bilo nimalo



Izlijetanje u Kanadi u petak prethodilo je 19. mjestu u kvalifikacijama, ali u utrci je bio fantastičan četvrti

lako, posebice kad je u posljednjoj rundi, da nesreća bude veća, izgubio prvenstvo od Nice Rosberga. Ardenov bolid "nije na novim gumama bio dobar čak ni za jedan jedini kvalifikacijski krug", a Heikki nije mogao ništa drugo osim hrvati se s njim. Gledajući unatrag, ono što me te godine najviše dojmilo bilo je njegovo ponašanje. Bez obzira je li pobijedio ili izgubio, taj je momak u svakom trenutku bio pozitivan i pravi profesionalac, a takva je osoba uvijek dobro došla bilo kojoj ekipi. Mislim da je 2006. za Heikkija bila potpuno potraćena godina, premda ne i za njegovo sazrijevanje. U zimu 2005. Fernando Alonso objavio je odlazak iz Renaulta 2007. i prelazak u McLaren, a Renault je odmah uzvratno zadržavajući Giancarla Fisichellu za iduće dvije sezone (2006./07.). Kao što sam već rekao, mislim da je momčad trebala 2006. staviti Heikkija uz Fernanda jer bi tako novak dobio priliku učiti od jednog od najboljih i kasnije pridonijeti Renaultovom kontinuitetu. No, to se nije dogodilo i Heikki je gotovo cijelu sezonu prosjedio besposleno jer su prilike za testiranje odjednom postale rijetke kao i McLarenove pobjede. Bio je test vozač Renault F1 momčadi, no što je naučio o svom zanatu? Ne baš mnogo. Ukratko, bila je to još jedna teška godina, premda ne i potraćena jer je te godine (2006.) Heikki naučio važnu lekciju - kako biti strpljiv, a saznao je i sve o životu u Formuli 1, putovanjima, ulozi sponzora i funkcioniranju momčadi. Momčad je stagnirala, ali Heikki je opet izvukao maksimum. Renault R27 spor je kao puž i Heikkija je ponovno čekao težak posao. Nastaviti ondje gdje je svjetski prvak stao? Takvog zastrašujućeg pritiska ipak nije bilo. Tijekom prva tri ili četiri mjeseca Heikki je jedva uspijevao održati bolid na stazi, a kamoli pokazati njegovu brzinu. Nakon izlijetanja na testiranju u Bahreinu uslijedala je nesreća na treningu u Melbourneu. I tako se nastavilo. Glavni Renaultov inženjer Pat Symonds nedavno je otvoreno progovorio o tom razdoblju i posebno o Heikkiju: „Kad imate novaka, prva stvar koju mu morate dopustiti je da radi pogreške i pronade svoj ritam, a kako biste to mogli, morate mu dati stabilan oslonac. Mi smo to propustili napraviti za Heikkija. Zbog pogreške za koju sad znamo da se dogodila u programu našeg zračnog tunela, Heikkiju smo dali bolid koji se pokazao začuđujuće nekonzistentnim.“ Čak nije bio nekonzistentan od utrke do utrke, nego od zavoja do

zavoja. Heikki nije ostavljao dobar dojam, izlijetao je u travu, okretao se, udarao u ogradu od guma i u betonske zidove. Za razliku od njega, Fisi je u prvim utrkama djelovao kao besprijekorni profesionalac. Nije bio brz jer to nije bio ni njegov R27, no u četiri od prvih šest utrka osvajao je bodove. Heikki je bio manje konzistentan i manje učinkovit u odnosu na momčadskog kolegu nad kojim bi trebao uvjerljivo dominirati želi li biti pobjednik. Čak i nakon takvog početka, njegova prilagodljivost bila je iznenađujuća. Kad bi govorio o podupravljanju, predupravljanju ili o nestabilnosti pri kočenju, činio je to u stilu vozača koji zna da će se situacija popraviti (za razliku od onoga koji zna da ima uvjerljivu izliku), a takav je bio i u Kanadi nakon izlijetanja u zid u petak i žurne promjene motora u subotu ujutro. Iznenada je, više nego i u jednom trenutku sezone, morao (a) ne napraviti više nijednu pogrešku i (b) odužiti se na neki način svojoj momčadi. To mu je uspjelo zahvaljujući samopouzdanju i već proživljenom iskustvu suočavanja s teškim trenucima. Novonastala situacija nije bila ništa novo. Glavu dolje i obavij posao. Jedina je razlika što je ovog puta bio dovoljno iskusen i znao je adrenalin pretvoriti u rezultat. Krenuvši s 19. startne pozicije Heikki je uspio kroz gužvu sigurnosnih automobila, promet i potpuni kaos stići do zapanjujućeg četvrtog mjesta, a sedam dana kasnije, u Indyju, prvi put se kvalificirao među

**"Iznevjerili smo Heikkija. Pogreška u programu našeg zračnog tunela uzrokom je što smo mu dali bolid koji je bio nevjerovatno nekonzistentan."**

prvih deset (startao je šesti) i završio kao odličan peti. Nelson Piquet ml. bio je već pripremljen kao Heikkijeva zamjena u Silverstoneu, no morao se vratiti ulozi trećeg vozača. Od tada je Heikki, u dosta teškoj godini za Renault, radio točno ono što je i trebao, a to je pobjeđivati momčadskog kolegu i pomagati u pripremljavanju bolida. Čak i na Spa, stazi koju je uvijek volio i na kojoj je redovito bio bolji od svojih momčadskih kolega, Fisi je bio pobijedjen. A na potopljenom Fujiju, Heikki je izborio izvanredno drugo mjesto.

Ako pretpostavimo da će R28 biti brz, a momčad ING Renault ponovno u pobjedničkim vodama, što možemo očekivati od Heikkija 2008. i dalje? Ako ima slabu točku, čini mi se da je to nešto slabija preciznost u srednjoj fazi prolaska kroz zavoj jer, slično Rubensu i Juanu Pablu, i Heikki previše produljuje zavoje. Bočnu inerciju bolida ne uklanja tako brzo i učinkovito kao, recimo, Lewis, Kimi ili Jarno, a nema ni Fernandovu sposobnost nekažnjene korištenja prednjeg dijela bolida, no Heikki ima iznimno mekan stil vožnje, sličan Davidu Coulthardu, i to je vjerojatno njegova najveća kvaliteta. On je, kao i David, vrlo brz, a katkad je nevjerovatno sličan Jarnu, kod neopaženog približavanja drugom bolidu. Kako bi pobijedio Lewisa, Heikki mora unaprijediti tehniku svladavanja sredine zavoja, čega je sigurno svjestan i Pat Symonds, a to kažem zato što je Pat već odavno odustao od mijenjanja Fisichellina ili Fernandova stila. U mladom momku poput Heikkija koji je voljan priznati svoje pogreške pronašao je dobrog učenika. Kovalainen ima još poveznica s Trullijem jer je i on vozio za Renault, pa momčad zna koliko je Jarno dobar kad je potrebno odvoziti jedan odličan krug. Osim toga, Trulli je Heikkija u Bahreinu ove godine pretekao u zavoju u kojem to mladi Finac nipošto nije smio dopustiti. Talijanu je to uspjelo zbog načina na koji vozi, a ne zbog Heikkijeve pogreške i taj trenutak ne smije biti zaboravljen. Ukratko, Heikki je bez sumnje brz, u pravom F1 smislu te riječi. Brz je i nastupa lako i sa stilom, a najbolje od svega je što vozi za logičan, industrijski tim u kojem na svojoj vožnji može raditi na sistematičan i nepolitičan način. Ako Heikki uskoro ne počne pobijediti, najmanje što možete očekivati je srednjoročni napredak u stilu Grahama Hilla. Hill je prvu pobjedu ostvario u svojoj petoj sezoni 1962., iste godine kad je osvojio prvi naslov svjetskog prvaka.



## HEIKKI SE POBOLJŠAO I UZVRATIO FISICHELLI

Kako se godina bližila kraju, Kovalainen je bio sve bolji od svog mnogo iskusnijeg momčadskog kolege Giancarla Fisichelle, a to potvrđuje i statistika (desno). Ako razdvojite relativne performanse dvojice vozača u dvije polovice sezone – prvu od VN Australije do VN Francuske i drugu od VN Velike Britanije do VN Kine – prevaga je jasno na Finčevoj strani.

U odnosu na Fisichellu u prosječnoj je najvećoj brzini ostvario napredak od više od pola sekunde i postao je dominantan u kvalifikacijama.

Napomena: rabili smo rezultate iz druge kvalifikacijske runde kako bismo usporedili brze krugove obojice vozača dok su se borili za prolazak među prvih deset, osim VN Kanade gdje Kovalainen nije prošao prvu rundu kvalifikacija.

Samo su četiri puta u tih 16 utrka oba bolida ušla u treću kvalifikacijsku rundu, a omjer je 3:1 u Heikkijevu korist.

Tim Scott

### Najbrže Q2 kvalifikacijsko vrijeme

	HK	GF
1. polovica	3	4
2. polovica	4	3

Fisichella je u prosjeku 0.294 sekunde brži u prvoj polovici  
 Kovalainen je u prosjeku 0.109 sekunde brži u drugoj polovici

### Najbrži krug utrke

	HK	GF
1. polovica	3	5
2. polovica	6	2

Fisichella je u prosjeku 0.327 sekunde brži u prvoj polovici  
 Kovalainen je u prosjeku 0.241 sekunde brži u drugoj polovici

### Rezultat u utrci

	HK	GF
1. polovica	3	5
2. polovica	8	0

### Osvojeni bodovi

	HK	GF
1. polovica	12	16
2. polovica	18	5

Izvor podataka [www.forix.com](http://www.forix.com)



### Razgovarati je dobro, zar ne, Heikki?

Kako je raditi s Heikkijem? Njegov trkači inženjer Adam Carter zna sve.

"Heikki je otvoren za sugestije, nove ideje i upute, a kao osoba je vrlo opušten i pristupačan. Funkcionira na istoj razini kao i svi ostali, poštuje nas i naša mišljenja, pa je spreman zatražiti savjet.

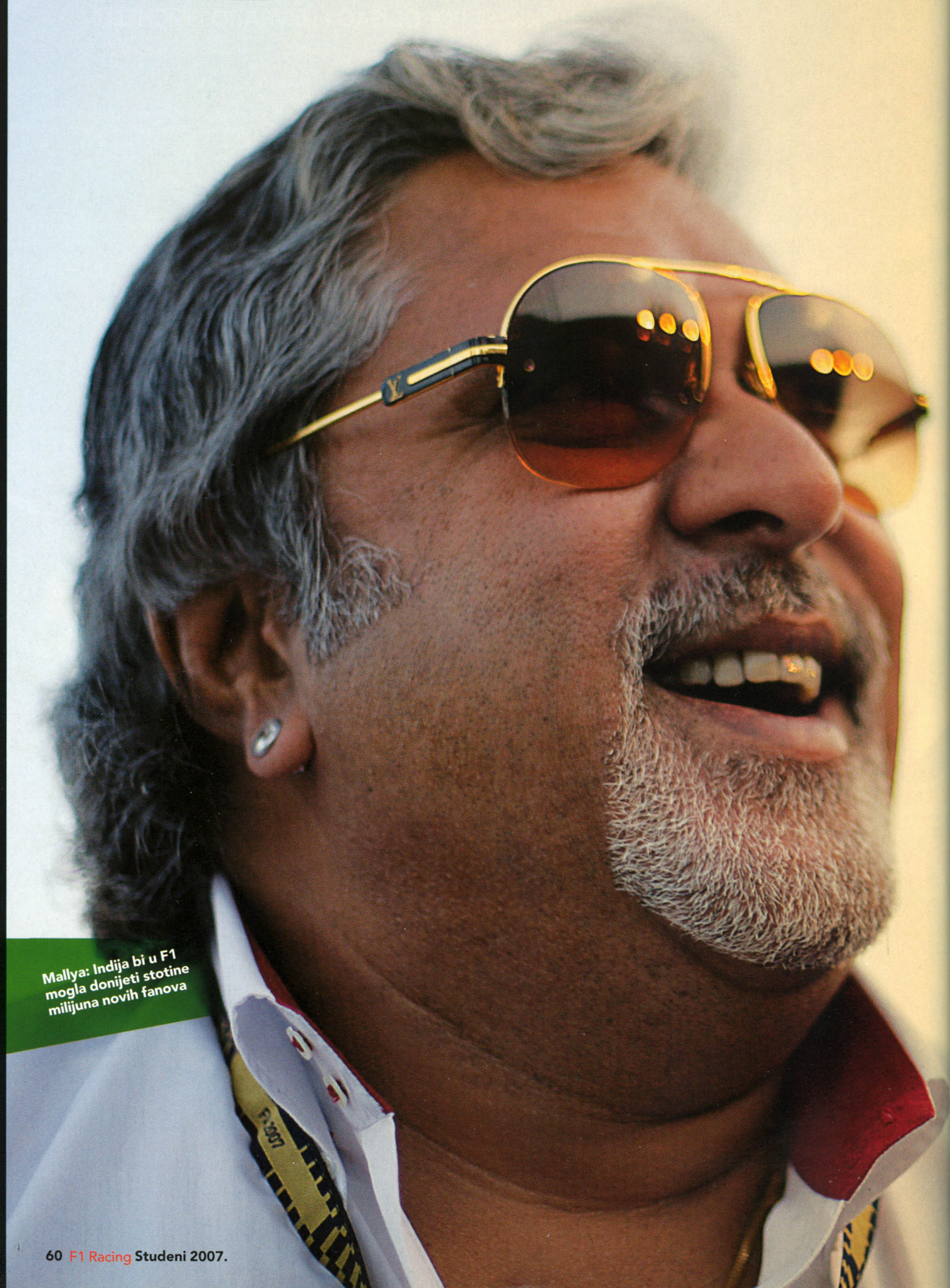
Kad je riječ o našem načinu rada, ne pristupa nam sa stavom da je njegov stil obavljanja stvari jedini ispravan. O svim idejama se raspravlja, one se dalje razvijaju i na kraju dobijete bolji rezultat. Kad radite s vozačima koji su već dugo u ovom poslu, nerijetko se događa da oni vama govore što žele, a s Heikkijem ima mnogo više momčadske interakcije, osobito zato što sam ja stariji i imam više F1 iskustva od njega.

Ako nas čujete kako mu preko radija kažemo da ubrza, to je zato što mi na pit wallu imamo jasniju sliku o tome gdje se tko nalazi na stazi i što on treba učiniti kako bi naša strategija uspjela."

Heikki ima iznimno mekan stil vožnje, sličan Davidu Coulthardu, ali s boljim ublažavanjem naglih pokreta i dobrom povezanošću s podlogom.

Heikki je vrlo brz (ako je bolid dobar), ali mora poraditi na vještini svladavanja zavoja





Mallya: Indija bi u F1  
mogla donijeti stotine  
milijuna novih fanova



# PIVO I UTRKE

Slike Lorenzo Bellanca/LAT

Vijay Mallya, pivski magnat – uz mnoge industrijske interese – kupio je polovicu udjela u Spykeru. Uz to se bori za Veliku nagradu Indije. Sve se vrti oko nacionalnog ponosa, kazao je **Robertu Holmesu**

**V**ijay Mallya naginje se unatrag, stavlja svoju glavu u draguljima ukrašene ruke, češe lijevo uho, nemirno se igra s dijamantom koji moj pogled privlači na njegovo lijevo uho, zasigurno kao što pozornost Bernieja Ecclestonea zaokuplja stanje na njegovom računu – i počinje pričati.

“Predsjednik sam United Breweries Holdingsa, tvrtke uvrštene na Indijsku burzu. Posjedujem većinu dionica u toj kompaniji. Istodobno, United Breweries Holdings posjeduje kontrolni paket u United Breweries, najvećem indijskom proizvođaču piva, s tržišnim udjelom od 50 posto. United Breweries Holdings također je vlasnik kontrolnog paketa u United Spirits, najvećem proizvođaču alkoholnih pića u Indiji i drugom najvećem na svijetu.

“United Breweries Holdings također ima kontrolni udjele dionica u Kingfisher Airlines i u Dekonu, najjačoj kompaniji za rezervaciju avionskih karata u Indiji. United Breweries Holdings također ima interese u zdravstvenoj zaštiti, proizvodnji umjetnog gnojiva,

inženjeringu itd. Ukratko, to je ono čime se bavimo.“

Sve je, očito, već rekao. Govori u stilu bangalorskog prodavača duhana – no naglasak je čisti oksfordski.

Mallyu intervjuiram u Monzi, u subotu uoči Velike nagrade Italije, u Ecclestoneovu šatoru za goste – staromodnom mjestu koje vodi Berniejev najbolji domaćin, Austrijanac Karl-Heinz Zimmermann. Ecclestone sjedi za sklopivim stolom, priča s Michaelom Schumacherom. Mallya se čini zbunjen, možda i pomalo fasciniran svim tim poznatim osobama. Jasno je da bi radije sjedio za onim stolom, nego za ovim, posebno stoga što njegovo ležerno držanje ometa energični i neustrašivi fotograf F1 Racinga Lorenzo Bellanca čiji su vam objektivni uvijek u licu. Katkad doslovno.

Pitam ga: “Želite li se pridružiti Bernieju i Michaelu?“

“... ne, ne“, odgovara gledajući kroz mene u dva multimilijunaša. No znate da to želi. “U redu, gdje smo stali?“ kaže on, gledajući me uz ljubazni smijehak.





## INTERVJU: VIJAY MALLYA

„Pričali ste mi o svom poslu,“ ponavljam. „U Indiji ste, također, član Parlamenta, je li tako?“

„Član sam parlamenta već pet i pol godina, da. Izabran sam u državi Karnataka, kao neovisni zastupnik. Pobjedio sam kandidata vladajuće stranke. Zašto sam član parlamenta? Zato što sam shvatio da je vrijeme za otplatu dugova. Indija je mi je dala toliko prekrasnih prilika – mislim na posao – a imajući to na umu, moći imati glas u parlamentu je čast.“

„U Indiji živi 1.2 milijarde ljudi i premda imamo aktivne medije, država je toliko velika da istupiti i biti citiran u tisku nije uvijek primijećeno. Vaša se primjedba nekako izgubi. No kad date izjavu u Parlamentu, javnost je s tim dobro upoznata.“

### INDIJSKI AS?

#### NARAIN KARTHIKEYAN

Nakon sezone u Jordan-Midlandu (2005.) gdje su mu nastupi bili obećavajući, no nije uspio pobijediti svog timskog kolegu Tiaga Monteira, Karthikeyan (30) nestao je s F1 radara. Još uvijek je Williamsov testni vozač, no F1 bojid nije vozio već više od godinu dana. Posljednja mu je utrka bila u A1 GP gdje je vozio za Team India.



znao.“

Ja volim 'poboljšanje', a vi ne? No, još smo miljama daleko od Formule 1. Zašto je taj indijski filantrop, taj politički domoljub, taj njudelhijski magnat, odlučio potrošiti nešto svojih rupija u F1? Dok pokušavam skrenuti razgovor u tom smjeru, on još nije spreman za igru.

Schumacher, stidljivo i nekako pun poštovanja kima glavom u Mallyinu smjeru. Sedam naslova svjetskog prvaka ili ne, u F1 novac je najglasniji.



Mallya je bio oduševljen Spykerovim nastupom na japanskom Grand Prixu. Sutil (gore) je osvojio bod

Spyker je u 50-postotnom vlasništvu Mallyje, koji je kao predsjednik i izvršni direktor odgovoran za sve



„Premda se u Indiji gospodarstvo brzo razvija, na što smo vrlo ponosni, također imamo mnogo siromašnih. Ali nemojte me krivo shvatiti: u Indiji nitko ne umire od gladi, kao u nekim drugim zemljama. Indija nije siromašna, kako se to često opisuje na Zapadu. Naša prirodna bogatstva su golema. Aleksandar Veliki ne bi putovao toliko daleko da osvoji Indiju, baš kao ni Britanici, kad bi Indija bila siromašna. Ali nije. Svi ste vi došli u Indiju zbog njezinih prirodnih bogatstava.“

Ecclestone i Schumacher krenuli su prema paddocku, no zastali su kraj našeg stola.

Mallya je toplo, odano pozdravio Ecclestonea. Bernie oklijeva: možda razmišlja o tome da ispali neku šalu, gleda u mene i promišlja još jednom.

Novinarima se, naravno, ne može vjerovati. Schumacher, stidljivo i nekako puno poštovanja kima glavom u Mallyinu smjeru. Sedam naslova svjetskog prvaka ili ne, u F1 novac je najglasniji.

A Mallya ga ima strašno mnogo.

„Prije deset godina,“ nastavlja kad su Ecclestone i Schumacher otišli, „jesu li Indijci preuzimali velike zapadnjačke kompanije? Ne! Čak ni prije pet godina. Ipak, ja sam kupio Whyte & Mackay, a Tata (indijski industrijski gigant) grupaciju Corus (čeličane). Mahindra (proizvođač traktora i vozila s pogonom na sve kotače iz Mumbaia) natječe se za kupnju Jaguara. Dana 26. travnja postali smo gospodarstvo od bilijun dolara. Imamo golemu srednju klasu – preko 300 milijuna ljudi, svi s brzo rastućim dohocima.“

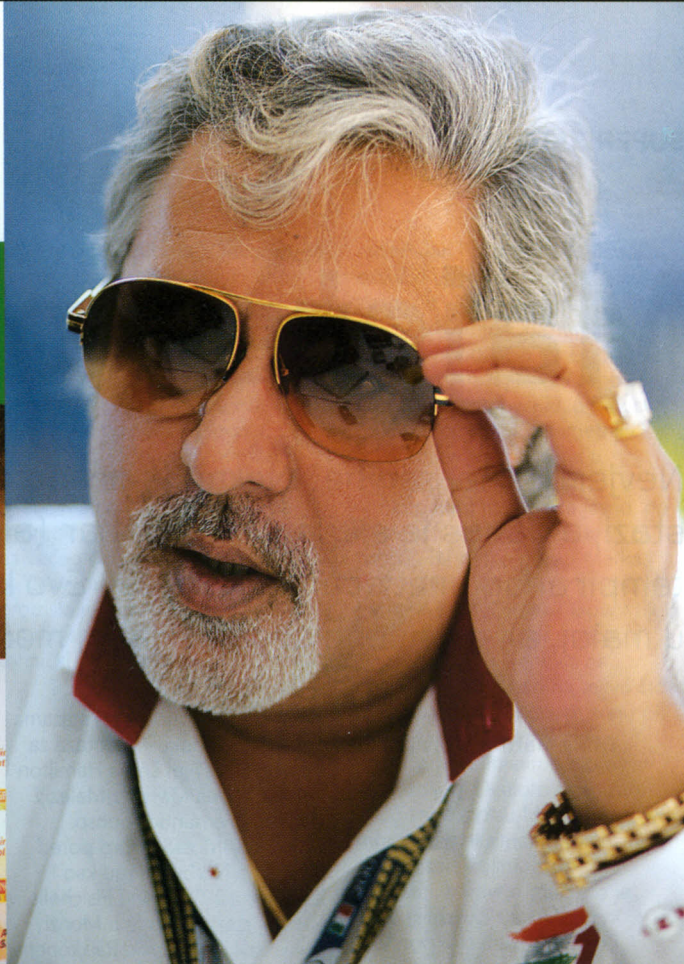
„A F1?“ riskiram. „Zašto F1?“

„Indijski automobilistički savez već je 25 godina priznata federacija. No nedavno, Nazir Hoosein (nekadašnji FIA-in nadzornik utrka) osnovao je novo tijelo, nazvano Indijska udruga za motorsport i nagovorio FIA-u da joj podari službeni status. To je uzrokovalo poteškoće, koje je FIA World Motor Sport Council prepoznao.“

Predložili su da postanem predsjednik obje



Kao ministar u vladi, Mallya vjeruje da bi velika nagrada donijela velike koristi Indiji



Mallya (sa svojim poslovnim partnerom Tomom Kleinom) Toyoti je 2007. pomogao preko Kingfisher Airlinesa

organizacije, da uvedem malo reda i discipline u nastalu situaciju. I ponosan sam što mogu reći da smo postigli dogovor o njihovom spajanju, što je naposljetku odobrila FIA. Sada stvari mogu krenuti prema naprijed.

