

FORMULA 1 U HRVATSKOJ!

EKSKLUZIVNE FOTOGRAFIJE F1 BOLIDA S GROBNIČKE STAZE



NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN

008/2007 LISTOPAD/OKTOBAR 20,00 kn www.f1racing.hr
BIH 5,00 KM SLO 4,00 EUR SRB 220 RSD

F1

RACING

EKSKLUZIVNO
Sve o najvećoj novčanoj kazni u povijesti
sportskih natjecanja



PLUS

- Uspon i definitivni pad Ralfa Schumachera
- F1 Racing otkriva detalje noćne utrke u Singapuru
- Bezgrešna afera – prisluškivanje Renaultova momčadskog radija



KIMI
LEDENI ČOVJEK



LEWIS
SENZACIONALNI ROOKIE



FELIPE
SCHUMACHEROV ŠTIĆENIK

FERNANDO
DVOSTRUKI PRVAK



KONAČNI OBRAČUN



« RUBRIKE

- 6 **UVODNIK**
Druženje hrvatskih ljubitelja F1 7.10. u Zagrebu
- 16 **PITPASS**
Ukratko o kazni McLarenu zbog špijuniranja
- 25 **PETER WINDSOR**
Zašto su konstruktori bolida u središtu F1
- 96 **LAT FOTOARHIVA**
Još jedan dragulj iz naše arhive fotografija

« PRIČE BROJA

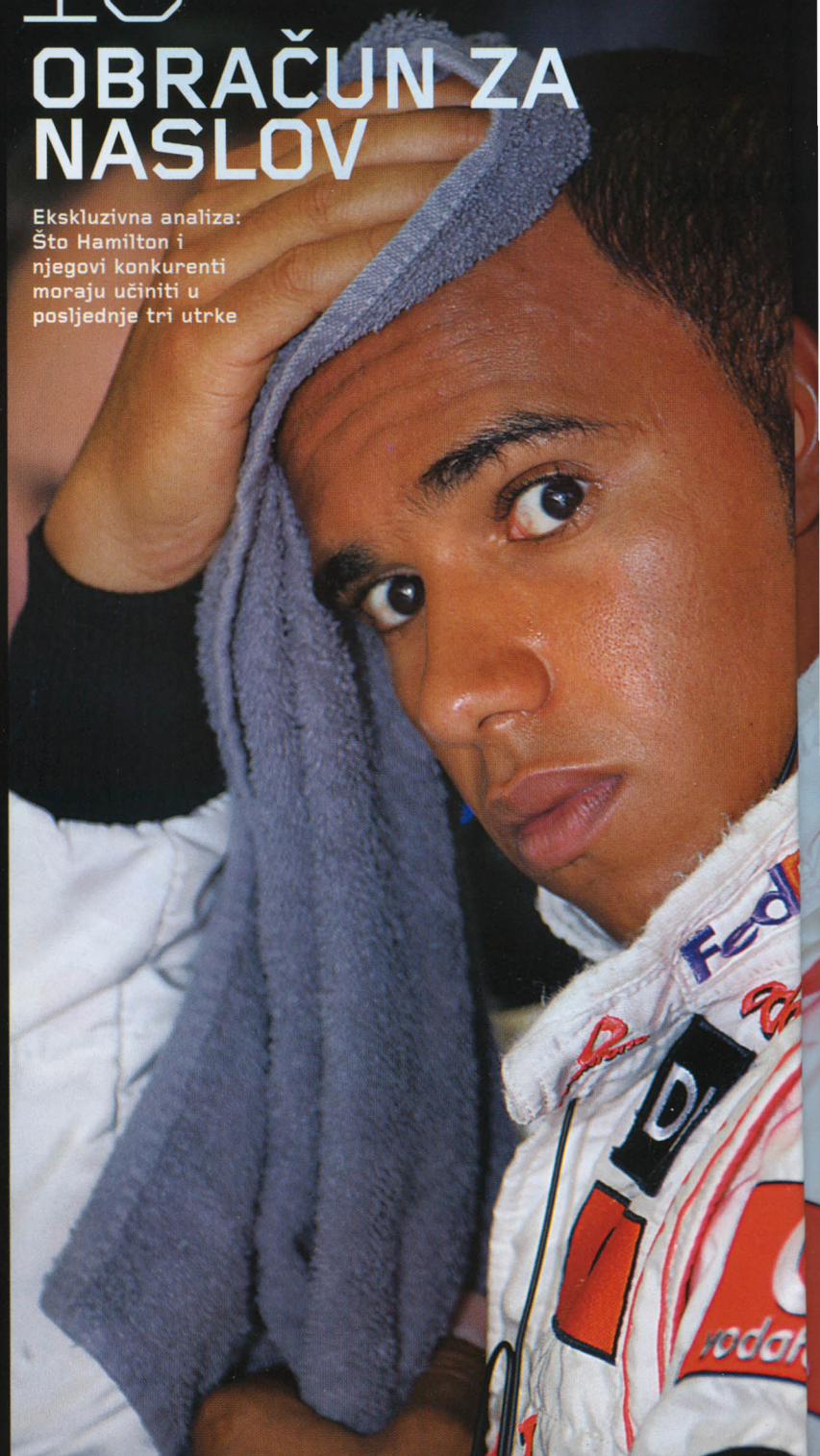
- 8 **OBRAČUN ZA NASLOV**
Tri utrke do kraja vrijeme je za završni obračun
- 30 **KIMI RÄIKKÖNEN**
Kako je Kimi pronašao formu u Ferrariju
- 36 **FERNANDO ALONSO**
Kolike su šanse da Španjolac ostane u McLarenu
- 40 **ANALIZA FELIPEA MASSE**
Odličan u prvom redu, ne toliko dobar straga. Točno?
- 48 **INTERVJU: NICK HEIDFELD**
Vozač BMW-Sauberu objašnjava svoje pobjedničke planove
- 64 **TEHNOLOGIJA BESTRZAJNOG MJENJAČA**
Kako je došlo do revolucije mjenjača u F1
- 68 **VN SINGAPURA**
Posjetili smo novu azijsku uličnu F1 stazu
- 72 **NAJVEĆA UTRKA JIMA CLARKA**
Ponovno proživite dan kad je Clark briljirao na Monzi

« GRAND PRIX IZVJEŠTAJI I NAJAVE

- 78 **TURSKA** Kockanje Ferrarija s mekanim gumama isplatilo se jer Hamilton zbog problema s gumama nije pobijedio
- 82 **ITALIJA** Veličanstveni Alonso je pobijedio, a Ferrarijevi pretendenti za naslov su podbacili na domaćem terenu
- 86 **BELGIJA** Sudska je drama završila, a borba za naslov prvaka vratila se na stazu
- 90 **NAJAVA VN JAPANA** U podnožju prekrasne planine Fuji vozače čeka nova staza
- 92 **NAJAVA KINA** F1 se udomačila u Kini i Šangaj je domaćin četvrte VN Kine
- 94 **NAJAVA BRAZIL** Jedinstveni ugođaj i fantastična staza prikladni su za posljednju utrku sezone

10 OBRAČUN ZA NASLOV

Ekskluzivna analiza:
Što Hamilton i njegovi konkurenti moraju učiniti u posljednje tri utrke



SADRŽAJ



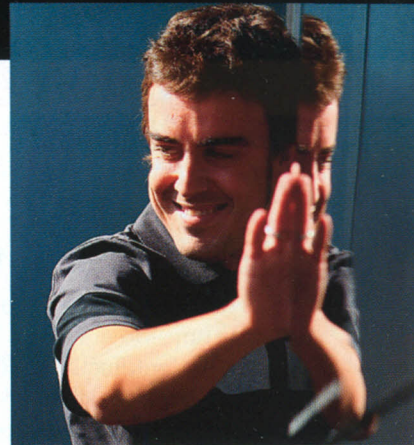
27 F1 U HRVATSKOJ
Došao je i taj dan!



36

FERNANDO ALONSO

I dalje je u borbi za naslov prvaka, no ima li Alonso budućnost u McLarenu?



30

KIMI RÄIKKÖNEN

Trebalo mu je vremena da počne voziti, ali sada opravdava svaki uloženi euro



68

MONAKO ISTOKA

Trka pod reflektorima i azijskim noćnim nebom upravo je ona egzotična injekcija potrebna Formuli 1



48

NICK HEIDFELD

Glavna zvijezda BMW-a govori o godini koja mu je promijenila karijeru i što slijedi za njega



ŽELITE PRETPLATU NA F1 RACING? OKRENITE STRANICU 76.

IMPRESUM

Broj 008/2007
Listopad/Oktobar 2007.
ISSN: 1845 - 8270

IZDAVAČ

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

TISAK

Tiskara Meić
Rotooffset

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.
Široki Brijeg
za Sloveniju
Delo prodaja d.o.o.
Ljubljana
za Srbiju
Tisak d.o.o.
Beograd

PRETPLATA

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

Druženje hrvatskih ljubitelja F1 7.10. u Zagrebu

Neki dan, birajući slike koje ćemo ponuditi za postere, naletjeli smo na onu, vidjet ćete je, sa četiri velikana osamdesetih. Normalno, zaključili smo da se već po izgledu vidi koliko je manja bila uniformiranost tog vremena, koliko su više osobnosti imali negdašnji asevi. Nedugo potom, Goran nam je poslao kolumnu koja govori o istoj temi. Dostatno da stanem i zamislim se: zar je uistinu toliko loše, zar je uistinu nestao taj duh osobenjaštva i individualizma? Odgovor je jasan: nije. Jednako je živ, samo se manifestira na drukčije načine. Pročitajte samo što engleski kolege pišu o Ralfu i Alonsu i zapitajte se bi li teledirigirani roboti mogli izazivati tako snažne emocije. I to ne samo kod gledatelja, navijača, nego i kod nas novinara koji bismo, po nekoj prirodi posla, trebali biti čim hladniji i objektivniji.

Malokad je Formula 1 izazivala toliko polemika kao danas. Velikim dijelom zahvaljujući internetskim forumima, koji su olakšali kontakt ljubiteljima. No dijelom i zbog ljudi s jasnim, čvrstim stavom koji komentiraju, imaju svoje viđenje. Donedavno komunikacije nije bilo, mogli smo samo slušati TV komentatore. Danas, interakcija postoji, a barem dvojica hrvatskih F1 znalaca izazivaju snažne, oprečne reakcije svakim novim člankom, svakom novom napisanom rečenicom. Govorim, dakako, o Mladenu Jergoviću i Goranu Dijakoviću. Nadamo se da će obojica biti prisutni na velikom događaju koji ponosno najavljujemo: prvom hrvatskom okupljanju ljubitelja Formule 1. Okupit ćemo se 7. listopada u ranim jutarnjim satima u caffè baru Klinček u zagrebačkoj Kušlanovoj ulici te na velikim ekranima odgledati prijenos VN Kine, nakon kojeg će nam se priključiti i ekipa TV komentatora. Nadamo se još nekim uglednim gostima, a spremamo i stanovit broj iznenađenja i nagrada za prisutne. Napomenuo bih da svi detalji u trenutku zaključenja broja još

nisu dogovoreni, tako da savjetujem praćenje i informiranje o mogućim promjenama na forumu emisije Studio F1 na <http://forum.hrt.hr> Internet adresi. Veselimo se Vašem dolasku i vidimo za VN Kine!


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 забрањена је. Уредници и накладак F1 Racing magazina не дају никакве гаранције и осигурања vezana за производе и услуге оглашивача у magazinu. Posebna pažnja neprestano се pridaje tome da sadržaj F1 Racinga bude potpuno točan, no izdavač i tiskara не могу prihvatiti odgovornost за

pogreške ili propuste. Licencno hrvatsko izdanje F1 Racing magazina izlazi 10 puta u 2007. godini i vlasništvo је tvrtke Opus publikacije d.o.o. Originalno izdanje F1 Racing magazina izlazi 12 puta u 2007. godini i vlasništvo је Haymarket Motoringa, člana tvrtke Haymarket Magazines Ltd. Velika Britanija.

F1 SURADNICI



Nico "Nijemac" Rosberg

Sve je bolji, zar ne? Uzmimo za primjer Tursku – Nico ne samo da je osvojio bodove, nego je bio bolji i od BMW-a. Usto, profinjeno je i daje nam uvid u svaku nadolazeću utrku u svojim najavama.



Lorenzo "Sicilijanac" Bellanca

Prolistajte časopis i uvijek ćete pronaći gomilu fotografskih remek-djela. Ovaj mjesec kao i u prethodnima Lorenzove fotografije pronaći ćete u puno naših priča.



James "Losos" Roberts

Nedavni prebjez iz Motorsporta, sestrijskog izdanja F1 Racinga, Lewisa Hamiltona prati još od 2002. Ovaj je mjesec analizirao Massin uspjeh na stazi i saznao što pokreće Nicka Heidfelda.



Stewart "Wiggy" Williams

Naš zamjenik urednika i autor serijala „Najveća VN ikad...“ veteran je F1 Racinga, ali nedavno je svojoj opčinjenosti nogometom udovoljio 18-mjesečnim boravkom u Haymarketovom Man Utd portfelju.

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

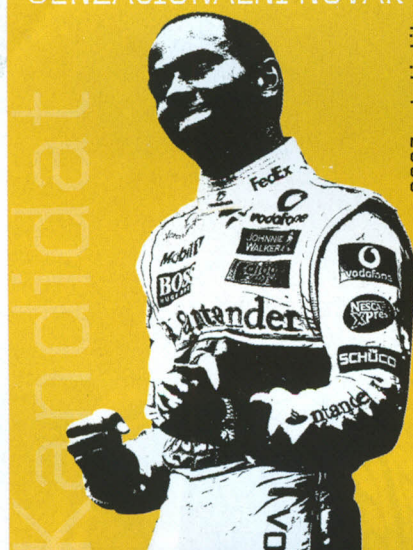
Svakog mjeseca SMS porukom besplatno ćemo Vas obavještavati o datumu izlaska novog broja F1 RACING magazina

KONAČNI OBRAČUN

Stigli smo do završnog dijela sezone koja bi mogla postati najzbudljivija u povijesti F1. Najbolji novak kojeg smo ikad vidjeli; najveći skandal vezan uz špijuniranje te rivalstva unutar iste momčadi koja su tako intenzivna i

odlično uravnotežena da se omjer snage pomiče od utrke do utrke. Sada, tri utrke do kraja, borba je savršeno izjednačena. Četiri vozača, dvije momčadi, pobjednik uzima sve. Slijedi prikaz forme, koji ne može otkriti prvaka.

LEWIS HAMILTON "SENZACIONALNI NOVAK"



97 bodova

2007. statistika

Broj pobjeda

3

Postotak osvojenih postolja

79%

Osvojenih prvih startnih mjesta

4

Najbržih krugova

1

Odustajanja

0

Prva Hamiltonova sezona

materijal je za knjigu,

ali on se sada može zadovoljiti samo

osvajanjem naslova



KLJUČNI TRENUCI: HAMILTON

Španjolska

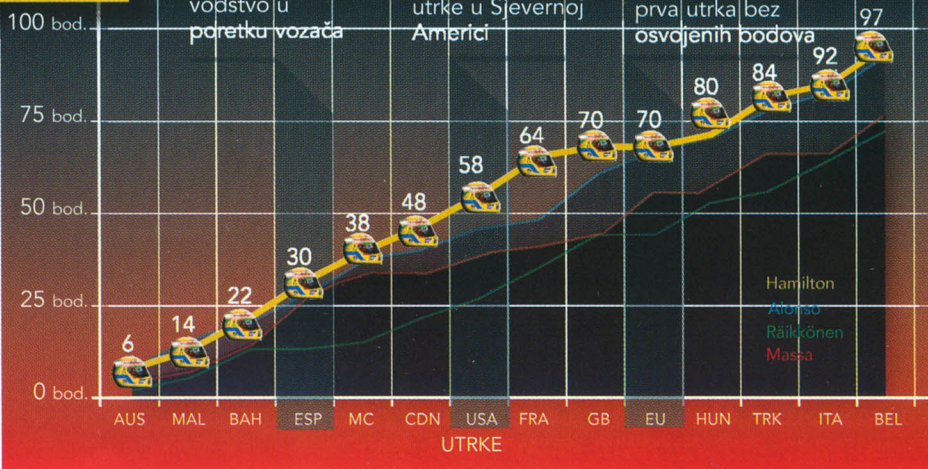
Prvi put preuzima vodstvo u poretku vozača

SAD

Pobjeđuje u obje utrke u Sjevernoj Americi

Europe

Završava deveti; prva utrka bez osvojenih bodova



Matematika

Pod pretpostavkom da će oba McLarena zadržati 100-postotni učinak završavanja utrka, Hamilton, s prednosti od samo dva boda, zna da Alonsa mora pobijediti barem u jednoj od posljednje tri utrke.

Omjeri na kladionici: 5/4

Forma

Tko bi to mislio? Nijedan novak u povijesti F1 nije imao takav učinak – na stazi ili izvan nje. Od trenutka kad je raspakirao kovčuge u Melbourneu, Lewis Hamilton pisao je nova poglavlja povijesne knjige F1. I sada je ovdje, tri utrke prije kraja vodi u poretku vozača.

No ne zaboravite da nikad prije nije iskusio težinu posljednjih triju utrka. Međutim, nikad

se ranije nije utrkiavao na stazi u Montrealu ili Indiju i to ga nije spriječilo da pobijedi na obje. U svakom slučaju, Fuji je nova staza za sve vozače.

Međutim, u posljednje se vrijeme njegovo vodstvo jako smanjilo, osobito nakon eksplozije gume u Turskoj, premda bi i netipični uvjeti na Nürburgringu trebali biti razlog Hamiltonova oplakivanja neosvajanja bodova. Usto, glavna briga treba mu biti što mu je glavni konkurent za naslov njegov momčadski kolega s kojim je u dobro poznatim disfunkcionalnim odnosima i koji je od njega bio brži u posljednje dvije utrke.

Psihologija

Hamilton, živahan maleni borac kakav je, tijekom sezone pokazao je da ga prisutnost svjetskog prvaka u garaži pokraj njegove neće uplašiti. Hamilton će sada steći neopipljiv, ali koristan psihološki poticaj iz saznanja da unutar momčadi nitko ne voli Alonsa. Sada je to njegova momčad.

No premda Hamilton nije zastrašen Alonsom prisutnošću ili brzinom, povremeno je bio krhak u umnim igrama, posebice tijekom kvalifikacija u Mađarskoj, kad je bio navučen u čudnu povredu discipline koja je nakratko uzrokovala raskol između njega i momčadi.

Hamilton ima dovoljno vjere u sebe da zna da može postati svjetski prvak. On zna da je dovoljno dobar i neće razočarati samoga sebe.

Što mora učiniti

Osvajati prvo startno mjesto kad god može. I premda znamo da je Hamilton ratoboran borac koji zna pretjecati, svaku od pobje da ove sezone osvoji je startanjem s prvog startnog mjesta.

Što ne smije učiniti

Pokleknuti štoševima koji bi mogli stići iz susjedne garaže. Ne bude li oprezan, prvenstvo bi se moglo odlučiti neovisno o njemu.



FERNANDO ALONSO 95 bodova

"DVOSTRUKI PRVAK"



2007. statistika

Broj pobjeda

4

Postotak osvojenih postolja

71%

Osvojenih prvih startnih mjesta

2

Najbržih krugova

3

Odustajanja

0

Unatoč tako burnoj sezoni na i izvan staze, Alonso svakako ima potrebno za završnu borbu

Matematika

Budući da zaostaje dva boda, njegov je cilj barem dva puta završiti utrku na boljem mjestu od Hamiltona. Pobjeda bi mogla onemogućiti Räikkönena da osvoji naslov.

Omjeri na kladionici: izjednačeno

Forma

Unatoč buci i hysteriji koju je početkom godine uzrokovao Hamilton, nemojmo zaboraviti da je

Alonso bio taj koji je isprva bio u prednosti nakon pobjede u Maleziji. No kako je Hamilton nastavio osvajati postolja i rano preuzeo bodovno vodstvo, pritisak je bio na Španjolcu.

Alonsu je trebalo vremena da se prilagodi na kombinaciju Bridgestonki i šasijske bolida MP4-22 i taj je proces dosegao kritičnu točku na VN Španjolske.

U hrabrom pokušaju da onemogući Massa prestizanje u Barceloni, Alonso je izletio sa staze. Bila je to nekarakteristična pogreška. Zatim je isto ponovio u Montrealu. Time je potvrđeno da je vozač iz Ovieda „puknuo“.

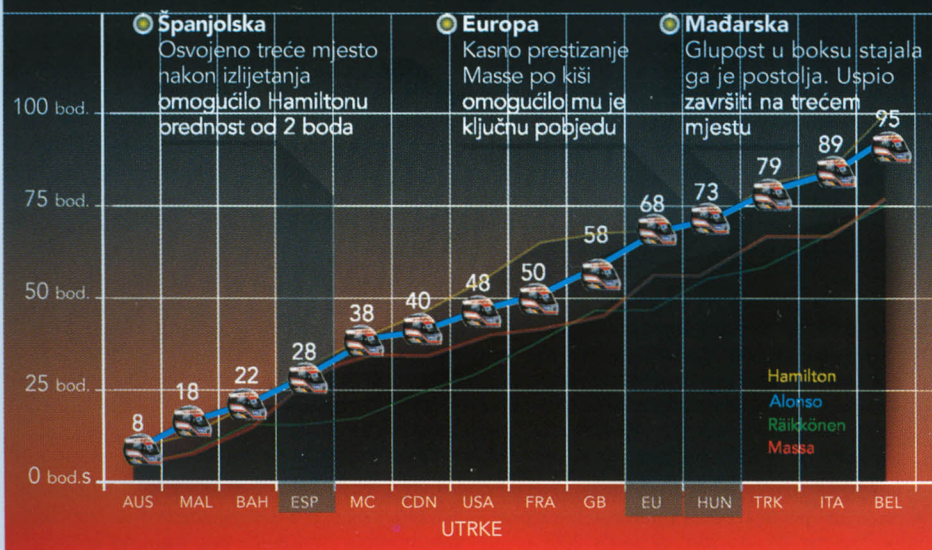
No nikako nemojte očekivati da će se isto ponoviti u posljednje tri utrke. Vidi se da je u drugom dijelu sezone zaboravio te pogreške. Na Silverstoneu je vrlo lako nadmašio Hamiltona, a zatim su ga dvije zapanjujuće vožnje, na Nürburgringu i Monzi, vratile u borbu za naslov. Epizoda u Mađarskoj i „stajanje u boksu“ tebeskompromisni start na Spa prikaz su da će na stazi biti nemilosrdan.

Psihologija

Kako odnos koji je toliko mnogo obećavao može tako brzo postati ogorčen, kivan sukob? Njegovo nepovjerenje u starije rukovoditelje McLarena između njega je i momčadi uzrokovalo veliki jaz.

Postao je izdvojen, okružen morem politike i dok je lutao paddockom ove godine, Alonso je na licu imao izraz bolnog gubitnika koji će radije polomiti sve igračke nego se nastaviti igrati ako mu nije zajamčena pobjeda.