Kad je riječ o F1 u Indiji, dopustite da stvari stavim u pravu perspektivu.

Izgradnja potpuno nove staze bio bi projekt od stotinu milijuna dolara.

Malo je vjerojatno da ćemo dobiti sredstva od države jer vlada ima neke druge – socijalne – prioritete.

Stanka. Blag smiješak. "Sad posjedujem veliko bogatstvo. Ali čak i uz pomoć drugih investitora za mene bi bio popriličan pothvat izgraditi potpuno novu trkaću stazu za F1. Jeftinija opcija je da Velika nagrada Indije bude ulična utrka, a New Delhi nudi nevjerojatno okruženje.

Tu imate zgradu Parlamenta, Predsjedničku palaču, Indijska vrata – bilo bi to spektakularno.

Dok izgovara ovu posljednju riječ oči mu blistaju poput rubina na njegovim prstima.

"I ljudi će uložiti. I Indijski olimpijski odbor će uložiti – tako su rekli. Ostali će također uložiti."

"A Spyker?" pitam. „Kako ste došli do prilike za kupnju nekadašnjeg Jordana?"

"Prilika za Spyker ukazala se preko obitelji Mol, Nizozemaca koji su već neko vrijeme bili zainteresirani za Spyker. Osnovali smo joint-venture kompaniju Orange India Holdings u kojoj smo suvlasnici s 50 postotnim udjelima. No ja sam predsjednik i izvršni direktor, tako da će operativna kontrola ostati u mojim rukama, a Molovi su s time zadovoljni.

Kako će se momčad zvati, još ne znam. Jedno je sigurno: mislim da bi ime momčadi na neki način trebalo sadržavati riječ 'Indija'; to je jedan od mojih glavnih ciljeva."

"Kad bih pretpostavio da će se momčad zvati Team Kingfisher India,"

riskiram, "da li bih bio blizu?"

"Bili biste." Cerekanje.

"Bih li točno pogodilo?"

"Možda – i ako bude tako, bilo bi to fantastično za Indiju, za F1, za Kingfisher i za mnoge kompanije trenutno uključene u F1. Naša bi momčad odmah privukla – oh, ne znam – možda nekoliko stotina milijuna novih F1 fanova. Da, kriket je vrlo popularan u Indiji, no na posljednjem turniru smo rano ispali, tako da bi usredotočavanje na neki alternativni sport bilo odlična stvar."

Urotnički smijeh. No njegova ruka lebdi ispred moga lica – kristalno jasan signal da nije završio s pričom. "Možda bih trebao probati igrati kriket za Indiju! Znaite, ja igram za klub. Ja sam udarač, ali naravno, nisam tjelesno spreman kako bih trebao biti."

Ponovo smiješak, a njegova je ruka još uvijek ispružena. „No, da se ponovno vratim na moguću indijsku F1 momčad – jer primijetio sam da ste izgledali pomalo sumnjičavi kad sam spomenuo nekoliko stotina milijuna novih F1 fanova. Kada je Narain (Karthikeyan) vozio za Jordan, stvorio je velik interes među Indijcima. Ali ništa kao ovo sada. Otkad je objavljena moja akvizicija Spykera, koju Indiji sad smatraju indijskom F1 momčadi, reakcije su nevjerojatne. Zapalio sam vatru koja se sad rasplamsala. Entuzijizam koji ne

može biti prigušen."

Sponzori sa zapada vidjet će tu indijsku strast, taj nacionalni ponos i poželjet će biti uključeni. Indijsko gospodarstvo raste po stopi od devet posto godišnje. Naša srednja klasa je golema – i stalno se povećava. Zapadnjačke kompanije bile bi lude kad bi to zanemarile, a indijska F1 momčad biti će fantastična marketinška platforma preko koje mogu doprijeti do te strasti, tog ponosa i rasta."

Bernie se vraća i upućuje mi oštar pogled. Vrijeme je da izvučem udicu. On i njegov novi prijatelj moraju razgovarati o poslu. Dok odlazim, slučajno čujem kako se spominje riječ 'milijarda'.

**INDIJSKI AS?**

**KARUN CHANDHOK**

Nakon obećavajućeg nastupa u britanskoj F3 2003. i 2004., Chandhok (23) loše se snašao u Renaultovoj Svjetskoj seriji. Godine 2006. postao je prvak Formule Azija V6, a zatim je potpisao za osrednju GP2 momčad Durango. Njihovu jedinu pobjedu 2007. u Spa je odnio poslije odlične vožnje.

Izgradnja staze za F1 priličan je pothvat. Jeftinija bi opcija bilo Veliku nagradu Indije načiniti uličnom utrkom, a New Delhi ima odlične uvjete za to.



# Majstor pretjecanja Takuma Sato

Nevjerojatno, zar ne? Nekad je predstavljao nekontroliranu opasnost na stazi, a danas je elegantan i hrabar (ali to je oduvijek bio) majstor savršeno tempiranog pretjecanja. Kako to? Evo kako – Taku je pronašao nadahnuće u maloj, ali savršeno organiziranoj momčadi Super Agurija.

**Riječi** Peter Windsor  
**Slike** Matthew Stylianou

Ove smo godine na stazama vidjeli nekoliko poteza za pamćenje: Lewis Hamilton protiv Felipea Masse u Maleziji (dvaput); Fernando Alonso izgledao je dosta dobro pored Masse na Nürburgringu kao i Lewis protiv Giancarla Fisichelle na istoj stazi; zatim je u Monzi Lewis zaskočio Kimija Räikkönena kad je to vozač Ferrarija najmanje očekivao.

Što još? Jarno Trulli prošao je oba vozača Renaulta u Bahreinu na mjestu na kojem nitko i ne pokušava. A vidjeli smo i Takumu Sata. Kanada. Posljednji zavoj.

Fernando Alonso. S vanjske strane. Trenutak za pamćenje.

No to se nije dogodilo slučajno i nije bila riječ o tome da je Fernando išao sporo ili da je bio u golemim problemima.

Bio je to pravi trkači prolazak do kojeg je došlo planiranjem i stvaranjem pritiska, prolazak kojem se Fernando svim silama pokušao oduprijeti.

Naravno, Fernando će se sada pozivati na olakotne okolnosti: u Kanadi je još uvijek vozio s kočnicama tvrtke Carbone Industrie, a otpor tih papučica nije mu se sviđao još od kad je

prvi put sjeo u McLarenov bolid. Već u Francuskoj se, uglavnom zbog onoga što se zbililo u Montrealu, vratio svojoj omiljenoj marki kočnica Hitco. Također, dok se branio od Taku, Alonso se mučio s Bridgstoneovim gumama i bolid je bježao na sve strane (ili točnije, njegov bolid je bježao dok je Lewis u drugom McLarenu glatko obavljao posao).

U stvarnosti su Fernandove olakotne okolnosti bile i ostale – besmislica. Ako nije mogao iskoristiti Carbone Industrie kočnice, bio je to njegov problem, a ne problem momčadi (Lewis

Trenuci poput ovog stvaraju F1 legende – Sato pretiče Alonsa u Kanadi i osvaja šesto mjesto







nije imao takvih briga). Također, Fernando je mogao učiniti ono što je Taku učinio.

Taku je u potpunosti iskoristio prednosti vožnje za malu, kompaktnu momčad u kojoj svatko zna svačije ime, a odluke se donose na temelju logike, umjesto da jedan dio momčadi ostvaruje cilj na štetu drugog dijela. Maleno je učinio lijepim ili drugim riječima, na račun najvećeg od velikih.

Takva organizacija momčadi proizašla je iz događanja na VN Španjolske kad je Super Agurijev tehnički direktor Mark Preston,

**Momčadi Super Aguri ne bi ni bilo bez Sata; F1 paddock skida kapu cijeloj ekipi**

racionalan i oštrouman Australac, odlučio uvesti red na momčadskom pit wallu i nadzirati radijsku i sve ostale oblike komunikacije. Preston je odredio da će od tog dana samo neophodni zaposlenici imati pristup pit wallu, a svi ostali utрку će pratiti na telemetriji i televizijskim monitorima u momčadskom kamionu.

Na papiru to izgleda jasno, no možete li zamisliti graju koja bi nastala da netko poput Marka nešto slično predloži u momčadi Ferrarija ili McLarena? Govor tijela i naravno sâm govor gospode Todta, Hauga i Dennisa ne dopušta ni pomisao na takvo što.

Međutim, na drugom kraju pit lanea može se razmišljati kreativnije i eliminirati sve osim najnužnijeg. Dijelom zato, kao i zbog toga što su Mark i njegova momčad maksimalno iskoristili prednosti s kojima su počeli sezonu i, naravno, zato što je Taku startajući s trinaestog startnog mjesta vozio brzo i konzistentno, pa je Super Aguri u Barceloni osvojio prvi bod u svjetskom prvenstvu.

Zatim su u neredu Kanade, kaosu sa sigurnosnim automobilima, diskvalifikacijama i problema s gumama, Taku i dečki iz momčadi nastavili istim putem. Zašto ne razmišljati jasno i potražiti prednosti? Zašto ne iskoristiti razdoblje dok je sigurnosni automobil na stazi i tada odraditi krug na problema-tičnoj, no obveznoj vrsti guma? Druge momčadi su se bojale preuzeti takav rizik jer pravila za 2007. ne dopuštaju nadolijevanje goriva dok je sigurnosni automobil na stazi, no što se može izgubiti u danu poput tog? Poremetili bi ritam ulazaka u boks, ali bolje prijanjanje guma to bi višestruko nadoknadilo.

Bio je to logičan izbor logične momčadi napravljen u najvažnijem i najuzbudljivijem trenutku utrke, a u donošenju te odluke nisu bili uključeni nikakvi odbori ili stratezi. Dečki su sve smislili s nogu kao što to čine u F3 ili u GP2.

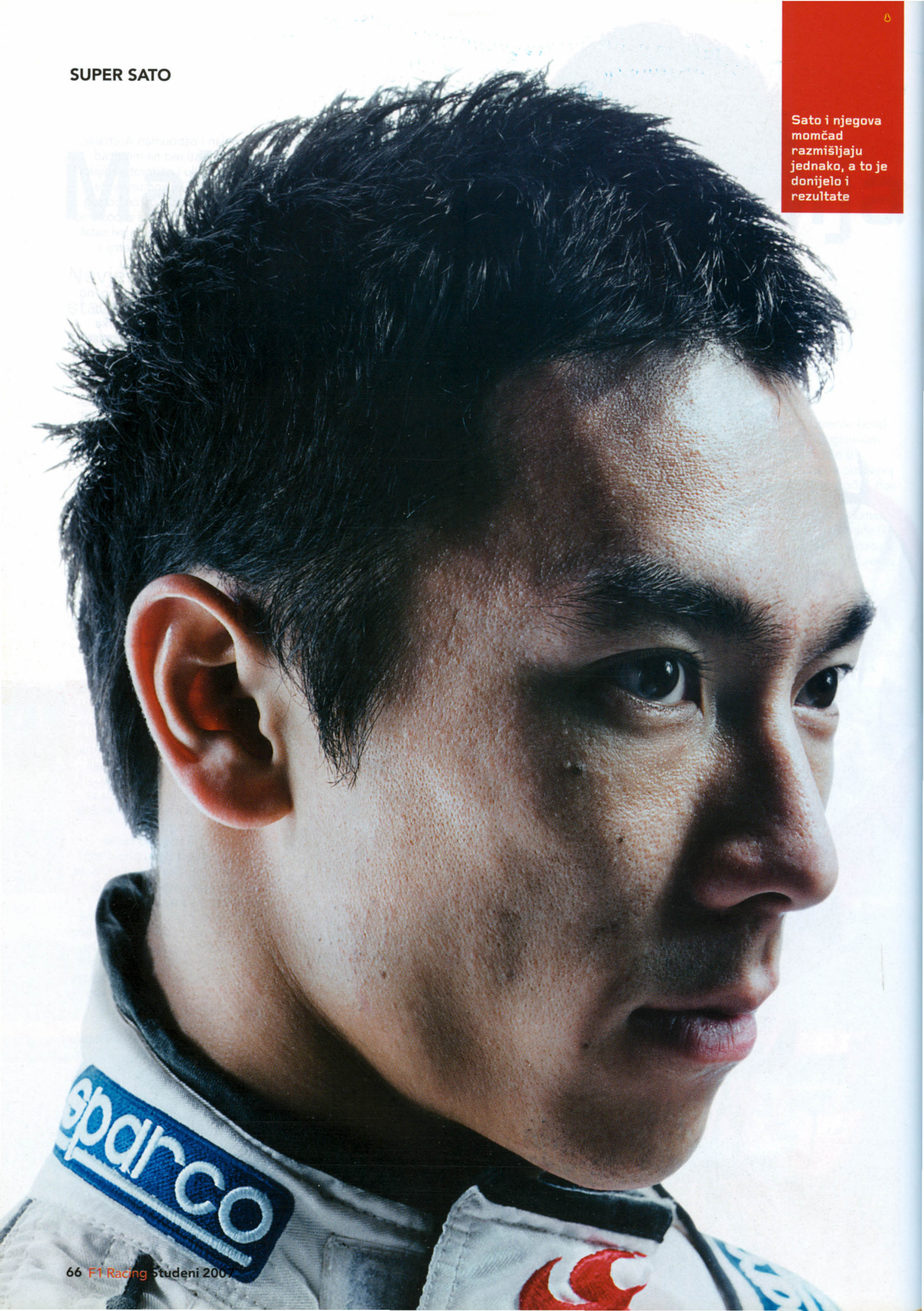
Taku, ključni čovjek u osmišljavanju strategije, majstorski je iskoristio situaciju.

Sato je i u Bahreinu djelovao iznimno dobro. Tamo je bio jedan od samo četvorice vozača koji su kroz zavoje 9 i 10 vozili po Lewisovoj liniji (ostali su bili Kimi i Jarno), a ostavio je bolji dojam nego dok je vozio za Jordan ili B.A.R.-Hondu. Dok je ranije bio nešto prenegao u svojim kretanjima, posebno u brzim zavojima, sada je vozio



SUPER SATO

Sato i njegova  
momčad  
razmišljaju  
jednako, a to je  
donijelo i  
rezultate







mного nježnije. Dok se prije trudio kočiti u zadnjem mogućem trenutku, sada je izgledao mnogo učinkovitije na kočenju, automobil je ostajao prilijepljen uz podlogu čak i pri jakom kočenju.

Dramatičan proces ponovnog osmišljavanja samoga sebe i disciplina rada u kompaktnoj grupi ambicioznih i jednako motiviranih ljudi natjerale su Japanca na razmišljanje o nečemu o čemu nikad prije nije razmišljao – svojim sposobnostima.

Zbog toga se dogodilo da je s mnogo relativnog prijanjanja i uz veliko samopouzdanje Taku u Kanadi počeo sustizati svjetskog prvaka. Pri kočenju.

Na izlazu.

U sporijem bolidu, ali kako?

Na posljertku je izabrao potpuno javno mjesto. Na kraju ravnog dijela uvukao se pod McLarenovo stražnje krilo, lukavo

simulirao skretanje u desno i onda se bacio u lijevo, na vanjsku, manje adhezivnu stranu staze. Fernando je zagrizao mamac, zauzeo unutarnju stranu snažno se braneći ali zbog toga je kočio trenutak prerano.

Taku je bio spreman i odmah uz njega s vanjske strane kako se zavoj približavao nastavio gledati točno pred sebe, potpuno usredotočen na sadašnji trenutak, a ne na ono što će tek doći, kao što bi učinio prije nekoliko godina, te si dao mentalnog prostora da procijeni (a) kako će se zaustaviti i (b) da će pogoditi

točnu mjeru kočenja. Osjetio je dovoljno prijanjanja za početni okret.

Popustio je pritisak na kočnici i lagano okrenuo volan. Taku je zadržao poziciju i Fernando mu je ostavio prostora.

Tog dana u Kanadi Sato je završio šesti i to u bolidu momčadi koja raspolaže proračunom četiri puta manjim od proračuna većine ekipa koje su tog dana pobijedili.

Ne smijemo zaboraviti da Super Aguri ne bi ni postojao bez Takume jer je njegova želja za utrkivanjem, unatoč gubitku mjesta u tvorničkoj ekipi Honde, i dalje bila jednako jaka.

Čak je potaknuo Hondu da bude dobavljač motora za novu japansku momčad.

U 2007. vidimo novog Sata, vozača koji je ne samo

Super Agurijev paket je brz, ekipa je prvorazredna, a moral visok; u Belgiji je Taku pretekao bivšeg momčadskog kolegu Jensonu Buttona (lijevo)

podcijenjen, nego i sposoban sastaviti pravi paket, vozača koji s malo toga može postići mnogo više nego što je Jacques Villeneuve mogao s mnogo više.

To nije sreća, nego dobro upravljanje vlastitim darom i osjećaj za prave ljude.

Njegov menadžer Andrew Gilbert-Scott već je dugo s Takuom, a sad je tu i Aguri Suzuki osobno, Daniel Audetto i već spomenuti Mark Preston, trkaći inženjer Antonio Cuquerella i menadžer momčadi Mike Ainsley-Cowlishaw, kao i mnogi drugi. Sjajnoj momčadi Super Agurija zavide mnogi F1 uglednici.

U Spau, na uzvisini gdje se tvornička Honda Jensonu Buttona ponašala vrlo čudno, ponovila se Kanada. Taku je kočio precizno, u velikoj brzini, s vanjske strane. Izveo je pravi potez i B momčad prošla je bolid A momčadi.

Taku je prošao Jensonu.

Bio je to manje važan trenutak utrke, ali istodobno pravo F1 otkriće – malo doista može pobijediti veliko. Junaci mogu pobijediti glavne igrače.

Grand prix duh još postoji. **FO**

**"Svjetski prvak kočio je trenutak prerano. Takuma je bio spreman i odmah uz njega."**



# F1 plus 1

## Pascal Vasselon Glavni inženjer za šasiju u Toyoti

O ovogodišnjem napretku, očekivanjima za 2008. i daljoj budućnosti

### Koliko ste zadovoljni napretkom momčadi ove godine?

Nismo zadovoljni dosadašnjim rezultatima, to bi trebalo biti očito. Postoje dva problema. Prvo, statistike iz kvalifikacija jasno pokazuju da su tri momčadi ispred nas – Ferrari, McLaren i BMW-Sauber, a mi smo zajedno s Williamsom i Renaultom iza njih. Dakle, premda je naša brzina pristojna, sustavno ipak nismo dovoljno brzi da bismo se borili za mjesto na postolju. Drugi problem je sljedeći: naša je izvedba na istoj razini s Renaultovom, ali oni su osvojili tri puta više bodova i očitali nam lekciju iz maksimalnog iskorištavanja postojećeg paketa.

### Na testovima prije početka sezone vaš se automobil doimao nedovoljno brz. Je li vas iznenadilo što ste se ipak redovito uspijevali kvalificirati među prvih 10?

Očigledno smo dosta napredovali, ali morate biti pažljivi kad analizirate predsezonska testiranja jer testovi ipak nisu utrke i vremena koja tamo vidite ovise o onome na čemu momčad trenutno radi. Ako pogledate podatke iz prošlosti, vidjet ćete da Toyota zimi uvijek djeluje sporo. Naravno da smo mnogo napredovali u razvoju bolida i u većini slučajeva se pokazali četvrtom najbržom momčadi, uz Renault i Williams, ali nismo uspjeli dostići najbolje momčadi i nismo se odlučno izdvojili iz sredine poretka.

### Kad ste počeli raditi na bolidu za 2008. i kad ste prestali razvijati onaj za 2007.?

Radimo prema rasporedu koji je, vjerojatno, sličan drugim

močadima. Na automobilu za 2008. počeli smo raditi dosta rano, još u siječnju, a Fuji je bio posljednja veća nadogradnja za 2007.

### Što je novi član momčadi Frank Dernie (bivši tehnički savjetnik Williamsa) donio u tim?

On ima golemo iskustvo. U Formuli 1 već je 30 godina i vidio je mnogo toga. Stručnjak je za dizajn šasije i aerodinamiku te iskusen trkači inženjer, zbog čega dobro razumije sve aspekte performansa automobila: karakteristike šasije, korištenje guma, strategiju utrke, sve što automobil čini brzim.

### Jednom je rekao (u ovogodišnjem intervjuu F1 Racingu) da je stvaranje pobjedničkog paketa slično penjanju na planinu. Mislite li da je to ono što trebate činiti kako biste se izborili za postolja iduće godine?

Naravno (smije se).

To je tako jednostavno!

### Ove godine je u kvalifikacijama razmak između najsporijih vodećih vozača i najbržih vozača iz sredine poretka bio oko sekunde i više.

Baš tako, premda neke staze povećavaju razlike.

To je bilo posebno vidljivo na Spa-u jer je riječ o brznoj stazi, iznimno zahtjevnoj za ono što bih ja nazvao "opća izvedba automobila".

### U Williamsu kažu da će njihov bolid za iduću sezonu biti više rezultat revolucije nego evolucije. Planirate li i vi nešto slično?

Naš će bolid za 2008. biti prilično drukčiji. Ne bih rekao revolucionaran, jer je kontinuitet prirodna stvar. Primjerice, glup čovjek ne postaje pametan u roku od

nekoliko dana.

Dakle, premda će naš automobil biti poprilično drukčiji, riječ je o normalnoj evoluciji temeljenoj na znanju koje smo stekli iskustvom i razumijevanjem naših performansa.

### Ove su godine gume bile vruća tema. O kojem će se aspektu F1 tehnologije najviše pričati iduće godine?

Posljednjih nekoliko godina postojala su dva dominantna faktora uspjeha: ponajprije gume, jer je prisustvo dvaju proizvođača dovelo do ubrzanog razvoja, a kao posljedica toga momčadi su morale ulagati veliki napor u razumijevanje guma i njihovog najboljeg iskorištavanja. Drugi čimbenik je aerodinamika.