KLJUČNI TRENCI: ALONSO



Alonsov problem je očit. Riječ je o Lewisu. Dvostruki prvak je očekivao da će biti sveosvajajući broj 1, no jednakost u očima Rona Dennisa Alonso vidi kao favoriziranje Hamiltona.

No je li to sad važno? Napetost je dosegla vrhunac i sad prevladava animozitet i Alonsova želja da sam pobijedi Hamiltona, Ferrari i cijelu F1 mašineriju. I budući je sada svaki osvojeni bod samo za njega (jer je McLaren ispao iz utrke za konstruktorski naslov), Hamiltonu se neće gledati kroz prste. Učinit će što god treba.

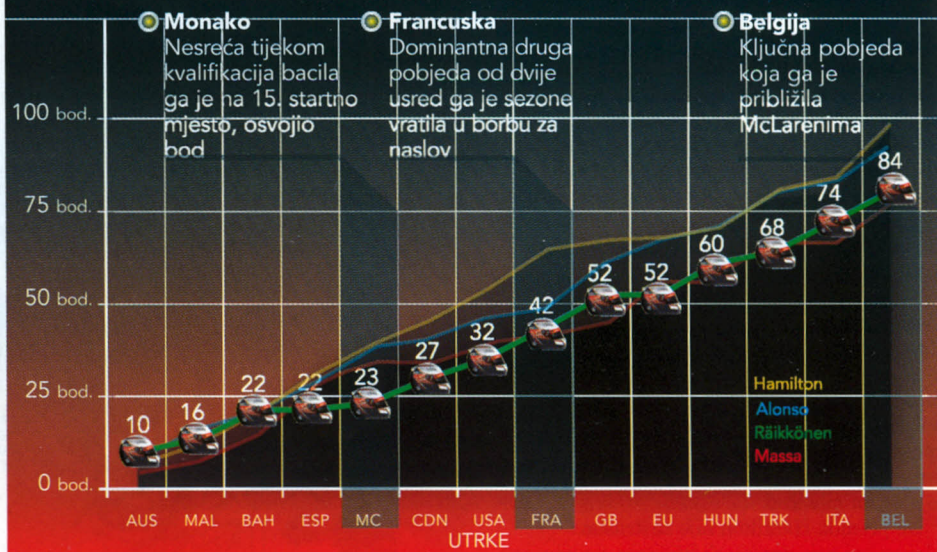
Što mora učiniti

Pobijediti Dennisa na njegovu terenu te tražiti jednakost u završnim utrkama tako da momčad strateški ne favorizira Hamiltona.

Što ne smije učiniti

Dodatno okaljati svoj ugled nastojanjima da kao i Schumacher izgura momčadskog kolegu sa staze.

KLJUČNI TRENUCI: RÄIKKÖNEN



KIMI RÄIKKÖNEN

"LEDENI"



84 bodova

Broj pobjeda

4

Postotak osvojenih postolja

64%

2007. statistika

Osvojenih prvih startnih mjesta

3

Najbržih krugova

5

Odustajanja

2



Vratio se u borbu za naslov nakon što mu je pobjeda na Spau omogućila dobre izgleda da dostigne McLarene

Matematika

Za Hamiltonom zaostaje 13 bodova. Tri osvojena prva dva mjesta za Ferrari u kojima bi bio pobjednik mogla bi smanjiti razmak za samo 12 bodova. Stoga, baš kao što Massa treba pobijediti Hamiltona, to treba učiniti i Alonso.

Omjer na kladionici: 5/1

Forma

Kimi Räikkönen je sezonu počeo bolje nego ijedan Ferrarijev vozač u prošlosti (osim, možda, Nigela Mansella u Brazilu 1989.). Njegova jednostavna, ali dominantna pobjeda u Australiji – uz osvojeno prvo startno mjesto i najbrži krug (za sekundu bolji od prošlogodišnjeg), tek toliko da se zna – činila se kao prva od brojnih. No sljedeća pobjeda bila je tek u Francuskoj, sedam utrka kasnije.

Zašto? Prema McLarenu (što su i službeno izjavili) razlog je što je Ferrarijev bolid na toj

utrki bio nelegalan. No nisu pronađeni nikakvi dokazi za tu tvrdnju, a kad je FIA revidirala proces provjere aerodinamike za sljedeću utrku u Maleziji, Ferrari nije bio jedini s promijenjenom aerodinamikom bolida.

No nakon Magny-Coursa Kimi je potpuno promijenio ploču. Tjedan kasnije pobijedio je na Silverstoneu i osvojio prilično bodova u Mađarskoj, Turskoj i Italiji. Zatim je jednako veličanstveno pobijedio na Spau kao što je učinio i u Australiji.

Psihologija

Samo nekoliko dana prije pobjede u Australiji Kimi se natjecao na Koppberg Kingu, glavnoj finskoj utrki izdržljivosti snježnih skutera. Natjecao se bez znanja ili dopuštenja svojih poslodavaca ili menadžera. Zapravo, svoj je identitet pokušao prikriti utrživajući se pod imenom James Hunt. Problem je bio što je unatoč činjenici da se utrkiavao protiv 200

najbržih, najhrabrijih i najiskusnijih vozača snježnih skutera na svijetu koji su se hrvali s vozilima od 131 KS i jurili 160 km/h zaleđenim krajolikom, sukobljavajući se s najnepraštajućom okolinom, Kimi pobijedio. Naravno da se njegova tajna pročula. I to je Kimijev problem. I Kimi, kao i Gilles Villeneuve, još jedan Ferrarijev junak, obožava se utrkiavati – utrkiavati u čemu god stigne. To je bilo prihvatljivo 1977., no sada to izgleda potpuno neprimjereno za nekoga tko želi postati svjetski prvak. Ali Kimiju se živo fućka za to. Usto, usprkos tome mogao bi osvojiti naslov prvaka.

Mora učiniti

Kloniti se Koskenkorve (Kimijeve omiljene vrste votke) u tjednu između utrke u Fujiju i Šangaju. Kimi je 2005. fantastično pobijedio u Suzuki, zatim je u Šangaj stigao slomljen zbog tulumarenja i sukladno loše vozio, pa je

Alonso osvojio naslov.

Ne smije učiniti

Nastojati voziti misleći na osvajanje naslova.

Kimi je najbolji kad spusti svoj vizir i neopterećeno krene u utrku.

FELIPE MASSA

"UBOJICA DJEČJEG LICA"



2007. statistika

77 bodova

Broj pobjeda

3

Postotak osvojenih postolja

57%

Osvojenih prvih startnih mjesta

5

Najbržih krugova

5

Odustajanja

1



Massa točno zna što treba napraviti – pobijediti u sve tri utrke.
Na Spa je pokazao da još nije odustao od svog cilja

Matematika

Jednostavna. Massa zaostaje 20 bodova, pa mora pobijediti u posljednje tri utrke uz nadu da oba McLarenova vozača ne osvoje ni bod. Završi li utrku u Fujiju iza Hamiltona, to je kraj priče.

Omjer na kladionici: 66/1

Forma

U posljednjih 18 mjeseci Massa je evoluirao iz učenika u majstora. Godinu je dana učio od Schumachera i novostekeno znanje je prenio u ovu sezonu. Od samog početka njegova je brzina uznemirila momčadskog kolegu Räikkönena. Također, Massa je u prvom dijelu sezone bio mnogo bolji od

Kimija. Nakon osam utrka Massa je imao pet bodova prednosti u odnosu na Kimija (unatoč velikoj pogrešci u Montrealu) i Kimi je osjetio pritisak jer je počeo praviti neobične, ničim izazvane pogreške. Massine pobjede u Bahreinu, Španjolskoj i Turskoj bile su vrhunske, a svaka je od njih imala Schumacherov potpis u obliku dominacije i metronomske dosljednosti. I to Massa sad treba ponoviti – pobijediti u sve tri posljednje utrke da uopće ima ikakve šanse da osvoji naslov. No nemojte se zavaravati da će Massa, samo zato jer mu je naslov gotovo nedostižan, podržavati Kimijeve napore da osvoji naslov. Na Spau je najbrže vrijeme kruga u završnom dijelu postavio kad je proganjao Kimija, a

kasnije je izrazio svoja očekivanja da mu se omogući borba do samog kraja. Kako bi postigao svoj cilj, ključne su odlične kvalifikacije. Na sve tri utrke u kojima je pobijedio startao je s prvog mjesta te je pokazao da nije toliko spretan kao konkurenti kad je riječ o probuhoju na prva mjesta tijekom utrke.

Psihologija

Između VN Kanade i SAD-a Kimi je s nekolicinom prijatelja otišao na odmor na Bahame. Massa je, s druge strane, otišao u šoping u New York s Nicholasom Todtom, svojim menadžerom, i Jeanom Todtom, Nicholasovim ocem i glavnim ravnateljem Ferrarija.

To dovoljno govori koliko je Massa blizu vrhovima moći u Scuderiji jer Todtovi sačinjavaju njegov unutarnji krug na trkaćoj stazi. Stoga, prihvaćen i omiljen u momčadi, i s malo toga za izgubiti, može si priuštiti da bude najopušteniji od sve četvorice konkurenata za naslov.

Nadamo se da će to rezultirati boljom i oštrijom vožnjom kad dođe do okršaja kotač uz kotač s konkurentima. Tako intenzivna bitka za naslov neće se dobiti samo jednostavnom vožnjom u prednjem redu.

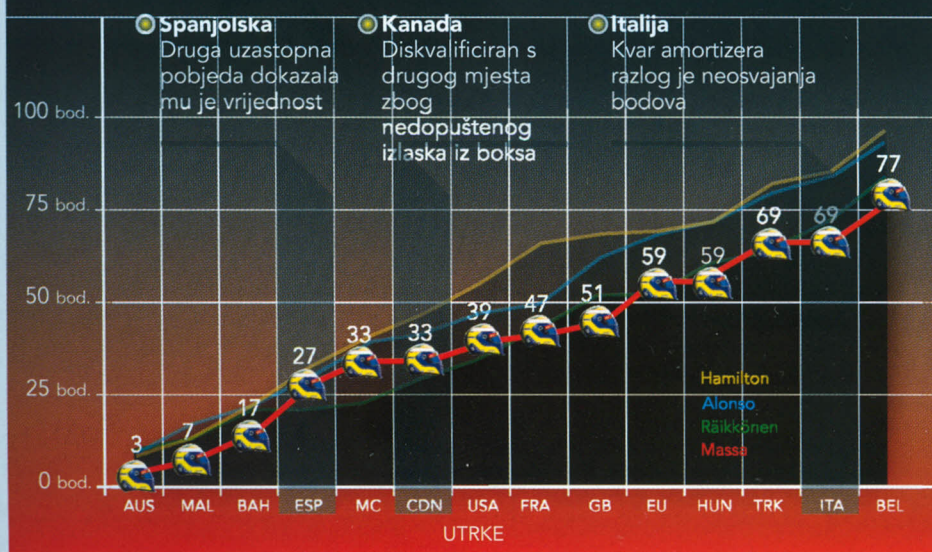
Što mora učiniti

Svoj odnos s Todtovima okrenuti sebi u korist, odnosno osigurati svoju omiljenu kvalifikacijsku i trkaću strategiju. Ah da, i pobijediti u Fujiju, Šangaju, a zatim i Interlagosu.

Što ne smije učiniti

Uspije li prije VN Brazila i dalje biti u utrci za naslov prvaka, ne smije dopustiti da ga ometa pritisak i pozornost zbog utrke na domaćem terenu. To za njega mora biti utrka kao i svaka druga.

KLJUČNI TRENUCI: MASSA



cirkus

DC na usijanom terenu

Rijedak prizor ovih dana - s vatrom koja liže donje dijelove F1 bolida, u ovom slučaju prošupljenog Red Bulla Davida Coultharda tijekom treninga za Tursku VN.

Staza Istanbul Park, Turska

Vrijeme/datum 11.31, petak, 24. kolovoza

Fotografkinja Emily Davenport/xpb.cc

Kamera Canon EOS-1D MkIIIN 500-mm objektiv,
1/500 na F8





MIŠLJENJE ČITATELJA
F1 RACING

BI LI SCHUMI BIO VODEĆI?

ZBOG INTENZITETA borbe za naslov prvaka F1 ove sezone, lako je zaboraviti da nekoć nepobjedivi Schumacher više ne vozi utrke.

Stoga smo zatražili mišljenje čitatelja: "Da se Michael Schumacher nije umirovio, bi li sada bio vodeći u poretku?"

Premda su rezultati internacionalnog glasovanja vrlo tijesni, jedan dio čitatelja smatra da bi Schumacherova konkurencija bila u prednosti.



Kako ste glasovali: bi li Schumacher bio vodeći u prvenstvu ove godine?

Lucien Peeters,
Antwerpen, Belgija



"Mislim da bi Schumacher bio bolji u Australiji i Maleziji od Masse i ne bi bio diskvalificiran u Kanadi. No i dalje bi Hamilton bio bolji."

Sue Ratcliffe,
Portsmouth, UK



"Schumacher bi bio vodeći u prvenstvu jer bi izvuкао više od Ferrarijeva bolida nego što to uspijeva Massi i Räikkönenu."

Trevor Waldock,
Maldon, Essex, UK



"Ne vjerujem da bi bio vodeći jer Ferrarijevi bolidi nisu toliko pouzdani kao McLarenovi. Bolid je već najmanje tri puta iznevjerio vozače."



SAKON YAMAMOTO
Spyker, umjesto Albersa

Gilles Villeneuve
Točno

Pedro (de la Rosa) u Bahreinu. Je li završio šesti? I... ah, ne mogu se sjetiti
Zao nam je, nije dovoljno dobro

Trulli je bio jedan od njih i, hmm... Salo?
Polutočno

Nemam pojma
Preistinito

Šestom
Netočno

Bilo je to 1990. Je li vozač bio (Roberto) Moreno? Je li utrka bila u Europi? Dobar pokušaj, ali nije dovoljno dobro

VN SAD-a 2005. - Tiago (Monteiro) je završio treći, pa je li Christian bio četvrti? Blizu

40?
Dojmljivo blizu

Ovo je za mene vrlo lako: Aguri u Japanu 1990. i Takuma na Indyju 2004. Dodatni bodovi? Budi sretan i s jednim

Bernd Schneider? Ne znam!
To vidimo!

Totalno izgubljen
Gubitnik 3,5/10



KOTAČ DO KOTAČA

Pozdravljamo dva vozača koji su se F1 cirkusu pridružili usred sezone i zauzeli slobodna vozačka mjesta u momčadima



SEBASTIAN VETTEL
Toro Rosso, umjesto Speeda

(Razmišlja nekoliko minuta)
Jody Scheckter
Netočno

Wurz je bio treći u Imoli, a de la Rosa je bio peti u Bahreinu. Jesam li u pravu? Zadivljujuće. Točno!

Nije riječ o McNishu... Bilo je to nakon njega. Hmm... ne znam
To je sigurno

Vjerojatno je riječ o nekome za koga nisam nikad čuo...
Točno, ali krivo

Sedmom
Točno

Ne znam
U redu, ali opet netočno

Mora da je riječ o Indyju 2005. Vjerojatno peti ili šesti. Rekao bih peti.
Točno

10?
Netočno

Suzuki i Sato
Točno

Hmmm... Hans Hermann
Pošteno, ali netočno

Pravi borac
Pobjednik 4/10



P1: Tko je debitirao za McLaren na Silverstoneu 1977., a kasnije je prešao u Ferrari?

O: Gilles Villeneuve

P2: Tko je zamijenio Montoyu u dvije utrke 2005. i kako je završio obje utrke?

O: Pedro de la Rosa, Bahrein, peti; Alex Wurz, Imola, treći

P3: Tko je zamijenio Christiana da Mattu u Toyoti 2004.?

O: Ricardo Zonta i Jarno Trulli

P4: Ako je Sebastian najmlađi osvajač bodova, tko je najstariji?

O: Phillipe Etancelin, Francuska, 1950., 53 godine, osam mjeseci i šest dana

P5: Michael Schumacher je debitirao na Spau 1991.? Završio je kvalifikacije na kojem mjestu?

O: Sedmom

P6: Minardi se jednom kvalificirao u prvi red. Tko je vozio te gdje je i kada održana utrka?

O: Pierluigi Martin, Phoenix, 1990.

P7: Najbolji rezultat Christiana Albersa u F1?

O: Peti, VN SAD-a, 2005.

P8: Koliko se Amerikanaca utrkivalo u F1 (uključujući vozače Indyja 500 od 1950. do 1960.)?

O: 48 (koji su počeli utrku)

P9: Koji su japanski vozači jedini bili na pobjedničkom postolju?

O: Aguri Suzuki i Takuma Sato

P10: Koji je Nijemac prvi stajao na postolju u F1?

O: Karl Kling, drugi, VN Francuske 1954.

Rezultati ovog mjeseca
Polusrčani, polusezonski junaci
Bilo je i gorih rezultata, ali ne mnogo. Stoga, dečki, pozabavite se vožnjom kako treba.

IZABERITE POSTER!



F1 POSTER 1:

Heiki snimljen prije početka sezone, kada je novi Renaultov bolid još izgledao kao spravica sposobna za napad na postolja, pobjede i titule.



F1 POSTER 2:

Gužva u Ferrarijevom boksu – Kimi ulazi s prvog mjesta na regularnu promjenu guma i dolijevanje goriva. Greške nije bilo i Finac je odnio pobjedu u Spa.



F1 POSTER 3:

Senna, Prost, Mansell i Piquet – pošto na ovoj slici nalazimo čak četvoricu dragih nam vozača, odlučili smo svaki vaš glas za ovaj prijedlog pisati kao četiri.

F1
RACING

POSTER MJESECA LISTOPADA

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

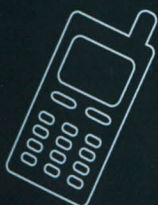
F1 POSTER 1 ili **F1 POSTER 2** ili **F1 POSTER 3** na broj **66701**.

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: originalnu kapu McLaren-Mercedes tima, kakvu nosi i svjetski prvak Fernando Alonso.

Kapa je dar tvrtke Euroline, ovlaštenog zastupnika Mercedes-Benz automobila u Hrvatskoj.

Dobitnik nagrade u F1 Racingu za glasovanje za poster:

Tomislav Ivanek
Hum Zabočki 87
49210 Zabok



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).



Mali Felipe vas gleda

Felipe Massa iznenadio je vozače u Brazilu kad se pojavio na zaslonu televizora na Shellovoj pumpi. Ali nije bila riječ o videozapisu, nego je Felipe uživo komentirao njihova vozila.

McLAREN'S WOES



Ron Dennis (u sredini) dolazi na saslušanje u pariško sjedište FIA-e

DEMONSTRACIJA MOĆI

Izbacivanje iz konstruktorskog prvenstva 2007. i najveća globa u sportskoj povijesti; ipak, kaže nemilosrdni predsjednik FIA-e, McLaren je dobro prošao. O, Bože!

VJEROVALI ILI NE, kad je 13. rujna objavljeno da je McLaren kažnjen s rekordnih sto milijuna dolara i oduzimanjem konstruktorskih bodova, mnogi u McLarenu uzdahnuli su s olakšanjem.

Premda i dalje nepokolebljivo tvrde da nisu krivi (i, doista, u presudi Svjetskog motorsportskog vijeća (SMV) priznaje se da je nemoguće kvantificirati dobit u performansama koju su možda ostvarili), bojali su se teže kazne, budući da su se iz FIA-e isprva čuli takvi prijeteći tonovi.

Novih dokaza zbog kojih je FIA promijenila prvotnu svrhu rasprave zakazane za 13. rujna (Ferrarijeva

žalba protiv SMV-ove presude "krivi su, ali nema kazne") bilo je malo, a važnost im je bila upitna. Svejedno, bilo je to dovoljno da SMV pretpostavi, ne bez osnove, da su Ferrarijevi podaci doprli do više osoba nego što se isprva mislilo te da je glavni konstruktor Mike Coughlan imao lakši pristup do Ferrarijevih podataka nego što je bilo rečeno na ranijem saslušanju.

"Ti čimbenici naveli su SMV na materijalno drukčiju prosudbu težine McLarenova prekršaja u odnosu na prosudbu u odluci od 26. srpnja", stajalo je u presudi. "U sadašnjoj situaciji, SMV vjeruje

da je kazna zaslužena."

Među novim dokazima bila su izvješća talijanske policije prema kojima su Coughlan i Ferrarijev tehnički upravitelj Nigel Stepney između 11. ožujka i 14. travnja 2007. razmijenili najmanje 288

SMS poruka, 35 telefonskih poziva i 23 e-pisma.

No pravi krunski dokaz bio je niz e-pisama koja su kolala između Fernanda Alonsa i trećeg vozača Pedra de la Rose, u kojima se raspravlja o Ferrarijevim tehničkim i

HOĆE LI SE McLAREN ŽALITI?

Kad je F1 Racing išao u tisk (rani sati 21. rujna), vrijeme koje je McLaren imao na raspolaganju za žalbu FIA-inom SMV-u – krajnji rok bio je četvrtak 20. rujna – je isteklo.

U Spau je Ron Dennis davao jasne naznake da se vjerojatno neće žaliti – za dobrobit sporta. To je i učinio.

"Ako se ne žalimo, to će biti zato što želimo zaključiti priču. Nadam se da će druge momčadi razumjeti i prihvatiti da ćemo novčanu kaznu otrpjeti u interesu F1."



Stampedo na jeftine karte u Barceloni

Španjolske navijače nisu odbile priče o Alonsovoj slobodnoj godini 2008. Za VN Španjolske 2008. prodano je više od 30 000 karata s posebnim popustom.



Završeno preuređenje u San Marinu Imola je kandidaturu za mjesto na kalendaru 2008. istaknula objavivši da su završeni novi boksovi i dorade na stazi (sve je koštalo 13 milijuna dolara, a nadzornik je bio Hermann Tilke).

strateškim pitanjima, a u kojima se barem za dio podataka izriekom kao izvor navodi Stepney, a kao posrednik Coughlan. Spominju se raspodjela težine i aerodinamička ravnoteža Ferrarijeva bolida F2007, njegove kočnice i savijenost krila, Ferrarijeva mješavina plinova u gumama, čak i vrijeme odlazaka u boks.

E-pisma objelodanjena su nakon svađe Alonsa i Rona Dennisa jutro nakon kvalifikacijskog kaosa u Mađarskoj. Okolnosti još uvijek nisu sasvim jasne (Dennis priznaje da se razgovor zbio, ali nije htio otkriti njegov sadržaj), ali se nakon VN Belgije ispostavilo da se u nedjelju ujutro u Mađarskoj Alonso suočio s Dennisom u ucijenio ga: dovedi Hamiltona u red, smisli kako ćeš ga usporiti ili e-pisma s Coughlanovim podacima iz Ferrarija koja mi je slao De la Rosa nosim u FIA-u.

Dennis je odbio i, misleći da je bolje preduhitriti Alonsov izdajnički manevar, nazvao predsjednika FIA-e Maxa Mosleyja kako bi ga obavijestio o razgovoru.