Ni danas uporabu guma ne bih nazvao jednostavnom jer nikad nije jednostavno, nego samo nešto lakše jer je specifikacija postala konstantna. Imamo mnogo više informacija o načinima uporabe guma, pa ne moramo proučavati svojstva različitih specifikacija za svaku utrku.

Stoga mislim da je aerodinamika, tj. opća izvedba bolida, danas najvažnija stvar. A kako će gume iduće godine biti iste, aerodinamika će ostati najvažniji aspekt. Suvremena Formula 1 vrti se uglavnom oko aerodinamike.

### Gledajući u budućnost, kako stojite s razvojem sustava za obnovu kinetičke energije?

Počeli smo raditi na tome. Pokrenuli smo razvojni projekt kao i ostali F1 proizvođači. Kao što sigurno znate, Toyota je ta tehnologija vrlo zanimljiva i za razvoj cestovnih automobila. **FO**

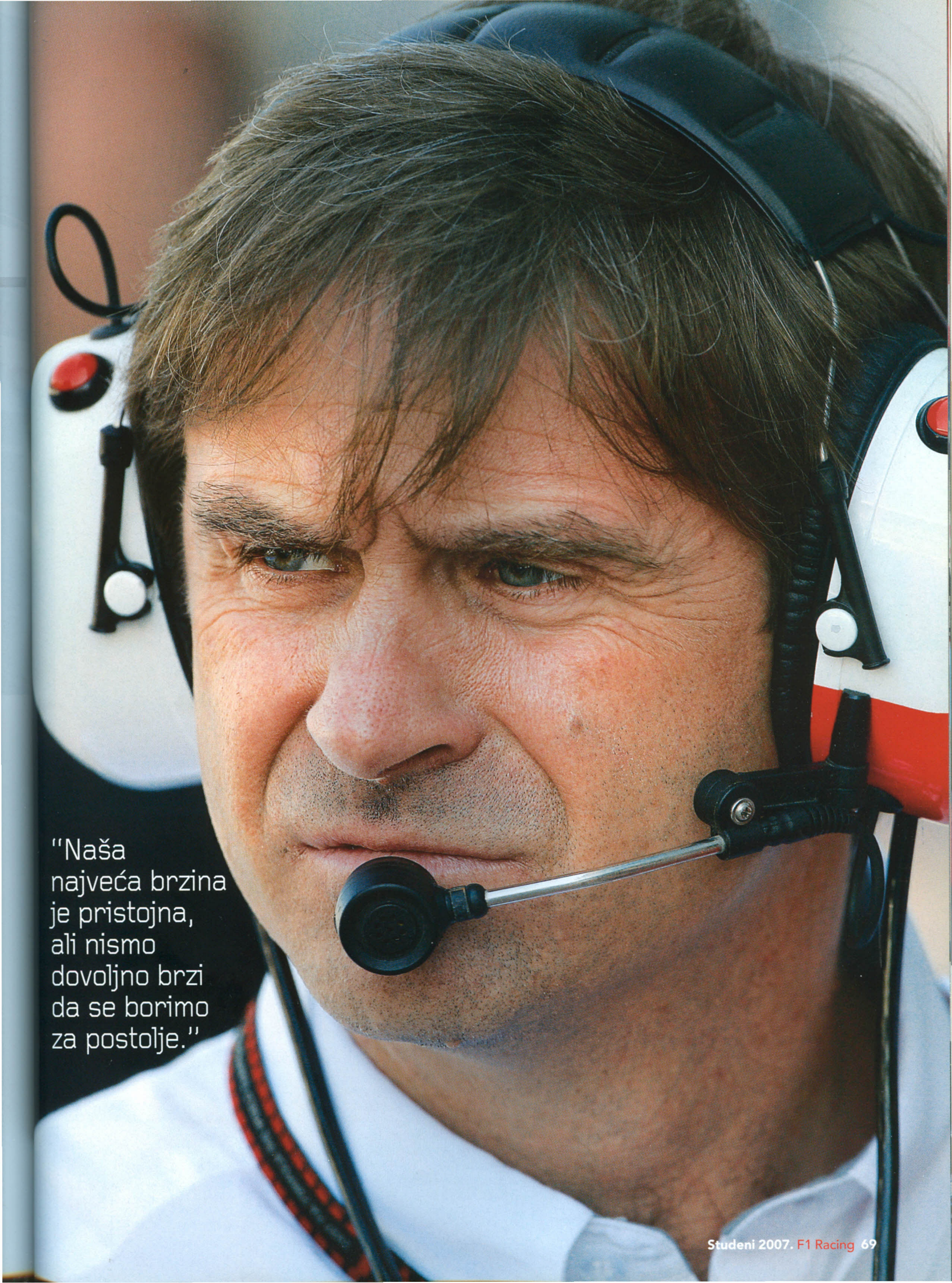
## +5 brzih pitanja

- 1 Kad ste se posljednji put nekontrolirano smijali?**  
Vjerojatno pet minuta prije nego što sam vas vidio.
- 2 Posljednja knjiga koju ste pročitali?**  
Jedan čovjek i jedna žena – tipična francuska literatura, bojim se.
- 3 Prva ploča koju ste kupili?**  
Vrlo teško pitanje... Mislim da je bila *Trans-Europe Express* od Kraftwerka.
- 4 S kojom biste povijesnom osobom najradije večerali?**  
Iz svijeta automobilizma, s Ayrtonom Sennom. Uvijek mi je bio san raditi s njim, ali umro je prije mog dolaska u Formulu 1.
- 5 S kojim se likom iz Simpsona možete poistovjetiti?**  
Moja djeca to gledaju, ali ja ne pratim dovoljno da bih znao tko je tko.



Raditi - i večerati - sa Sennom zauvijek će ostati samo želja





"Naša najveća brzina je pristojna, ali nismo dovoljno brzi da se borimo za postolje."



# TONIO LIUZZI



Mnogo je obećavao, ali malo ostvario. Međutim, tvrdi bivši šef Jaguar Racinga Tony Purnell (gore), nije moralo biti tako.

# TOOLBOX

BEZ POVRATKA

Prvenstvo je odlučeno, a na vrhu je novi momak. Mladić je pobijedio vozače koji su u igri već godinama, a pobijedio ih je uvjerljivo; čak je zasjenio i višestrukog svjetskog prvaka. On je novi kralj – Faca. Vozači hodaju niz pit lane i razmišljaju, “Kad bih samo imao njegovu opremu, njegovu podršku, tada bih imao svu slavu, umjesto njega ja bih bio prvak.”

Naravno, govorim o Lewisu, ali evo obrata: godina je 2001. i Lewis Hamilton je taj koji govori “kad bi”, a Antonio Liuzzi je kralj – novi CIK-FSA prvak svijeta u kartingu (naslov u kartingu). Hamilton i Nico Rosberg su gubitnici koji samo mogu puni strahopoštovanja gledati u mladog Talijana o kojem svi imaju visoko mišljenje. Lewis i Nico ne mogu se požaliti na svoju opremu. I sam Bog zna da su imali toliko podrške da bi bilo teško potrošiti više novca. Također, ne mogu tvrditi da im nedostaje Liuzzijevo iskustvo – Tonio se utrkuje od malih nogu, ali oni također.

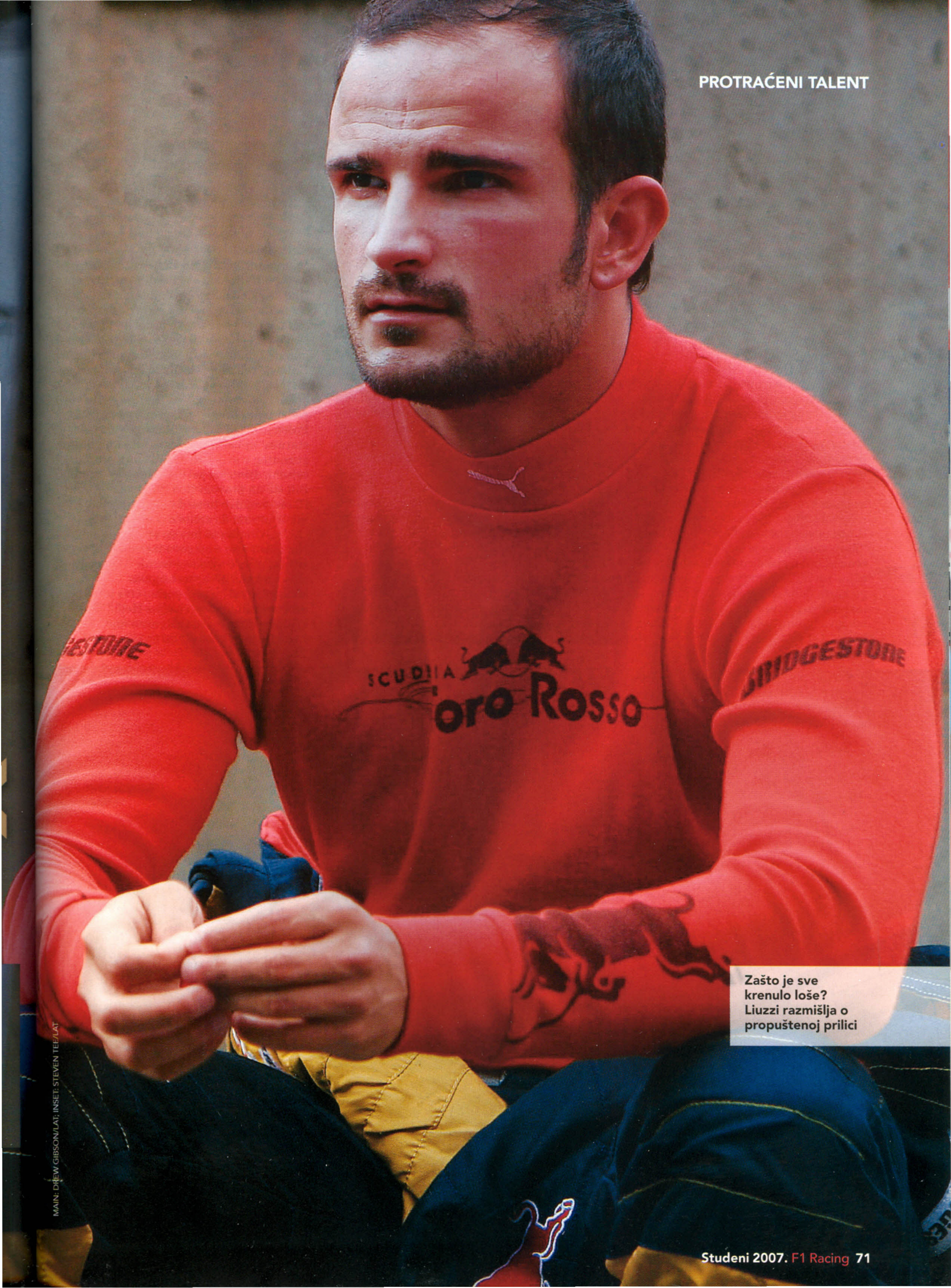
Kako je moguće da se sreća ovih triju vozača od 2001. potpuno preokrenula?

Nova “Faca” i dvojica „ostalih“ sad su: Lewis “Faca” Hamilton, Nico „velika nada“ Rosberg i Tonio „gubitnik“ Liuzzi.

U 2001. kraljevska se bitka odvijala između TonyKarta (pomislite na Ferrari) i CRG-a (pomislite na McLaren), a tu je bitku dobio CRG i njihova mlada zvijezda Liuzzi. Protivnik mu je bio odlični Davide Foré (pomislite na Michaela Schumachera ili Fernanda Alonsa), profesionalni vozač kartinga, apsolutno najbolji u desetljeću, momak toliko dobar da nitko nije razumio zašto nije prešao u trkaće automobile.

Pitajte Kimija, pitajte Michaela, pitajte Jensonu, pitajte bilo koga tko ponešto zna o ‘pravom’ utrivanju i pognut će glave kad





Zašto je sve krenulo loše? Liuzzi razmišlja o propuštenoj prilici



## PROTRAČENI TALENT

spomenete Davidea Foréa. No u 2001. priče o kartingu imale su drugi fokus: "Tonio nije samo dobar, on je poseban."

Da malo razjasnimo njegovu posebnost. Prethodne godine CRG i Liuzzi (prvi od njihovih triju vozača) završili su izvan prvih deset, slaba izvedba. Nakon toga, u sljedećih 12 mjeseci postali su svjetski prvaci. Što je bio ključan sastojak? "Liuzzi", uzvuknula je momčad. "Povezao je momčad, trudio se i radio je da bi nas učinio konkurentnima. Odličan je testni vozač, stvorio je ovu momčad i ići će do kraja."

Te godine u Staru pokraj Napulja pomno sam pratio Liuzzija i bio je fantastičan. Dodir u jednom od kvalifikacijskih krugova pomaknuo ga je na 14. startnu poziciju; nakon toga, dok je krug za krugom grabio prema drugom mjestu, primijetio sam da je odabrao neobičnu putanju kroz zavoj prema ciljnoj ravnini i u usporedbi s ostalima doista je letio. Nakon utrke upitao sam ga: "Zašto pola metra promašujete vrh zavoja u svakom krugu?" Odgovor je stigao od njegova konstruktora motora Dona Parkera (Liuzzijev engleski tada nije bio dobar): "Tony, vidite kako je ovdje vruće? Vidite onu crnu gumu na posljednjem zavoju prije ciljne ravnine? Tonio vodi kotače pola širine go-karta dalje od uobičajene putanje; tako ima manje prijanjanja, go-kart ne usporava i dobiva brzinu koja traje sve do ciljne linije." Od takvih kvaliteta stvaraju se

**"Povezao je momčad, trudio se i radio je da bi nas učinio konkurentnima. Odličan je testni vozač i ide do kraja."**

pobjednici. U 2001. Liuzzi je također vozio njemačku Formulu Renault i letio je. Vrlo, vrlo dojmljivo je voziti obje serije i biti na vrhu. Potkraj 2001. počeo ga je podržavati Red Bull, odnos koji mu je nakon toga dobro poslužio. U kratkom vremenu prešao je iz kartinga u Formulu 3000, gdje je do druge godine bio ne samo dobar, nego potpuno dominantan, čak bolji od Hamiltona u njegovoj posljednjoj godini u klasi (kad se pretvorila u GP2). Do kraja 2004. Tonio je bio vrhunski vozač, spreman da 'sredi' Lewisa kad taj stigne u Formulu 1.

Ali to se nije dogodilo, zar ne? Možda je F1 za njega bila neuhvatljiva. Preteška. Most do kojega ne možete stići. Da, možda. Međutim, uvjeren sam da mu je pristup F1 discipliniraniji i njegovaniji, inteligentnije usmjeren, tada bi rezultat 2007. s kojim se danas mora pomiriti bio malo drukčiji.

Dva su pristupa obuci ili treningu sportaša, ili čak podizanju obitelji. Jedan je negativno kritiziranje, a drugi je poticanje. Jedan je ne imati jasne granice, jasna pravila, drugi je jako ustrojen. Helmut Marko (u Red Bullu Austria prozvan

"Narednik") vodi Red Bullov program vozača. Helmut sve podređuje utrivanju. Kad se jedan od njegovih mladih vozača spotakne, taj će grešnik sigurno morati odslušati svoje. No, ako je dobar, Marko ga stavlja na pijedestal. Tonio je bio dobar u automobilima, vrlo dobar. Postao je Red Bullova Velika Bijela Nada i postavljen je na pijedestal junačkih proporcija. A dok se dokazivao na stazi, Red Bull ga je podržavao. Tonio je bio prava zvijezda. Počeo je ubirati nagrade svog zvezdanog statusa, upustio se u stil života mladića gurnutog u svijet Red Bullovih zvijezda – tulumi, djevojke, još djevojaka, još tuluma. Bili ste na pravom Red Bullovom tulumu? Ili ste sanjali o tome da idete na jedan? Siguran sam da znate o čemu pričam.

U novinama se mnogo pisalo o Toniju. Nažalost, više o njegovu izgledu i stilu života, nego o njegovoj vožnji. Mogu čuti glasove kako bi se "trebao više koncentrirati na svoj posao. Ovo je F1, a ne probno snimanje za časopis Hello!" Toniovi kritičari kažu da se zasigurno nije suzdržavao u zabavi i da ga je to dovelo



Liuzzi je Nürburgringu 2007. dao sve od sebe, no zbog kvara na ovjesu izvrtio se na mokrome



tamo gdje je sada – na ledu.

Kakve su, dakle, šanse da vozi iduću godinu? Njegovi nastupi za Toro Rosso i testovi za Red Bull baš i nisu oduševili. Čemu briga? Izbacimo ga van zajedno sa svima onima koji baš nisu zadovoljili. I čini se da je Red Bull učinio upravo to. Christian Klien i Scott Speed, pomaknite se i napravite mjesta za još jednoga.

Ali, pričekajte trenutak. Zastanimo malo prije nego što Liuzzija potjeramo u IndyCar/Le Mans. Može li ga se sačuvati za F1? Mislim da je to moguće, no bit će potrebna pomoć treće strane. Vrijeme je da pozovemo Superbaku.

Većina čitatelja vidjela je TV serije u kojima djeca s velikim problemima u ponašanju napuste školu i na sebe privlače što više pozornosti. Tada dolazi Superbaka, provodi zakon, postavlja kristalno jasne granice, draga i ohrabrujuća, pretvara derište u pristojnu osobu.

Liuzzi nije derište. Dapače, jako je dobra osoba, no sumnjam da pokušava raditi u okružju koje je, paradoksalno, vrlo kritično, ali nema pravila i nije čvrst mentor. Stoga, promijenite scenu, pored njega stavite čuvara/trenera i možda ćete vidjeti preobrazbu. Nemojte zaboraviti da velik broj kasnije sjajnih vozača nije imao zvjezdanu prvu sezonu u F1 (npr. Prost, Mansell, Pironi). Postoji idealan presedan. Uzmite nadarenog 17-godišnjaka i stavite ga u početničke formule, ne žurite, neka se istakne u svakoj klasi, čak i ako isprva ne bude dobar. Uz njega stavite očinsku figuru da pojača njegovo samopouzdanje i ustoj održi disciplinu, drži ga podalje od problema, pomogne mu u teškim trenucima, potpša ga po leđima kad stvari idu dobro. Zvuči poznato? Trebalo bi, jer tako su McLaren i Lewisov otac Anthony vodili svjetski popularnog mladog sportaša. McLaren je pobjednik i Lewisova situacija je priznanje njihovu skrbištvu.

Ostali vozači također se znaju nositi s paklom F1 i njegovim iskušenjima. Kimi, na primjer, još je uvijek prava osoba za tulume. Međutim, kao i Lewisu, njegovo samopouzdanje još nije bilo srušeno, a jedna od stvari koje vozači trebaju potpuna je



Posljednji pogled - Liuzzi se u Spa 2007. pita je li za njega sve gotovo



Tonio je u Kerpenju 2001. čak pobijedio Schumijera u utrci Svjetskog prvenstva u kartingu

vjera u sebe. Lewisu je koristilo okružje u McLarenu, a Kimiju u Sauberu. Da li je javno i bez sumnje privatno kritiziranje Gerharda Bergera i Marka izbilo tu nužnu stvar iz Tonija? Da li to ne bi smjelo imati utjecaja na pravog F1 natjecatelja? Svi su ljudi i jasno je da postoji veća šansa da se iskažeš ako se osjećaš pozitivno i ne brineš o budućnosti. McLaren je s Lewisom stvorio vlastiti uspjeh. Da li je Red Bull propustio stvoriti svoj s Toniom? Liuzzi je sada stariji i pametniji. Kad je bio mlađi, bio je doista poseban, a iz mog iskustva, osoba ne postaje brzo loša pa dobra i obrnuto. Dobro se sjećam njegova prvog testa za Red Bull – odmah se svidio momčadi, bio je super-smiren i imao je sve pod kontrolom, a u

Barceloni, zahtjevnom mjestu za novaka, bio je prilično brz. On mora ponovno oživjeti taj pozitivan stav, to unutarnje samopouzdanje i pomiješati ga s čistim talentom koji svi znaju da ima, pa će se, možda, za godinu ili dvije ljudi čuditi zašto ga je Red Bull uopće pustio.

Tonio je još uvijek mlad, uzbuđljiv i zapravo je osoba kakvu F1 doista treba. Može sve preokrenuti ako postane ozbiljan glede svog života i karijere i ako se sjeti koliko je zapravo dobar u utrkivanju. Promjena okoline možda je baš ono što mu je potrebno. Nije li Sebastian Vettel posljednja Velika Bijela Nada – Helmut Marko predstavlja nastavak filma o Liuzziu? Pokazuju li činjenice da je Tonio nadmašivao mladog Sebastiana, baš kao što je bio bolji i od Scotta Speeda? Prema dokazima iz nekoliko prvih zajedničkih utrka, da. A Vettel je bio vrlo dobar u BMW-u, nije li? Hmm, dakle kamo bi stigao Liuzzi u stvarno dobrom holidu, u vrhunskoj momčadi? G. Toyota ili G. Neka Druga F1 momčad koja traži nove vozače: testirajte Tonija Liuzzija, neka ugovor bude čvrst, s niskom plaćom i provizijom za uspjeh, pa ako mu ponudite potpunu podršku unutar čvrsto ustrojene okoline, možda ćete načiniti vrlo mudar potez. U svakom slučaju, vrijedi pokušati.

## NAJLJEPŠI PAUN U F1 ZVJERINJAKU

Nadarenost bi trebala prevagnuti nad ukrasima?

Bi li film Bena Stillera Zoolander, vrlo popularan 2001, bio bolji da u njemu glumi Liuzzi? Za Dereka Zoolandera (lijevo) uspon prema vrhu počeo je kad je shvatio da život nije samo biti zgodan. Da li je Toniov pad počeo s upravo suprotnim stavom? Dok su čudna odjeća, kozja brada i piercingi vrlo red bullovske i privlače djevojke, ne izgledaju previše korporativno, zar ne? A ovih dana to je važno. Ron Dennis ga je vjerojatno otpisao čim je primijetio piercing. Zamislite što misle japanski direktori. Tonio je hodao po rubu, no u trendovskom Red Bullu mogao je plesati samo na uzici Dietricha Mateschitza. Sada kad je spona prerezana, čuju li se kolektivni uzdasi olakšanja jer je čudak napustio zgradu? Možda je potrebna preobrazba u Lewisovom stilu, no samo dok ponovno ne postane zvijezda. F1 treba njegov smisao za živopisno.



F1





# IZ VEDRA NEBA

Nitko, čak ni Sébastien Bourdais osobno, nije očekivao da će njegova vožnja u F1 biti utemeljena na uspjehu iz SAD-a. Ali godine vožnje u SAD-u omogućile su mu šansu u Toro Rossu.

Intervju Tim Scott

**K**ad oko nas nema nikoga, šef Toro Rossa Gerhard Berger ne čini ništa kako bi sakrio oduševljenje prema svom novom vozaču. "O, svidjet će vam se," kaže. "Vrlo je inteligentan, vrlo zanimljiv momak." Imati šefa tima koji vas podržava pola je bitke za svakog novog vozača Formule 1 – ali u Sébastienovu slučaju, to je bilo ključno. Kako bi prešao iz Champ Cara u utrke za veliku nagradu bilo mu je potrebno ništa manje od jake osobne





Bourdais je na testu za Toro Rosso na stazi Paul Ricard u svibnju vozio vrlo dobro, i sigurno je privukao pozornost

podrške direktora momčadi. U Formuli 1 Bourdaisov dolazak u Red Bullovu scuderiju secondu za sezonu 2008. smatraju neobičnim. Njegov izgled ne osvaja na prvi pogled poput zlatokosog Rosberga ili veselog Kovalainena. Sad u dobi od 28 godina više nije ni mlada francuska nada kakva je bio prije pet godina na samom pragu F1. Premda dojmjljiva, četiri uzastopna naslova u američkom Champ Caru nisu prestižna kao prije desetak godina u doba Zanardija. No ono što najviše zbunjuje je činjenica da nije povezan s Red Bullovim programom za nadarene iz kojeg je proistekao čovjek kojeg sada pokušava istisnuti, Tonio Liuzzi, a tu je i mnoštvo mladih vozača koji

se bore za svoju šansu u juniorskoj kategoriji. Međutim, oni ne znaju ono što Berger zna. Ne poznaju Bourdaisa.

Dvije testne vožnje s momčadi prošle zime i dodatna vožnja u proljeće bile su dovoljne da Bergera, direktora momčadi Franza Tosta kao i ostatak Toro Rossove hijerarhije uvjere da Bourdais ima nešto što im je potrebno. Nakon dvije sezone s parom obećavajućih početnika čiji su rezultati češće bili loši nego dobri, javila se želja za zrelim, iskusnim vozačem koji bi mogao razviti bolid, pomoći voditi momčad i naglasiti polet svojeg kolege, dvadesetogodišnjeg Sebastiana Vettela. Ako u međunarodnim utrkaма jednosjeda, s

iznimkom Formule 1, krenete u potragu za vozačem s iskustvom i vrhunskim uspjesima, najviše će se isticati Bourdais.

“Sébastien je surađujući s mehaničarima i vozeći duge testne vožnje dosad bio vrlo dobar,” rekao je Berger. “Predviđamo da će dolaskom u F1 dokazati da može učiniti što od njega očekujemo.”

Bourdais kima glavom lagano se smješkajući kad Berger povisi dozu entuzijazma. “Da, mislim da traže nekoga iskusnoga, a kako je Vettel vrlo mlad, to čini lijepu kombinaciju. Znao sam da su prihvatili tu opciju prije kraja srpnja, ali budući da su trebali najaviti Vettela, prošlo je neko vrijeme





U prosincu 2006.  
Bourdais je učinio  
prve korake prema F1  
nakon 2002.

dok nisu potvrdili moj dolazak (u studenome). U prošlosti sam se nekoliko puta razočarao, tako da sam bez obzira na testne vožnje u svoj dolazak u svijet F1 povjerovao tek kad su prihvatili tu opciju.

I, znate, dobar je to osjećaj. Prije nekoliko tjedana stigao sam kući u Francusku i u Monaku se sastao sa Gerhardom. Naša su razmišljanja vrlo slična. On ima snažna uvjerenja i želi učiniti stvari na pravi način”.

Berger je obznanio da nije impresioniran samo s vozačem, nego i s osobom. Formula 1 će otkriti zanimljivog i domišljatog čovjeka koji je kulturni i ugladen. No nemojte se zavarati misleći kako to znači da je pokoran. Drzak je do određene granice, na stazi i izvan nje, te se može zapaliti kao i svaki drugi vrhunski vozač, pogotovo kad stvari ne idu kako bi trebale. No

čak i tada je pouzdano smislen i rječit. Svidjet će se poznavateljima sporta.

Dio njegove privlačnosti skriva se u načinu na koji pokazuje svoje oduševljenje utrka, ne samo kroz veselje koje crpi iz natjecanja, nego i kroz sportski duh. Podrijetlom iz pokrajine Sarthe, odrastao je s Le Mansom u duši, budući da se njegov otac tamo redovito utkrivao kao uspješni amater i već je nanizao šest cjelodnevni utrka izdržljivosti.

“Davno prije nego što mi je postalo posao, utrkivanje mi je bilo strast,” rekao je. “No sezona 2007. je za pamćenje, utrkivanje u Champ Carsu, testiranje F1 i vožnja tvorničkih Peugeotta na Le Mansu. – Volim voziti različite automobile, to je krasno iskustvo”. Zbog tog smisla za pustolovinu znači da u F1 dolazi kao vozač s najviše iskustava.

Osim ovala Champ Cara, uličnih i cestovnih staza, vozio je i velike utrke poput Dayton, Sebringa i Spa, svladao Indy 500, vozio touring automobile i terence te se utrkivao serijskim automobilima IROC natjecanja – u kojem je pobijedio iz prvog pokušaja. Pretpostavimo li da će njegov dolazak u F1 biti jednako intrigantan koliko i neobičan, Toro Rosso će zasigurno biti na dobitku od tako raznovrsnog iskustva i zrelosti koja s njim dolazi.

Bourdais smatra da je sad za F1 pripremljen više nego ikad. „Postao sam pravi profesionalni vozač trkaćih automobila,” rekao je. “Dolazeći iz F3000 bio sam samo dječak, nisam znao što posao zbilja znači. Prije nikad nisam bio plaćen, nikad nisam radio kao zaposlenik. SAD su me učinile profesionalcem. Imam mnogo bolju ideju o svom životu i što



▯▯ Sébastien Bourdais ima više poznatih svjetskih utrka iza sebe od ostatka vozača zajedno. ▯▯

želim biti. A tako je lakše i momčadi. No postojalo je i razdoblje kad se činilo kako je Bourdais krenuo nizbrdo na putu prema F1. Posljednji u Elfovoj dugoj tradiciji plavookih momaka, mladi Bourdais činio se kao da ima sve potrebno da krene prema samom vrhu: pobjedu u francuskoj F3 sa 20 godina, brzu vožnju bez pogreške do četvrtog mjesta na svojem debiju u trci prototipova na Le Mansu sa 21 godinom, pobjednik Formule 3000 sa 23 godine.

No stvari su se mijenjale. Već 2002. Elfova se momčad počela raspadati, F1 momčad Alaina Prosta je nestala i mogućnost dolaska francuskog vozača u F1 je bila sve manja. Bourdais je na testiranjima za Arrows bio impresivan, te mu je Flavio Briatore ponudio da krajem 2002. isproba Renault, što je pokrenulo mnogo glasina u francuskim medijima. No bila je to lažna nada. „Nije bilo šanse u Renaultu, već su najavili svoje vozače,” prisjeća se. „Test je bio vrlo neugodan, nitko nije znao što ja radim ondje, bili su iznenađeni što me vide. Testna vožnja zapravo je prošla zadovoljavajuće, no održana je samo da zadovolji francuske medije.”

Pričalo se da je Briatore tada Bourdaisu ponudio da uđe u krug njegovih vozača, no Bourdais je već shvatio da u svijetu F1 nema

rekao je Bourdais.

“Ali do kraja 2006. nisam polagao mnogo nade u F1, gotovo da sam odustao. No tada sam primio telefonski poziv... i tjedan dana kasnije bio sam u Toro Rossu.”

Taj je poziv uputila ključna osoba za oživljenje Bourdaisovih nada za F1. Nicolas Todt, sin šefa Ferrarijeve momčadi Jeana Todta, menadžer Felipea Masse i vrlo istaknuti promicatelj Formule 1, pokrenuo je nov projekt i uskoro je Bourdaisova nacionalnost postala glavna prednost.

“Nicolas me posjetio prije Velike nagrade SAD-a 2006. i rekao da u F1 želi vratiti francuskog vozača,” kaže Bourdais.

“Rekao mi je kako smatra da sam ja jedina osoba koja bi to mogla učiniti kako treba. Između nas nije bilo ugovora i bio je zabrinut zbog ograničenja testiranja tog ljeta, tako da zbilja nisam ništa očekivao. Tada se, iz vedra neba, pojavio taj poziv.”

Veze Nicolasa Todta su se isplatile, a ni Bourdais nije zakazao u testiranjima, pa će sada postati prvi stalni Francuz u F1 s ugovorom na četiri godine.

Ljudi u SAD-u s čuđom gledaju na vozača koji je momčad u kojoj pobjeđuje spreman zamijeniti momčadi koja skuplja malo bodova, no Bourdaisa to ne smeta.

## Nestanak Francuza

Za zemlju koja je utrke velikih nagrada izumila prije više od 100 godina, 21. stoljeće dosad je bilo pravi srednji vijek. Osim nekoliko nastupa Francka Montagnya za Super Aguri, Sébastien Bourdais bit će prvi Francuz u F1 otkad je 2004. karijera Oliviera Panisa u Toyoti završila neuspjehom. Nijedan Francuz nije osvojio Veliku nagradu od 1996.

To je toliko različito od sedamdesetih i osamdesetih kad je Elfov novac otvarao put stvaranju mnogih francuskih talenata poput Ceverta, Beltoisea, Jariera, Laffitea, Pironija, Arnouxa, Prosta itd. Francuzi su tada bili toliko veliki dio F1 da se 1979. na naslovnici britanskog časopisa Motor u posebnom izdanju povodom Velike nagrade Britanije pojavio francuski vozač u francuskom automobilu s francuskim sponzorom. Nevjerojatno! Možete li zamisliti to danas?



SLIKE: XPB.CC; MICHAEL LEVIT/LAT; PAUL SPINELLI/GETTY IMAGES

Ovakvih proslava sa sirom u F1 neće biti - Sebova pobjeda u Wisconsinu



Razigrani Bourdais izvodi McDonute u Long Beachu 2007.



mjesta za njega, pa se okrenuo DTM-u i Opelu. Nakon toga njegov ga je tadašnji menadžer David Sears ugurao u Newman/Hassovu momčad Champ Cara.

U toj je momčadi brzo napredovao, pa je nakon pet godina pod bojama McDonalda odvezio 71 utrku, od kojih je 29 pobijedio te osvojio četiri Vanderbilt kupa.

Raskol od desetak godina u otvorenim natjecanjima Champ Cara i IndyCara značio je da ljudi iz F1 više nisu pratili što se događa na utrkama u SAD-u. Ipak, pobjeda je pobjeda, tamo su bili neki opaki momci koje je trebalo pobijediti, a Bourdais je još uvijek znao gdje želi biti.

“Uvijek sam vrlo jasno govrio Newman/Hass momčadi da je F1 moj cilj, pa ako se pojavi prava prilika da ću je prihvatiti,”

“Mislim da je bilo vrijeme da radim nešto osim Champ Cara, da krenem prema nekom novom izazovu. Da nisam ušao u F1, vrlo vjerojatno bi to bio NASCAR, ali moja žena je bila uporna u tome da našu kćerku poyedemo u Europu (iz Floride ove zime sele u Švicarsku). I naravno, svi bi odmah htjeli u McLaren ili Ferrari, no to se nije moglo dogoditi. Imam mnogo povjerenja u upravu Toro Rossa, a u Red Bull Technologyju toliko je mnogo nadarenih. Vidjet ćemo što će biti.”

Sudeći po Vettelovu četvrtom mjestu na Velikoj nagradi Kine, Toro Rosso napreduje. Kako je Berger vozača potražio izvan Red Bullova programa za nadarene, potvrdio je samostalnost momčadi. Bourdais je Bergerov čovjek, pa se savršeno uklapa u priču jer je i on svoj čovjek.



# PAKLENI MOMCI

Nekad je zaista pakleno – srebrni jahači Formule 1 Charlie Whiting i Herbie Blash iznenada su suočeni s golemom krizom. Na startu utrke nastao je pakao koji treba riješiti, hitno!

Riječi Peter Windsor





**N**i u najluđim snovima ne možete zamisliti kako je biti na njihovom mjestu: vozač s prve startne pozicije dolazi na svoje mjesto, ostali su iza njega, atmosfera je uzavrela, čekaš... i čekaš, daješ znak za početak, dodir na prvom zavojaju... i stiže prvi poziv:

**Iz Ferrarija:** "Jeste li vidjeli Hamiltona? Presjekao je put Felipeu!"

**Iz McLarena:** "Jeste li vidjeli Massu? Udario nam je desno krilo!"

**Iz Toyote:** "Jeste li vidjeli kako je Coulthard premašio šikanu?"

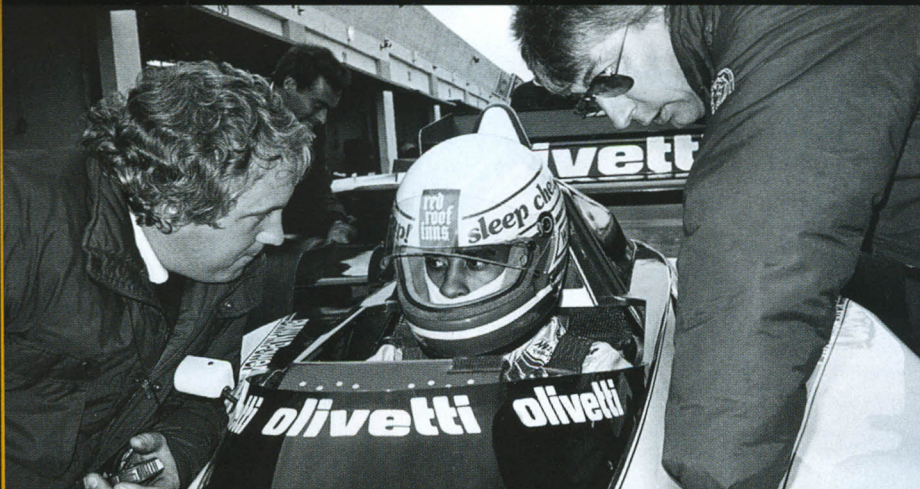
**Iz Red Bulla:** "DC je otišao u travu da izbjegne Trullija!"

Odmah potom DC snažno udara u ogradu od guma i na stazu izlazi sigurnosni automobil. Ali safety car je na pogrešnom mjestu.

Mogli biste reći da je ovo još jedan običan dan u životu Charlieja Whitinga i Mikea "Herbieja" Blasha, svima omiljenog, premda povremeno i žestoko kritiziranog F1 dvojca. Herbie i Charlie su današnji posao, poučeni dugogodišnjim iskustvom, obavili bez poteškoća. Kao i dugi ljetni odmor na Sejšelima, vikendi bez incidenata malo su vjerojatni jer Formulu 1 pokreću novac i moć i iznimno je kompetitivna. Drugim riječima, njihov je posao vječna borba s vatrom i rad na ublažavanju štete.

Oči i uši Formule 1 - suci na utrkama  
Blash (lijevo) i Whiting





**"Charlie i Herbie radili su zajedno još u danima Berniejeve Brabham F1 momčadi."**

Tehnički delegat FIA-e i direktor F1 utrka Charlie Whiting živi u Monte Carlu, premda rijetko stigne kući jer je stalno na putu. Većinu vremena provodi na utrkama te prisustvujući nebrojenim sastancima. U jednom trenutku bavi se nadolazećim promjenama F1 pravila, a već u sljedećem priprema se za inspekciju nove staze u Rusiji. Čak i kad smo prije nekoliko dana letjeli zajedno u London, nije bilo vremena za razgovor jer je njegov laptop stalno skidao podatke i odvlačio pozornost, čak i dok smo čekali prtljagu na aerodromu. Mike Blash živi pored filmskog studija Shepperton, gdje se

Kontrolna soba na svakoj velikoj nagradi (na slici je Turska 2007.) gdje Charliejeva i Herbiejeva ekipa prati sva zbivanja

rodio i odrastao, a između utrka radi kao savjetnik Yamaha za automobilizam i pitanja automobilističke industrije.

Uspješna suradnja Charliejeva i Mikea podsjeća nas na nekoliko činjenica. Prvo, sposobni ljudi iz svijeta Formule 1 vrlo su pametni, razmišljaju logički i odlično funkcioniraju pod pritiskom. Drugo čega se sjetimo je da su Mike i Charlie radili zajedno u Brabham F1 timu Bernieje Ecclestonea. Oni znaju sve o pridavanju pozornosti detaljima ili, drugim riječima, o disciplini momčadskog truda i stvaranju skupine za podršku sastavljene od ljudi kojima mogu vjerovati. I treće – Bernie i Max Mosley iznimno ih poštuju, što zapravo znači da su Mike i Charlie svjesni koliko dobro obavljaju svoj posao. I svjesni su da rade stvari

Willy T Ribbs, u društvu Charliejeva i Herbiejeva, bio je prvi crni Amerikanac koji je testirao F1 bolid 1986.

koje Bernie i Max ne mogu raditi, i obrnuto.

Uvažavanje ne dolazi samo s jedne strane, ono je uzajamno, što znači da (u granicama razuma) Charlie i Mike točno znaju što se u svakom trenutku od njih očekuje. Naravno, obavljanje tih zadaća nešto je drugo, ali možda je riječ i o lakšem dijelu posla. Važno je da stvari funkcioniraju.

Priča oko Herbievog nadimka seže u daleku prošlost. Ja ga zovem njegovim pravim imenom, Mike. Mike je bio mladi "potrčko" u F1 momčadi Roba Walkera kad je Volkswagenova buba "Herbie" zabavljala publiku u engleskim kinima. Bio je dovoljan samo jedan povik glavnog mehaničara Tonyja Cleverleyja "Hej ti tamo, Herbie!" i nadimak je ostao. Mike ga se poželio riješiti kad je 1969. došao u Lotus, ali nije potrajalo. Čim je stigao u Brabham, Bernie mu je osobno uručio poklon – registracijske tablice s natpisom HER 8.

Charlie i Herbie odrasli su s Berniejem koji je bio blizak briljantnom Austrijancu Jochenu Rindtu, a Herbie je bio mehaničar Gold Leaf Lotus tima kad je Jochen 1970. poginuo u Monzi u bolidu Lotus 72. Bernie je nakon Rindtove smrti nakratko napustio utrke, no vratio se potkraj 1971. kupivši od Rona Tauranaca momčad Brabhama. Među prvima koje je zaposlio bio je Herbie, a on je zauzvrat kontaktirao ljude koje je poznao i cijenio. Među njima bili su Charlie Whiting (čiji je brat Nick bio brz i uspješan vozač turističkih automobila), Bruce McIntosh (koji danas radi u GP2 seriji, ali je radio još u 1950-ima i 1960-ima, u danima Mastena Gregoryja i BRP-a), Nigel de Strayter (FOM TV) i Alan Woollard (logistika FOM-a).

Bili su to zlatni dani. U Brabham je tada stigao i maštoviti inženjer općinjen detaljima





1965.

1967.

1968.

1971.

1972.

1976.

1977.

1978.

1981.

1983.

1987.

1988.

1989.

1991.

1995.

1997.

do danas

**MICHAEL "HERBIE" BLASH**  
Rođen: 30. rujna 1948.

**CHARLIE WHITING**  
Rođen: 12. kolovoza 1952.

Pridružuje se momčadi RRC Walker Racing, vodi privatne Brabhame za Joa Sifferta i Joa Bonnieru.

Pokraj Brands Hatcha zajedno s bratom Nickom priprema turističke i reli automobile.

U momčadi Lotus postaje mehaničar Grahama Hilla i iduće godine Jochena Rindta. Upoznaje Rindtova menadžera Ecclestonea.

Nakon razlaza s Colinom Chapmanom napušta Lotus kao menadžer momčadi. Zakratko se pridružuje momčadi Franka Williama Politoys.

Ecclestone ga zapošljava kao upravitelja Brabham Formula 2 momčadi.

Braća Whiting sa Surteesom za Divinu Galicu ulaze u britansku F5000.

Pridružuje se Hesketh Racingu kao mehaničar u Formuli 1, ali momčad se raspušta potkraj godine.

Odlazi k Bernieju Ecclestoneu i Blashu u Formulu 1, u momčad Brabham.

Postaje glavni mehaničar i dvije godine kasnije, glavni inženjer. S Nelsonom Piquetom osvaja naslov prvaka.

Herbie i Charlie osvajaju još jedan naslov s Piquetom.

Ecclestone prodaje Brabham švicarskom financijeru Joachimu Luhti. Blash i Whiting odlaze, a Whiting će voditi Ecclestoneovu televizijsku kompaniju FOCA.

Postaje FIA-in tehnički delegat Formule 1 zadužen za grid.

Middlebridge kupuje sve slabiji Brabham, Blash se vraća kao sportski direktor, zaključuje dogovor s Yamahom o nabavi motora za 1991.

Pridružuje je Yamahi kao sportski direktor, nadgleda udruživanje s Jordanom i zatim Tyrellom. Radeći za Yamahu u staroj tvornici Brabhama u Chessingtonu, vodi istraživačko-savjetodavnu tvrtku Activa.

Postaje FIA-in pomoćni direktor utrka.

Postavljen za FIA-inog direktora utrka i delegata za sigurnost. Osim toga, osoba je koja označava početak utrke i upravitelj je FIA-inog tehničkog odjela u Chessingtonu.

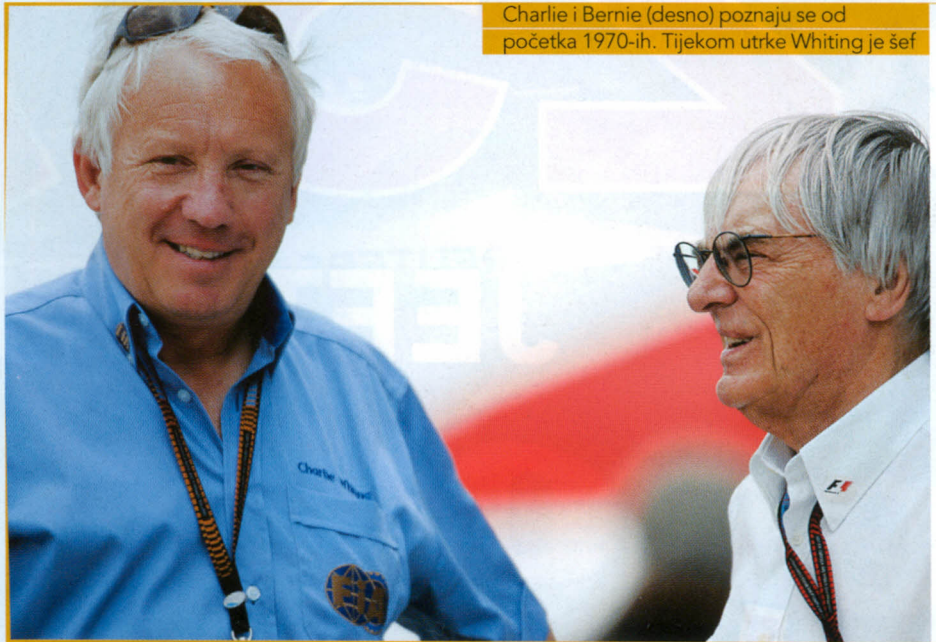
Gordon Murray, koji je ušetao s jednim od prvih primjeraka Sonyjeva walkmana i pokrenuo trend. Godine 1974. momčad je nakon što su Carlos Reutemann i Pace pokorili konkurenciju u Watkins Glenu osvojila prvu 1-2 pobjedu u Berniejevoj eri, ali Bernieja nije bilo ni blizu. Umjesto na stazi, već je bio na aerodromu Elmira hvatajući vezu za JFK na putu kući. To je bilo prvi put da je odlazak kući nakon pobjede postao jednako važan kao i sama pobjeda. Danas, u vrijeme raznih Flavija i Rona, žurba prema izlazu normalna je stvar.