No, u svemu tome, podcijenio je vjerodostojnost Alonsovih navoda i nastojao je uvjeriti Mosleyja da su nevažni.

Nešto kasnije, FIA je odaslala (i objavila tisku) pisma u kojima nalaže trojici McLarenovih vozača da otkriju sve što znaju i zaprijetila im oduzimanjem licenca. Hamilton nije imao što otkriti, pa je toliko i

POSljednja MUČKA U PARIZU

Fotografske ljestve ostale su na poprištu, njezine metalne stubbe pregažene hordom fotografa koji su se nagurali za snimak ispred Place de la Concorde 8 u Parizu.

Jedan po jedan teškaši F1 stizali su na sastanak FIA-inog SMV-a. Prvi je došao Bernie, nakon nesumnjivo slasnog doručka u susjednom hotelu Crillon. Zatim je stigao Max, koji se zabuljio u objektivne fotoaparata.

Gomila TV kombija sa satelitskim antenama iščekivala je presudu. Zanimljivo je da je ispred Crillona i zgrade u kojoj je danas smještena FIA tijekom Vladavine terora ondje bila postavljena giljotina. Nema nikakve sumnje čija bi glava danas bila na njoj. Pitanje bi bilo samo hoće li je odrubiti.

Konačno, u pomahnitalu fotografsku hordu, koja je u borbi za snimak gotovo otkinula suvozačeva vrata njegova Mercedes, ušla je žrtva dana, Ron Dennis. Te večeri, dok je sjedio u Four Seasonsovom hotelu George V., upitan je za mišljenje o FIA-i. Njegova desna ruka Martin Whitmarsh ispružio je ruku, on će odgovoriti. Ron je šutio. Tog je dana dovoljno govorio.

rekao. Alonso je otkrio što je namjeravao otkriti, a De la Rosa je iznenadio svojeg poslodavca otkrivši e-pisma za koja Dennis uopće nije znao.

Nakon saslušanja u SMV-u i vaganja dokaza, Mosley je ocijenio da Dennis nije bio posve iskren tijekom telefonskog razgovora – pa ga je, na zaprepaštenje upućenih iz svijeta F1 koji su očekivali da će predsjednik FIA-e



Strog i nabrušen – Mosley dolazi samo pomalo odlučan

nastojati zaključiti raspravu, a ne da će razbuktati sukob, ljutito optužio pred ITV-ovim kamerama u Spau. Dvojac je poslije održao "pomirbeni" razgovor, a na stubama McLarenova "brand centra" neuvjerljivo su se rukovali za fotografe.

"Da ne bi bilo dvojba", Mosley je kasnije izjavio, "Ron Dennis rekao mi je u nedjelju u Mađarskoj da unatoč razmjeni poruka s Fernandom Alansom nitko u McLarenovoj momčadi nije prešućivao podatke koji bi mogli baciti sumnju na odluku SMV-a od 26. srpnja. Danas poslijepodne potvrdio mi je tu svoju izjavu i ja posve prihvaćam da je u tom trenutku vjerovao da je to istina."

Zapisi s rasprave održane 13. rujna, uključujući i e-pisma, u međuvremenu su objavljeni. U paddocku je zavladao osjećaj da presuda nije uzela u obzir ključan kontekstualni čimbenik: da je tijekom proteklih dvadesetak godina određena razina tehničke špijunaže postala uobičajena pojava u motorsportu koju nitko ne drži neprihvatljivim ponašanjem. Primjerice, slobodni novinari F1 rutinski dobivaju narudžbe od momčadi da fotografiraju suparničke bolide, uključujući osjetljive aerodinamičke dijelove karoserije. Doista, nije neuobičajena pojava da fotograf ugovorom

Alonso je Dennisu rekao da uspori Hamiltona ili će svoja e-pisma odnijeti u FIA-u.

JE LI SE FIA TREBALA MIJEŠATI U AFERU STEPNEY?

Mosley kaže da. Ali mnogi iz svijeta F1 se ne slažu...

Desetoga rujna talijanski sportski dnevnik La Gazzetta dello Sport citirala je talijanskog ministra pravosuđa Clementea Mastellu u analitičkom članku o posjetu modenskih sudskih službenika McLarenu prethodne subote kako bi im uručili "avviso di garanzia" (službenu obavijest o pokretanju istrage).

"Prema nekima, Ferrari je činio pritisak na sud, ali to nije točno.

Prava je istina da prekršajni sud uvijek djeluje neovisno", bile su njegove riječi. "Kad će se sport biti u stanju sam

čuvati, neće biti potrebe za sudskim uplitanjem. Ali ako postoje očita kršenja zakona koja su izvan sportskih okvira,

Uočljiva prisutnost policije prije uručivanja službene obavijesti



tada civilno sudstvo mora reagirati i nema nikakvog preklapanja."

Neobično, nije li? Ako talijanski ministar obrane da takvu izjavu, a dao ju je, tada on, visokopozicionirani sluga zakona, nedvojbeno govori da drži da su prekršaji koje je počinio McLaren, a za koje ga je 13. rujno strogo kaznilo i globilo FIA-ino Svjetsko motorsportsko vijeće, "prekršaji izvan sportskih okvira". Štoviše, ponovimo, u takvim slučajevima, prema tom visokopozicioniranom službeniku, "reagira civilno sudstvo i nema nikakvog preklapanja".

To je doista bilo tako kad je vođen naizgled sličan slučaj iz 2003. (tj. FIA se nije uplela kad je Ferrarijevo intelektualno

vlasništvo nađeno u posjedu Toyotinih inženjera). Zašto, onda, slučaj McLaren/Ferrari nije vođen kao slučaj Toyota/Ferrari, kao što za takve slučajeve preporučuje talijanski ministar pravosuđa?

Zašto se onda, mogli biste pitati, FIA uopće uplela u slučaj McLaren/Ferrari kad je talijanski ministar pravosuđa službeno izjavio da u takvim slučajevima ne bi trebalo biti preklapanja?

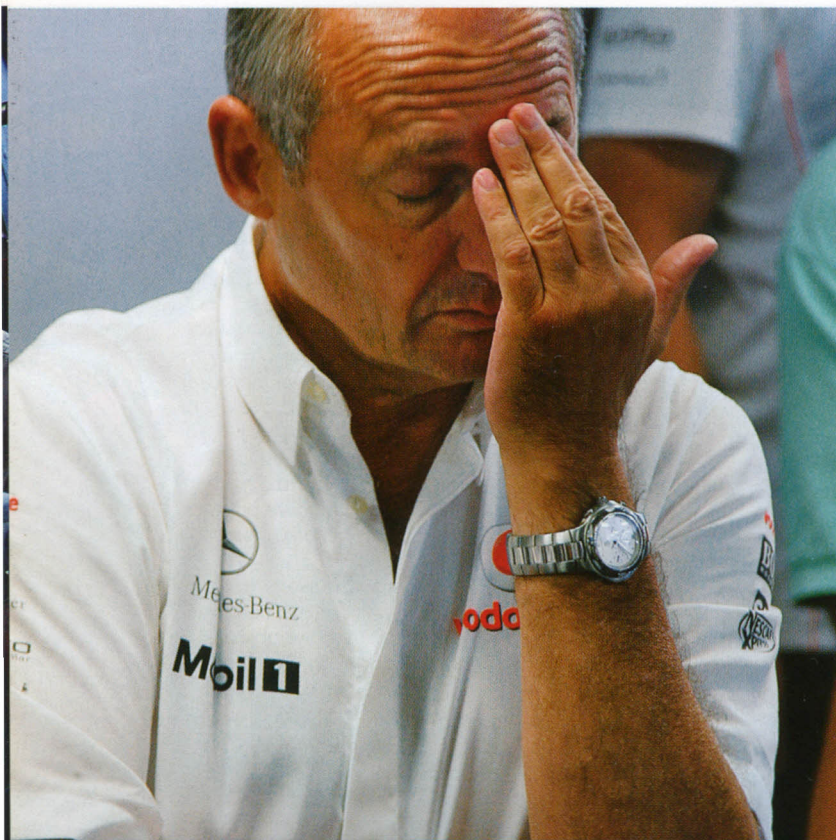
Zatražili smo FIA-ino objašnjenje. Glasnogovornik nam je odgovorio: "U slučaju Toyota/Ferrari nije bilo nikakve pritužbe ili prosvjeda, pa su predmet preuzele nadležne institucije.

Sučaj se ne može uspoređivati s onim McLarenom i Ferrarija."



F1 Racing u Spa putuje sa stilom

Jeste li nas vidjeli na putu do Spa? Naš urednik Stuart Codling (desno) uputio se na putovanje s britanskim vozačem Formule 3 Alexom Watersom (lijevo) u fantastičnom BMW-ovu karavanu 335d.



Nikad prije Dennis - ili neki drugi šef momčadi - nije bio na ovakvoj mucij

vezanim za, recimo, momčad A iskoristi pristup gridu i za fotografiranje bolida momčadi B te da fotografije zatim prosljedi momčadi A. Stari kolege razgovaraju međusobno, katkad ne onako diskretno kao što bi trebali, a vozači na suprotnim stranama rutinski razmjenjuju podatke.

SMV je to donekle priznao u svojoj presudi, ali samo u vidu usputne primjedbe (rekavši da je to "unutar pravila").

Priznao je to i Dennis. "Postoje osobe koje godinama rade u ovom sportu i koji su prelazili iz jedne u drugu momčad, možda nekoliko puta", rekao je. "Ne možete očekivati da neće razgovarati kad se sretnu."

U korporacijskom svijetu na takve bi se aktivnosti gledalo s neodobravanjem, no u F1 to je redovna praksa. Do te mjere da čak ni Dennis, koji se ponosi poštenjem svoje momčadi, nije uvidio koliko će negativno takvu

JE LI NA POMOLU NOVA FIA-ina ISTRAGA?

U danima koji su prethodili saslušanju u FIA-inom SMV-u 13. rujna, počele su kolati glasine da McLaren namjerava spomenuti da se njihov intelektualno vlasništvo nalazi u Renaultovim rukama.

Jasno je da bi takva obrana bila neprihvatljiva i glupa - ne možeš se obraniti od optužbe za ubojstvo tako što ćeš reći sucu da je i netko drugi ubio - pa je McLaren od nje na posljetku odustao. No glasine žive.

I to ne samo da žive, nego i jačaju. Već dulje vrijeme, a također i u glasinama iz Belgije, spominje se ime Phila Mackeretha, inženjera koji je prije nekog vremena otišao iz Renaulta.

Ako su glasine istinite, Renault bi se mogao suočiti s FIA-inom istragom sličnom onoj koja je provedena oko McLarenovih aktivnosti u aferi Stepney. Kad je F1 Racing odlazio u tisak, čini se da nije bila pokrenuta nikakva istraga.

TKO ĆE VOZITI ZA MCLAREN IDUĆE GODINE?

Lewis Hamilton i Fernando Alonso zasigurno neće biti u istoj momčadi 2008. Može li se konačno posrećiti Jensenu Buttonu?

Od Velike nagrade Turske, Fernando Alonso počeo je nositi najtamnije od tamnih naočala oko McLarenovih kamiona, garaža i pokretnog stožera. A i u njima. Vjerojatno kako bi što bolje izbjegao poglede s momčadskim "kolegom".

Zapravo, ne samo s Lewisom Hamiltonom, nego s cijelom McLarenovom momčadi. Od Velike nagrade Belgije, kad je puni opseg Alonsove izdaje postao općepoznat među momcima u srebrnom, Fernanda je gotovo svo McLarenovo osoblje počelo uočljivo izbjegavati. Ukratko, Alonso želi otići i vjerojatno hoće. S kime će ga McLaren zamijeniti? Popis sadašnjih vozača koji još nemaju ugovor za 2008., a koliko-toliko su prikladni, vrlo je kratak: Giancarlo Fisichella, Ralf Schumacher, Vitantonio Liuzzi, Alex Wurz, Adrian Sutil, Takuma Sato, Anthony Davidson. Iz raznih je razloga, međutim, teško zamisliti da će iduće godine ime bilo koga od njih biti izvezeno na srebrnim kombinezonima. Ostaju dva McLarenova testna vozača, Pedro de la Rosa i Gary Paffett... ali oni bi iduće godine trebali voziti za Prodrive F1. Ne ostaje nam više nitko... osim dvaju vozača koji imaju ugovor za 2008., dakle za koje bi McLaren morao platiti -

Nico Rosberg i Jensen Button.

Button u McLarenu? Britanci bi sigurno bili sretni, a on bi jurio poput strijele



Nico i Lewis bili su momčadski kolege u danima Teama Rosberg



Na prvi pogled, Rosberg je očit izbor - brz, pravi Nijemac (zgodno za Mercedes) i dobar Hamiltonov prijatelj još iz doba go-karta. S druge strane, Williams bi za Nica tražio poveliku odštetu, a njegov otac Keke možda ne bi htio baciti sina u lavlju jazbinu u koju će se dijeljenje McLarena s momčadskim ljubimcem Hamiltonom neizbježno pretvoriti.

Button? Pa, zašto ne? Otišao bi iz Honde poput metka, a sasvim je moguće da Alonso na godinu dana ode na njegovo sadašnje mjesto, umjesto u Renault koji nije spreman Alonsu dati plaću od 22 milijuna dolara koliko sad zahtijeva. Zatim bi 2009. Fernando mogao prijeći u Ferrari.

No bi li McLaren htio dva Britanca? Možda ne. Nema nikakve dvojbe, određivanje vozačkog postava za 2008. bit će nova velika glavobolja Rona Dennisa.

komunikaciju protumačiti SMV. McLarenova obrana oslanjala se na dokazivanje da nijedan element Ferrarijeva intelektualnog vlasništva nije primijenjen pri konstrukciji MP4-22. WMSC je, međutim, presudio da čak i ako je tako, narav nedopuštenih podataka bila je takva da su mogli donijeti prednost.

Za dobrobit sporta, SMV-ova presuda morala je biti politički prihvatljiva mnogim stranama.

Tako je i bilo: Ferrari se proglasio "zadovoljnim što je istina izišla na vidjelo", pa se neće žaliti; bodovi u vozačkom prvenstvu ostaju, što će zajamčiti uzbuđljiv kraj sezone, a navijače ostavi manje-više sretnima; novac od kazne bit će podijeljen FIA-inim nacionalnim tijelima kako bi se potaknuo razvoj mladih vozača; a McLaren si, koliko god bio uzrujan njezinom visinom, može priuštiti plaćanje dosuđene globe.

F1
Formula Money

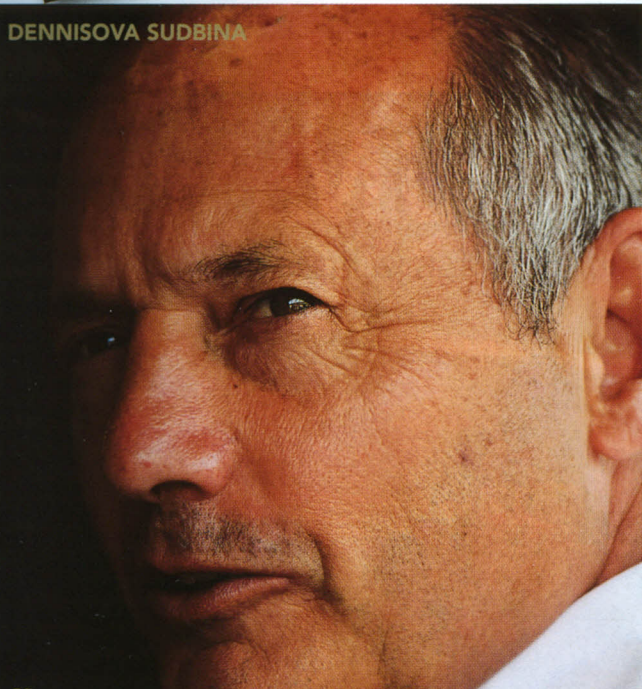
Pogledajte bilancu F1

Izveštaj koji otkriva financijska poslovanja svih 11 F1 momčadi. Formula Money, knjižica od 100 stranica s cijenom od 220 eura sadrži detaljne informacije o svim pokroviteljima i prihodima. Posjetite www.formulamoney.com

Jacques Villeneuve u NASCAR-u

Karijera Jacquesa Villeneuvea u NASCAR-u je počela. Za svoju novu momčad Bill Davids Racing testirao je Nextel Cup Toyota Camry i 2008. će voziti protiv Juana Pabla Montoye.

DENNISOVA SUDBINA



ŠTO SLIJEDI ZA DENNISA?

Nakon Stepneygatea, promijenilo se dosta toga osim mogućnosti da McLaren osvoji konstruktorski naslov 2007., a to obuhvaća i Dennisove planove

KAO ŠTO JE I REKAO u svom intervjuu za F1 Racing (svibanj 2007.), Ron Dennis već neko vrijeme razmišlja o „odlasku ustranu“ u bliskoj budućnosti. Kao i uvijek, Dennis je pomno birao svoje riječi. On se neće udaljiti od momčadi ili se čak potpuno umiroviti.

“Po našem mišljenju, šanse da se Dennis makne ustranu sad su manje”

Ne, kao što je i rekao, on će se maknuti u stranu. Vjerojatno time misli da će se odreći uloge glavnog ravnatelja McLaren Grupe, ali će zadržati titulu predsjedavajućeg te grupe (trenutačno obnaša obje funkcije). Martin Whitmarsh, sadašnji glavni operativni dužnosnik McLaren Grupe, postao bi glavnim ravnateljem.

Ta pomno isplanirana rotacija godinama je već na Dennisovu umu. Dennis je 1. lipnja napunio šezdesetu; prodao je pola od svojih 30 posto dioničarskog udjela McLaren grupe tvrtci

Bahraini Mumtalakat Holding Company (i tako je zaradio oko 150 milijuna dolara); u momčad je doveo najbolji i najzbudljiviji par vozača u suvremenom sportu te je, sve do 13. rujna, McLaren vodio u konstruktorskom i vozačkom poretku.

Istina, nakon toga se nešto, premda ne sve, promijenilo. Očito je da McLaren neće osvojiti konstruktorski naslov te će novčana kazna World Motor Sport Councila od 100 milijuna dolara negativno utjecati na financije momčadi. Usto, negativno će utjecati i na Dennisove financije budući da ima 15-postotni dioničarski udjel.

Paddock na Spau vrvio je glasinama da je sam Bernie Ecclestone tajno saopćio Dennisu da bi ako se potpuno povuče iz McLarena (tj. umirovi, a ne makne ustranu), WMSC tu gestu doživjela pozitivno te bi možda i ublažila kaznu za momčad.

No, ni Dennis ni Ecclestone neće službeno potvrditi da se takav razgovor zbilo. Ali, po našem mišljenju, Dennis sada ne izgleda tako spreman da se makne ustranu, osobito da se umirovi, kao što je to bilo prije Stepneygatea.



Toliko znam...

Eddie Jordan
progovara

Spykerovo osoblje sigurno je šokirano jer imaju već četvrtog vlasnika u tri godine

Izgleda da će momčad Spykera promijeniti vlasnika treći put u isto toliko godina. Kad sam prodavao Jordan nisam mislio da će stvari tako teći. Međutim, na sreću, vlasništvo Indijca u Spykeru nešto je najbolje što im se moglo dogoditi. Želim da to bude “to”, jer cijela momčad to zaslužuje.

Susreo sam se s Vijayom Mallayom i sviđa mi se njegovo ponašanje. On je predani biznismen koji upravlja dojmljivim tvrtkama te je i utjecajan političar. Ima novaca, kontakata i vjerodostojnost – savršeno za F1. Ono što dodatno začinjava te vijesti je činjenica da Vijay zna uživati. Bio sam pozvan na zabavu na njegovom brodu u Monaku ove godine i ugodaj je bio čudesan. Već sam tada pomislio da bi se nešto moglo dogoditi. Vijay može mnogo raditi i tulumariti i stoga vjerujem da ima strast nužnu

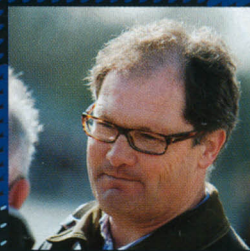
da se momčad oživi. Vijay, ti ne možeš cijelo vrijeme biti prisutan u momčadi pa bi trebao pronaći nekoga tko će nadzirati treninge, nekoga tebi bliskoga tko će pomagati vrlo sposobnim ljudima koje momčad već ima. U toj tvornici rade nevjerojatno nadareni ljudi, a nedavni rezultati bolida nikako nisu pravo zrcalo umnog i fizičkog rada koji ti ljudi ugrađuju u momčad. Svakako nađi nekoga ozbiljnog tko će moći nadgledati tvoje poslovne prijedloge, kao i sportsku strukturu u budućnosti, uključujući i realnu strategiju ispunjenja cilja: možda koji osvojeni bod 2008., postolje 2010., a zatim pobjede. Iznenadit ćeš se kako će najbolji ljudi i vozači brzo doći u momčad. Kad ljudi vide da se u momčad ulaže i da vlada slobodnjački duh, očekuj brojne upite od sportske elite. Mi smo to iskusili 1999., a ti možeš učiniti isto, ali i više od toga. Kao i u svim sportovima, veličina momčadi je porasla i potrebna ti je dubina i inteligencija pomoćne, podržavajuće mreže. Imaš sve komponente potrebne da podigneš momčad i učiniš je

“Kad ljudi vide da se u momčad ulaže i da vlada slobodnjački duh, očekuj brojne upite od sportske elite”

dobrom, ali nemoj zaboraviti da momčad trebaš uvjeriti da ti to doista i želiš.

Posljednji savjet. Oduvijek sam želio irsku momčad s irskim vozačem, ali takvog sam vozača doveo tek kad je trenutak bio pravi. Naravno, lobiraj da i Indija dobije utrku F1 i razvijaj buduće indijske vozače F1. No ne razmišljaj u okviru države, nego svijeta, te uvijek, iznad svega, razmišljaj u okviru Formule 1. Istina, Indija je golemo televizijsko tržište, ali znaj da F1 prati cijeli svijet.

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



Dernie na novom položaju u Toyoti
Frank Dernie, bivši Williamsov tehnički stručnjak, Toyoti se kao savjetnik pridružio u njezinu nastojanju da poboljša bolid TF107 i razvije TF108 za sljedeću sezonu. Kao što znate Dernie ima 30-godišnje iskustvo u F1.

ZNANOST F1

PROBLEMI S GUMAMA

Gume su važne isto kao vozač, motor ili šasija i podjednako su složene



Žargon proizvođača guma, kao što je „ribanje“ ili „zrnatost“, često se čuje u boksovima, no što to doista znači? Što se zbiva kad se na gumi pojavi mjehur? Kees van der Grint, Bridgestoneov šef odjela za inženjering staze, objašnjava pojmove.

RIBANJE

„To može podrazumijevati različite stvari. Možemo to opisati kao ‘uhodavanje’, kad guma prolazi jedan ili dva toplinska ciklusa. Toplina mijenja kemijsku strukturu gume – može je učiniti tvrdom ili može skinuti njezin gornji sloj, smanjiti je malo,

što može utjecati na povećanje njezine temperature.

Vrijeme potrebno da se dovrši toplinski ciklus ovisi o iskustvu vozača. Ako sporo vozi, guma će se mnogo sporije zagrijavati, a to će imati drukčiji učinak od vozača

Zrnatost ovisi o hrapavosti staze i razini mehaničkog prijanjanja bolida.

koji je jako opteret (a preoštra vožnja uništiti će gume, a ne pripremiti ih za vožnju). Dobra je zamisao tijekom treninga ‘izribati’ gume za mokro jer se tako skida njihov gornji sloj, kao i materijal za otpuštanje (mazivo koje omogućuje lako vađenje gume iz kalupa).

U uobičajenim okolnostima potrebna su dva do tri kruga na mokrome da gume uhvate podlogu, ali ako ih najprije izribate, teoretski bi odmah trebale dobro prijanjati.

Gume se može izribati ručno, ali ne u F1 jer to nije dopušteno. Sjećam se da je prije mnogo godina to bilo sasvim uobičajeno, posebice u natjecanjima za mlade poput Formule Ford, u kojima se rabe cestovne gume. Tada se to

nazivalo “glačanje”. Ljudi bi ribali utore cestovnih guma sve dok ne bi bile gotovo sasvim glatke.“

MJEHURI

„Mogu se pojaviti na gumama za mokro, baš kao i na onima za suho. Posljedica su prevelikog povećanja temperature između pojasa (čelično-kompozitnog ustroja gume) i materijala s utorima, zbog čega se dio gume pregrije i zatim počne topiti. Izvana to nalikuju mjehurima kakve biste imali na koži.

Danas se viđa sve rjeđe (zbog napretka tehnologije), ali nakon svake utrke provjeravamo jesu li se mjehuri stvorili u unutrašnjosti. To se katkad dogodi, ali ne u velikoj mjeri i više ne izgleda tako



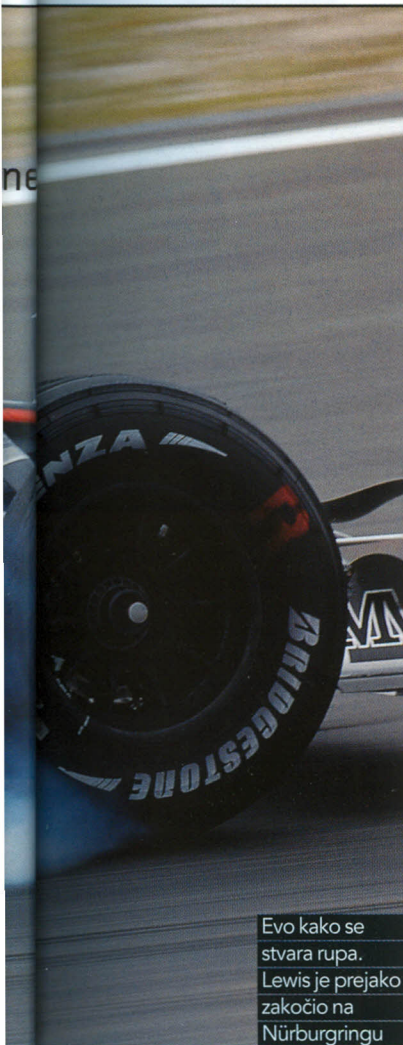
Renault prekida s razvojem...

U Renaultu znaju gdje su pogriješili s bolidom R27 te su se, nakon posljednje dorade R27 prije VN Italije, počeli okretati bolidu za 2008. "Naš pristup novom bolidu potpuno je drukčiji", izjavio je tehnički direktor Bob Bell.



... baš kao i Williams

Williamsov tehnički direktor Sam Michael potvrdio je da će njihov bolid za 2008. biti posve nov i da će mu se u cijelosti posvetiti nakon dorade bolida FW29 prije VN Japana. "Novi bolid neće biti samo evolucija FW29", rekao je Michael.



Evo kako se stvara rupa. Lewis je prejako zakočio na Nürburgringu

valovi koji se mogu pretvoriti u "vrhove". Ti se vrhovi zatim trošenjem trgaju ili gule, a to smanjuje razinu prijanja jer je manje gume u doticaju s podlogom. To nam stalno zadaje glavobolje od 1998. kad su uvedene užljebljene gume, jer je guma s obje strane žljebova sklona pomicanju. Mislim da se naše razumijevanje problema poboljšalo i usto smo napredovali glede mješavina i izrade guma.

Zrnatost također ovisi o hrapavosti staze i mehaničkom prijanju bolida. Ključno je načiniti mješavinu gume s odgovarajućim prijanjem (običnim riječima odgovarajuće mekoće), ali dovoljno otporne na stvaranje valova.

Taj je problem najočitiiji i najviše izražen na tzv. 'mladim' stazama, onima koje nisu previše korištene, pa im podloga slabo prijanja, a bolidi zbog toga podupravljaju. Bolid koji stalno podupravlja bit će skloniji zrnatosti guma od drugih.

Usto, i masa ima važnu ulogu u podupravljanju – bolid je, primjerice, skloniji podupravljanju ako je spremnik goriva pun.

I glatke su gume sklone zrnatosti. Sjećam se jednog treninga na A1-Ringu na kojem je bilo tako malo prijanja da je bolida bilo posvuda. No za nekoliko dana staza se napunila istrošenom gumom, pa smo uskoro iste gume mogli upotrebljavati bez ikakvih poteškoća."

RUPE

"Blokira li kotač pri kočenju, a bolid se i dalje kreće, na dijelu na kojem je guma u kontaktu s podlogom sloj (ili više) gume će se istrošiti (ili izgorjeti u oblaku dima).

U ekstremnim slučajevima, guma se može istrošiti do nosivog pojasa.

Takve rupe uzrokuju vibracije bolida koje se razlikuju ovisno o veličini uništene površine gume. Katkad mogu biti toliko jake da vozača prisile na odlazak u boks zbog promjene guma."

ZRNATOST

"Vrlo ju je teško objasniti. Do zrnatosti dolazi kad guma sklizi; površina gume se ne kreće linearno, nego naizmjenice hvata i sklizi. Zato se na gumi stvaraju

ŽIVOT F1 GUME

Gume trpe sve, od pomnih priprema do izživljavanja



Izribane gume bolje prijanjaju nakon toplinske pripreme



Ovo se vidi sve rjeđe, ali mjehuri i dalje nastaju zbog pregrijavanja



"Vrhovi" na zrnatim gumama nastaju pri bočnom klizanju te smanjuju grip



Rupa ima od malih do velikih, poput ove koja izaziva strah i kod najhrabrijih

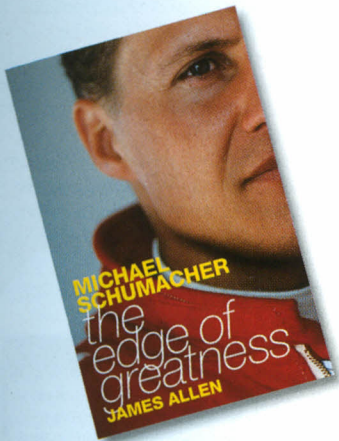
SLIKE: STEVE ETHERINGTON/LAT; DREW GIBSON/LAT; GLENN DUNBAR/LAT; XPB.CC; SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHY

NATJECANJE

NOVOSTI O SCHUMACHERU

Samo godinu dana nakon umirovljenja Michaela Schumachera pojavile su se nove informacije o njegovoj karijeri. F1 komentator James Allen u knjizi *The Edge of Greatness* (u izdanju kuće *Headline*) ponovno je predstavio sedmerostrukog svjetskog prvaka. Knjiga sadrži iskaze osoba koje su ga poznavale i koje su radile s njime.

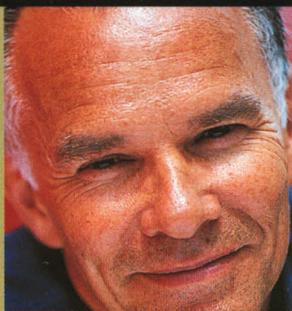
Novosti obuhvaćaju iznenađujuće pojedinosti o odnosu između Schumachera i Luca di Montezemola, predsjednika Ferrarija, posebice razmirice između njih dvojice nakon što je Schumacher nevoljko pomogao Eddieu Irvineu da osvoji naslov 1999.



Knjiga također otkriva da se Schumacher prvi put odlučio umiroviti nakon VN Bahreina 2006. te je to želio objaviti krajem te sezone, no intervencija Montezemola prisilila ga je da to objavi nakon VN Italije.

S druge strane, u knjizi je otkrivena veza između Jacquesa Villeneuvea i Schumachera nakon što je u Jerezu 1997. Schumacher pokušao osvojiti naslov svjetskog prvaka namjernim sudaranjem s Villeneuveom.

Schumacher je izjavio: „Montezemolo je prvi sa mnom razgovarao o tom događaju i u sljedećih nekoliko tjedana shvatio sam da nisam imao pravo. Kada bih u F1 mogao ispraviti jednu stvar, onda bih ispravio događaje na utrci u Jerezu.“



Uz dlaku

Peter Windsor
progovara

F1 se odvaja od svojih tehnoloških korijena. Sport gubi svoj raison d'être ako se sve svede samo na momčadi

Riječ koja počinje sa slovom M prvi je put u momčadi F1 upotrijebljena na sastanku šefova momčadi u Turskoj. M kao „momčad“, kao „momčadsko prvenstvo F1“, ne kao „konstruktorsko prvenstvo F1“. Momčadsko prvenstvo. Možete li vjerovati u to? Možete li vjerovati da se netko u F1 pokušava samouništiti?

Razmislite o tome. Razmislite o tome gdje smo bili tada, prije 30 godina, 1977., kad je Frank Williams kupio momčad March-Cosworth i ušao u F1 s Patrickom Neveom i nešto osvojenog belgijskog zlata. Ja kažem „F1 utrkanje“. Ono što je Frank doista učinio je to da se natjecao na jeftinijim prvenstvenim utrkama u Europi s jednim bolidom.

Taj je sustav dokazao svoju vrijednost. Strastveni trkači poput Franka preživjeli su svoje krize i molili i posuđivali i živjeli na rubu, a zatim su organski stasali unutar industrije F1. Preživjeli su podjelu na organizacije FISA i FOCA. Bernie Ecclestone ih je ujedinio: postali su konstruktori i, budući su postali ujedineni kao svjetski prepoznat TV fenomen i jer su predstavljali vrhunac automobilske tehnologije, u sport su privukli neke od najvećih multinacionalnih tvrtki, tvrtki poput Toyote, Honde, Fiata, Mercedes, BMW-a i Renaulta. Zatim su, uz prisutnost tih tvrtki, stigle još veće nagrade. Bolja tehnologija, više novca, više svjetskog publiciteta. Danas, proizvođačima, novcu i dosegu F1 ne zavide samo ostali automobilistički sportovi, nego i svi drugi sportovi pokušavaju doseći uspjeh F1. Koji drugi sport ima svjetsko prvenstvo koje počinje početkom godine, završava krajem godine, ima istovjetno zanimljive događaje tijekom cijele godine i odvija se godišnje? Nijedan. Ni nogomet, tenis, golf, Olimpijske igre ili Svjetsko prvenstvo u nogometu.

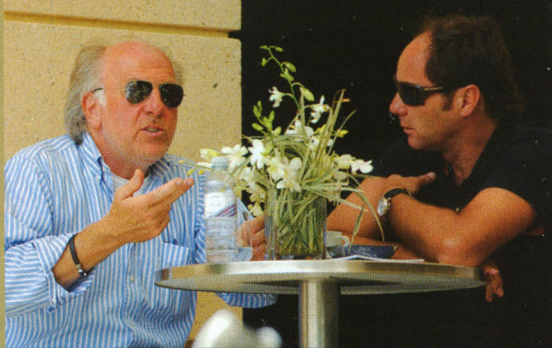
Sada bih trebao reći da je sve u redu s Red Bullom/Toro Rossom ili sa Super Agurijem. Prvo, sve te tri momčadi nastoje postati „proizvođači“. Toro rabi Ferrarijeve motore, Red Bull Renaultove, dok se Super Aguri na Hondine motore ne oslanja samo zbog njihove tehnologije, jer kad bi to bio slučaj, onda sigurno ne bi bili bolji od tvorničke momčadi! Mnogo je F1 presedana za svaku od te tri situacije, a prema mojem mišljenju, sve tri od tih momčadi bi trebale zadovoljavati uvjete za „konstruktorske“ bodove (ali ne i nužno za konvencionalne razine „nagrada“ novca).

Međutim, predložena sinergija Prodrive McLaren nešto je potpuno drukčije. Oni će se utrkivati u sadašnjim Mercedesima, potpuno istovjetnim tvorničkim bolidima i razvijanim, od utrke do utrke, od strane McLarena, a ne Prodrivea. Bolidi će biti stopostotni „momčadski“ i nula posto „konstruktorski“. Po meni je to glupost. Ispravak, više od gluposti, jer to zadire u samu bit F1 industrije. Je li F1 uzletiste automobilske tehnologije ili nije? Ako jest, trkaće momčadi bi trebale biti operativno središte prototipske tehnologije F1, ne operativno središte tuđeg (sadašnjeg) rada. Stoga me iznenađuje (budući je carstvo Rona Dennisa organski stasalo unutar same industrije) da Dennis zauzima stav koji učinkovito potkopava temelje sporta kojeg je važan dio. Kad tehnologija ne bi bila ključan dio F1, tvrtke poput Mercedes ne bi bile dio sporta, a kad Mercedes ne bio dio sporta, onda ne bi bila ni velika većina „pokrovitelja“.

Promijenite osnovna pravila – omogućite momčadima kao što je Prodrive da uz bok tvrtkama poput, recimo Renaulta, Honde i Toyote, odvozi nekoliko utrka, a zatim zakomplicirajte cijelu stvar argumentima o tome sudjeluju li te tvrtke u F1 zbog tehnologije ili osobne promocije. Pogodite što će se zatim dogoditi? Proizvođači će se vrlo brzo povući iz F1, eto što će se dogoditi.

Ako je to dobro za F1, onda sam ja bijesni zaljubljenik u nogomet. Za Richardsa bi bilo mnogo bolje da svoje fantastične proizvodne pogone, obilna novčana sredstva i nadareno osoblje iskoristi za ono što bi svi u F1 željeli učiniti – izradivati svoje bolide.

Richards iz Prodrivea (lijevo) će voditi, a ne razvijati McLarenove bolide 2008.; Gerhard Berger (desno) iz Toro Rossoa donekle je i „konstruktor“



F1 POSAD

FORUM O UTRKAMA OSVAJA NOVI TERITORIJ

UTEMELJITELJ godišnjeg poslovnog foruma za motorsport Simon Berger, objavio je da će dva nova popratna događanja u F1 vezana uz sponzoriranje biti održana na Bliskom i Dalekom istoku. Godišnja konferencija za Bliski istok održavat će se naizmjenično jedne godine u Bahreinu (s početkom otprilike u vrijeme GP utrke travnja sljedeće godine), a druge u Abu Dhabiju

(od 2009). Detalje za Daleki istok tek treba odrediti.

Simon Berger, osnivač IM2 Events, kaže da su ta nova tržišta ključna za sponzorske mogućnosti u F1: "Koliko je točno ljudi uopće čulo za Bahrein ili Abu Dhabi prije F1? Bliski istok je pokazao kako sport može vašu zemlju dovesti na zemljovid i očito je riječ o području širenja foruma motorsporta." Prije nego ti novi događaji

započnu, treći godišnji poslovni forum motorsporta u trajanju od dva dana (5. i 6. prosinca) održat će se na Konferencijskom i izložbenom centru Grimaldi u Monaku.

"Za industriju motorsporta to je poput filmskog festivala u Cannesu", kaže Berger. "Nudi poslovnu atmosferu prikladnu za razmjenu ideja. Ove godine imamo zaista impresivan popis

gostujućih govornika, uključujući i predsjednika FIA-e, Maxa Mosleyja, a i rezervacije delegata za poslovni forum u motorsportu već su 200 posto veće u odnosu na isto vrijeme prošle godine."

Među do sada potvrđenim govornicima iz F1 su BMW-ov direktor za motorsport Mario Theissen, donedavni predsjednik Renaultove F1 ekipe Alain Dassas i direktor Honda Racing F1 Nick Fry. Povrh toga, predavanje o pronalaženju sponzorstva, financijama i globalnom brend marketingu održat će Lawrence Aldridge, stariji potpredsjednik Disneyja, jednog od najjačih brendova na svijetu.

F1 Racing je platinasti medijski partner konferencije kojom će predsjedati naš glavni urednik Matt Bishop. Osim toga, satelitski televizijski kanal Eurosport prenosit će najvažnije dijelove foruma.

Za više informacija o prosinačkom događanju posjetite stranice www.motorsportbusinessforum.com



Simon Berger (gore) kaže da će forum imati još tri mjesta održavanja, uključujući i Bahrein (lijevo)

TKO SU, DOVRAGA

Vodič za prepoznavanje sponzora

HENKEL

Tko? Ta kompanija sa sjedištem u Düsseldorfu utemeljena je 1876. Njihova vezivna sredstva, izolatore i sredstva za tretiranje površina rabi McLaren, ali imaju prste i u drugim stvarima. Henkel proizvodi i seloteje, ljepila i kozmetičke proizvode Schwarzkopf, a vjerojatno vam je poznato njihovo sredstvo za pranje rublja Persil koje se prodaje posvuda osim u Velikoj Britaniji i Francuskoj (gdje ih proizvodi Unilever). **Gdje?** Njihov logo nalazi se na pločicama na stražnjem krilcu McLarenova bolida MP4-22. **Kada?** Henkelova suradnja s McLarenom počela je 1995. preko njihova brenda Loctite. Posljednje



trogodišnje produženje suradnje potpisano je početkom 2006.

Zašto? Henkelove proizvode nalazimo na tristotinjak mjesta na svakom MP4-22. Njihovi proizvodi učvršćuju sve, od vijaka do žičanih snopova, a rabe se i u proizvodnji ugljičnih vlakana. Henkel je najuže povezan s automobilističkim, elektroničkim i zrakoplovnim industrijama, pa se savršeno uklapa u F1.

Koliko? Kako je riječ o službenom McLarenovom dobavljaču, ugovor predviđa i podršku koliko i gotov novac. No McLarenov cjenik nije jeftin: procjene iz paddocka kažu da logo te veličine stoji otprilike 8 milijuna dolara godišnje.

KRIVULJA ZARADA

Promet u motorsportu po regijama

1. SAD 26 milijarda dolara
2. Velika Britanija 12 milijarda dolara
3. Japan 8 milijarda dolara
4. Njemačka 6 milijarda dolara
5. Italija 4 milijarde dolara
6. Australija 3 milijarde dolara
6. Francuska 3 milijarde dolara
8. Južna Amerika 2 milijarde dolara
8. Španjolska 2 milijarde dolara
10. Južna Afrika 1 milijarda dolara

Izvor za podatke iz 2005. (gore): Motorsport Going Globally, Nick Henry, Tim Angus, Mark Jenkins i Chris Aylett

FORMULA 1 NAPOKON U HRVATSKOJ!

Riječi Dino Milić-Jakovlić

Slike Vladimir Baće i Arhiva Red Bull

Hamilton? Alonso? Ishlapjeli starčeki, ako se nas pita... Nova velika stvar i budućnost Formule 1 mladi je hrvatski vozač Matija Momčilović.

Uostalom, najambicioznija svjetska F1 momčad, Red Bull, toliko je nestrpljiva u nastojanju da unovači ovog trinaestogodišnjaka da nisu čekali priliku u kojoj bi ga pozvali na neko službeno testiranje.

Umjesto toga, dovezli su mu bolid – ravno pred školu! Ne želite ni saznati kako su pokisli, skupljenih krila ostali u austrijskoj momčadi kada im je objašnjeno da ne mogu odmah uključiti Matiju u svoj program, barem ne dok ne završi u nas obavezno osnovno školovanje.

No brzo smo ih utješili i dogovorili druge poslove s njima. Nakon oduševljenja našim novoizgrađenim cestama u Red Bullu su odlučili prestati trošiti novce na skupa testiranja na zatvorenim stazama i ubuduće sva vršiti po našim prometnicama.

Odveli smo ih i na Grobnik, no oni preferiraju normalne ceste, gdje mogu usput tankati na normalnim pumpama, a ne tegliti kanistere s benzinom do boksova.

Još jedan od pluseva za Red Bull uslijedio je nakon što su vidjeli nove zagrebačke tramvaje – nismo sve razumjeli, ali nervozno mahanje rukama i užurbani telefonski pozivi Adrianu Neweyu otkrili su nam da su momci iz ekipe u našim niskopodnim tramvajima pronašli ideje za neke revolucionarne pomake u aerodinamici bolida.

Čije će plodove, nadamo se, za koju godinu ubirati i naš Matija.







POVRATAK PRAVOG

KIMIJA

Je li ikad otišao? Ne, nije. Kao i uvijek u F1, prava istina o boravištu pravog Kimija 2007. puna je profinjenih zapleta i preokreta

Riječi Peter Windsor

Ljubitelji prave ljepote nestrpljivo su čekali prvu vožnju Kimija Räikkönena u Ferrariju. Kimi ih nije razočarao. Vidjeli su novu crno-smeđu mat kacigu. Vidjeli su Ledenog, vitkog i plave kose u crvenom ruhu Ferrarija. A zatim je uslijedila pobjeda u Melbourneu u debitantskoj utrci za Ferrari. Prvo startno mjesto. Prva pobjeda u utrci. Baš kao što su svi predvidjeli.

A zatim je sve krenulo nizbrdo...

Ili nije?

Sjetite se Ferrarijeve momčadi u koju je došao Kimi: to nije bila momčad Michaela/Ferrarija kakvu smo znali, voljeli i zavidjeli joj posljednje stoljeće. Ne, ove je godine momčad Scuderia Ferrari Marlboro (s novim pokroviteljskim izgledom koji je trebao naznačiti promjene) bila potpuno drukčija. Odlaskom Michaela Schumachera gomila energije bila je usmjerena prema drugom odredištu, prema Felipeu Massi. Ugrubo, moglo bi se reći oko 50 posto energije. I tako je preko noći Kimi ostao sa samo polovicom momčadi na koju se mogao osloniti i to je bilo nešto posve novo za razliku od onoga na što je Schumacher bio naviknut posljednjih 11 godina u Ferrariju.

Nije važno, jer Kimi nije ni očekivao ništa drugo kad je dolazio u Ferrari. Nema Michaela, nema točno određenog prvog vozača momčadi. Nema problema.

Osim, naravno, činjenice da je Felipe Massa bio problem, jer je pod pokroviteljstvom Schumachera vozački sazrio. Od sredine 2005. do prosinca 2006. Massa je mislio kao Schumacher, jeo kao Schumacher i radio kao Schumacher. Usto, Massa nije bio spor.

Imitator i nedotjeran da, spor nikako. Povrh svega, on je bio vozač Nicolasa Todta, što znači da je bio i vozač Nicolasova oca, Jeana Todta. Istina, nije imao nikakve povlastice, ali budite sigurni da je Felipe namjeravao iskoristiti svih 50 posto svog dijela momčadi.