U to doba momčadi su bile jednostavne, kompaktne, minimalističke (kad ih gledamo iz današnje perspektive) i supersnalažljive. Tada se nije varalo, ono što su svi radili bilo je kreativno interpretiranje pravila. Veliki i sjajni motorhomei pripadali su Marlborima i Texacoima, a dečki iz Brabhama okupljali su se u običnim kamionima. Radilo se u malim uredima i odlično opremljenim radionicama, pazeći na Berniejeva pravila da se hrana ne konzumira u zatvorenim prostorijama i da se kamioni (kamioni za utrke!) ne parkiraju vani.

Baš kako treba, dijelovi tog F1 folkloru i danas su sačuvani. Charlie i Herbie danas su u savršenom skladu. Zajedno provode vikende na utrkama, zajedno objeduju, stalno su u kontaktu telefonom i walkie-talkijem. Između utrka razgovaraju barem triput tjedno. Trud je zajednički, ali posao su podijelili na logičan brabhamovski način. Charlie je glavni, a Herbie pomoćni direktor utrke u F1 i GP2. Uz taj posao, Charlie radi i kao tehnički delegat FIA-e, a Herbie je direktor Porsche Supercup utrka u sklopu F1 vikenda.

Start utrke uvijek je najteži dio i podjela posla je jasna: Charlie je na licu mjesta, iskorištava svoje dugogodišnje iskustvo i sposobnost rasuđivanja kako bi automobile doveo u red i u pravom ih trenutku pustio da krenu. Za to vrijeme Herbie je u kontrolnoj sobi, pred gomilom televizijskih monitora i na izravnoj liniji s momčadima na pit wallu.

Nešto se dogodilo na stazi. Momčadski šefovi već su na telefonima i svi žele ispričati svoju inačicu. Herbie traži ponovljenu snimku. Charlie je već spreman za ulazak sigurnosnog



Charlie i Bernie (desno) poznaju se od početka 1970-ih. Tijekom utrke Whiting je šef

Herbie je, radeći za Bernieja, ubrzo postao menadžer momčadi, a Charlie je napredovao do mjesta glavnog mehaničara. Bio je to početak njihove suradnje.

Kad je priča s Brabhamom 1988./89. završila, Bernie je pomogao Charlieju da dobije posao promatrača u FIA-i, što se s vremenom razvilo u radno mjesto tehničkog delegata. Herbie je još neko vrijeme vodio momčad Brabhama koja je bila pred propašću, povekao se s Yamahom i na taj način pogon u Chessingtonu održavao na životu.

Danas je u toj tvornici smješten Carlin Motorsport, ali Herbie još uvijek radi u starom Berniejevom uredu, još iz dana Brabhama, okružen prošlošću. Iz istog je ureda Bernie vodio svoj privatni posao, FOCA-u i momčad Brabhama. Bez mobitela, bez interneta, a neko vrijeme čak i bez telefaksa.

Samo sekretarica i pošta. I Bernie, Herbie i Charlie.

automobila. Svi treže hitan odgovor, ali nitko ga neće dobiti tako brzo. Sad su najvažniji strpljenje i mirnoća. To je trenutak kad čak ni oni koji su ih najviše kritizirali ne bi htjeli biti na njihovu mjestu i obavljati taj posao. To je i trenutak kad Charlie i Herbie ponovno postaju partneri iz Brabhama i rade ono što im je uvijek tako dobro polazilo za rukom.

Charlie vodi sastanke s vozačima uoči utrke, ali i Herbie to također radi ako Charlie ima drugog posla. Herbie analizira trkaće incidente sa sucima, ali i Charlie to isto radi ako Herbie mora obaviti nešto drugo.

A kad je naizgled sve gotovo, mogu se opustiti u FIA-inom motorhomeu uz čašu vina i popričati o proteklom danu, još jednom u nizu F1 dana koje su zajedno proživjeli. Gordon Murray. George Harrison. Pete McKenzie. Nelson i Riccardo. Paul Rosche.

I gospodin Ecclestone. Uvijek gospodin Ecclestone.



IZVJEŠTAJ S UTRKE Peter Windsor

Hamilton se približio boksovima i slavljenički mahao stisnutom šakom nakon pobjede u groznim uvjetima Fuji Speedwaya

# Vatreni kotači u japanskoj kiši

Konačan dokaz (kao da je bio potreban) da se Lewis u bolidu F1 snalazi poput ribe u vodi dobili smo u Fujiju. Nadmašivši suparnike domogao se četvrte pobjede u svojoj novačkoj sezoni.

**D**oletio je u Fuji odmoran nakon nekoliko treninga s inženjerima. Shvatio je zašto je Fernando Alonso imao prednost u brzim zavojima Silverstonea i Spa. Doduše, to za Japan nije bilo važno: nakon što je Hermann Tilke završio s njim, Fuji je postao staza nalik Indyju, s golemim ravnim dijelom (dugim gotovo 1.6 km) koji nadopunjuje lijepe srednje brze zavoji i pregršt sporih.

S obzirom na Lewisovu iznimnu sposobnost manipulacije ulascima i skretanjima u gotovo svim Fujijevim zavojima, da ne spominjemo nevjerovatnu točnost u onim najsporijima, nije bilo nikakvih izgleda da Lewis u Japanu bude spor. Ono što nismo mogli predvidjeti je koliko će nadmoćno usto dobiti bitku protiv akvaplaninga, preupravljanja na mokroj podlozi te protiv onoga što drugi vozači opisuju kao opasnu i nepodnošljivo lošu vidljivost.

U petak je vrijeme, međutim, bilo toplo i vlažno. Jet lag je i dalje djelovao. Nitko nije izgledao odlučno. Činilo se da nitko nije potpuno spreman. Osim Lewisa Carla.

U početnim minutama svjedočili smo mini utrci. Svi vozači, osim, možda, poneke Toyote, Renaulta i oba Spykerova vozača u drugim bolidima, vozili su prvi leteći krug na stazi koju nikad prije nisu vidjeli. Rezultate znate...

Fernando Alonso, dvostruki svjetski prvak, u prvom letećem krugu na Fujiju: 1:23.504 s. Kimi Räikkönen, Ferrarijeva

superzvijezda: 1:22.524 s (bez simulacijskog treninga!). Felipe Massa (Berniejev tip): 1:21.504 s.

Lewis? 1:20.416 s. Čisto i prekrasno točno. Kad je bilo potrebno malo više od same vožnje.

Tako se i nastavilo. U najvažnijim zavojima Fuji Speedwaya Lewis je bio točan i zapanjujuće brz: u opasnoj zoni s-zavoja

Coulthard je odao počast svojem prijatelju Colinu McRaeu ukrasivši kacigu Colinovim oznakama





## PROKLIZAVANJE 1

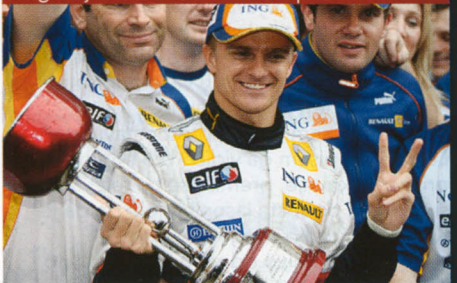
### HEIKKI NADMAŠIO KIMIJA

Rijetko kad prvi plasman na postolje u karijeri bude toliko zaslužen kao sad u Japanu. Heikki Kovalainen odvezio je briljantnu, upornu trku s jednim odlaskom u boks i bio je jedan od nekolicine vozača koji u očajnim uvjetima nijednom nisu pogriješili.

Probijao se od jedanaestog startnog mjesta, a prije odlaska u boks u 39. krugu čak je i vodio tri kruga. Njegovu izvedbu još je dojmljivijom učinio srednji postav na njegovu R27, koji je momčad prihvatila nadajući se poboljšanju vremena. Unatoč manjem potisku od drugih bolida, Heikki je ostao hladnokrvan i izdržao posljednjih deset krugova snažnog pritiska Kimija Räikkönena. "Kimi me pretekao u posljednjem krugu", rekao je Heikki. "Ali ja sam ga ponovno zaobišao s vanjske strane jer sam neizmjereno želio biti drugi."

**Tom Clarkson**

**Kovalainen je dokazao hladnokrvnost osvojivši drugo mjesto unatoč iznimnom pritisku**



prije ulaska u pit lane Lewis i Fernando, kojem je stražnji kraj McLarena zaplesao u desnom zavoju za četvrtu, bili su očito nadmoćni suparnicima. Do kraja petka Lewis je s lakoćom postigao najbrže vrijeme kruga, vrijeme koje nitko nije skinuo cijeli vikend: 1:18.734.

Bio je, dakle, poprilično zadovoljan kad se kroz maglu i kišu probilo subotnje jutro. Baš poput izlazećeg sunca, Lewis je dolepršao u garažu nasmijanog lica i govorom tijela svima dao do znanja da će za njega to biti još jedan od onih vrlo posebnih dana.

Lewis je bio najbrži u Q2 (što je bio i najbrži rezultat dana), pa je u Q3 (premda je suha staza bila oko pet sekunda sporija) odlučio pokušati nemoguće: voziti na dva kompleta novih kišnih Bridgestonki i biti na stazi, na samome kraju, kad je spremnik goriva najlakši, a staza, vjerojatno, najljepljivija, na drugom novom kompletu.

Bio je savršen, naravno. Savršeno je odvezio na prvom kompletu u Q3: sjajan krug za sigurnu kvalifikaciju, a zatim savršen leteći krug za pole position.

Kažem "savršen", a zapravo, naravno, mislim na činjenicu da je savršeno



Alonso se prenuo kad se u Zavoju 5 zavrtio, udario u prepreku i ispao iz utrke

uravnotežio kompromise. Ferrariji su, pak, lutali posvuda po stazi, a njihovi su vozači bili itekako svjesni da je njihov (jedini) komplet guma već oslabjeo. Približavajući se mjernoj crti, Lewis je morao zaobići Felipea (skretanjem s putanje za približno metar), a zatim i Kimija. Vuča je bila tu, no dok mu se Lewis približavao, Kimi je načinio mali manevar, pokušavajući ga, možda, namamiti

**"Fantastično", rekao si je Hamilton u nedjeljno jutro. 'Mokra trka. Volim mokre utrke.'"**

da barem malkice podigne nogu s gasa. Lewis, međutim, nije zagrizao. Nije htio. Desna noga ostala je prikovana uz pod. Osvojio je prvo startno mjesto. S 2.5 kg više goriva od Fernanda.

U nedjeljno jutro probudio se oko osam sati. Odmaknuo je zavjese i vidio da kiši. "Fantastično", rekao je sam sebi. "Mokra trka. Volim mokre trke." Zatim je, u kupaonici, spoznao još nešto: "Ovo će biti vrlo zanimljiv dan, hoćemo li startati s mjesta ili u vožnji..." Zatim se uputio na stazu, s obje ruke slobodne za davanje autograma i mahanje. Ipak je on vozač trka. "Opasno" s "teškim" zamijenili su momci iz Udruge vozača F1, koji su na stazu ponijeli svoje aktovke i prijenosnike.

Lewis je pobijedio s lakoćom. Brzinom i dosljednošću te potpomognut savršenim ekipnim radom (McLaren je predvidio dramu sa sigurnosnim automobilom mnogo prije utrke, pa je zatražio, a FIA odobrila, da se crta "gašenja svjetala" pomakne dublje u krug kako bi vodeći dobio više prostora). Nakon što je Fernando u boksu dobio golemu količinu goriva, Lewis ga je natjerao na prekomjernu uporabu prednje lijeve gume i gubitak prijanjanja,

## PROKLIZAVANJE 2

### ZAMJENA BOJE U STILU F1

Felipea su upitali je li ikad vidio dvoboj kotačima između Renéa Arnouxa i Gillesa Villeneuvea na VN Francuske 1979. Kimnuo je i nasmijao se. Vidio je, kako ne.

Na početku 67., tj. posljednjeg kruga, Kubica je bio šesti, a Massa neposredno iza njega. U posljednja dva niza zavoja, dvojac je nekoliko puta izmjenjivao mjesta sudarajući se pritom kotačima i dodirujući se bolidima. Izgledalo je kao kad se dijete igra svojim autićima.

Izlazeći iz zavoja na skliskoj stazi odlazili su široko, a zatim su se u idućem zavoju opet sjurivali jedan prema drugome. Na izlasku iz posljednjeg zavoja, Massa je otišao široko, ali se uspio vratiti i osvojiti šesto mjesto. U parc ferméu, rukovali su se puni poštovanja. Kasnije, Massa je gorljivo opisivao borbu. "Cijela trka bila mi je jako dosadna, ali posljednji krug je bio moj. To je utrkivanje, to ljudi žele vidjeti. Pretjecanje, borba – to je Formula 1."

**James Roberts**

**Fer borba Masse i Kubice, klasik koji će svima ostati u sjećanju, bio je jedan od vrhunaca trke**







### PROKLIZAVANJE 3

#### MUČAN SUDAR

Činilo se da nas čeka Rad Bullov zvjezdani trenutak. Mark Webber bio je drugi, nadomak Lewisa Hamiltona, a Sebastian Vettel iz njega. Dvadesetogodišnjak je bio dojmljiv cijeli vikend, kvalificirao se na osmo mjesto i bio je blizu osvajanja mjesta na postolju za Toro Rosso.

Ali onda je sve otišlo kvragu. Webbera je mučio pokvaren želudac i čak je povraćao u kacigu početkom trke kad je na stazi bio sigurnosni automobil. Odlučio se nastaviti boriti, no u 46. krugu dobio je još jedan razlog da mu pozli. Kao što se vidi na sad već poznatoj snimci na YouTubeu, Vettel se u Webberov stražnji kraj zabio dok su se vozili u koloni iza sigurnosnog automobila. Vettel se vratio u boks i tugovao. Webber je bio blijed. "Zamislilo se i to nas je koštalo bodova", rekao je. Kasnije, pogledavši snimku na YouTubeu, svoj je bijes preusmjerio na Lewisov "loš posao". Toro Rosso pretrpio je dodatan udarac kad je osmoplasirani Tonio Liuzzi kažnjen s 25 sekunda zbog pretjecanja Adriana Sutila pod žutim zastavama.

**Robert Holmes**

Webber (dolje) izgubio je drugo mjesto nakon dodira s Vettelom (koji je zato izgubio treće mjesto)



Vidljivost je bila grozna tijekom cijele trke. Ovdje vidimo Heikkija izgubljenog u izmaglici iza Giancarla Fisichelle

pa su ga udarali drugi bolidi, a naposljetku se zavrtio napadajući rubnik petog zavoja i nesrećom okončao nastup. Bila je to velika pobjeda za Lewisa, baš kao i bodovna razlika kad je prešao ciljnu crtu. U tom trenutku imao je 107 bodova iz petnaest trka. Nijedan novak u povijesti nije bio tako dominantan. Dokazao je to i izborom postava na dan trke. Bez obzira na činjenicu da je njegov MP4-22 na TV zaslonima u boksu izgledao preupravljen, Lewis je zaprepastio posadu kad je došavši po gorivo i gume zatražio da mu povećaju kut prednjeg krila. Drugim riječima, "trenuci" drugih vozača bili su Lewisova nirvana. Čak i u lokvama.

### "Zapanjujuća Lewisova vožnja. Pobjeda u stilu Mossa/Clarka/Stewart/ Senne/Schumachera."

Poteškoće izuzev vremena? Nestašni Robert Kubica, recimo, čiji je BMW u 34. krugu očešao Lewisov McLaren i obojicu zavrtio u sinkroniziranu piruetu. Lewis se vratio, kao i uvijek, ali je do kraja morao trpjeti zabrinjavajuću vibraciju.

Lewisov opis incidenta nakon trke bio je neposredan i slikovit, no na kraju je rekao: "Ali nisam ga vidio. Nisam čak čuo ni zvuk njegova motora." To me ponukalo da se nadovežem, što je danas već navika: "To zvuči kao da preuzimate krivnju." Rekao sam to jer je u F1 uobičajeno da krivci, primorane li ih na poniznost nakon dobrotive izjave da "nisu vidjeli" drugog vozača, objasne svoje

postupke. Takva izjava nameće zaključak da su današnja zrcala premala ili da su vibracije gume bile doista jake - ili da postoji nešto treće čemu valja pripisati krivnju. Ali ne vozač, naravno.

Prirodno sam, dakle, pretpostavio da je Lewisovo "nisam ga vidio" bio svojevrсно priznanje krivnje, premda se na televizijskim snimkama podosta jasno vidjelo da ga je Kubica pogodio straga.

Lewis je gorljivo odgovorio: "Naravno da ne preuzimam krivnju. Trebao je ići u boks; bio je mnogo lakši i trebao me preteći tamo gdje je to logično i lako..."

Nekoliko sati kasnije, razmišljajući o razgovoru, počeo sam cijeniti jedinstven Lewisov način razmišljanja. Većina vozača, shvatio sam, u tim bi okolnostima jednostavno kritizirala drugog vozača, okrivila ga zbog pokušaja pretjecanja na mjestu koje za to nije idealno. Lewis je sa mnom, međutim, razgovarao na drukčijoj razini. Bez prenemaganja je objašnjavao zašto (u očajnim uvjetima) nije bio svjestan da će Kubica učiniti nekakvu glupost i zašto, stoga, nije mogao učiniti ništa kako bi to izbjegao. Drugim riječima, izbjegavanje sudara s drugim vozačima dio je Lewisove psihe baš kao i pobjeđivanje, a o tome Kubice (i Vetteli i gotovo svatko tko nema korijene u Grenadi ili dva ili tri "k" u imenu) mogu samo sanjati.

Dakle, pobijedio je čudesnom i zapanjujućom vožnjom. Pobijedio je prirodu. Fernanda. Pritisak prvog mjesta u prvenstvu. Pobijedio je sve zamke dvosatne trke na vrlo, vrlo mokroj podlozi. Pobjeda u stilu Mossa/Clarka/Stewart/Senne/Schumachera. Bolje ne može.



# Grand Prix JAPANA

## STATISTIKA

Svi podaci sa 15. utrke



## Jeste li znali?

Lewis Hamilton stotinu je prvenstvenih bodova osvojio brže od ikoga u povijesti F1. Nikad dosad isto postolje nisu dijelila dva Finca. Činjenica da je James Hunt 1976. bio treći, a 1977. prvi, znači da je McLaren imao vozača na postolju u sve tri VN Japana održane na Fujiju.

## STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	MOTORI U: 1. ILI 2. UTRCI	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU	1
1m25.368s (u Q3)	28	1.	<b>Lewis Hamilton</b>	1
1m25.438s Q3	27	1.	<b>Fernando Alonso</b>	2
1m25.516s Q3	3	1.	<b>Kimi Räikkönen</b>	3
1m25.765s Q3	2	1.	<b>Felipe Massa</b>	4
1m26.505s Q3	35	1.	<b>Nick Heidfeld</b>	5
1m26.913s Q3	23	2.	<b>Jenson Button</b>	6
1m26.914s Q3	36	1.	<b>Mark Webber</b>	7
1m26.973s Q3	32	1.	<b>Sebastian Vettel</b>	8
1m27.225s Q3	36	2.	<b>Robert Kubica</b>	9
1m26.033s Q2	41	2.	<b>Giancarlo Fisichella</b>	10
1m26.232s Q2	39	2.	<b>Heikki Kovalainen</b>	11
1m26.247s Q2	39	2.	<b>David Coulthard</b>	12
1m26.253s Q2	18	1.	<b>Jarno Trulli</b>	13
1m26.948s Q3	10	2.	<b>Vitantonio Liuzzi**</b>	14
no time Q2	28	1.	<b>Ralf Schumacher</b>	15
1m26.728s Q3	40	1.	<b>Nico Rosberg*</b>	16
1m27.323s Q1	18	2.	<b>Rubens Barrichello</b>	17
1m27.454s Q1	16	1.	<b>Alex Wurz</b>	18
1m27.564s Q1	37	2.	<b>Anthony Davidson</b>	19
1m28.628s Q1	44	2.	<b>Adrian Sutil</b>	20
1m28.792s Q1	18	2.	<b>Takuma Sato</b>	21
1m29.668s Q1	13	1.	<b>Sakon Yamamoto</b>	22

\*kazna zbog motora \*\*startao iz pit lanea

## REZULTATI UTRKE

VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLASMAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
<b>Lewis Hamilton</b> McLaren-Mercedes MP4-22	1	2h00m34.579s
<b>Heikki Kovalainen</b> Renault R27	11	+8.377s
<b>Kimi Räikkönen</b> Ferrari F2007	3	+9.478s
<b>David Coulthard</b> Red Bull-Renault RB3	12	+20.297s
<b>Giancarlo Fisichella</b> Renault R27	10	+38.864s
<b>Felipe Massa</b> Ferrari F2007	4	+40.042s
<b>Robert Kubica</b> BMW-Sauber F1.07	9	+49.285s
<b>Adrian Sutil</b> Spyker-Ferrari F8-VII	18	+60.129s
<b>Vitantonio Liuzzi</b> Toro Rosso-Ferrari STR02	22	+80.622s*
<b>Rubens Barrichello</b> Honda RA107	16	+88.342s
<b>Jenson Button</b> Honda RA107	6	ovjes - 66 krugova
<b>Sakon Yamamoto</b> Spyker-Ferrari F8-VII	20	+1 krug
<b>Jarno Trulli</b> Toyota TF107	13	+1 krug
<b>Nick Heidfeld</b> BMW-Sauber F1.07	5	mehanika - 65 krugova
<b>Takuma Sato</b> Super Aguri-Honda SA07	19	sudar - 65 krugova
NISU KVALIFICIRANI RAZLOG ODUSTAJANJA		
<b>Ralf Schumacher</b> Toyota TF107	14	probušena guma - 55 kruga
<b>Anthony Davidson</b> Super Aguri-Honda SA07	17	ovjes - 54 kruga
<b>Nico Rosberg</b> Williams-Toyota FW29	15	elektrika - 49 kruga
<b>Sebastian Vettel</b> Toro Rosso-Ferrari STR02	8	nesreća - 46 kruga
<b>Mark Webber</b> Red Bull-Renault RB3	7	nesreća - 45 kruga
<b>Fernando Alonso</b> McLaren-Mercedes MP4-22	2	nesreća - 41 krug
<b>Alex Wurz</b> Williams-Toyota FW29	21	nesreća - 19 krugova

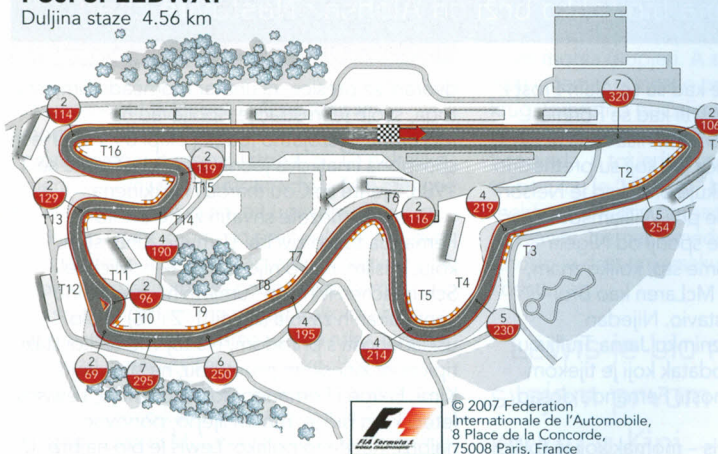
\*uključujući kaznu od 25 s zbog pretjecanja pod žutom zastavom - kazna nakon žalbe!