Opet, ništa od toga nije trebalo iznenaditi Kimija Räikkönena, niti je to njemu predstavljalo ikakav problem. Cijelu zimu Kimi je pogonjen dvjema usporednim strujama misli: (1) potpisao je za Ferrari na dugo vremena. Dva osvojena naslova u pet godina? Odmah bi potpisao. I (2), momčadski kolega nikad nije bio bolji u bolidu istovjetnih performansa. Nikad.

Kimi je utrku na Spa 2004. odvezio fantastično



“Ako se Alonso i Räikkönen ne mogu za pet krugova prilagoditi Bridgestonkama, onda neka se umirove i postanu profesionalni odbojkaši.”

Usto, sljedeće godine nema više sustava protiv proklizavanja. Naravno, pobjeda u Melbourneu je bila poklon. Felipe je imao problema s mjenjačem u kvalifikacijama i u utrku je krenuo s posljednjeg startnog mjesta. McLaren-Mercedes, nesvjestan svoje novootkrivene brzine i jednakosti svoje dvojice mladih vozača, bio je sretan što je osvojio drugo i treće mjesto.

Ne, tek je u Maleziji Kimijeva godina počela poprimati oblik. Prvi put u natjecateljskoj utrci (a tu mislim na izravnu borbu s Massom i dva McLarena) Kimijev je bolid podupravljao tamo gdje Massin nije i, možda još i važnije, tamo gdje se Schumacheru to gotovo sigurno ne bi dogodilo. Kažem „ne bi“, što implicira da je podupravljanje neka vrsta „bolesti“. Međutim, doista mislim da je Kimi imao dovoljno velik problem s podupravljanjem da se zbog toga žali (i to želi ispraviti) jer je iscrpio sva sredstva poput promišljenog korištenja kočnica, upravljača i gasa. Taj je problem imao i u Bahreinu i, u neku ruku, u Španjolskoj. U međuvremenu je Massa bio brži i njegov je bolid manje podupravljao. Što se događalo? Ono što se događalo bilo je to da su se Chris Dyer, Kimijev trkaći inženjer, i ostali dečki morali prilagoditi Kimijevoj, a ne Schumacherovoj metodologiji, metodologiji koja im je bila

prirodna kao stavljanje slušalica ili naručivanje još jednog espressa. Kimi se žalio na podupravljanje koje je zahtijevalo potpuno nov skup alata za popravak.

Bit svega, naravno, bila je fundamentalna razlika između Kimijevog i Schumacherovog stila vožnje. Obojica su savršeno manipulativni vozači; oba su izvanredno glatka i oba su živući dokazi klasičnih temelja – održavati bolid „ravnim“ ili „izravnim“ pri prilazu, pronalaziti savršen trenutak za opterećivanje bolida, imati što kraću putanju u zavojima te što je brže i učinkovitije eliminirati bočno opterećenje bolida. Stanite blizu prilazne putanje prvom zavoju u, recimo Barceloni, i vidjet ćete vrlo malu razliku između Kimijeve i Schumacherove vožnje. Obojica su vrlo pažljiva u načinu korištenja upravljačkog opterećenja i obojica produljuju ravni dio ulazeći u zavoj pod ostrim kutom prema dijelu zavoja gdje je brzina minimalna. Nijednog, što je zanimljivo, ne zanima visoka minimalna brzina, kakvu vole Rosberg i Barrichello. U savršenom trenutku (varijabla koja se mijenja iz kruga u krug, ovisno o promjenjivim uvjetima na stazi) obojica samo žele bolid skrenuti i zatim ga izravnati. Sve to možete vidjeti ako zavoj

POSVEĆENOST TEHNIČKIM SASTANCIMA

Glasine navode da se Kimi ne pojavljuje na inženjerskim sastancima, nego da njegov radni dan završi onog trenutka kada izađe iz bolida jer odmah odlazi u hotel. E, dodopustite mi da predočim nekoliko dokaza koji govore suprotno.

Subota je, 18.20, prije VN Europe na Nürburgringu. Nalazim se u Bridgestoneovoj kući na kotačima i završavam razgovor s Keesom van der Grintom, šefom odjela za inženjering staze, čiji je posao da bude stalno dostupan svim vozačima kad god pozele porazgovarati o sitnicama vezanim za gume. Ušao je Kimi. Njegov trener, Mark Arnall, čeka pred vratima s torbama u ruci. Kvalifikacije su završile prije nekoliko sati. Nakon što je utvrdio da može porazgovarati s van der Grintom, Kimi se okreće i baca ključeve Arnallu. „Mark, uzmi automobil“, rekao je. On i van der Grint se ispričavaju zbog odlaska i ulaze u jedan od brojnih ureda u kući na kotačima. Toliko o tome da se Kimi ne opterećuje s tehničkim sastancima.



Dulji međuosovinski razmak nije odgovarao Ferrariju u Mađarskoj, ali Kimi je završio drugi, a Massa trinaesti

Kimiju je oduvijek bilo teško analizirati svoje performanse

gledate izvana i prema početnoj točki skretanja u zavoj. Promijenite malo kut gledanja i sve se mijenja. Kad Kimi i Michael prođu početni, lagani dio skretanja u zavoj, vožnju nastavljaju potpuno drukčije. Druga Schumacherova korekcija upravljača je uvijek brza i odlučna. Tada bi već ponovno „uspostavio kontrolu“ nad bolidom, poigravajući se s dinamičnom masom i maksimizirao, recimo, postav diferencijala ili sustava protiv proklizavanja, čime bi zadržao putanju prednjeg kraja. Kimi, za razliku od njega, običava ostaviti bolid da klizi kroz taj uvodni dio, a kako bi bolid održao u željenoj putanji uglavnom se oslanja na popuštanje papučice kočnice (i pomicanje dinamične mase) nego na upravljanje. Kimi nije toliko agresivan s drugim korektivnim unosima te ga ne zanima toliko igranje s elektroničkim sustavima kao što je to radio Schumacher. Naravno, Kimijev način vožnje vrlo je djelotvoran. Kad je McLaren u sezoni 2005./2006. bio težak, Kimi je uvijek bio brži od Juana Pabla Montoye i tako je odlučno dokazao da je vrlo pažljivo, ali savršeno kontrolirano početno skretanje uvijek bolje od brzih skretanja pod velikim ili malim kutom kontroliranih gasom i kasnim kočenjem.

Međutim, ono što je dodatno zakompliciralo stvari u Ferrariju bio je sustav protiv proklizavanja. Zahvaljujući Rubensu Barrichellu upoznati smo s učinkovitošću Ferrarijevog sustava protiv proklizavanja i znamo da je riječ o najboljem od svih.

No Kimiju je Ferrarijev sustav protiv proklizavanja bio preagresivan. Schumacher se s njime mogao nositi (ne s punim gasom usred zavoja, nego savršenom uravnoteženošću sustava prema diferencijalu) kad je zakrenuo bolid. Međutim, sustav je umanjio Kimijevu sposobnost manipuliranja masom. Zasebno gledano, sustav je fantastičan, ali u kombinaciji s Kimijevim vozačkim stilom, postao je breme.

Naravno, brojni promatrači vožnje u Bahreinu/Barceloni Kimijevu su poteškoće pripisali najnovijim Bridgestonkama. Kimi je prije koristio Michelinke, a Felipe, naviknut na Bridgestonke, bio je u očitoj prednosti. Neće ići! Gume su ključne, ali gume su gume. Ako se Fernando Alonso i Kimi Räikkönen ne mogu u pet krugova prilagoditi na Bridgestonke, onda neka se umirove i postanu profesionalni odbojkaši. (Naravno, gume su drugi par rukavica za inženjere, ali pričam samo o vozačima.) Ne govorim da Bridgestonke, tvrde i kručee, nisu naglasile pogreške u vožnji. Alonsovo megabrzno početno skretanje sve do ove godine nikad nije bilo pravilno testirano. (On bi ustvrdio da su gume problem, a ne on, no ja kažem da bi bio brži i s Michelinke da je malo ublažio svoj početni pristup.) Kimi je u međuvremenu usprkos „mekoći“ u drugoj fazi svladavanja zavoja zahvaljujući Bridgestonkama iskusio nestabilnost stražnjeg kraja. Kako bi to kompenzirao, Kimi je počeo rabiti njemu nepoznate stilove vožnje. Počeo je povećavati brzinu početnog skretanja, kopirajući podatke Massine vožnje. Pokušao je u zavoj ulaziti pod većim kutom, produljujući tako zavoj, i ranije pritisnuti gas do kraja,

imajući na umu (recimo!) da će ga briljantni sustav protiv proklizavanja spasiti. No i dalje nije bio brz kao Massa jer je vozio neprimodno. Istodobno, McLareni su polako odmicali. Zatim je u Monaku sve sjelo na svoje mjesto. Tijekom drugih kvalifikacija, Kimi je upravljač isprva energičnije okrenuo, nastojeći „naglo skrenuti“ bolid u oštar zavoj, ali skrenuo je prebrzo i na vrhu zavoja slomio prednji ovjes. Na vrhu zavoja. To je vjerojatno bila najveća pogreška njegove karijere do tada. Težina te pogreške vidjela se nekoliko minuta kasnije kad je Kimi s kacigom na glavi, tjerao i nagovarao svoje mehaničare da pokušaju riješiti tu nemoguću situaciju. Dosegnuo je dno...

... Iz kojeg je jedini izlaz bio prema gore: zaboravite korekcije stila vožnje ili podatke o vožnji. Umjesto toga poradite na postavu bolida, natjerajte bolid da radi ono što želite.

Napredak nije bio vidljiv u Kanadi jer je Ferrari bio prisiljen promijeniti opskrbljivača kočnica kako bi izdržale duljinu staze, a još se nisu oporavili u pogledu aerodinamike nakon kvara zračnog tunela poslije VN Bahreina, ali u Indianopolisu se počeo nazirati novi Kimi. Luca Montezemolo je osjećao da će se nešto takvo dogoditi – „Tek trebamo vidjeti pravog Kimija“, izjavio je, implicirajući da je momčad možda bila malo razočarana Kimijem „ali mi smo ga čekali...“ te se uskoro Kimi, odlučan da natjera bolid da de njemu u korist, a ne obratno, prvi put ove godine smiješio.

Kao i većina promatrača izvana i Kimi je sve ove godine pretpostavljao da Ferrari ima vrlo, vrlo dobar bolid, ali nakon sedam utrka ove sezone, postalo mu je jasno: Ferrari je imao vrlo, vrlo dobar bolid zahvaljujući Schumacheru. Kimi je oduvijek bio vrlo dobar na Indiju, na stazi na kojoj ne možete brzo ulaziti u spore zavoje. Usto, ove je godine brzo počeo zaostajati za konkurentnim vozačima jer je, budući je iskoristio brojne skupove



Kimi i inženjer Chris Dyer su, između ostalog, rekaliبرirali sustav protiv proklizavanja

NAPAD "PRAVOG" KIMIJA

Kimi Räikkönen je to učinio i prije - osrednji početak sezone pretvorio je u sezonu odličnih završnih utrka. No nikad preokret nije bio tako dojmljiv kao na Spau 2004.

Te je godine McLaren bio usred testiranja svojih bolida MP4-18A/19/19B i Räikkönen je u Belgiju na 14. utрку sezone stigao sa samo jednim podijem te godine, u Silverstoneu. Premda je borba za naslov prvaka prethodne sezone između njega i Schumachera bila vrlo neizvjesna, Kimi je prije VN Belgije imao samo 18 bodova, a Schumacher 120 (pobijedio je u 12 utrka, a u Monaku je odustao). Kvalifikacije (na mokroj stazi, što je svojstveno Spau) nisu bile uspješne po Kimstera, pa je osvojio deseto startno mjesto dok je Schumi, kao i obično, bio prvi. Na sam dan utrke vrijeme je bilo suho i sunčano, što je svakako odgovaralo Schumacheru.

Trka bi možda i bila Schumacherova, ali obilježila su je tri izlaska sigurnosnog automobila, a svaki od njih je Kimi nepogrešivo iskoristio. Štoviše, njegova je vožnja tog dana bila glatka i uvijek brza; zapravo, uvijek na samom vrhuncu.

Kad je Mercedes AMG Bernda Maylandera treći put otišao u boks, udaljenost između Kimija i Schumachera iznosila je dvije duljine bolida i obojica su projurila pokraj zida boksa i ušla u 42. krug (od 44). Naravno, majstor Schumacher će sigurno prestići Kimija pri ulasku u La Source, ili možda na uzbrdici do Raidillona ili gotovo sigurno na ulasku u Les Combes.

Ali ne. Kimijev 42. krug je bio zapanjujuć (točnije, 1:45.108) i, nakon što su McLaren i Ferrari prošli ciljnom linijom i ušli u 43. krug, Kimi je malenu prednost povećao za ključnih 0,4 sekundi. Schumacher je izgubio i bio je svjestan toga. Porazio ga je Kimijev kruga od 238,74 km/h. Pobijedio ga je bolji vozač? Ne, vjerojatno ne, ali možda je riječ o nečemu i gorem od toga. Tog dana, kad se Schumacher mrštio na postolju, mislim da smo svi počeli shvaćati da je Kimi postao brži vozač i to je Schumachera boljelo.



Trčći na gridu (Massa prvi), ali ga je Kimi u Francuskoj ipak pošteno pobijedio

mekih guma nastojeći natjerati bolid da se ponaša kako želi, bio primoran utrku početi na tvrdim gumama. I time je pronašao potreban prostor. On i Chris su smislili potpuno nov postav bolida uz manje djelovanja sustava protiv proklizavanja, malo kruće prednje opruge (koje su mu omogućile agresivniji pristup vožnji), ali i dalje relativno mekane stabilizatore (kako bi se maksimizirala Kimijeva sposobnost manipuliranja masom usred zavoja). Bio je to postav u skladu s Kimijevim vozačkim stilom, postav vrlo drukčij od Massinog - i Schumacherovog.

U Indyu je to, u odnosu na konkurenciju, upalilo. Bolidi većine vozača bili su nisko postavljeni (mali potisak) i svi su vrlo brzo uništavali gume zbog zrnitosti. U završnom dijelu utrke Kimi, koji je bio na tvrdim gumama, dok su svi ostali imali meke, bio je mnogo brži od ostalih vozača. Odjednom je bio pun samopouzdanja, upravljao je vrhunski postavljenim bolidom i bio je vrlo brz. Ubrzo je postavio najbrže vrijeme kruga. McLaren je podbacio u Francuskoj, a Kimi je prvi put izravno pobijedio Massu. Naravno, u tome mu je pomogao Dyer koji je savršeno postavio bolid za treće kvalifikacije. Ne samo da se Dyer pobrinuo da Kimi bude prvi na startu, i tako u mogućnosti da osvoji „dodatni“ krug, nego je i usporio Kimija u njegovom pretposljednem

krugu i tako mu uštedjevši gorivo omogućio još veću prednost. U utrci, kad je ponovno vozio kao stari Kimi, ali u mnogo bolje ugođenom bolidu, u dva je kruga u srednjem stintu bio bolji od Masse. Massa je i dalje bio vrlo brz u odnosu na Kimija (vjerojatno i brži u srednje brzim dijelovima i u duljim zavojima), ali Kimi ga je sustizao. Ono što mu je nedostajalo u sekundarnoj fazi svladavanja zavoja Kimi je nadoknađivao taktikom i savršenom, prirodno ritmičnom vožnjom te specifičnim izlascima na ravni dio staze. Silverstone: Massa se na gridu ugasio motor, a McLaren je imao poteškoća zagrijati Bridgestonke na optimalnu temperaturu. Treća pobjeda za Räikkönena.

I tako se nastavilo. Svakom je utrkom Kimi sve više shvaćao prilagodljivost Ferrarija, Chris je sve bolje upoznao Kimijev stil vožnje, a Massa, čija je maksimalna predanost vožnji sada bila ugrožena, sve je manje nalikovao Schumacheru, a sve više brzom Latinoamerikancu. Posljednje tri utrke ove sezone? Budućnost? Krivoljva učenja, i Kimijeva i Ferrarijeva prema Kimiju, nastavit će se uzdizati sve dok se sljedeće sezone ne ukine sustav protiv proklizavanja.

Nastojte si odmah osigurati ulaznice za tu predstavu - Kimi i Hamilton u potpuno novom izdanju. Vrhunski vozači u svojem najčišćem obliku.

UNUTARNJI

NEPRIJATELJ

Premda se natječe za naslov prvaka, Fernando se od svoje momčadi otuđio do te mjere da je njihov rastanak na kraju godine neizbježan – neovisno o tome hoće li im osvojiti prvenstvo ili ne.

Riječi Stuart Codling

Velike osobe sposobne su prijateljevati s ljudima suprotnih stavova i uvjerenja, oni se čvrsto drže zajedno, premda ih osobni ciljevi katkad mogu udaljiti na izluđujuće suprotne strane mišljenja i djelovanja: sjetite se Winstona Churchilla i Franklina Roosevelta, Stjepana Spajića i Predraga Raosa. Ali Fernando Alonso i Ronu Dennisu (zapravo Alonsu i Vodafone McLaren Mercedesu, jer Ron Dennis jest McLaren) nije bilo suđeno. Rijetko se tako obećavajuća partnerstva izjalove tako brzo.

Kad je Alonso prešao u McLaren, njegovi prijatelji bili su sretni; držali su da je vrijeme za nov izazov, da mora dokazati svijetu da je on taj koji pobjeđuje, a ne njegov bolid ili njegovi inženjeri ili Flavio Briatore. Pretpostavljali su da je McLaren, zbog pozornosti koju pridaje detaljima i potpune usredotočenosti na pobjeđivanje, slika i prilika momčadi u kakvu bi trebao prijeći.

I on je tako mislio. Dobro, kako je onda došlo do ovoga na čemu smo danas?

Razmotrimo činjenice. Premda tada nismo prepoznali simptome, nagao i sveobuhvatan raspad odnosa između Alonsa i McLarena započeo je tijekom predsezonskih ispitivanja.

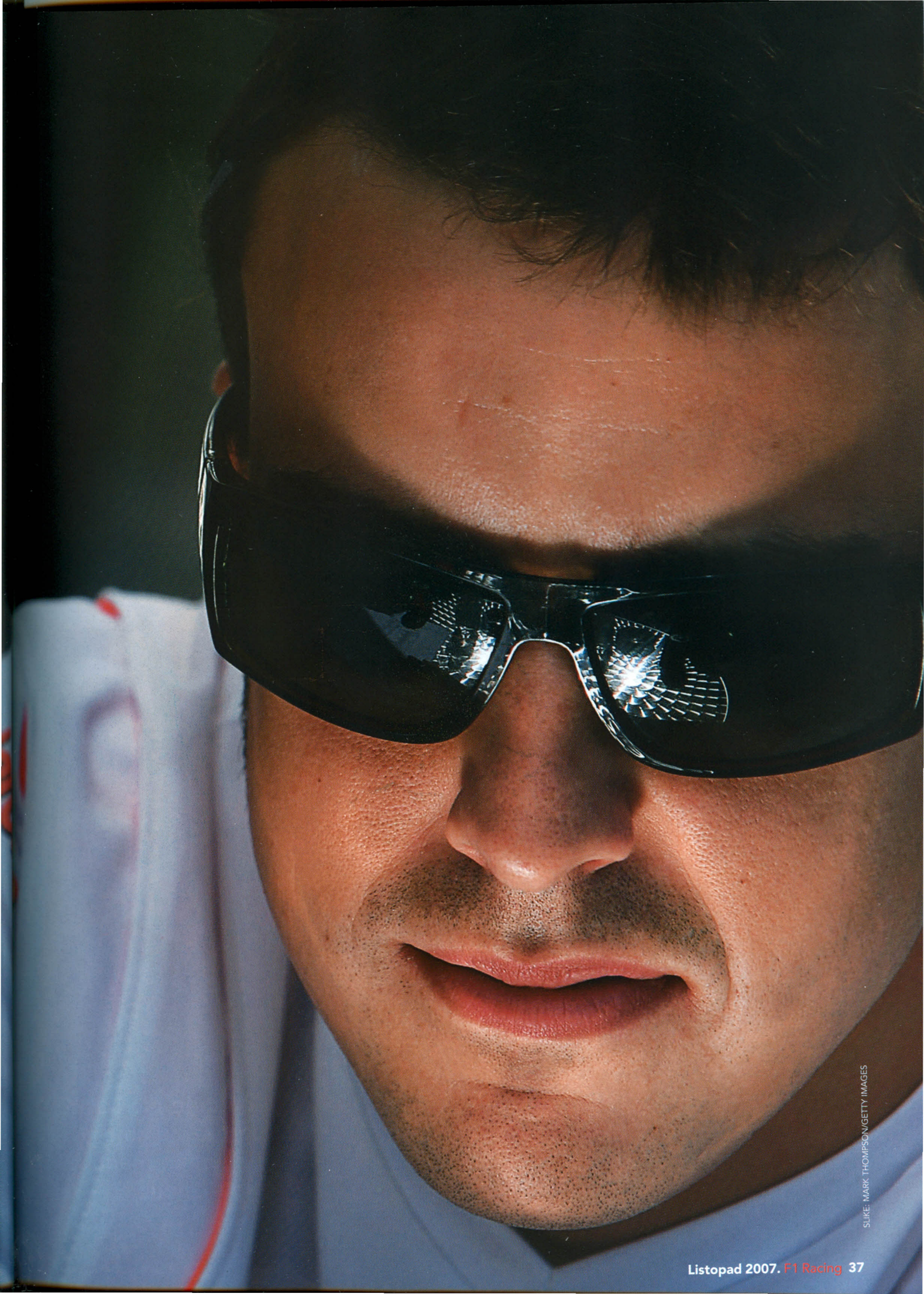
Slijed događaja otad se ponavlja, a djelomičan razlog možemo naći u nedavnoj Fernandovoj izjavi: "Donio sam ekipi pola sekunde, ili šest desetinki, svejedno, ali ne vidim da išta dobivam zauzvrat."

Zapravo, MP4-22 bio je brz i kad je izašao ispod čekića te je redovito bio u vrhu na testiranjima. Doduše, Lewis Hamilton jednu je šasiju skršio na zidu u Valenciji, a jedna proba otkazana je zbog lošeg vremena, no McLarenova predsezonska forma općenito je budila optimizam. Ali Alonso je ipak bio osjetno nezadovoljan i često ga se moglo čuti kako govori "da tu ima još mnogo posla."

U veljači, nakon još jednog naizgled ohrabrujućeg testa, vidno nezadovoljan Alonso izjavio je za španjolsku radiopostaju Telecinco da MP4-22 "nije ni približno spreman" za Melbourne. Dakle, nimalo obećavajuće riječi. Doista, kako se sezona odvijala, njegove izjave za španjolske medije – i na temelju njih konstruirane priče koje su se zatim širile Internetom – počele su uzrujavati momčad.

Nakon Kanade, Dennis je zaključio da za to treba okriviti stalnu glad Interneta za novim pričama. U jednom broju McLarenova luksuznog kućnog časopisa Racing Line,

Zavijen u tamu: nad Alonsom su se nadvili crni oblaci



SIJKE: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



Između Fernanda i Fisija (desno) uglavnom je vladao sklad

izdanog otprilike u to vrijeme, Ron je svoju uvodnu kolumnu posvetio žalopjkama o odvratnosti senzacionalističkog, izvanokontekstualnog i prepisivačkog internetskog "novinarstva". Čitajući taj tekst imali ste osjećaj kao da slušate Savonarolu u pokušaju zaustavljanja renesanse.

Pa, što je onda zapravo uzrokovalo takvo Alonsovo raspoloženje? Na posljedku, dosad se već susreo s nedaćama. Primjerice, 2001. u Minardiju imao je očajnu sezonu bez bodova, tijekom koje mu je najbolja izvedba bila jedanaesto mjesto na Suzuki. Ali te je godine bio brži, neusporedivo brži od svojih kolega Tarsa Marquesa i Alexa Yoonga, i tu se vjerojatno krije odgovor.

Dosad je uglavnom bio podosta brži od svojih momčadskih kolega – premda mu je, da budemo iskreni, Jarno Trulli uzimao mjeru tijekom prve polovice 2004. – i takvu situaciju voli. A od sredine 2004. do kraja 2006. razmazili su ga krasni uspjesi, dadiljao ga je šef momčadi (koji mu je usto bio menadžer), no prije svega imao je popustljivog kolegu. Nikad prije drugi vozač nije bio borbene, teže naravi. Primjerice, uljudan, apolitičan Giancarlo Fisichella, premda to nikad neće javno priznati, jednostavno je sretan što je vozač F1 i ne traži više od toga.

U Renaultu položaj prvog vozača nikad nije bio upitan, pa je u nekoliko navrata kad ga je Fisi nadmašio (lani u Indyju, recimo), Alonso bio bijesan. Razjaren, štoviše. Danas, u McLarenu, u Hamiltonu uza sebe ima utjelovljenje teške i borbene naravi, ali još gore po njega, Lewis je spektakularno nadaren vozač, magnet za medije – u momčadi i izvan nje. Doista, prije nego što je sezona uopće počela, Alonso je znao da će mu najveća poteškoća 2007. biti Hamilton.

No pustimo Hamiltona načas. Prisjetimo se, umjesto toga, da je Fernando dosad slovio kao najuspješniji mladi vozač u povijesti F1. On je osvojio dva svjetska prvenstva u F1 prije 25. godine. Schumacher u istoj dobi nije osvojio nijedno. Razmislite o tome. Razmislite što su tako rani uspjesi takvih razmjera učinili osjećaju za mjeru nekoć plahog mladića. Počeo je očekivati mjesto prvog vozača, a sad se odjednom mora boriti za njega, trsiti se rukama i nogama na stazi i izvan nje, ne birajući sredstva. Činiti to svaki dan, kao što čini sad, srozalo bi samopouzdanje svakog mladića, i to brzo.

Možda je, onda, McLaren bila pogrešna

momčad za njega. Oni su uvijek ustrajali na tome da vozači prihvate jednak položaj, čak i kad bi im bilo lakše (a katkad i probitačnije u borbi za naslov) da su slijedili Ferrarijev (gdje se točno zna tko je drugi vozač) ili Renaultov ("koga briga tko je prvi, a tko drugi vozač, kad je onaj drugi sretan stigne li na cilj četvrti") primjer.

Ove je sezone već u Bahreinu većina Dennisove uprave bila zauzeta dadiljanjem Alonsa. Ron obično ne dolazi na trkališta prije petka (prije trkaćeg vikenda, jasno) i rijetko ga se može vidjeti u odjeći bez reklamnih natpisa. U četvrtak

prije bahreinskog vikenda, međutim, Dennis u "civilki" i Alonso išetali su iz klimatiziranih McLarenovih prostora i uputili se prema paklenoj vrućini paddocka. Napadno su sjeli na klupu i razgovarali. Bio je to proračunat prikaz zajedništva, metaforička ruka oko ramena koju je horda fotoreportera koji prate F1 pohrlila zabilježiti.

Dotad su, usto, do nas već počele dopirati glasine da McLaren ne prestaje štiti Hamiltona od medija samo djelomice zato što ne želi da ga se "ometa u poslu" – ponajviše ih je zapravo zabrinjavalo da bi Alonso mogla uzrujati sva pažnja kojom je obasipan novak u momčadi koji ne samo da mu je parirao na stazi, nego ga je povremeno i pobjeđivao.

U Španjolskoj je Alonso izletio sa staze u prvom zavoju pokušavajući se neuspješno probiti ispred Hamiltona. U Monaku je pošteno pobjedio, no zatim se morao suočiti s neumjesnom i kretenskom hajkom oko "momčadskih naredbi", kao da je zahtjev da na teškoj stazi, opasnoj za pretjecanje, momčadski kolege nakon posljednjih boksova zadrže trenutačne položaje do kraja sam po sebi nemoralan.

"Momčadske naredbe" dobile su nacionalne predznake. McLaren je nominalno britanska momčad, pa su se britanski mediji uzgicali poput uznemirenih gusaka na navodno nepravedno "zadržavanje našeg dečka" kako se "čangrizavi Španjolac" ne bi srdio. Za Alonsa i španjolske medije razlozi zbog kojih se pobjeda dovodila u pitanje bili su neopravdani. I oni su, također, krivili McLaren. Njihova osnovna teza bila je da je McLaren britanska momčad, pa očito, na neki neobjašnjen način, spletke protiv Alonsa.

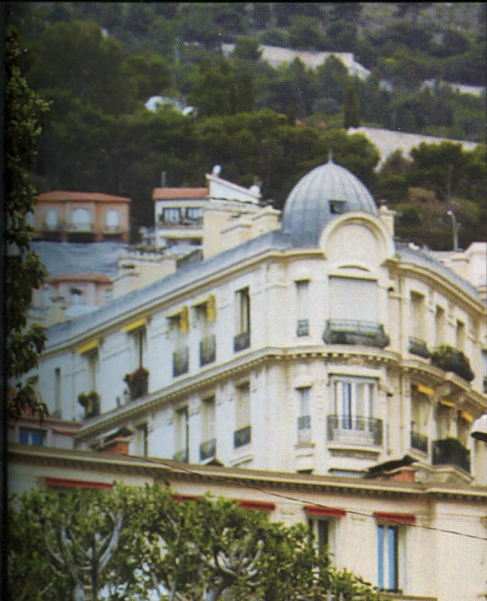
Da stvari budu još gore, Hamilton je počeo pobjeđivati. Alonso se s tim očito nije mogao pomiriti. U Indyju je tako, vjerujući da ga je



Hamilton (desno) pokazao se ambicioznim poput Alonsa



"Alonso je bio ljutit zbog pažnje kojom je obasipan njegov kolega Lewis."

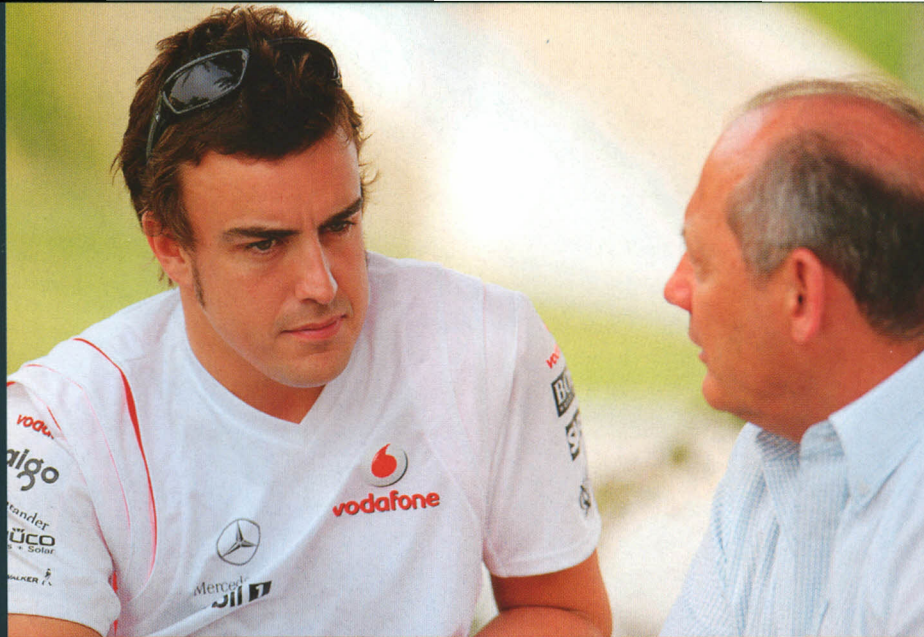


Momčadska disciplina
zajamčila je čistu
dvostruku pobjedu u
Monaku

zepter[®]
cosmetics



"Šefovi drugih
momčadi boje se da
bi Alonso jednog
dana mogao zatrovati
i njihove redove."



Dennis je već u Bahreinu pokušavao popraviti odnose

Lewis zadržavao, skrenuo prema pitwallu usred trke, a kasnije je odbio odjenuti službenu momčadsku odoru (čistu i polukrutu kako se sponzorski logotipovi ne bi izgubili u naborima) za TV intervju. Kao plod svog tog gnjeva uslijedio je kaos u Mađarskoj.

Navodno je ratna sjekira zatim zakopana, no u Istanbulu se Alonso pojavio s neurednom bradom, a to je nesumnjivo razbjesnilo Dennisa. Fernando se poslije opet ogorčeno jadao španjolskom tisku da mu nije pravedno nadoknađeno ono što je donio momčadi (poznatih "šest desetinki"). Znakovito je bilo da se taj put ni momčadski odjel za odnose s javnošću ni Dennis nisu potrudili obezvrijediti Alonsove riječi objašnjenjem da je riječ o internetskim tračevima.

Subotnja večer, nakon vozačkog sastanka te sastanka GPDA, uvijek je sjajna prigoda za fotografiranje. U Turskoj je svjetlo bilo savršeno. Dok su se vozači šetajući vraćali kroz paddock, Alonso se smjestio između Fisichelle i Heikkija Kovalainena. Nasmijao se sa starim prijateljima, ali se, dakako, nasmijao i za fotoaparate. Stazu je zatim napustio sa skupinom Renaultovih inženjera, također bez imalo skrivanja.

Možda Alonso uistinu vjeruje da je samo on odgovoran za napredak u razvoju MP4-22, pa Hamilton nepravedno zanje plodove njegova rada. Ali dok se McLaren priprema za saslušanja u FIA-i u kojima bi mogla pasti odluka o budućnosti ekipe (članak je pisan dan poslije Talijanske VN), u vlastitim redovima imaju vozača koji je postao petokolonaš. Za razliku od Alonsa, Hamilton se nakon mađarskog neposluha vratio pod momčadske skute. I sve je sigurniji da mu Alonso 2008. neće biti momčadski kolega.

Kamo može otići Alonso? U Renault, možda. McLaren ga ima pod ugovorom za 2008., ali teško je vjerovati da bi on ili oni mogli izdržati zajedno još godinu dana. Doista, u McLarenovu stožeru u Monzi ozračje je bilo ledeno. Alonso je većinu vremena provodio došaptavajući se na španjolskom sa svojim menadžerom Luisom Garcíom Abadom. F1 Racingu jasno je da bi mogli posegnuti za jadnom i zločestom taktikom: pomoći FIA-i u istrazi oko McLarenovih grijeha u



Sa starim prijateljima Fisijem (desno) i Kovalainenom u Turskoj

aferi Stepney kako bi zbog kazne koju bi momčad zato dobila (a koja bi aktivirala osigurač u Alonsovu ugovoru) Alonso mogao odmah prijeći u Renault. U slučaju neuspjeha tog plana, izgledna je slobodna godina. Kad bi se to dogodilo, onda bi mu 2008. osim Renaulta udvarali BMW, Toyota, Honda, Red Bull, pa čak i Ferrari.

Alonso bi jednu od tih ponuda prihvatio, da se osigura. Mlad je, nadaren i dovoljno samouvjeren da uzme slobodnu godinu, ali još uvijek nedovoljno bogat da bi se umirovio, budući da je znatan dio ne baš tako velikog novca koji je zarađivao u Renaultu morao isplatiti Briatoreu i britanskim poreznicima.

Zgodan plan, zar ne? Pa, da. Ali postoji sitnica koja bi mu mogla pomrsiti račune. Alonsovo zanovijetanje, tj. izdaja, kako to vide svi u McLarenu, učinila ga je manje privlačnim šefovima drugih momčadi.

Mnogi od njih boje se, naime, da bi jednog dana mogao zatrovati i njihove redove. A žalosna je činjenica da ne bi bilo nikakvog zanovijetanja i nikakvog otrova da je iz tjedna u tjedan bio bolji od Hamiltona, kao što je očekivao.

Drugim riječima, sažeto, Alonso je nabasao na ravnopravnog momčadskog kolegu, usto novaka, pa zato iskače iz kože. Ili, kao što je jedan McLarenovac "prišapnuo" skupini britanskih novinara u milanskoj zračnoj luci u četvrtak 6. rujna ujutro: "Možda nam je Alonso donio šest desetinki, ali Lewis nam ih obično donese sedam." I to će sigurno činiti još godinama, a Fernando će za to vrijeme vjerojatno unositi nemir u redove neke druge momčadi.



FELIPE MASSA

KADA KRENE LOŠE...

... dobre vozače to trgne. A doista
dobri sve to okrenu u svoju korist.
Felipe Massa? Dobar je, nema
sumnje – ali samo kad mu dobro
ide. Ali kad krene nizbrdo, nema
povratka. Dokaz? Forenzika
vremena njegovih krugova.



Naglo komešanje u paddocku. Šarena mrlja pleše s jedne strane na drugu. To je Felipe Massa koji se cik-cak kretanjem pokušava probiti kroz gužvu u paddocku. Prošlo je četrdesetak minuta od njegove neugrožene pobjede na velikoj nagradi Turske, njegove treće pobjede s prve startne pozicije ove godine.

Vraća se u Ferrarijevu prikolicu kako bi uživao u trenutku. Dok skakuće po užarenom asfaltu za njim trče navijači. Ali – drugi put toga dana – nitko ga ne može stići.

Niska pojava skače uz stube prikolice, okreće se prema okupljenim navijačima i desnu ruku diže visoko u zrak. Fotografi navaljuju i on bježi, zatvarajući vrata

Od 2003., kad je postao Ferrarijev testni vozač, Massa je naučio kontrolirati svoj temperament

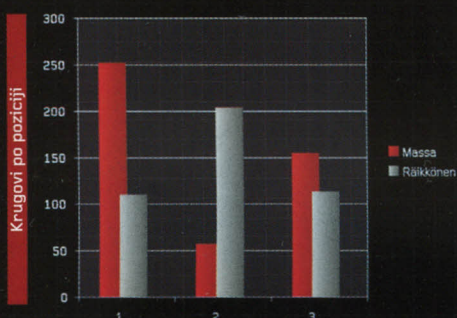
MASSA – RÄIKKÖNEN

STATISTIKA (2007.: PRVIH 12 UTRKA)

Najbrži krug (Australija-Turska)



Krugova po poziciji (Australija-Turska)



Najsporiji krugovi (2007.)*

| GP | Massa | Räikkönen | Raz +/- |
|-----|------------|------------|---------|
| AUS | 1m 52.000s | 1m 47.896s | +4.104s |
| MAL | 2m 04.514s | 2m 04.520s | -0.006s |
| MON | 1m 39.071s | 1m 36.410s | +2.661 |
| USA | 1m 38.378s | 1m 37.050s | +1.328s |
| FRA | 1m 40.060s | 1m 39.173s | +0.887s |
| GBR | 1m 47.421s | 1m 46.063s | +1.358s |
| HUN | 1m 42.115s | 1m 43.886s | -1.771s |
| TUR | 1m 53.958s | 1m 53.112s | +0.846s |

*ne uključuje utrke na kojima je izlazio sigurnosni automobil ili kad su Massa ili Räikkönen odustali

Prosječno vrijeme krugova (2007.)*

| GP | Massa | Räikkönen | Raz +/- |
|-----|------------|------------|---------|
| AUS | 1m 29.579s | 1m 28.427s | +1.152s |
| MAL | 1m 39.493s | 1m 39.166s | +0.327s |
| MON | 1m 18.185s | 1m 18.911s | -0.726s |
| USA | 1m 15.107s | 1m 15.142s | -0.035s |
| FRA | 1m 17.952s | 1m 17.917s | -0.035s |
| GBR | 1m 24.019s | 1m 23.103s | +0.916s |
| HUN | 1m 23.748s | 1m 22.196s | +1.552s |
| TUR | 1m 29.692s | 1m 29.732s | -0.04s |

*ne uključuje utrke na kojima je izlazio sigurnosni automobil ili kad su Massa ili Räikkönen odustali



"Pozdrav, navijači..." Nakon Španjolske i Bahreina Felipe na svoj popis pobjeda dodaje i Tursku

prikolice za sobom. Dominantna vožnja Brazilca zajačila mu je nastavak borbe za prvaka. Statistički njegov omjer prvog startnog položaja i pobjede bolji nego njegova uvaženog timskog kolega Kimija Räikköna. Odošamprvihstartnih pozicija, pet je pretvorio u pobjedu. Za razliku od njega, Kimi je od 13 najboljih startnih položaja pobijedio samo četiri puta. Bez obzira što ga se podcjenjuje zbog nepouzdanosti, nema sumnje da Felipe nudi najviše kad je ispred njega prazna staza.

Dvanaest mjeseci ranije svoju je prvu pobjedu u Turskoj zgrabio na sličan način. Nakon toga je uslijedio odličan kraj sezone pobjedom na velikoj nagradi Brazila. Kad je Räikkönen zamijenio Schumachera u Ferrariju, pesimisti su sumnjali da će ga Massa moći pratiti. Nakon prve dvije trke ove sezone činilo se da imaju pravo.

Startajući sa začelja u Melbourneu Massa je bio čista suprotnost Räikkönu koji je uvjerljivo jurio prema cilju. Vremena krugova otkrivaju razliku u brzini (zaboravimo na trenutak činjenicu da vozač koji kreće s kraja kolone mora biti sporiji od onoga s najboljim startnim položajem).

Razlika između njihovih najboljih krugova pokazuje Massin zaostatak od 1.809 s (i 1.152 s sporije u prosjeku za svih 58 krugova), a najbrže krugove prešli su za 1:47.896 s (Kimi) i 1:52.000 s (Massa) – što čini razliku od 4.104 s.

U Silverstoneu se ponovno nije iskazao kad ga je kvar motora opet prisilio da krene s kraja (iz boksova). U prvom krugu Massa je zaostao zapanjujućih 12 sekunda za Räikkönom (1:38.185 s prema 1:26.198 s). Bio je prosječno 0.916 s sporiji po krugu. U Mađarskoj, gdje je startao 14., opet je imao prosječan zaostatak od 1.552 s po krugu.

Naravno, Hungaroring je poznat po teškom pretjecanju, no ipak, ako usporedimo Kimijevo i Felipeovo vrijeme kad je Räikkönen bio prisiljen kretati straga, razlika nije toliko velika. Dosad se Kimiju to dogodilo samo jednom. Krenuo je s 16. mjesta, a prosječni zaostatak za Massom po krugu bio je samo 0.752 s – 1:18.911 s prema Felipeovih 1:18.185 s).

Kad napomenemo da je staza bila Monako, gdje je pretjecanje još teže nego na Hungaroringu, možemo zaključiti da je Kimijev učinak dvostruko dojmljiviji od Massinog. Na ulicama Monte Carla Finac je s početnog 16. mjesta završio trku među osvajačima bodova, na 6. mjestu. Za

usporedbu, u Mađarskoj je Massa sa 14. startnog položaja utrku završio na nimalo dojmljivom 13. mjestu.

“U Mađarskoj je jako teško pretjecati, to je najgora staza,” tvrdi Willy Rampf, tehnički direktor BMW-Sauber, koji je s Massom radio prije njegova prelaska u Ferrari. “Kod njega izbija brazilski temperament koji je možda preagresivan,” dodaje. “U prošlosti je imao nekoliko nezgoda pri neuspješnim pokušajima pretjecanja pa se možda sada suzdržava. Ne želi riskirati glupu pogrešku.”

Kad je 2002. Massa stigao u F1, posljednja stvar za koju ga se moglo optužiti bio je oprez. Njegova vožnja bila je vrlo agresivna – borbena i divlja – ali uvijek je bio brz. Ali bilo je i pogrešaka.

Neki tvrde da jednostavno mentalno nije dorastao. Izvori iz Sauberu kažu da je katkad imao poteškoća u prilagođavanju bolidu odmah nakon ulaska u boks, kad se težina zbog dodatne količine goriva promijenila. Taj problem je nestao, ali morao je naučiti kako se prilagoditi.

Kad je otišao iz Sauberu i postao učenik Michaela Schumachera, Ross Brawn i Ferrarijev režim natjerali su ga da se, između ostalog, nauči disciplini. Međutim, bivši šef Peter Sauber misli kako Massa još uvijek uči. “Kod Felipea sve dolazi s vremenom”, kaže. “Korak po korak postaje sve usredotočeniji, inteligentniji i iskusniji. Neki vozači, primjerice Hamilton, ove osobine imaju od samog početka.”

Još jedan viši djelatnik Sauberu zaključuje kako je godina s Michaelom Schumacherom bila neprocjenjiva: „Još 2002., kad bi ustanovio da 1.5 sekundu zaostaje za prvom startnom pozicijom, nije mogao shvatiti da je problem u bolidu, a ne u njemu. Zbog toga bi pretjerao u vožnji i bio još sporiji. Kad se pridružio

Kod Felipea sve dolazi s vremenom. Korak po korak postaje sve usredotočeniji, inteligentniji i iskusniji.

van der Grint. Što se zapravo dogodilo? Massa je s kišnim gumama prebrzo krenuo iz suhog boksa, što je uzrokovalo njihovo klizanje na naplaticima. Kišne gume, za razliku od guma za suhu podlogu, nisu zalijepljene na naplatak. Bi li pametniji vozač bio nježniji? Pa, Alonso i Weber učinili su isto.

“Besmisleno je reći da je krenuo prebrzo, jer je upravo brzo kretanje posao vozača”, dodaje van der Grint. “Krivica nije na njemu; ne možeš mu reći da uspori kad brani vodeću poziciju u utrci.”

Ali ono što je možda važnije je razlika koju primjećujemo kad usporedimo ovogodišnje najsporije krugove Masse i Räikkönenena. To su obično krugovi nakon izlaska iz boksa: krugovi s više goriva, hladnijim gumama, baš ono s čime se Massa borio još u Sauberu.

U usporedbi s Räikkönenom, Massa je u tim krugovima bio sporiji u Silverstoneu (1.358 s), Indianapolisu (1.328 s), Monaku (2.661 s), Magny-Coursu (0.887 s, gdje ga je Kimi nadmašio kroz boksove), pa čak i u Istanbulu (0.846 s).