## GRAND PRIX JAPANA

Datum 30. 09. 2007. Vrijeme Ekstremno vlažno 17 °C  
Temperatura staze 20 °C Gledatelja 80,000 Broj krugova 67

### FUJI SPEEDWAY

Duljina staze 4.56 km



© 2007 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France

### FUJI KRUG ZA KRUGOM

**START** Bolidi kreću iza sigurnosnog automobila u poretku s grida.  
**2. KRUG** Massa prelazi na ekstremno kišne gume.  
**3. KRUG** Räikkönen prelazi na ekstremno kišne gume.  
**6. KRUG** Räikkönen se okreće u Zavoju 10.  
**16. KRUG** Liuzzi vraća krug zaostatka.  
**17. KRUG** Massa kažnjen zbog pretjecanja pod žutom zastavom.  
**19. KRUG** Sigurnosni automobil se povlači.  
**20. KRUG** Vettel izbija na treće mjesto nakon sudara Buttona i Heidfelda u Zavoju 1.  
**27. KRUG** Alonso u boksu.  
**28. KRUG** Hamilton u boksu.

**29. KRUG** Vettel vodi.  
**32. KRUG** Vettel u boksu.  
**34. KRUG** Kubica udara u Hamiltona; Heidfeld pretječe Alonsa.  
**40. KRUG** Räikkönen u boksu.  
**42. KRUG** Alonso odustaje zbog nesreće; sigurnosni automobil na stazi.  
**45. KRUG** Vettel (treći) udara Webbera (drugi). Obojica odustaju.  
**49. KRUG** Sigurnosni automobil odlazi.  
**57. KRUG** Räikkönen pretječe Coultharda za četvrto mjesto.  
**58. KRUG** Massa u boks; Räikkönen treći.  
**67. KRUG** Hamilton odnosi četvrtu pobjedu sezone za 8.3 s ispred Kovalainena.

## BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

**Najbrži krug:** Lewis Hamilton 1:28.193 u 27. krugu (151,98 km/h)  
**Najbrže zaustavljanje:** Rubens Barrichello 30.873 s  
**Najsporije zaustavljanje:** Ralf Schumacher 14:35.538 s  
**Najveća brzina:** Sebastian Vettel 310,51 km/h  
**Najmanja brzina:** Alex Wurz 184,61 km/h

## SEZONA DO SADA

	AUSTRALIJA	ŠPANIJA	MALAJZIJA	BRAZIL	INDIJA	KANADA	FRANCUSKA	BRITANIJA	MADRID	TURSKA	ITALIJA	BELEGIJA	JAPANA	BRZINA	
<b>Fernando Alonso</b>	2	1	5	3	1	7	2	7	2	1	4	3	1	3	0
<b>Lewis Hamilton</b>	3	2	2	2	2	1	1	3	3	9	1	5	2	4	1
<b>Giancarlo Fisichella</b>	5	6	8	9	4	D	9	6	8	10	12	9	12	0	5
<b>Heikki Kovalainen</b>	10	8	9	7	13	4	5	15	7	8	8	6	7	8	2
<b>Felipe Massa</b>	6	5	1	1	3	D	3	2	5	2	13	1	0	2	6
<b>Kimi Räikkönen</b>	1	3	3	0	8	5	4	1	1	0	2	2	3	1	3
<b>Jenson Button</b>	15	12	0	12	11	0	12	8	10	0	13	8	0	11	0
<b>Rubens Barrichello</b>	11	11	13	10	10	10	11	9	11	18	17	10	13	10	0
<b>Nick Heidfeld</b>	4	4	4	0	6	2	0	5	6	6	3	4	4	5	14
<b>Robert Kubica</b>	0	18	6	4	5	0	-	4	4	7	5	8	5	9	7
<b>Ralf Schumacher</b>	8	15	12	R	16	8	0	10	0	0	6	12	15	10	0
<b>Jarno Trulli</b>	9	7	7	0	15	0	6	0	0	13	10	16	11	11	13
<b>David Coulthard</b>	0	0	0	5	14	0	0	13	11	5	11	10	0	0	4
<b>Mark Webber</b>	13	10	0	0	0	9	7	12	0	3	9	0	9	7	0
<b>Nico Rosberg</b>	7	0	10	6	12	10	16	9	12	0	7	7	6	6	0
<b>Alex Wurz</b>	0	9	11	0	7	3	10	14	13	4	14	11	13	0	0
<b>Vitantonio Liuzzi</b>	14	17	0	0	0	0	17	0	16	0	0	15	17	12	9
<b>Scott Speed</b>	0	14	0	0	9	0	13	0	0	0	-	-	-	-	-
<b>Sebastian Vettel</b>	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	16	19	18	0	0
<b>Christijan Albers</b>	0	0	14	14	19	0	15	0	15	-	-	-	-	-	-
<b>Markus Winkelhock</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-
<b>Sakon Yamamoto</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	20	20	17	12
<b>Adrian Sutil</b>	17	0	15	13	0	0	14	17	0	0	17	21	19	14	8
<b>Takuma Sato</b>	12	13	0	8	17	6	0	16	14	0	15	18	16	15	15
<b>Anthony Davidson</b>	16	16	16	11	18	11	11	0	0	12	0	14	14	16	0

0 Odustao; D Diskvalificiran

KARTA STAZE: PATRICIA SOLER; STEVE ETHERINGTON/LAT



IZVJEŠTAJ S UTRKE **Peter Windsor**

Šljunčana zamka u pit laneu. Zašto, pobogu, zašto? Lewis plaća cijenu prekasnog odlaska u boks



## Dan kad su kotači (zama) otpali

Lewisove nade za prvenstvo u Kini su ponovno uzdrmane. Bio je tako blizu, no sudbina je ovaj put bila okrutna. Ali zašto je u kvalifikacijama bio toliko brži od Alonsa? Nastavite čitati...

**P**riča se nastavila u četvrtak nakon Fujija, a prije Kine. Pet vozača podvrgnuto je medijskom ispitivanju na FIA-inoj tiskovnoj konferenciji. Najprije su Mark Webber i Sebastian Vettel iskoristili priliku i prebacili dio krivnje za njihov sudar na Fujiju na pleća pobjednika VN Japana, Lewisa Hamiltona, a zatim je svoj mač isukao i Fernando Alonso: "Mislim li da momčad fer postupa sa mnom? Nemam komentara..."

Zato sam ga pitao o temama o kojima nije htio govoriti. Je li Lewis vozio na dva kompleta guma u Q3 na Fujiju? Je li to bilo nekorektno? "Ne. Ne, to je bilo u redu. Ja sam ionako imao samo jedan komplet. Ne, poteškoća u Fujiju bila je opet u izgaranju goriva u Q3, Lewis je mogao do dodatnog kruga..."

Bio sam zabezeknut, moram reći. Podaci pokazuju da su oba McLarenova vozača odvozili isti broj krugova u Q3. Razgovarao sam i s Martinom Whitmarshom, McLarenovim izvršnim ravnateljem, koji mi je također potvrdio da Lewis nije imao nikakvu prednost. Mark Slade, Fernandov trkači inženjer, složio se s Whitmarshom.

Dakle, Fernando me (a mislim i mnoge druge u F1) iznenadio. No na to smo već navikli. Dostojanstven, šarmantan, potpun trkač koji se odupro Ferrariju i Michaelu Schumacheru, pretvorio se u dvostrukog svjetskog prvaka koji vjeruje da ga McLaren ostavlja na cjedilu. Ta se

situacija razlikuje od one kad su se Alain Prost i Ayrton Senna htjeli uništiti ili kad se Ronnie Peterson ili Carlos Reutemann nisu znali nositi s položajem drugog vozača (na koji su prethodno pristali). Ali donekle nalikuje onoj kad je Nelson Piquet potpisao da bude prvi Williamsov vozač, a onda se pokazalo da je sporiji od Nigela Mansella. Razlika je u tome što, koliko znam, Alonso nije potpisao za McLaren kao Broj Jedan. On je to pretpostavio. Nijedan momčadski kolega (uz iznimku Jarna Trullija u kvalifikacijama, što je podatak koji je tijekom godine dobivao na važnosti) Fernandu dosad nije izazivao nevolje.

Zatim se pojavio Lewis – momak koji je toliko ponizan, iskren i miran da se Fernando s njim nije mogao izravno suočiti. Ni na stazi, ni u

dvorani za presice, ni unutar momčadi. Umjesto toga, svoje je frustracije ispoljavao na McLarenu, vjerojatno jedinju ekipi u F1 koja je sposobna imati dva jednaka bolida. Sjetite se 1988. Sjetite se Coultharda i Häkkinena.

Donekle možete shvatiti zašto sve to Fernanda toliko živcira. Uzmimo Kinu, stazu koju, mislim, nikad nije volio čak ni Michael Schumacher. Mnogo "umjetnih", računalno konstruiranih zavoja (zavoji 1, 2 i 16), malo usklađenosti s prirodom. Na toj vrlo teškoj stazi, tipičnom kineskom proizvodu, na stazi koju Kimi, Felipe i Fernando dobro poznaju, Lewisov leteći krug bio je, molim lijepo, ponovno najbrži. Recite to polako: Lewis je bio najbrži. U prvom letećem krugu u Kini. Na stazi koju nikad nije vidio.

Brzina kojom uči je nevjerovatna. Brzina kojom vozi je nevjerovatna. Ne, i više od toga: njegova žustru, točnu i savršeno manipulativnu brzinu jednostavno je fantastično gledati.

Osim što je momci poput Fernanda ne žele gledati i što ne žele vjerovati da postoji. Kao da stoje na početnom mjestu šesnaeste rupe i vide kako Tiger Woods željeznom šesticom šalje lopticu na metar od rupe, no zatim se okrenu svojim nosačima i kažu: "Ma da, ali Tiger sigurno rabi drukčiju palicu od nas. Nema šanse da je toliko dobar..." Kad govore o Lewisovim izvedbama, Fernando (i drugi) moraju ih objašnjavati drugim čimbenicima, "skrivenim"

Vrlo ogorčeni Alonso uvjeren je da ga se diskriminira, a FIA prati situaciju





## PROKLIZAVANJE 1

### VETTELOV POVRATAK

Sebastian Vettel zgodno je zaključio rekavši: "To je samo glupi drveni štap s komadom tkanine na jednom kraju. Sitnica, ali toliko znači kad prođeš pokraj nje."

U nedjelju uvečer, u šangajskom paddocku govorio je o šahovnici i o tome koliko njemu i njegovom Toro Rossu znači što su prošli pored nje nakon 56 krugova i završili četvrti.

Radost dvadesetogodišnjeg Nijemca bila je u snažnom kontrastu s osjećajima otprije sedam dana u Fujiju, gdje se u drugoplasiranog Marka Webbera zabio dok su vozili iza sigurnosnog automobila.

Patničke suze zamijenili su usklici radosti svih koje se dojmila njegova pribranstvo samo tjedan dana nakon glupe pogreške.

Momčadski kolega Tonio Liuzzi šestim je mjesto Toro Rossu priskrbio još tri boda.

**James Roberts**



Što se može dogoditi za tjedan dana: Vettelovo putovanje od gubitnika do junaka počelo je prije sedam dana

izlikama poput tlaka guma ili postavkama amortizera. Ili time da je momčad jednostavno "protiv" njega. Iznosimo, stoga, ovdje nekoliko činjenica. Fernando su nisu sviđele McLarenove kočnice Carbone Industriea u prvom dijelu sezone, pa ga je momčad prebacila na Hitcove. Usto, od Silverstonea je McLarenov trening automobil svaki put bio podešen za Fernanda. Ako se momčad prema njemu ikako drukčije odnosila, onda mu je samo išla na ruku. Nakon Monze to je nedvojbeno bilo tako. Poslije mučilišta u obliku FIA-ine sudnice, iz kojeg je Fernando izašao kao novi FIA-in ljubimac, posljednje što bi McLaren učinio je favoriziranje Lewisa. Što da su bili uhvaćeni? Ostali bi bez vozačkih bodova, a Fernando bi beskonačno morali isplaćivati odštetu.

U Kini je, dakle, samo bilo pitanje kad će, a ne hoće li, Fernando ponovno izvući priču o ekipi. Neko vrijeme – petak, subotnje prijepodne – vladalo je zatišje. Lewis nikako nije uspijevao spojiti dobar krug. Fernando, Kimi, Felipe... svi su bili brzi u različitim trenucima. Ferrari je imao prednost (bolja aerodinamička učinkovitost), no ona je unatoč predviđanjima bila malena. Najveća razlika bila je u načinu uporabe guma: Ferrariju se sviđela mekša mješavina, McLaren ju je mrvio.

Na ulasku u Q3, stoga, Lewis i njegov inženjer Phil Prew načinili su svoju domaću



Ferrarijeva obavijesna ploča sve optimističnijem Räikkönenu govori da vjerojatno hita prema pobjedi

zadaću. Nije bilo mjesta za dodatni krug, ono što su još mogli učiniti je udaljiti se od uobičajenih poteza i usredotočiti se na savršeno upravljanje mekšim gumama. Ključ bi bio u sporom izlaznom krugu kako bi se toplina koja bi gumama omogućila da budu u najboljem stanju za završni krug povećavala pravilnom brzinom. Pretjerivanjem u sporom krugu oštrica bi im mogla otupjeti. A za sve to nužno je bilo naći vrijeme, odnosno prostor za takav izlazni krug. Suprotno običajima, dakle, Lewis je u Q3 prvi otišao po novi komplet guma. Poput Fernanda, u toj je fazi izabrao tvrđu mješavinu: trebao mu je "siguran" krug za slučaj da plan s mekšim gumama propadne. Na tvrđoj mješavini, razmak između Lewisa i Fernanda iznosio je desetinku sekunde (u Lewisovu korist).

**"Lewis je bio najbrži u svojem prvom letećem krugu u Kini – na stazi koju dotad nikad nije vidio."**

Držeći se rasporeda, Lewis je po nov komplet mekših guma otišao devedesetak sekunda prije Fernanda. Time je dobio više vremena za izlazni krug; nije morao forsirati. Savršeno pripremljeni gume, odvezio je zatim izniman krug. Njegov McLaren imao je dva kruga manje goriva od Fernandova, no drugu polovicu prednosti od šest desetinki objašnjava savršena uporaba guma.

Nakon Q3, Fernando je, međutim, pukao. Kacige su letjele, vrata su otpadala sa šarka. McLaren ga je ponovno prevario. Lewis je izgubio utrku, naravno, ali nemojte očekivati

## PROKLIZAVANJE 2

### KINA U ŠACI

Peto mjesto Jensonu Buttonu bio je njegov i Hondin najbolji rezultat sezone. Svojom izvedbom nije ni zaslužio ništa manje od toga. Unatoč tome što se tijekom treninga mučio da nađe brzinu u pojedinačnim krugovima, uspio je četvrti put ove godine svojim RA107 startno mjesto izboriti u Q3. Momčadski kolega Rubens Barrichello osvojio je sedamnaesto startno mjesto. Jenson je u ranoj fazi trke pao na 15. mjesto jer se mučio s pregrijavanjem guma. U 24. krugu otišao je po gume za suho, pa je tijekom cijelog srednjeg stinta od osamnaest krugova bio jedan od najbržih vozača na stazi. Probio se na četvrto mjesto i počeo se približavati trećeplasiranom Felipeu Massi, no tada je otišao u posljednji boks i na stazu se vratio iza Sebastiana Vettela.

"Zadovoljan sam", rekao je Jenson. "Ako ništa drugo, to je velik poticaj za momčad."  
**Tom Clarkson**

Unatoč padu u poretku u početku, Button se izborio za svoj – i Hondin – najbolji rezultat 2007.







## PROKLIZAVANJE 3

### 200. POBJEDA ZA CRVENE

Bilo je prikladno da savršena izvedba Kimija Räikkönena donese Ferrariju 200. pobjedu u Formuli 1. U Francuskoj 1990. Alain Prost donio je stotu momčadsku pobjedu. Kimi ih je odveo do "drugog stoljeća". Još uvijek u igri za naslov prvaka, Kimi je cijelog šangajskog vikenda bio u ocharavajućoj formi. Bio je najbrži na sva tri pretkvalifikacijska treninga, a pole position izgubio je za samo desetinku sekunde, unatoč tome što je bio četiri kruga teži od najbržeg, Lewisa Hamiltona. U ranoj fazi utrke Kimi je ganjao Hamiltona do te mjere da je Britanac rastopio stražnje gume, pa je Finac u 29. krugu prešao u vodstvo. "Odvezio je izvanrednu utrku, bez ijedne pogreške", rekao je kasnije Ferrarijev šef Jean Todt. Sjajno, doista.

**Matteo Vescovo**

Räikkönenova pobjeda donijela je momcima u crvenom još jedan važan rezultat – 200. pobjedu u F1



da ću se ispričati zato što ga branim. Na sklikoj Ferrarijevoj stazi, na Ferrarijev dan, Lewis je bio ispred Kimija za 8.7 s kad je prvi put otišao po gorivo. On i Phil ispravno su odlučili da ne mijenjaju kišne Bridgestonke: na lijevoj su se strani brzo pretvarale u glatke gume.

Praktična guma s kojom se trebalo utrkivati toga promjenjivoga šangajskog dana. Kimi, Felipe i Fernando kopirali su Lewisa.

**"Ne možemo ovih dana očekivati da će Fernando zahvaliti momčadi ili ih barem pohvaliti.**

Dakako, Lewisova fenomenalna brzina ima svoju cijenu. Vidjeli smo to u Turskoj i sad ponovno u Kini. U srednje brzim i vrlo brzim zavojima, vozeći dovoljno brzo da bude ispred Ferrarija, Lewis je gumama davao više energije od Fernanda.

Njegova brzina habanja bila je veća, a temperature su bile više.

Utori su nestali. Lewis je počeo gubiti prijanjanje. Tada je, sad kad su mu gume bile na rubu, ponovno počelo kišiti. Nema gazne površine. Nema prijanjanja. Gorivo je na nuli. Još jedan krug. Kimi je bio uz njega, a zatim ga je pretekao.

U boks! U boks!

U uskom lijevom zavoju na ulazu u pit lane otklizao je nekoliko metara i izletio na šljunčanu zamku s vanjske strane. Vjerojatno jedinu na cijeloj stazi. Zašto ondje?

Webberu (straga) vjerojatno je dosta nadmetanja s Toro Rossovim bolidima (ovaj put s Liuzzijem)

Zašto šljunak?

Previše je istrošio gume jer je vozio brže od oba Ferrarija. McLaren ga je trebao pozvati u boks krug ranije – no to je lako reći sad, nakon utrke. Budući da je bio sporiji od Lewisa, Fernando je bio blaži prema svojim kišnim Bridgestonkama.

Kimi je, dakako, pobijedio. I to kao što često pobjeđuje – vozeći sjajno cijeli dan, maksimalno iskorištavajući sve situacije i rijetko gubeći putanju. Fernando je bio drugi. Usprkos, usprkos...

Možete li to zamisliti? Možete li zamisliti što bi se dogodilo nakon Kine da je Lewis bio drugi (i tako osigurao naslov), a da je Fernando završio u šljunku, kao žrtva McLarenove taktike koja ga je krug previše ostavila na istrošenim gumama? Možete li zamisliti španjolski tornado koji bi uništio sve one simpatične zgrade Hermanna Tilkea u šangajskom paddocku? Možete li zamisliti "nove dokaze" koji bi iskrsnuli u FIA-i?

Sve u svemu, gotovo mi je drago što je ispalo kako je ispalo. Ne možemo ovih dana očekivati da će Fernando u ikojem trenutku zahvaliti momčadi ili ih barem pohvaliti zbog njihova rada. Radujem se, međutim, što ću u kafićima na plažama Grenade čuti kako govore o momčadi koja svojeg novaka stalno ostavlja na cjedilu.

Poslije svega, Ron Dennis izjavio je tisku da Kimi nije zapravo bio poteškoća. "Utrkivali smo se protiv Fernanda", rekao je, shvativši prekasno da je nehotice otkrio što zapravo misli. Mislim da se ne treba zabrinjavati. Ima pravo: Fernando je doista Lewisova, a time i McLarenova, najveća prijetnja.



# Grand Prix KINE

## STATISTIKA

Svi podaci sa 16. utrke



## Jeste li znali?

To je bila Ferrarijeva 200. pobjeda u F1 i 600. pobjedničko postolje. Trka se održala na rođendan Froilana Gonzalesa, osvajača prve Ferrarijeve pobjede. Bila je to i 120. Bridgestoneova pobjeda u F1. Nakon odustajanja Lewisa Hamiltona, Heikki Kovalainen ostao je jedini vozač sa svih šesnaest završenih utrka.

## STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	MOTORI U: 1. ILI 2. UTRCI	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU	
1m35.908s (u Q3)	15	2.	<b>Lewis Hamilton</b>	1
1m36.044s Q3	19	2.	<b>Kimi Räikkönen</b>	2
1m36.221s Q3	17	2.	<b>Felipe Massa</b>	3
1m36.576s Q3	18	2.	<b>Fernando Alonso</b>	4
1m37.619s Q3	19	1.	<b>David Coulthard</b>	5
1m38.013s Q3	23	2.	<b>Ralf Schumacher</b>	6
1m38.153s Q3	23	2.	<b>Mark Webber</b>	7
1m38.455s Q3	28	2.	<b>Nick Heidfeld</b>	8
1m38.472s Q3	25	1.	<b>Robert Kubica</b>	9
1m39.285s Q3	24	1.	<b>Jenson Button</b>	10
1m36.862s Q2	19	1.	<b>Vitantonio Liuzzi</b>	11
1m36.959s Q2	25	2.	<b>Jarno Trulli</b>	12
1m36.991s Q2	24	1.	<b>Heikki Kovalainen</b>	13
1m37.247s Q2	11	1.	<b>Anthony Davidson</b>	14
1m37.483s Q2	25	2.	<b>Nico Rosberg</b>	15
1m37.251s Q3	25	1.	<b>Rubens Barrichello</b>	16
1m36.891s Q2	26	2.	<b>Sebastian Vettel*</b>	17
1m37.290s Q1	25	1.	<b>Giancarlo Fisichella</b>	18
1m37.456s Q1	22	2.	<b>Alex Wurz</b>	19
1m38.218s Q1	25	1.	<b>Takuma Sato</b>	20
1m38.668s Q1	6	1.	<b>Adrian Sutil</b>	21
1m39.336s Q1	7	2.	<b>Sakon Yamamoto</b>	22

\*kašnjen s pet mjesta zbog ometanja drugog vozača u kvalifikacijama

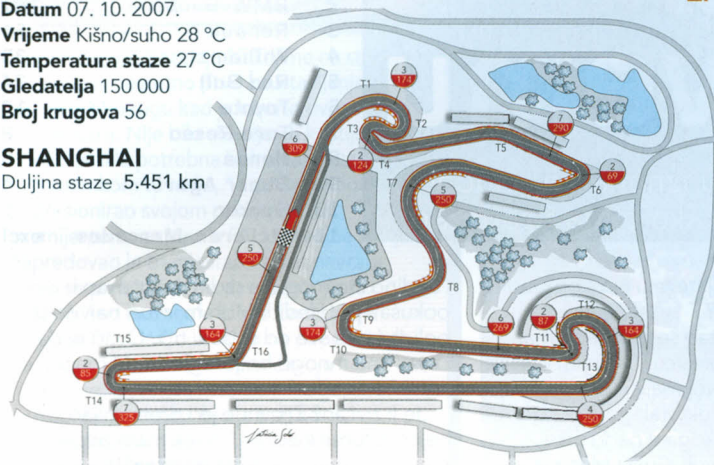
## REZULTATI UTRKE

VOZAČ I POZICIJA NA CIJLU	PLASMAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI	
<b>Kimi Räikkönen</b> Ferrari F2007	2	1h37m58.395s	
<b>Fernando Alonso</b> McLaren-Mercedes MP4-22	4	+9.806s	
<b>Felipe Massa</b> Ferrari F2007	3	+12.891s	
<b>Sebastian Vettel</b> Toro Rosso-Ferrari STR02	12	+53.509s	
<b>Jenson Button</b> Honda RA107	11	+68.666s	
<b>Vitantonio Liuzzi</b> Toro Rosso-Ferrari STR02	7	+73.673s	
<b>Nick Heidfeld</b> BMW-Sauber F1.07	6	+74.224s	
<b>David Coulthard</b> Red Bull-Renault RB3	5	+80.750s	
<b>Heikki Kovalainen</b> Renault R27	10	+81.186s	
<b>Mark Webber</b> Red Bull-Renault RB3	8	+84.685s	
<b>Giancarlo Fisichella</b> Renault R27	18	+86.683s	
<b>Alex Wurz</b> Williams-Toyota FW29	17	+1 krug	
<b>Jarno Trulli</b> Toyota TF107	13	+1 krug	
<b>Takuma Sato</b> Super Aguri-Honda SA07	16	+1 krug	
<b>Rubens Barrichello</b> Honda RA107	15	+1 krug	
<b>Nico Rosberg</b> Williams-Toyota FW29	19	+2 kruga	
<b>Sakon Yamamoto</b> Spyker-Ferrari F8-VII	21	+3 kruga	
NISU KVALIFICIRANI RAZLOG ODUSTAJANJA			
<b>Robert Kubica</b> BMW-Sauber F1.07	9	hidraulika - 33 kruga	
<b>Lewis Hamilton</b> McLaren-Mercedes MP4-22	1	nesreća - 30 krugova	
<b>Ralf Schumacher</b> Toyota TF107	22	izlijetanje - 25 krugova	
<b>Adrian Sutil</b> Spyker-Ferrari F8-VII	20	nesreća - 24 kruga	
<b>Anthony Davidson</b> Super Aguri-Honda SA07	14	kočnice - 11 krugova	

## GRAND PRIX KINE

Datum 07. 10. 2007.  
Vrijeme Kišno/suho 28 °C  
Temperatura staze 27 °C  
Gledatelja 150 000  
Broj krugova 56

SHANGHAI  
Duljina staze 5.451 km



© 2007 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France

### SHANGHAI KRUG ZA KRUGOM

**START** Dobrim startom s prvog mjesta Hamilton zatvara Räikköna u prvom zavoju.

**1. KRUG** Alonso pretječe Massu, ali ovaj mu do kraja kruga uspijeva vratiti. Coulthard je peti, a Schumacher se zavrtio na posljednje mjesto.

**2. KRUG** Sudar Barrichella i Davidsona u zavoju 1.

**15. KRUG** Hamilton odlazi u boks po gorivo, Räikkönen u vodstvu.

**17. KRUG** Massa u boks.

**18. KRUG** Alonso u boks.

**19. KRUG** Räikkönen u boks,

Hamilton ponovno vodi.

**26. KRUG** Alonso pretječe Massu, koji gotovo smjesta odlazi u boks.

**27. KRUG** Još kiše. Hamilton usporava.

**29. KRUG** Räikkönen pretječe Hamiltona.

**31. KRUG** Hamilton odlazi u boks, izliječe na šljunak u pit laneu i odustaje.

**32. KRUG** Räikkönen i Alonso u boks.

**43. KRUG** Räikkönen ispred Alonsa i Masse.

**56. KRUG** Räikkönen pobjeđuje s 9.8 s ispred Alonsa. Slijede Massa, Vettel, Button, Liuzzi, Heidfeld i Coulthard.

## BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

**Najbrži krug:** Felipe Massa 1:37.454 u 56. krugu (201.257 km/h)  
**Najbrže zaustavljanje:** Vitantonio Liuzzi 26.508 s  
**Najspornije zaustavljanje:** Sakon Yamamoto 59.949 s  
**Najveća brzina:** Fernando Alonso 313.507 km/h  
**Najmanja brzina:** Takuma Sato 295.403 km/h

## SEZONA DO SADA

	AUSTRALIJA	ŠPANIJA	MALEZIJA	BARBADEOS	MONAKO	KANADA	FRANCUSKA	BRITANIJA	MADRID	EUROPEA	TURSKA	ITALIJA	BELGIJA	JAPAN	BRAZIL	
Fernando Alonso	2	1	5	3	1	7	2	7	2	1	4	3	1	3	0	2
Lewis Hamilton	3	2	2	2	1	1	3	3	9	1	5	2	4	1	0	
Giancarlo Fisichella	5	6	8	9	4	D	9	6	8	10	12	9	12	0	5	11
Heikki Kovalainen	10	8	9	7	13	4	5	15	7	8	8	6	7	8	2	9
Felipe Massa	6	5	1	1	3	D	3	2	5	2	13	1	0	2	6	3
Kimi Räikkönen	1	3	0	8	5	4	1	1	0	2	2	3	1	3	1	
Jenson Button	15	12	0	12	11	0	12	8	10	0	0	13	8	0	11	5
Rubens Barrichello	11	11	13	10	10	12	0	11	9	11	18	17	10	13	10	15
Nick Heidfeld	4	4	4	0	6	2	0	5	6	6	3	4	4	5	14	7
Robert Kubica	0	18	6	4	5	0	-	4	4	7	5	8	5	9	7	0
Ralf Schumacher	8	15	12	0	16	8	0	10	0	0	6	12	15	10	0	0
Jarno Trulli	9	7	7	0	15	0	6	0	0	13	10	16	11	11	13	13
David Coulthard	0	0	0	5	14	0	0	13	11	5	11	10	0	0	4	8
Mark Webber	13	10	0	0	0	9	7	12	0	3	9	0	9	7	0	10
Nico Rosberg	7	0	10	6	12	10	16	9	12	0	7	7	6	6	0	16
Alex Wurz	0	9	11	0	7	3	10	14	13	4	14	11	13	0	0	12
Vitantonio Liuzzi	14	17	0	0	0	0	17	0	16	0	0	15	17	12	9	6
Scott Speed	0	14	0	0	9	0	13	0	0	0	-	-	-	-	-	-
Sebastian Vettel	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	16	19	18	0	0	4
Christijan Albers	0	0	14	14	19	0	15	0	15	-	-	-	-	-	-	-
Markus Winkelhock	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-
Sakon Yamamoto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	20	20	17	12	17	
Adrian Sutil	17	0	15	13	0	0	14	17	0	0	17	21	19	14	8	0
Takuma Sato	12	13	0	8	17	6	0	16	14	0	15	18	16	15	15	14
Anthony Davidson	16	16	16	11	18	11	11	0	0	12	0	14	14	16	0	0

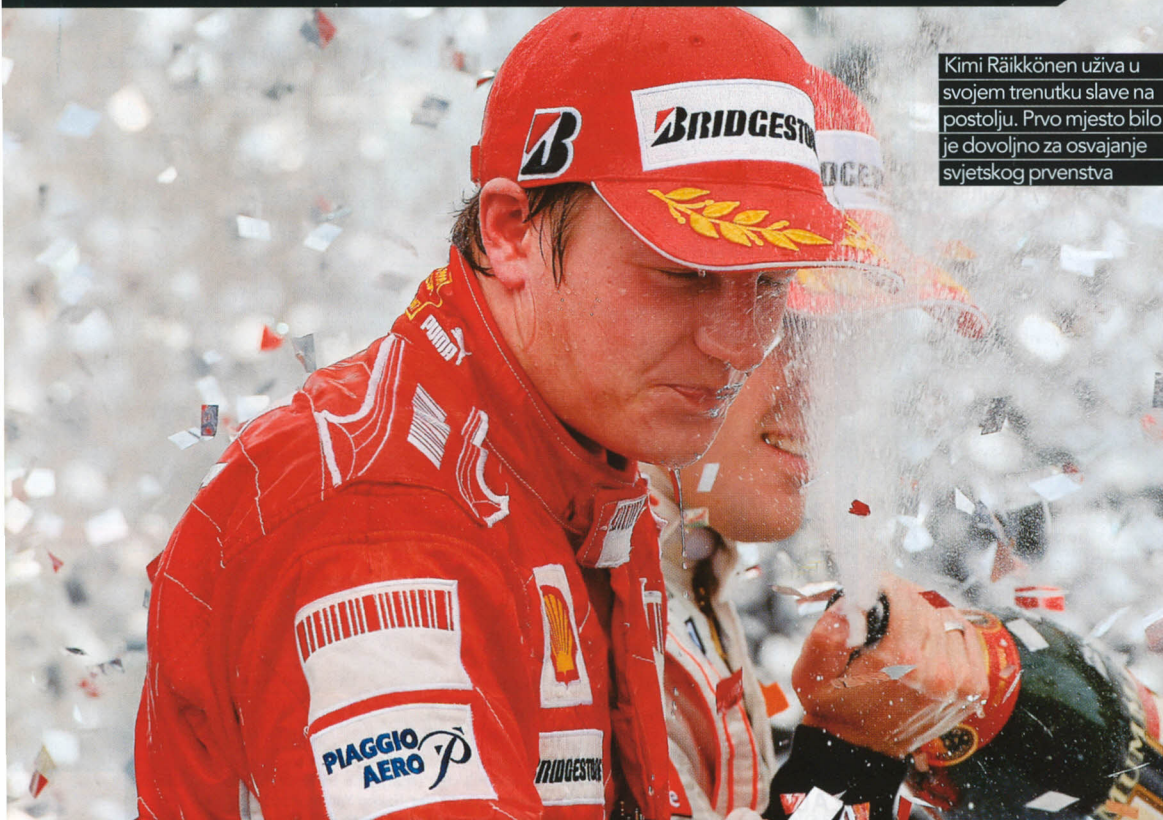
O Odustao; D Diskvalificiran

KARTA STAZE: PATRICIA SOLER; ANDREW FERRARI/LAT





# IZVJEŠTAJ S UTRKE Peter Windsor



Kimi Räikkönen uživa u svojem trenutku slave na postolju. Prvo mjesto bilo je dovoljno za osvajanje svjetskog prvenstva

### UKUPNI POREDAK VOZAČA nakon 17 od 17 utrka

1	Kimi Räikkönen	110
2	Lewis Hamilton	109
3	Fernando Alonso	109
4	Felipe Massa	94
5	Nick Heidfeld	61
6	Robert Kubica	39
7	Heikki Kovalainen	30
8	Giancarlo Fisichella	21
9	Nico Rosberg	20
10	David Coulthard	14
11	Alex Wurz	13
12	Mark Webber	10
13	Jarno Trulli	8
14	Sebastian Vettel	6
15	Jenson Button	6
16	Ralf Schumacher	5
17	Takuma Sato	4
18	Vitantonio Liuzzi	3
19	Adrian Sutil	1
20	Rubens Barrichello	0
21	Scott Speed	0
22	Kazuki Nakajima	0
23	Anthony Davidson	0
24	Sakon Yamamoto	0
25	Christijan Albers	0
26	Markus Winkelhock	0

### UKUPNI POREDAK KONSTRUKTORA

nakon 17 od 17 utrka		
1	Ferrari	204
2	BMW-Sauber	101
3	Renault	51
4	Williams	33
5	Red Bull	24
6	Toyota	13
7	Toro Rosso	8
8	Honda	6
9	Super Aguri	4
10	Spyker	1
11	McLaren-Mercedes	excl

# Usprkos svemu

Pobjedom vrijednom naslova Kimi je u Brazilu iznenadio paddock, no sad ga očekuje druga bitka, ona sudska, kako bi ga i zadržao.

**B**io je u iskušenju da svoj 28. rođendan proslavi po finskim običajima, ali ovo je ipak njegova prva godina u Ferrariju (sjećate se?) i još uvijek je postojala mogućnost osvajanja prvenstva. U doba McLarena, kad bi vas na zabavama poslije trka ugnjavio pričom o tome kako "želi osvojiti prvenstvo i zatim se povući" jer se "ne zabavlja" vozeći, uvijek biste imali osjećaj da je pomalo na rubu, da se razvija u buntovnika koji više voli Alpinestarovu kožu od Bossovih odijela, trkačkog vozača kojem su pogreškom namijenili ulogu profesionalne zvijezde Formule 1.

U Ferrariju, gdje mu daju mnogo više slobode, gdje može biti Kimi, zato mnogo manje vidamo Petea Dohertyja, a mnogo više Michaela Schumachera. Dobro, možda ne pravog Michaela, ali naznake svakako. Maskiranje u gorilu umjesto prljavih noćnih klubova. Večere s roditeljima, bakama i djedovima uoči utrka umjesto samotnih noći u sobi. Rođendan ti je u srijedu uoči VN Brazila? Što kažeš na malo kupnje u trgovačkom centru (možda nekoliko pari

Puminih tenisica za prijatelje u Finskoj) i zatim na tihi večeru u pubu?

U četvrtak ujutro ustao se rano, spreman za godišnju Shellovu presicu. U dugim bijelim bermudama, Ferrarijevoj majici i Ferrarijevoj kapi, za Kimijem su se okretali gdje god je pošao. Ne znam ni za koga u paddocku (ili izvan njega) tko ne voli Kimija Matiasa Räikkönena, neovisno o tome poznaju li ga ili ne. On je istinski trkač vozač: jednostavan, apolitičan i, najvažnije, savršen manipulator dinamičke mase bolida. Umjesto Ledeni mnogo mu bolje pristaje nadimak g. Ravna Dionica. On je danas momak koji nikad ne odstupa od putanje za više od nekoliko stupnjeva. Na stazi ili izvan nje.

"Moram imati sreće", ipak će reći odgovarajući na pitanja o naslovu prvaka.

**"Kimi je istinski trkač: apolitičan i savršen manipulator dinamičke mase bolida."**

"Jedino što mogu je raditi svoj posao i pokušati pobijediti. Moram izvući najviše iz bolida i dati sve od sebe u trci. Očito je da Lewis ima mnogo bolje izgleda od mene, kao i Fernando."

Je li živčan? Zijevnuo je i promrmljao nešto o tome kako je "uvijek malo živčan, pa ni ova utrka nije ništa drukčija".

Što bi mu značilo osvajanje prvenstva? "Značilo bi mi vrlo mnogo jer sam blizu osvajanja bio i ranije, a svi oko mene - Ferrarijeva momčad, moja obitelj - davali su mi veliku podršku", odgovorio je. "Bilo bi lijepo pobijediti za njih."

Kimi. Vozač koji je svoj prvi ugovor u F1 proslavio kupivši roditeljima novu kupaonicu (prije su rabili vanjski zahod). Kimi. Kimster. Onaj treći u brazilskom troboju.

Ferrariju su bili briljantno brzi na mokroj stazi u petak. "Staza je nova, pa moramo vidjeti što će biti sutra kad su, mislim, najavili suho vrijeme", rekao je izlazeći iz bolida. Oko Ferrarijeve garaže okupilo se dosta ljudi, ali ne najviše. Najveća, najoznojenija gomila ljudi u Brazilu bila je rezervirana za VMM. Za Lewisa. Za Fernanda. Za dvoboj.



Kimiju se to vjerojatno sviđalo. Manje pozornosti, manja usredotočenost na njega. "Samo da obavim posao, pa ćemo vidjeti što će se zbiti."

Doista, subota je bila toplija. Interlagos je obasjalo sunce i oživjelo sjećanja na utrku otprije trideset godina kad su Carlos Reutemann i Niki Lauda ovdje osvojili posljednje Ferrarijevo dvostruko postolje. Navijači su stoga od zore pa do kasno uvečer bili vrlo nemirni.

Na novoobnovljenom Interlagosu Chica Rose ugodaj je isti kao prije tri desetljeća. "Nadam se", rekao je Chico, bivši menadžer Jose-Carlosa Pacea, po kojem Interlagos nosi službeno ime, "da će sve biti u redu. Kad je Bridgestone odlučio proizvesti supermekke gume za našu utrku (potkraj srpnja), još ni asfalt nismo položili."

Ferrariji su bili brzi. Prianjanje pri niskim brzinama. Sjajne Brembove kočnice. Učinkovita aerodinamika. Dobra najveća brzina. Nekoliko puta, sasvim slučajno, na središnjem dijelu staze Kimi je naišao na Lewisa. Malo su se nadmetali, pokazali mišice, ali uz uzajamno poštovanje. Kimi je bio najbrži u Q2, ali nije bio dovoljno brz da

## PROKLIZAVANJE 1

### NAKAJIMINA KUGLANA

Sjajnu izvedbu Kazukija Nakajime na stazi zasjenilo je nesretno prvo zaustavljanje u boks u 31. krugu kad je oborio dva svoja mehaničara. Nije bilo slomljenih kostiju, ali obojici je bila potrebna bolnička obrada.

S iznimkom te mrlje, "Kaz" je mnoge impresionirao svojom pribranošću u premijernom nastupu u F1. U prvome krugu napredovao je tri mjesta, a u dva navrata uspio se probiti čak do devetog mjesta.

Usto, kad je trebalo bio je čvrst, pa je natjerao Davida Coultharda na piruetu kad ga je ovaj pokušao preteći u Zavoju 1.

Štoviše, u svojem najbržem krugu, petom u ukupnom poretku, bio je brži od momčadskog kolege Nica Rosberga te Fernanda Alonsa.

"Kazuki je vozio dobro", rekao je Williamsov glavni inženjer Patrick Head. "Označio je smjer svoje budućnosti u F1."

**Tom Clarkson**

Obaranje članova posade u boksu podosta je zasjenilo vrhunsku vožnju "Kaza" Nakajime na Interlagosu



## PROKLIZAVANJE 2

### RENAULTOVA DVOSTRUKA NEVOLJA

Renault je sezonu završio praskom – doslovno. Na VN Brazila oba su vozača doživjela nesreće, što je ujedno bilo i jedino dvostruko Renaultovo odustajanje ove sezone. Giancarlo Fisichella bio je uključen u dva incidenta u prva dva kruga trke. Najprije ga je netko pogodio straga kad je kočilo ispred prvog zavoja na samome startu, a zatim se, krug kasnije, u njega zabio Sakon Yamamoto, što je bio Fisichellin kraj. Heikki Kovalainen nije prošao ništa bolje. Nakon dodira s drugim bolidom na startu mu se probušila guma, a u 35. krugu vjerojatan kvar na bolidu poslao ga je u zaštitnu ogradu. "Kad startate usred grida", rekao je Renaultov šef Flavio Briatore, "nesreće kakve smo danas vidjeli mogu se dogoditi." Hoće li 2008. biti bolja?

**Robert Holmes**

Renault je u Brazilu bio žrtva ratova: Fisichella je prvi odustao nakon ovog sudara sa Spykerovim vozačem Yamamotom



na izlazu iz boksa bude na čelu kolone za izgaranje goriva. Lewis i Fernando smjestili su se ispred Ferrarija, s motorima u "leru" i nestrpljivim prstima na upravljaču.

Kimi je tako bio u posljednjem kvalifikacijskom krugu, s novim gumama, kad je uhvatio Lewisa između Zavoja 3 i 4. Lewis je žestoko ubrzavao iz boksa, nadajući se, budući da je sat otkucavao, da će do područja kočenja doći bez ometanja Kimija. Sekundu-dvije Kimi nije bio siguran: hoće li mu Lewis prepriječiti put?

Lewis to nije učinio. Snažno zakočivši, prepustio je Kimiju vanjsku putanju u zavoj. Učinio je to, međutim, malo prekasno i bio je možda malo preblizu. Na putanji malo "mekšoj" od one koju bi sam izabrao Kimi je stoga morao skrenuti malo agresivnije nego što bi htio. Trznuo je u preupravljanje, izišao iz zavoja preko rubnika i našao prianjanje bez opterećenja. Bilo ga je prekrasno gledati kako se izvlači. Izgubio je možda desetinku.

Kasnije, nakon što je Massa osvojio pole position ispred Lewisa, Kimija i Fernanda, upitao sam Kimija je li ga incident uzrujao. "Ma ne. To nije bilo ništa", rekao je na svoj nezainteresiran način. "Nekoliko desetinka možda. Lewis je to mogao olakšati, no otežao je. Ispričao se. To se događa u prometu."

I zato je Kimi prvak i prije nego što je osvojio naslov: on je trkači vozač, sportaš i vrlo dobar momak. Tim redom. Njemu kukanje nije svojstveno.

U nedjelju je bilo lako, onako kako to Kimi učini da izgleda. Nijedan kotač nije bio izvan putanje. Nijedna pogreška. Istjerao je Lewisa sa čiste strane grida, zakočio rano ispred Zavoja 2, možda u nadi da će



Massa bježi, a Kimijevo kočenje Hamiltona ostavlja na nemilost Alonsu





Lewisov proboj do bodova možda će naposljetku požnjati uspjeh na FIA-inom Žalbenom sudu

uzrokovati malo pomutnje, na kraju ravne dionice pogledao je u zrcala i vidio McLarene bok uz bok. Malo Kimijeve pomutnje bio je samo uvod u uzbuđenja. Nekog drugog dana, na drugome svijetu, Kimijev potez možda bi bio opisan kao "testiranje kočnica". Ovdje, u prvenstvenome vihoru, bio je samo "oprezan".

**"Ferrari je pozvao Felipea u boks nekoliko krugova ranije, pa je put do vodstva Kimiju bio otvoren."**

Nakon toga usredotočio se, kao što to uvijek čini – bio je unutra, poistovjetio se s bolidom, osjećao je svaku neravninu i sitno podrhtavanje, svaku promjenu u razini prijanjanja, svaku promjenu podloge. Felipe je vodio – brzo i čisto. Iza njih, Fernando je brzo gubio dah.

Kako preuzeti vodstvo? Momčad je to odlučila "riješiti taktikom". Kimi je u međuvremenu trebao nastojati štedjeti gorivo te upravljanjem, slabijim pritisecima na

kočnicu i njemu svojstvenim ravnomjernim promjenama gasa čuvati gume na ljepljivom novom asfaltu.

Ekipa je učinila ostalo. Pozvali su Felipea u boks nekoliko krugova prije nego što je doista trebao stati, pa je put do vodstva Kimiju bio otvoren. Iskoristio je ponudeno u najvećoj mjeri, kao i toliko puta dosad.

Dva gotovo jednaka kruga za 1:12.70 s bila su odlučujući trenuci utrke.

U vodstvu, sa sedamnaest krugova do kraja, Kimi je strepio.

Hoće li se supermeke gume početi mrviti? (Ne.)

Hoće li Lewis morati još jednom u boks? (Da.)

Hoće li i ostali otići u boks te tako Lewisu otvoriti vrata? (Ne.)

Ostao je, dakle, u svojem svijetu, u svijetu u kojem postoje samo on i njegov bolid. Ritmični i savršeno usklađeni. Na nešto drugo – osvajanje prvenstva, recimo – Kimi nije mogao ni pomisliti.

Sasvim do kraja. Dok šahovnica nije zalepršala kad je prešao ciljnu crtu. Dok radio nije zapucketao. Dok nije vidio njihova lica – lica navijača, lica sudaca uz stazu, lica Ferrarijevih momaka koji su vikali, skakali i vrištali dok je ulazio u mir parc fermea.

Dok nije skinuo kacigu i začuo ih kako govore: "Ti si prvak. Prvak svijeta Formule 1!" **FO**

## PROKLIZAVANJE 3

### DVOBOJ MLADIĆA

Dva talenta F1 u usponu, Robert Kubica i Nico Rosberg, uživali su u velikoj borbi na Interlagosu. Njihova borba za isti komad asfalta počela je u 39. krugu i nastavila se do kraja utrke. No McLaren se žalio.

Nico je bio ispred Roberta sve dok Williamsova zvijezda u 54. krugu nije posljednji put otišla u boks. Izmjenjivanje mjesta nastavilo se tijekom iduća četiri kruga, sve dok Robert posljednji put iz boksa nije izišao s pet desetinka zaostatka za Rosbergom. Do kraja utrke bili su na četvrtom i petom mjestu. Još su ih dvaput zamijenili. Najprije je BMW-Sauberov momak pretekao Rosberga u 61. krugu, a onda je Williams vratio četvrto mjesto u 69. krugu. Cilj su prošli sa samo 36 desetinka razmaka.

"Bilo je uzbuđljivo", rekao je Nico.

"Dobra borba, ha", rekao je Kubica.

**Matthew Marsh**

Nico Rosberg (sprijeda u ovoj fazi) i Robert Kubica stalno su izmjenjivali mjesta





# Grand Prix BRAZILA

## STATISTIKA

Svi podaci sa 17. utrke



## Jeste li znali?

Räikkönen je prvi vozač nakon Jodyja Shecktera 1979. koji je naslov osvojio u svojoj prvoj godini u Ferrariju. Treći je Finac koji je osvojio naslov. Ovo je prvi put nakon 1977. da su dva Ferrarijeva vozača završila na postolju Interlagosa. Kazuki Nakajima jedanaesti je sin koji je u F1 pošao stopama svojega oca.

## STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	MOTORI U: 1. ILI 2. UTRCI	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU	
1m11.931s (set in Q3)	20	1.	<b>Felipe Massa</b>	1
1m12.082s Q3	22	1.	<b>Lewis Hamilton</b>	2
1m12.322s Q3	21	1.	<b>Kimi Räikkönen</b>	3
1m12.356s Q3	22	2.	<b>Fernando Alonso</b>	4
1m12.928s Q3	-	1.	<b>Mark Webber</b>	5
1m13.081s Q3	25	2.	<b>Nick Heidfeld</b>	6
1m13.129s Q3	19	2.	<b>Robert Kubica</b>	7
1m13.195s Q3	22	1.	<b>Jarno Trulli</b>	8
1m13.272s Q3	23	1.	<b>David Coulthard</b>	9
1m13.477s Q3	23	1.	<b>Nico Rosberg</b>	10
1m12.932s Q2	9	2.	<b>Rubens Barrichello</b>	11
1m12.968s Q2	-	1.	<b>Giancarlo Fisichella</b>	12
1m13.058s Q2	22	1.	<b>Sebastian Vettel</b>	13
1m13.251s Q2	1	1.	<b>Vitantonio Liuzzi</b>	14
1m13.315s Q2	33	1.	<b>Ralf Schumacher</b>	15
1m13.469s Q2	-	2.	<b>Jenson Button</b>	16
1m14.078s Q1	1	2.	<b>Heikki Kovalainen</b>	17
1m14.098s Q1	25	2.	<b>Takuma Sato</b>	18
1m14.417s Q1	31	1.	<b>Kazuki Nakajima</b>	19
1m14.596s Q1	22	2.	<b>Anthony Davidson</b>	20
1m15.217s Q1	22	2.	<b>Adrian Sutil*</b>	21
1m15.487s Q1	-	1.	<b>Sakon Yamamoto</b>	22

\*startao iz pit lanea

## REZULTATI UTRKE

VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLASMAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
<b>Kimi Räikkönen</b> Ferrari F2007	2.	1h28m15.270s
<b>Felipe Massa</b> Ferrari F2007	1.	+1.493s
<b>Fernando Alonso</b> McLaren-Mercedes MP4-22	3.	+57.019s
<b>Nico Rosberg</b> Williams-Toyota FW29	9.	+62.848s
<b>Robert Kubica</b> BMW-Sauber F1.07	5.	+70.957s
<b>Nick Heidfeld</b> BMW-Sauber F1.07	6.	+71.317s
<b>Lewis Hamilton</b> McLaren-Mercedes MP4-22	8.	+1 krug
<b>Jarno Trulli</b> Toyota TF107	7.	+1 krug
<b>David Coulthard</b> Red Bull-Renault RB3	10.	+1 krug
<b>Kazuki Nakajima</b> Williams-Toyota FW29	16.	+1 krug
<b>Ralf Schumacher</b> Toyota TF107	19.	+1 krug
<b>Takuma Sato</b> Super Aguri-Honda SA07	13.	+2 kruga
<b>Vitantonio Liuzzi</b> Toro Rosso-Ferrari STR02	21.	+2 kruga
<b>Anthony Davidson</b> Super Aguri-Honda SA07	17.	+3 kruga
NISU KVALIFICIRANI		
<b>Adrian Sutil</b> Spyker-Ferrari F8-VII	20.	kočnice - 43 kruga
<b>Rubens Barrichello</b> Honda RA107	11.	motor - 40 krugova
<b>Heikki Kovalainen</b> Renault R27	22.	nesreća - 35 kruga
<b>Sebastian Vettel</b> Toro Rosso-Ferrari STR02	12.	hidraulika - 34 kruga
<b>Jenson Button</b> Honda RA107	14.	motor - 20 krugova
<b>Mark Webber</b> Red Bull-Renault RB3	4.	mjenjač - 14 krugova
<b>Sakon Yamamoto</b> Spyker-Ferrari F8-VII	18.	nesreća - 2 kruga
<b>Giancarlo Fisichella</b> Renault R27	15.	nesreća - 2 kruga

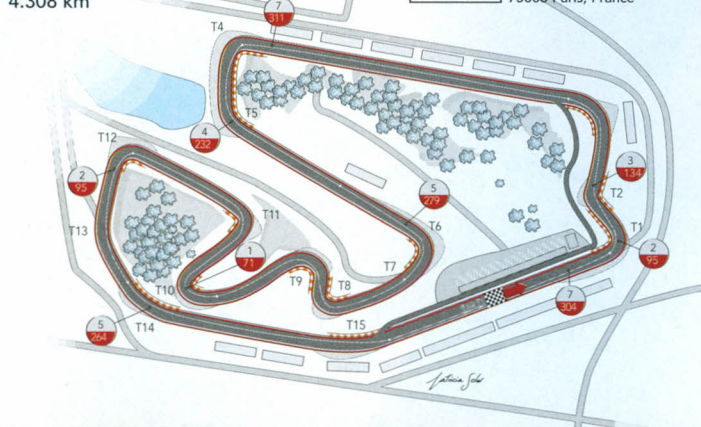
## GRAND PRIX BRAZILA

Datum 21. 10. 2007. Vrijeme Suho/sunčano 37 °C Temperatura staze 60 °C  
Gledatelja 63 000 Broj krugova 71

### INTERLAGOS

Duljina staze  
4.308 km

© 2007 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France



### INTERLAGOS KRUG ZA KRUGOM

**START** Massa starta prvi i preuzima vodstvo. Räikkönen i Alonso pretječu Hamiltona i zauzimaju drugo i treće mjesto.  
**1. KRUG** Hamilton pokušava uzvratiti Alonsu u Zavoju 4, ali odlazi preširoko i pada na osmo mjesto. Na kraju kruga Massa vodi ispred Räikköna, Alonsa i Webbera.  
**7. KRUG** Hamilton se probio na šesto mjesto.  
**8. KRUG** Hamilton gotovo potpuno usporava, gubi oko 30 s i pada na 18. mjesto.  
**17. KRUG** Hamilton se probio na 11. mjesto.  
**20. KRUG** Massa u boks, Räikkönen vodi.  
**21. KRUG** Räikkönen u boks, Alonso vodi.  
**22. KRUG** Alonso i Hamilton u boks, Hamilton

stavlja supermeke gume.  
**36. KRUG** Hamilton u boks.  
**44. KRUG** Massa u zavoju vozi preširoko i gubi dvije sekunde.  
**50. KRUG** Massa odlazi u boks po supermeke gume, Räikkönen vodi.  
**52. KRUG** Alonso u boks.  
**53. KRUG** Räikkönen u boks. Vraća se na prvo mjesto.  
**56. KRUG** Hamilton u boks.  
**63. KRUG** Trulli odlazi u boks, pa je Hamilton 7.  
**71. KRUG** Räikkönen pobjeđuje s 1.493 s prednosti ispred Masse. Slijede Alonso, Rosberg, Kubica, Heidfeld, Hamilton i Trulli.

## BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

**Najbrži krug:** Kimi Räikkönen 1:12.445 u 66. krugu (214.120 km/h)  
**Najbrže zaustavljanje:** Robert Kubica 25.220 s  
**Najspornije zaustavljanje:** Adrian Sutil 3:10.813 s  
**Najveća brzina:** Lewis Hamilton 317.498 km/h  
**Najmanja brzina:** Sakon Yamamoto 274.900 km/h

## SEZONA DO SADA

	AUSTRALIJA	MALEZIJA	ŠPANIJA	INDIJA	KANADA	FRANCUSKA	BRITANIJA	ŠVEDSKA	MADJARSKA	ŠPANIJA	ITALIJA	BELGIJA	JAPAN	KINA	BRAZIL		
Fernando Alonso	2	1	5	3	1	7	2	7	2	1	4	3	1	3	0	2	3
Lewis Hamilton	3	2	2	2	2	1	1	3	3	9	1	5	2	4	1	0	7
Giancarlo Fisichella	5	6	8	9	4	D	9	6	8	10	12	9	12	0	5	11	0
Heikki Kovalainen	10	8	9	7	13	4	5	15	7	8	8	6	7	8	2	9	0
Felipe Massa	6	5	1	1	3	D	3	2	5	2	13	1	0	2	6	3	2
Kimi Räikkönen	1	3	3	0	8	5	4	1	1	0	2	2	3	1	3	1	1
Jenson Button	15	12	0	12	11	0	12	8	10	0	13	8	0	11	5	0	
Rubens Barrichello	11	11	13	10	10	12	0	11	9	11	18	17	10	13	10	15	0
Nick Heidfeld	4	4	4	0	6	2	0	5	6	6	3	4	4	5	14	7	6
Robert Kubica	0	18	6	4	5	0	-	4	4	7	5	8	5	9	7	0	5
Ralf Schumacher	8	15	12	0	16	8	0	10	0	0	6	12	15	10	0	0	11
Jarno Trulli	9	7	7	0	15	0	6	0	0	13	10	16	11	11	13	13	8
David Coulthard	0	0	0	5	14	0	0	13	11	5	11	10	0	0	4	8	9
Mark Webber	13	10	0	0	0	9	7	12	0	3	9	0	9	7	0	10	0
Nico Rosberg	7	0	10	6	12	10	16	9	12	0	7	7	6	6	0	16	4
Alex Wurz	0	9	11	0	7	3	10	14	13	4	14	11	13	0	0	12	-
Kazuki Nakajima	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
Vitantonio Liuzzi	14	17	0	0	0	0	17	0	16	0	0	15	17	12	9	6	13
Scott Speed	0	14	0	0	9	0	13	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-
Sebastian Vettel	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	16	19	18	0	0	4	0
Christijan Albers	0	0	14	14	19	0	15	0	15	-	-	-	-	-	-	-	-
Markus Winkelhock	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-
Sakon Yamamoto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	20	20	17	12	17	0
Adrian Sutil	17	0	15	13	0	0	14	17	0	0	17	21	19	14	8	0	0
Takuma Sato	12	13	0	8	17	6	0	16	14	0	15	18	16	15	15	14	12
Anthony Davidson	16	16	16	11	18	11	11	0	0	12	0	14	14	16	0	0	14

0 Odustao; D diskvalificiran

KARTA STAZE: PATRICIA SOLER; LORENZO BELLANCAVAT



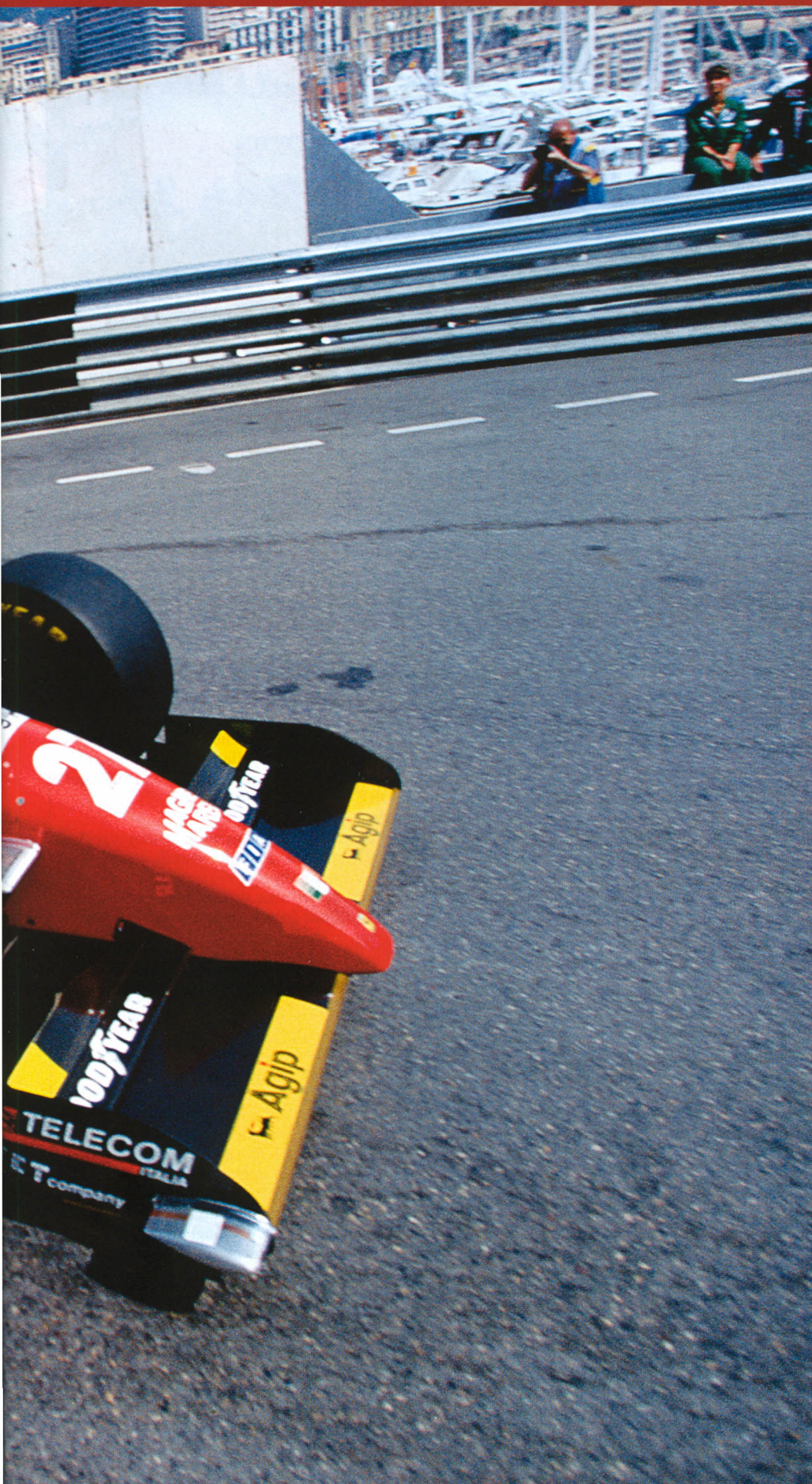


Naginjanje glave  
nije ga činilo bržim  
kroz zavoje, no  
pokazivalo je kako  
Alesi "grize".



# JEAN ALESI

Grand Prix Monaka, 1995.



## BLACK BOOKS FOTOARHIVA

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

**GLAVE NAGNUTE** na svojstven način, Jean Alesi provodi svoj Ferrari 412T2 između klaustrofobično bliskih zaštitnih ograda u Monte Carlu. Za tradicionalnu se godišnju utrku 1995. kvalificirao kao peti, ali od tog je trenutka sve krenulo nizbrdo. Start je valjalo ponoviti nakon što su se on i njegov timski kolega Gerhard Berger u jurnjavi prema prvom zavoju (Ste Dévote) sudarili s Williamsom FW17 Davida Coultharda. U drugom je dijelu Alesija eliminirala pirueta Ligjera JS41 Martina Brundlea. U Kanadi dva tjedna poslije toga stvari su se za Francuza umnogome popravile. Ne samo da mu je bio 31. rođendan, nego je prvi i jedini put u svojoj karijeri ciljnu crtu prošao prvi.





## DOBRA SEZONA (PUNA) DOSADNIH UTRKA

Najbolje je da Alonso ostane u McLarenu, jer će Hamilton biti prejak za njegovog nasljednika

Riječi Goran Dijaković

Dosta dobra sezona, dosta dosadnih utrka. Pamtit ćemo je više po stvarima van staze ali i po prvom naslovu Kimi Raikonena i pojavi velikog talenta Lewisa Hamiltona.

Sve do Sao Paula, Lewis je bio taj koji najviše zavrijeđuje naslov ako zbog ničeg drugog, ono zbog činjenice da je vodio cijelu godinu. No, nade da će mladac biti bezgrešan bile su male. Nakon što ga je na Interlagosu sjajno prestigao Alonso, nije jasno zašto je Lewis odmah pokušao vratiti (i izletio), kad mu je četvrto mjesto nosilo naslov.

Onda mu je netko iz kontrolne sobe isključio struju na 30 sekundi. No, još uvijek je mogao do naslova i sticao se dojam da bi to išlo s dva zaustavljanja. Ovo je bila već osma Kimijeva godina u F1. Nevjerojatno. Kao da je bilo pred par godina da smo se iz boksa Marina Čolaka (u F. Renault) divili nekom finskom klincu koji je nakon samo 23 utrke u životu, prešao u F1. Novi svjetski prvak Kimi Raikonen je i progovorio. Nakon sjajne izjave tokom sezone (koja je i istinita) da mu je sasvim svejedno tko će mu biti suvozač, opalio je gadnu pljusk Ronu Dennisu rekavši da je ove godine (uz sve probleme) uživao u momčadi i utrkama za razliku od prošlih sezona.

2008?  
Ako Alonso ne ode u neku slabiju momčad, opet troboj. Bojim se da ako dođe do zamjene Rosberg - Alonso, da mali Keke neće moći juriti Lewisa. Zato bi bilo najbolje da Španjolac ostane tamo gdje je.

Lijepo sam se nasmijao kad sam pročitao da VN Japana treba snimiti i spremiti kao neke druge velike utrke iz povijesti. U današnjoj F1 više ni kiša ponekad ne donosi uzbuđenja kao nekad. Ne mogu napisati da je to bila dosadna utrka ali prvih 19 krugova je. Suci su je odradili savršeno s obzirom na vrijeme i potrebe. Iako sam malo pomaknuo Laudinu osudu iz 1976.

(tada smo ga definitivno proglasili kukavicom...), jako mi se sviđa definicija da su to najbolji vozači na svijetu i, gospodo, izvolite (za te novce) voziti i u vodi do grla. Ono zveketanje Mase i Kubice ćemo spremiti u podrum među Chateaux Laffite, nek malo odleži. Gilles i Arnoux? Da, da, tu negdje. Ali nemojte zaboraviti, Villeneuve i Arnoux su to radili na suhom. Na Youtubeu me šokirao kako Heinz Pruessler, koji je i tadaprenosio za ORF, nije skužio da svjedoči najvjerojatnije najvećem dvoboju u povijesti.

I iznad svega pitanje, zašto takvih stvari nema u svakoj utrci? Zar bi se trebali pomiriti da tako nešto gledamo svakih deset godina. Nećemo. Hoćemo to u svakoj utrci.

Ako je mali Vetel na jednom zavoju (iza sigurnosnog auta) potrošio hipotetskih cca 25 milijuna dolara, onda gospodo vozači, ima da se lupate svaku utрку.

Treninzi su dosadni osim zadnje minute. Zapravo uopće ne vidimo najbolje dijelove vožnji. Nema sumnje, ono kada su svi vozili po jedan krug, i mi smo ih gledali cijeli krug, bilo je bolje od ovoga. Ni kišne utrke nisu više ono što su bile a to je bilo daleko najbolje zadnjih desetljeća.

Super kišne gume? Što je slijedeće? Gume sa čavlima? F1 u dvorani?

Meni je i prognoza "kiša za 10 minuta" morbidna, makar nam je donijela McLarenov biser u Šangaju.

Pored velike četvorke nitko nije ostavio neki dojam osim najave da bi Rosberg, Kubica, Kovalainen i Vetel, u boljem bolidu, bili prvaci. Ni jedna momčad nije najavila da bi u 2008. mogla u borbu s McLarenom i Ferrarijem. Bojim se da će Renault i BMW ostati gdje jesu.

Naš najveći autoritet me blati gdje stigne. Nakon što sam bio najbolji, najdraži i sl., postao sam najgori i najslabiji pa su čak i njegovi polupismeni čitaoci, koji F1 prate tek nekoliko sati, "za mene doktori nauka". Sve me to jako zabavlja jer volim raspravljati čak i sa slabijima od sebe.

Ekipa koja citira moje kolumne zapravo mi potajno daje za pravo. Da budemo na čistu, ja volim današnju Formulu 1 ali jučerašnju obožavam. I to je bit mojih kritika. Za one koji to ne znaju čovjek se lako nauči na dobro. **FO**

**Pamtit ćemo je više po stvarima van staze ali i po prvom naslovu Kimi Raikonena i pojavi velikog talenta Lewisa Hamiltona.**