Schumi pogledom pomno prati Massu na kvalifikacijama u Monaku (lijevo). Felipeov loš dan u Mađarskoj, gdje je završio među posljednjima (desno)

Ferrariju ishvati koliko je blizu Michaelu, opustio se. Tada je počeo vjerovati u svoje sposobnosti: Michael mu je dao samopouzdanje i Massa višenije pretjerivao.“

A i brzine ne nedostaje. Uvijek je bila tu. Kad je ispred svih, brzo odmiče od ostalih. Brže od Kimija. Usporedimo li vremena najbržih krugova u nekoliko utrka ove godine, vidjet ćemo da je bio brži za 0.29 s (Bahrein), 0.795 s (Španjolska), 0.409 s (Monako) i 1.051 s (Nürburgring).

Kritičari, međutim, tvrde da se zbio pod pritiskom kad ga je Alonso pretekao u posljednjim krugovima Velike nagrade Europe. Činjenica je da je vozio odlično, ali ga je usporavala vibracija kotača. “Da je imao isti problem s prednjim kotačima, sigurno bi morao odustati” kaže guru Bridgestonea Kees

“Kad smo počeli raditi s njim, na testu brzog kruga u Mugellu nije griješio”, kaže Rampf. “Najviše je griješio pri ulascima i izlascima. Sjećam se da je jednom postigao odlično vrijeme na mokroj stazi i onda se okrenuo pri ulasku u boks.”

Dakle, Massa um očitno zna odlutati. Prisjetite se kako je na Velikoj nagradi Kanade Robert Kubica primijetio crveno svjetlo na izlasku iz boksova, a Massa ga je samo zaobišao i zaradio – isključenje.

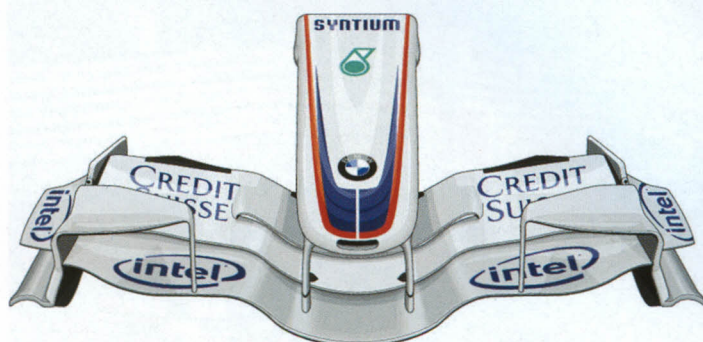
Ne sumnjamo u Massinu brzinu i predanost u prvim krugovima, njegovu hrabrost i vještinu upravljanja bolidom ali, kao što bi u Sauberu rekli, on još uvijek uči. Promatranjem, slušanjem i, povremeno, zasjenjivanjem svog timskog kolege uz skakutanje u prikolicu kako bi to proslavio.

BAVARSKI SAN

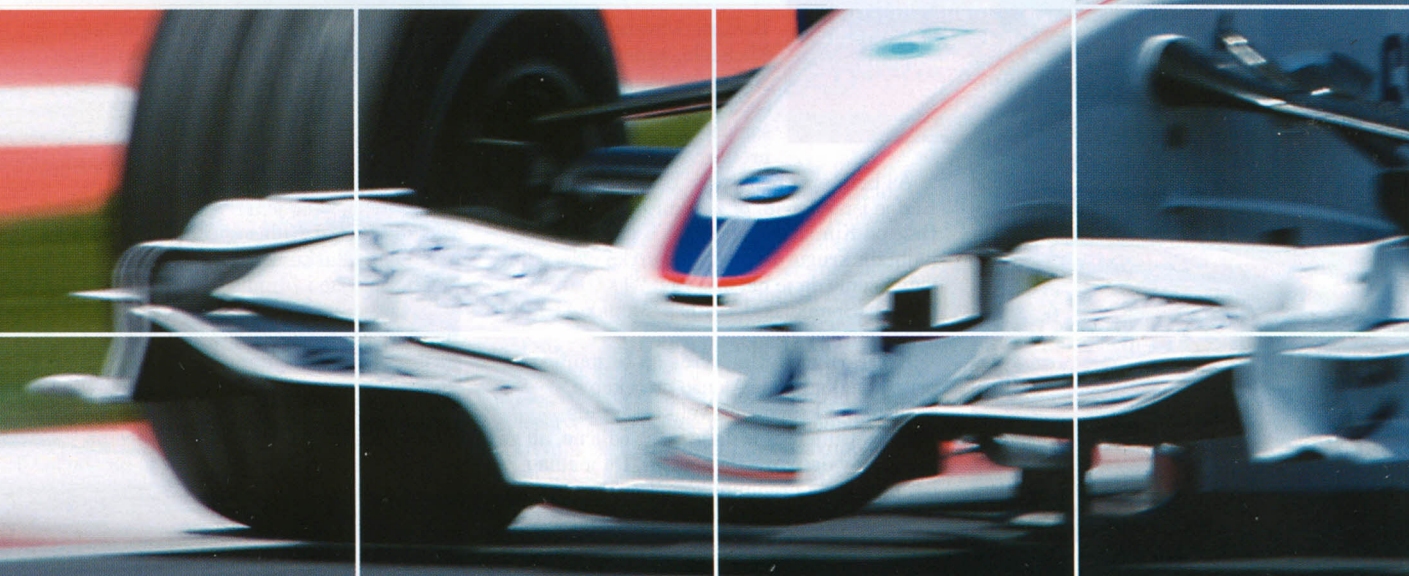
BMW F1.07

Kako je razmjerno nova momčad BMW-Sauber tako brzo načinila tako dobar bolid? F1 Racing razgolitio je njihov prvi vlastiti nacrt, onaj za F1.07

Riječi Steve Matchett Slike Patricia Soler



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



Motorsportska DNK na koju se u Münchenu vole pozivati izgleda da i dalje živi. Prvi u potpunosti BMW-ov bolid Formule 1 – sve je njihovo djelo, od vrha do dna – pokazao se boljim od bolida trenutnog svjetskog prvaka Renaulta. Kako stvari stoje, samo se F1.07 pokazao sposobnim ubaciti se među Ferrarije i McLarene.

Dakle, samo dvije godine nakon što se osušila tinta na ugovoru kojim je BMW kupio Sauber, glavni cilj koji i je zacrtao njihov motorsportski ravnatelj Mario Theissen – pobijediti najkasnije u trećoj sezoni otkad su postali vlasnici momčadi – mogao bi se ostvariti godinu prije roka. Premda Nick Heidfeld i Robert

Kubica imaju ponešto različite stilove maltretiranja oku ugodnog F1.07 (do Silverstonea su ubilježili šest plasmana u najbolju četvorku), bolid se pokazao lako upravljivim te mnogo spremnijim od većine na prelazak s Michelinovih guma na Bridgestoneove.

Theissen i bivši Sauberov tehnički ravnatelj Willy Rampf neumorno su u Hinwilskoj tvornici radili na spajanju Sauberovih snaga s BMW-ovom moći, a momčad je brzo ali nadzirano rasla. Premda su se obrisi BMW-ove tehničke ekipe počeli nazirati ubrzo po useljenju potkraj 2005., konstrukcija bolida za 2006., F1.06, bila je dovršena u ljeto iste godine – mnogo prije nego što se BMW-ov novac slio na račun Petera Saubera. Dakle, premda je pregrada stražnjeg dijela šasije izmijenjena kako bi odgovarala posve novom BMW-ovu P86 2,4 V8, lanjski je bolid zapravo bio preimenovani Sauber s BMW-ovim pogonom. Do kraja 2006. momčad je osvojila dva pokala za treće mjesto, 36 bodova te peto mjesto u prvenstvu. Stoga tek ove godine imamo zapravo

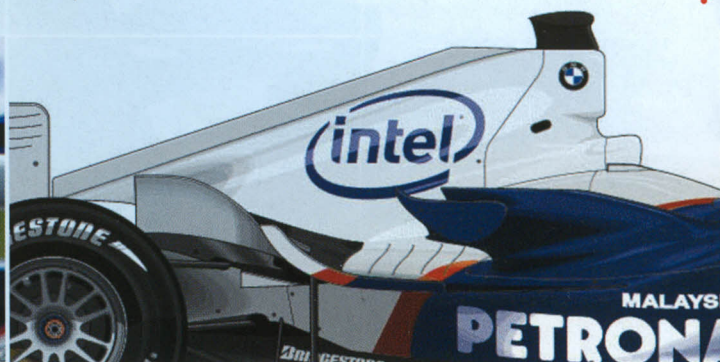
“Kako se trke nižu, momčad i bolid postaju sve bolji.”

prilike gledati plodove s bavarskog stabla. BMW-Sauber počeo je polazne zamisli šasije za 2007. skicirati travnja 2006. U to doba momčad je funkcionirala bez glavnog konstruktora. Nakon što je otkazao Williamsu, na to je mjesto doveden Jörg Zander (koji je u međuvremenu napustio BMW kako bi se pridružio Hondi, za koju je radio prije dolaska u Williams!), no zbog dugog otkaznog roka njemačko-švicarskoj ekipi pridružio se tek u srpnju.

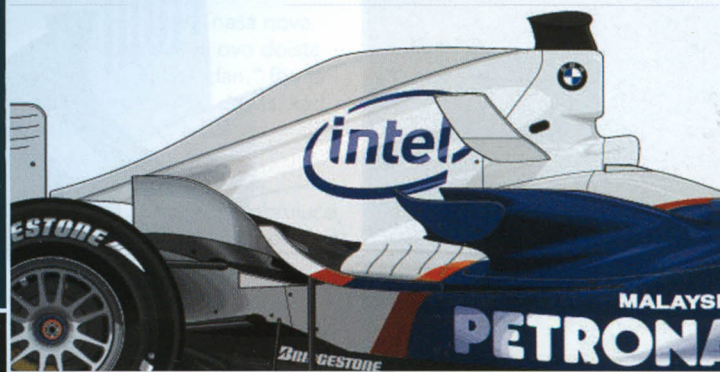
Prošlogodišnji bolid bio je idealan temelj razvoja šasije za 2007., pa kad je na posljetku došao u Hinwil, Zander je udruženim snagama s Rampfom i njihovim iznimno nadarenim aerodinamičarem Willemom Toetom doradio već dokazanu konstrukciju. Plod njihove suradnje bio je prvi u potpunosti BMW-ov bolid, F1.07.

Ovogodišnja promjena s po narudžbi rađenih Michelinki na za sve jednake Bridgestonke dodatno je naglasila važnost aeroperformansa; bolidi moraju razvijati još veći potisak kako bi nadoknadili slabiju prionjivost tvrdih guma. U odnosu na prethodnika, Toet je podigao nos F1.07 kako bi povećao protok i kakvoću zraka koji struji preko glavne plohe prednjeg krila. Također, podignut je i pod šasije kako bi se izglacale stražnje zračne struje.

Zbog tako podignutog i oblikovanog profila s donje strane nije smjelo biti kobilice ili ovjesa koji bi remetili zračni tok. Izostanak kobilice uvjetovao je ugradnju donjih ramena izravno na strane šasije, što je značilo da ih se moralo postaviti razmjerno visoko. A da se očuva učinkovita geometrija ovjesa, gornja ramena također su podignuta. Sve to prednjem ovjesu daje



Poput svih momčadi, BMW rado primjenjuje suparničke trikove – poklopac motora F1.07 (gore: na premijeri) približio se McLarenovu (dolje), čime je smanjen otpor i povećana stabilnost



agresivan, spušten izgled.

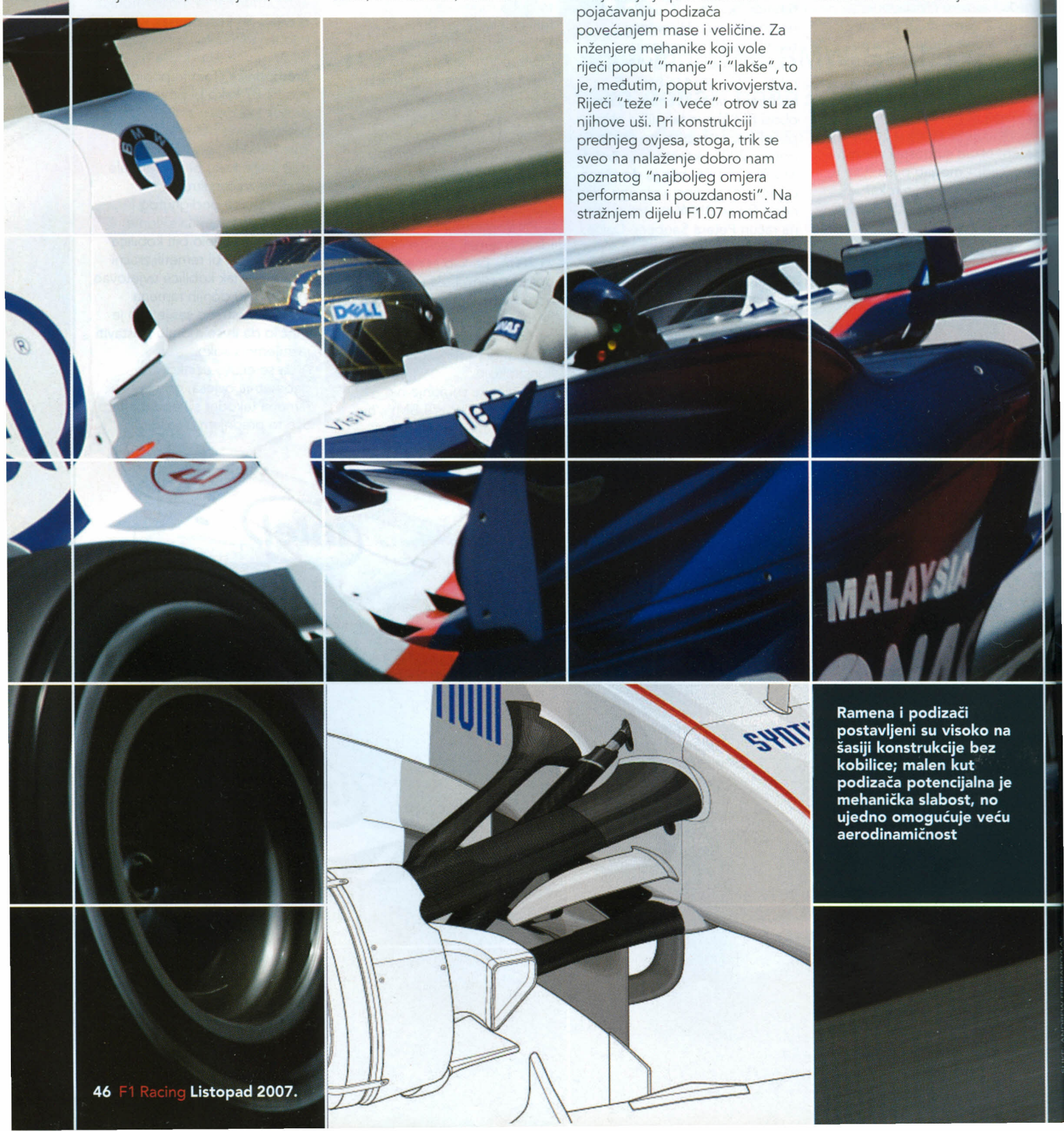
Ne tako davno konstrukcija bez kobilice slovila je kao radikalno rješenje, no danas je posve uobičajena. Trendu se opire samo Renault s iskušanom i ispitanom V-kobilicom koja omogućuje niže ovjesne točke, vodoravan položaj ramena te djelovanje podizača. (Podizači su i dalje ukošeni, razumije se, ali

što je njihovo djelovanje okomitije, bolje se mogu nositi s opterećenjima ovjesa). Smještaj podizača jedna je od manjkavosti konstrukcije bez kobilice. Visoko postavljena ramena traže da podizači budu smješteni pod vodoravnijim kutem. To znači da ovjesna opterećenja podizače nastoje saviti, a ne stisnuti, čime im

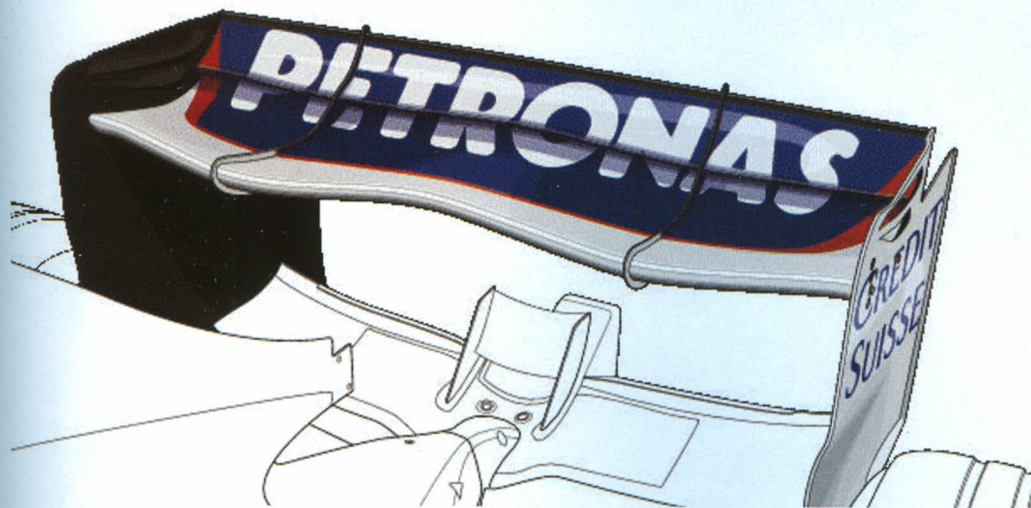
smanjuju čvrstoću. Možemo to jednostavno usporediti s nogama stolice: kad sjedite na stolici s uspravnim nogama, vaša težina prenosi se okomito kroz njih izravno na tlo. No sjednete li na stolicu s ukošenim nogama, vaša će ih težina samo nastojati još više raširiti ili, još gore, slomiti.

Rješenje je pronađeno u pojačavanju podizača povećanjem mase i veličine. Za inženjere mehanike koji vole riječi poput "manje" i "lakše", to je, međutim, poput krivovjerstva. Riječi "teže" i "veće" otrov su za njihove uši. Pri konstrukciji prednjeg ovjesa, stoga, trik se sveo na nalaženje dobro nam poznatog "najboljeg omjera performansa i pouzdanosti". Na stražnjem dijelu F1.07 momčad

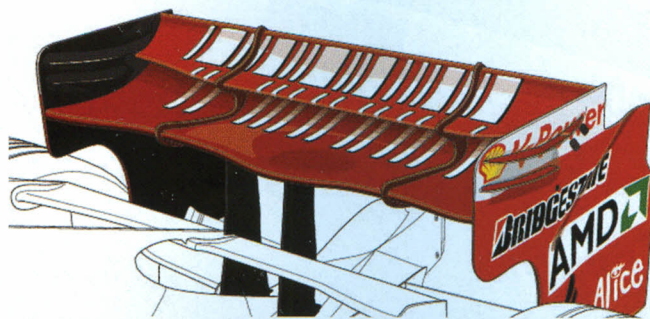
je glavnu plohu stražnjeg krila odlučila postaviti na završne ploče, čime su središnji piloni koji inače učvršćuju krilo na stražnju sigurnosnu strukturu postali suvišni. Samo su BMW i Toyota prihvatili taj način učvršćivanja krila. Opterećenje se s glavne plohe prenosi na završne ploče, a s njih na donji element. Nedostatak je što



Ramena i podizači postavljeni su visoko na šasiji konstrukcije bez kobilice; malen kut podizača potencijalna je mehanička slabost, no ujedno omogućuje veću aerodinamičnost



Samo još Toyota primjenjuje BMW-ov pristup postavljanja stražnjeg krila na pojačane završne ploče. Druge ekipe, uključujući Ferrari, postavljaju ih na središnje nosače



KAKO NA TV-U PREPOZNATI DOBAR BOLID?

NE MORATE BITI stručnjak da uočite koliko je BMW ove sezone bolji ili koliko još kaska za McLarenom. Televizijska slika daje mnoge znakove koji otkrivaju koliko su bolidi dobri.

Prvo i osnovno: brzo znači nesmetano. Tijekom kadrova iz kokpita, promatrajte vozačeve ruke. Trebale bi biti opušteno, prsti bi trebali lagano obuhvaćati upravljač i mirno davati komande. Sad ćemo zazvučati poput Yode, ali vozač se mora sjediniti s bolidom. Grčeviti, trzavi postupci, stalno okretanje upravljača s jedne na drugu stranu, sve to pokazuje da su bolid i vozač u sukobu.

Nick Heidfeld (gore) klasičan je primjer opuštenog vozača. Pogledajte kako prstima desne ruke dodiruje polugicu za viši stupanj prijenosa: prsti su ispruženi, spremni za igru s polugicom kao da će nježno odsvirati ljestvicu na nekom puhačkom glazbalu.

Da se zadrži nadzor nad prirodnom sklonošću bolida preupravljanju, svaki ispravljajući pomak upravljača mora biti brz poput munje, ali nikad pretjeran: vrhunski jahač dopustit će da konj samo osjeti bič, ništa više. Zategne li uzde naglo i nanese li mu bol, konj će bahatog vozača zbaciti. Isto je s bolidom F1.

Izvana, promatrajte stav bolida. Opet, nesmetano je brzo. Obratite, recimo, pozornost na držanje MP4-22 na rubnicima: ovjes se prilagođava i omogućuje šasiji da se uspne na rubnik i s njega spusti bez izlaska s putanje. Dobro uravnotežen bolid prijeći će preko rubnika kao što voda teče preko kamena. Suprotnu možete vidjeti promatrati li Spykera pri kočenju. Najbolji primjer je dolazak na polukružni zavoj Casino u Montrealu: prednji kraj zabijen je u tlo poput pseće njuške, stražnji kraj prijeto da će mu zauzeti mjesto, a nos krivuda lijevo-desno.

samostalnog konstruktora F1. Kako se trke nižu, momčad i bolid postaju sve snažniji. Prije odlaska u Hondu, Zander je svoj ured preselio iz Hinwila u München kako bi se usredotočio na poboljšanje bestrzajnog prijenosnog mehanizma – logičan potez s obzirom na činjenicu da su sustavi prijenosa snage zapravo Zanderova specijalnost. Upravo je on, recimo, uvelike zaslužan za razvoj dijelova prijenosnog mehanizma BAR/Honde prije odlaska u Williams. Pretpostavljamo da će sad, nakon njegova odlaska, glavni aerodinamičar Toet preuzeti i mjesto glavnog konstruktora. Na predstavljanju F1.07 siječnja ove godine Theissen je izjavio: "Ovo nije samo još jedna premijera, još jedan bolid u nizu. Ne, to je prvi

bolid koji je razvila naša nova momčad. Za nas je ovo doista vrlo, vrlo poseban dan." Bio je vidljivo ponosan. A danas, kad se BMW doima jačim od Renaulta, a možda i organiziraniji od Ferrarija, te kad postiže tako ohrabrujuće rezultate, on i njegova momčad imaju još više razloga da budu ponosni.

F1

završne ploče moraju biti robusnije (tj. teže) da mogu poslužiti kao nosači. Prednost je, pak, u tome što zračnu struju oko središnjeg dijela stražnjeg krila ne remete piloni. I ovdje je, dakle, kao i u ovjesu bez kobilice, aerodinamika dobila prednost pred mehanikom. S bolidom F1.07 BMW je naposljetku stekao položaj



DANAS ČUPAVAC, SUTRA POBJEDNIK

Nick Heidfeld vozit će za momčad BMW-Sauber još najmanje godinu dana, no može li ta kombinacija nadmašiti Ferrari i/ili McLaren 2008.?

James Roberts sučelio je brade s mladim Nickom u momčadskom motorhomeu.

Portret Matthew Stylianou

Nema sumnje da nam brada može mnogo reći. Kratka i pomno uređena upućuje na ugladenost i mudrost, neuredna znači apatiju, a tu je i politička brada Fernanda Alonsa koja asocira na pobunu. Njegova prkosna čupavost iz Turske rukavica je u lice urednom i korporativnom McLarenu.

Naposljetku, tu je i trud Nicka Heidfelda koji se čini potpuno opčinjen svojom bradom. Tijekom našeg razgovora u Istanbul Parku uređuje je prstima i pažljivo dodiruje rukom kao da još ne može vjerovati da je dovoljno star za bradu.

Kad sam komentirao ukras na njegovom licu, uzvratilo je kompliment. "Vidim da i ti radiš na svojoj." Zapravo uopće ne radim, moju slobodno pripišite apatiji.

Nick kaže: "Neko vrijeme strašno svrbi, no kad naraste, prestane." Još otvorenije dodaje: "Dosadilo mi je brijati se svaki

dan." Ah, još jedna brada puštena iz apatije, pretpostavio sam, prije nego što sam primijetio s kakvom je pažnjom podšišana.

Nick je možda djelomice odgovoran za novu modu jer su 2007. brade postale obvezni ukras F1 vozača.

Heidfeld je istodobno smiren i opušten. Ili se tako barem čini. Istina je, doduše, da ima malo prilika za odmor jer je brzina njegovog momčadskog kolege Roberta Kubice postavila visoke standarde, za Nicka i cijelu momčad BMW-Sauberu.

Rezultat toga je porast forme tijekom cijele 2007., Heidfeldove uvjerljivo najbolje sezone (barem do Istanbula). U svakoj utrci koju je završio osvajao je bodove (u Španjolskoj je odustao zbog problema s mjenjačem, a u Indianapolisu zbog hidraulike). Dvaput je dospio na postolje, u Kanadi je bio drugi, a u Madarskoj treći.

BMW-Sauber treća je najbolja momčad u Formuli 1, a njihova vozačka postava, Heidfeld i Kubica, potvrđena je i za 2008., vjerojatno i dulje. McLarenu i Ferrariju već pušu za vratom.

"Nick ima malo prilika za odmor jer je brzina njegovog momčadskog kolege svima postavila visoke standarde."

Brade su pravi hit u pit laneu, ali ne zaboravite, Nick je prvi počeo



Tri dana nakon našeg razgovora, na startu Velike nagrade Turske, Heidfeld se uspješno obranio od napada aktualnog svjetskog prvaka, kao što je to činio i u posljednjim krugovima utrke u Mađarskoj. Sljedeći korak je što češće voditi dvoboje s vodećim vozačima, boriti se za pobjede, čak i naslov prvaka. Heidfeld sigurno nije lijenčina, ali koliko će imati više posla ako BMW zaista uđe u krug pobjednika? On je samokritičan i otvoreno govori o onome što vjeruje da može donijeti svojoj momčadi. Dok govori, ponovno dodiruje bradu: "Uvijek se trudim napredovati, razmišljati kroz probleme, raditi na vozačkom stilu, podešavanju bolida i ispravljanju pogrešaka. Ali, zapravo je auto taj koji mora postati brži i na tome svi rade."

F1.07 uvjerljivo je treći najbolji automobil ove sezone, bolji i od onoga

svjetskog prvaka Renaulta, što je posebno vidljivo na stazama s malo potiska poput Montreala. Pod vodstvom tehničkog direktora Willyja Rampfa, predviđanja su dobra. Potkraj 2004. glavni šef momčadi Mario Theissen najavio je kako bi se BMW već 2008. mogao boriti za naslov. Budući da je njegovo mjesto u momčadi za sljedeću sezonu već osigurano, može li Heidfeld uskoro očekivati naslov svjetskog prvaka? Njegov odgovor je jasan: "Ne."

Iznenaden sam što tako odlučno odbacuje tu mogućnost. Nick, dr. Theissen bi sigurno radije čuo odgovor "da"! To je uostalom i bio plan.

"U Formuli 1 nemoguće je planirati", uzvraća. „Mnoge momčadi su kovale petogodišnje planove za osvajanje naslova i nisu uspjele. Zvuči jednostavno, ali upoće nije. Slažem se s Mariom da bi naš sljedeći korak trebao nastupiti iduće

Nick Heidfeld spreman je za velike stvari - dajte mu automobil i on će obaviti posao

godine, ali mislim da je BMW-ov cilj boriti se za pobjede. Kad bismo to postigli, bilo bi to fantastično, a vremenski plan pokazuje kako bismo se za dvije godine mogli boriti i za naslov."

Čini se da se cilj pomakao, najprije na pobjede, pa na naslove. Kako bi to postigao, BMW bi se možda trebao usredotočiti na McLaren i Ferrari, razotkriti njihove tajne i upakirati ih u još bolju i jaču cjelinu. Ali Heidfeld odmahuje glavom jer se ne slaže da je usmjerenost na dvije vodeće momčadi jedino rješenje.

Možda ima pravo. Možda BMW treba slijediti vlastiti put, no ne smiju zanemariti ni lekcije iz prošlosti. Ove godine smo vidjeli kako su i Ferrari



i McLaren dali svojim vozačima odriježene ruke u borbi za naslov. I momčad iz švicarskog Hinwila također izbjegava favoriziranje jednog vozača. Heidfeld i Kubica doimaju se previše izjednačenima da bi se ta mogućnost ostvarila. Ali koliko bi svaka od te tri momčadi bila snažnija kad bi postojala stroga podjela na prvog i drugog vozača? Godine dominacije Michaela Schumachera ukazuju na prednosti takve opcije nad konfuznim hrvanjem momčadskih kolega, jer čak se i slobodoumnom BMW-u dogodio sudar dvojice suvozača – u drugom zavoju Velike nagrade Europe.

“Nije uvijek bilo savršeno na stazi,” priznaje Nick, misleći na svog poljskog kolegu. “Ali izvan staze se prilično dobro slažemo. Kad je netko jako brz, to vam donosi više podataka za analizu, što može pomoći u motivaciji momčadi.”

I dodaje: “Kad bih mogao dobiti status prvog vozača, rado bih ga prihvatio, ali vjerujem da to dolazi samo od sebe ako si brz. Ako nisi brz, onda si broj 2. Brži vozač uvijek profitira.”

Jasno nam je da se to u BMW-u još nije dogodilo i oba vozača prihvaćaju činjenicu da privilegirani tretman može očekivati

“Kad bih mogao dobiti status prvog vozača, rado bih ga prihvatio, ali vjerujem da to dolazi samo od sebe ako si brz.”

onaj koji uspije dokazati da je brži. Ali kako bi se to postiglo, radni tempo mora biti izniman. Kako bi porazio momčadskog kolegu, motivirao momčad i pobrinuo se da sve funkcionira skladno, vozač mora pokazati schumacherovsku razinu truda i predanosti.

Je li Heidfeld spreman prijeći na novu razinu, nadmašiti Kubicu i boriti se za naslov svjetskog prvaka? Njegov odgovor je diskutabilan: “Što točno mislite pod novom razinom?”

Nanizati pobjede i krenuti u borbu za naslov.

“Da, naravno. Mislim da je razina na kojoj se trenutno nalazim dovoljna za to.” Misliš?

“Vjerujem da je automobil ono što trebamo još razvijati.”

Nick šuti dok ja češkam bradu.

Brzi Nick siguran je u jednu stvar – on je već sada materijal za prvaka. No tvrdi i da automobilu trebaju još dvije godine napretka kako bi bio na njegovoj razini spremnosti. Ali kad te pobjede zaista dođu, hoće li Nick Heidfeld biti dovoljno zreo i mudar za osvajanje prvenstva? Za sada nas njegovo nepokolebljivo samopouzdanje i sve bolji rezultati uvjeravaju da hoće. No, ne zaboravimo bradu. Je li ona znak velikih stvari ili, kao moja, predstavlja tek čupavu i uzaludnu diverziju koja preživljava isključivo zahvaljujući lijenosti vlasnika?

F1

RADIO VEZNA NA UTRKAMA

Nema tumačenja, nema PR-a, nema gluposti. *F1 Racing* je za ovaj ekskluzivni izvještaj prisluškivao kako jedna momčad doista doživljava utrku

Riječi Stuart Codling
Slike Steven Tee/LAT



Codling (desno), revni notar F1 Racinga, sluša dramu Renaultovom boksu; Flavio (sredina) je miran

Slušanje momčadskih razgovora putem radija produbljuje shvaćanje utrke. Spuštate se ispod površine, čujete ključne odluke, shvaćate ljudskost svega: trenutke nevjerice kao i trenutke smirenosti i usredotočenosti pod pritiskom; inženjere kako navode vozače; strateške pozive koji nemaju učinka, kao i one uspješne. Prema naredbi Bernieja Ecclestonea sad na TV-u možete čuti neke radiokomunikacije između boksa i bolida, ali samo dijelove koje momčadi žele da čujete. Renault se, za razliku od nekih, zalaže da momčadska radiokomunikacija bude dostupnija javnosti. Brojne momčadi dopuštaju VIP gostima da slušaju razgovore između boksa i bolida, ali dosad su obični smrtnici bili uskraćeni za tu posvlasticu. Međutim, na Nürburgringu nam je Renault dopustio da slušamo njihove razgovore. A kakva je to utrka bila. Pročitajte i uživajte u Renaultovoj VN Europe – s problemima i svime ostalim.

RENAULTOVA EKIPA

Steve Nielsen, menadžer momčadi
Pat Symonds, izvršni direktor konstrukcije
Alan Permane, glavni trkaći inženjer
Dave Greenwood, trkaći inženjer Giancarla Fisichelle
Adam Carter, trkaći inženjer Heikkija Kovalainea
Giancarlo Fisichella, vozač
Heikki Kovalainen, vozač
Ricardo Pentead, trkaći inženjer, motor, Fisichella
Rémi Taffin, trkaći inženjer, motor, Kovalainen
Inaki Rueda, kontrolni inženjer, Kovalainen

13:31

Dave Greenwood U redu Greg (Baker, broj 1 na Fisijevom bolidu) možemo krenuti. Dečki u garaži, Fisi će jednom proći kroz boks.

Adam Carter U redu Dave, idemo.

13:32

U garaži u kojoj više nema bolida postavljene su stolice za posadu iz boksa. Smjestio sam se straga, iza gomile zaslona s prikazom telemetrije bolida na kojima šest Renaultovih inženjera mirno proučava nazupčane linije i obojene stupiće.

13:33

Fisi prolazi kroz boks

DG U redu Fisi, ugrij gume ako je sigurno, a zatim ponovno kreni s kraja prostora za bokseve.

13:33

AC U redu kolega, provjera radija.

13:37

DG Zavoj 13. Zapamti Fisi, kad prilaziš gridu, neutralno, potom P1, a zatim P0. Giancarlo Fisichella.

Giancarlo Fisichella U redu kolega. Danas je radio vrlo glasno, trebamo malo smanjiti glasnoću.

DG U redu kolega, pobrinut ćemo se za to na gridu.

13:41

Dovlače se gomile guma i dalje omotane električnim pokrivačima. Na TV Quentin Tarantino s Markom Webberom pozira fotografima. Heikki dolazi u garažu; valjda ide na zahod.

13:44

Rémi Taffin Dave (Hyatt, prvi mehaničar Kovalainena), možemo li upaliti Heikkijev bolid, molim?

Inaki Rueda Adam, mislim da možemo upaliti bolid.

13:45

Heikki se vraća, sa Steveom Nielsenom razgovara na zidu boksa, zatim se vraća na grid. Na TV-u obavijest da je ulaz u bokseve sad zatvoren.

13:50

Na TV-u se pojavljuje obavijest da se šest minuta nakon 14:00 sati očekuje kiša

Steve Nielsen Još deset minuta do početka, deset minuta. Samo brzi podsjetnik svima na gridu. Kad stavimo gume tri minute

prije početka, možemo ih mijenjati samo ako se start odgodi, u redu?

13:56

Iz boksova izlazi sigurnosni automobil

13:59

Obavijest na TV-u: kiša se očekuje za tri minute. Na ekranu vidimo ljude kako vade kabanice i kišobrane. U unutrašnjosti čujemo buku paljenja motora

14:00

Bolidi s grida kreću u formacijski krug

AC Ugrij kočnice, ugrij kočnice.

Heikki Kovalainen U redu, počelo je malo kišiti. Sada sam u zavoju 5 i 6 i kiša pomalo pada.

GF Malo kiši.

DG U redu Fisi. Koji zavoj?

GF Zavoji 3 i 4.

Kiša se ubrzano približava (Fisi je samo nekoliko stotina metara iza Heikkija)

14:01

AC Pokrenite postave kakve jesu. Razmislite o postavi sustava protiv proklizavanja za te uvjete i o diferencijalu.

14:02

Pat Symonds Pozor, želim da se radioveza prvih deset minuta utrke što manje rabi. Bez nepotrebnih emitiranja.

SN Posado u boks, nema potrebe reći da trebamo biti pripravnici za dramatični prvi krug jer bi mogla početi kiša.

AC Ugrijte gume sada, ugrijte gume.

HK I dalje malo kiši.

AC Razumijem.



“Posado iz boksa, mislim da ne treba spominjati da morate biti pripravnici za dramatičan prvi krug.”

DG U redu Fisi, ugrij gume.

14:03

Utrka je počela. Iz garaže dopire pljesak nakon što su se BMW-i zapleli među bolidima, a Heikki i Fisi spretno izbjegli gužvu. No počelo je kišiti – prije nego sam vidio na TV, mogao sam kišu nanjušiti iz garaže. Na zidu boksa inženjeri žurno raspravljaju.

14:04

HK Kiša jako pada na ravnom dijelu.

HK (20 sekundi kasnije) Kiši, pravi pljusak.

DG Fisi, provjeri sustav protiv proklizavanja, podigni postav.

AC Na vozaču je odluka o gumama.

DG Fisi, ti moraš odlučiti želiš li gume za mokro. Na tebi je odluka.

14:05

HK Premakro je, premakro.

GF Fisijeve riječi su nerazumljive zbog okolne buke

DG Fisi, molim te ponovi. Ako dolaziš u boks, molim te da potvrdiš.

AC (posadi u boks) Gorivo, gume i prednje krilo.

AC (Heikkiju) Ulazi, ulazi.

Na ekranu se vidi kako se vodeća skupina bolida skliže u posljednjem zavoju. Räikkönen nekontrolirano skreće prema ulazu o bokseve, a zatim prelazi preko razdjelnika i vraća se na stazu. Heikki ulazi u boks, a Fisi nastavlja utrku, ali zatim izlijeće na šljunčani dio daleko izvan staze. Glave se okreću, osim ekipe zadužene za motore jer oni ne skidaju pogled s telemetrijskih zaslona.

Dok se oblaci gomilaju, Fisi ulazi u bolid (lijevo); tražio je da se jačina radioveze malo stiša; kiša u prvom krugu (dolje) potjerala je Heikkija u boks



14:07

Dok Heikki ulazi u boks, na radiju se čuje Fisichellin glas.

GF Ulazim sada.

DG Da, udi Giancarlo.

14:08

HK Ovo je nevjerojatna kiša, na ovim gumama dolazi do akvaplaninga.

Na TV-u bolidi se okreću ili izlijeću u svim smjerovima.

14:09

AC Izaći će sigurnosni automobil, izaći će sigurnosni automobil.

DG Budite vrlo, vrlo oprezan Fisi, vrlo oprezan.

DG Sigurnosni automobil, sigurnosni automobil. Mješavina 1.

AC Sigurnosni automobil je na stazi i samo održavajte bolid na stazi.

HK U redu kolega.

14:10

Odvožena su samo tri kruga.

U zavoju 1 Button je izletio, a zatim i Hamilton, Sutil i Speed.

Pridružio im se i Liuzzi (kasnije smo saznali da je bila riječ o kvaru ovjesa), koji se umalo zabio u stražnji dio dizalice koja je izvlačila Hamiltonov bolid. Na stazi je pravi ocean.

AC Svi izlijeću u zavoju 1; ekstremno oprez u zavoju 1. Čak i sa sigurnosnim automobilom na stazi bolidi izlijeću u zavoju 1.

DG Opres u zavoju 1, mnogo je vode na stazi.

GF Znam kolega, vrlo je teško.

14:12

AC Moramo čuvati motor, podigni broj okretaja kad možeš, moramo zaštititi bolid.

14:13

SN U redu, utrka je odgođena. **AC** Crvena zastava, kolega, sjeti se linije za crvenu zastavu. Ne smiješ ući u boks, moraš ići do linije crvene zastave.

14:14

SN Posado u garaži, na gridu nam treba sve potrebno za normalan start. Sva kolica, sva oprema i sve gume moraju biti na gridu.

SN Sad možete izaći na grid. Molim vas da opremu odvezete tamo.

14:15

SN Imamo najmanje 10 minuta do novog starta. Još nije određeno točno vrijeme novog starta, ali obavještavat ću

vas, ali imamo barem 10 minuta.
PS Ostat ću na zidu boksa. Još jednom, neka radiokomunikacija bude na minimumu i svi ostanite smireni.

14:16

SN Adame i Dave, čujete li me? Kad utrka ponovno počne, pobrinite se da vozači znaju da prvi krug voze iza sigurnosnog automobila, krenut će iza sigurnosnog automobila. Kad uđe u boks, utrka će započeti.

14:19

Sunce je izašlo iza oblaka, ali...

SN Razgovarao sam s FIA-om i obavijestit će nas barem 10 minuta prije novog starta. Zasad nema naznaka novog starta; misle da se približava još jača kiša i upravo to istražuju. Kad utvrde činjenice, utrka će ponovno početi. To sigurno neće biti još najmanje 10 minuta. Ista pravila su na snazi, gume se smiju staviti tri minute prije početka, itd..., ali ja ću odbrojavati na uobičajen način.

14:23

SN U redu, utrka će ponovno započeti u 14:35, 11 i pol minuta od sada. Kao što je planirano, utrka započinje iza sigurnosnog automobila.

RT Adame, možemo li, molim te, upaliti Heikkijev bolid?

Ricardo Penteado Greg, možemo li pokrenuti postav šasije 5, molim te?

14:25

AC Steve Nielsen, možeš li potvrditi bolid koji bi trebao biti ispred Heikkija i bolid koji bi trebao biti iza?

SN Adam, ispred tebe na petom startnom mjestu trebao bi biti Coulthard, a bolid iza tebe na sedmom startnom mjestu trebao bi biti Räikkönen.

AC Razumijem.

DG Giancarlo, ti si iza Wurza i Barrichella. Kad napustimo startnu liniju, trebaš biti iza Barrichella.

GF Barrichello je na devetom startnom mjestu?

DG Da, Barrichello je na devetom startnom mjestu.

14:28

SN Sedam minuta do starta, nešto manje od sedam minuta do starta.

14:30

SN Pet minuta do starta, još dvije minute do stavljanja guma i

upravljača.

Nepoznat glas Električka u garaži je zakazala.

Nepoznat glas Dolazim.

14:31

PS Momci, stavite iste gume.

Alan Permane Na oba su bolida upravljajući.

14:32

DG Momci, stavite iste gume.

AC U redu kolega, sjeti se da ugriješ kočnice.

Steve Nielsen odbrojava preostalo vrijeme: dvije minute, 90 sekunda, zatim 60, 30, 15...

14:35

AP Ralf ima gume za ekstremno mokro. Svi su ostali uglavnom na gumama za mokro.

14:36

SN Posado iz boksa, što prije vratite se na svoje položaje, molim vas. Čim se sigurnosni automobil vrati, utrka počinje.

AP Ispravak o gumama – Trulli i Heidfeld su na gumama za ekstremno mokro, ne Ralf.

14:38

AC Izbjegavajte mlaz vode s bolida ispred vas, a prije početka utrke stisnite gas do daske da izbacite vodu iz usisnika.

14:39

DG Fisi, samo nam nastavi pričati kako se osjećaš u vožnji

“Hajde Fisi, pritišći Heidfelda – možda pogriješi.”



Kad je Fisi prestigao Barrichella u garaži se raspoloženje popravilo (gore); u 15:03 Heikki je Wurza prestigao u zavoju 1 i došao na peto mjesto



na tim gumama, u redu?

14:40

DG Hamilton smije preteći jer je krug iza vas – u redu je kolega.

14:41

AC Uvjeti na stazi?

HK Zavoji 5/6/7 i 8/9/10/11 brzo se suše. Prva četiri zavoja i dalje su prilično mokra. I šikana se suši. Trenutačno je i dalje premokro za gume za suho.

14:42

AC U ovom je krugu sigurnosni automobil.

DG Fisi, što misliš o gumama za suho?

GF Još ne.

DG U redu, ostani na stazi. U ovom je krugu sigurnosni automobil. Prijedi na mješavinu 5. **Na TV-u je objavljena prognoza da kiše neće biti u idućih pola sata. Hamilton odlazi u boks po gume za suho. Nakon ponovnog starta, Heikki je iza dva Red Bulla; na početku kolone Alonso i Massa jure pokraj Spykera Markusa Winkelhocka koji im se miče s puta.**

14:45

DG Giancarlo, ako se staza suši, razmisli o postavu sustava protiv proklizavanja.

14:46

Pljesak kad Fisi zaobilazi Barrichella s vanjske strane šikane, nakon čega slijedi klicanje kad se Heikki obranio od Räikkönena. Radioveza ništa ne prenosi.

14:50

HK Ove gume postaju zrnate. Mislim da je bolje da stanem.
AC Razumijem.

14:51

AC U redu kolega, udi u boks.
AC (posadi iz boksa) Samo gume i prilagodite prednje krilo za te gume.

DG Udi Giancarlo, udi.

14:52

DG Obojica ulazite u boks, Fisi, obojica.

Heikki i Fisi u istom krugu ulaze u boks, kao i Alonso. Hamilton je tri sekunde brži od vozača na gumama za mokro.

DG Razmisli o postavu sustava protiv proklizavanja i okretaja, postav šest.

Heikki je iz boksa izašao iza Wurzovog Williamsa i sad je na osmom mjestu, a nakon odlaska BMW-a u boks, na šestom.

14:56

AC Žuta zastava, zavoj 10, žuta zastava, zavoj 10 (za Winkelhocka). U dobrom smo položaju, nastavi pritiskati.

14:57

AC Hajde, možemo preteći Wurza.

14:58

AC Hajde kolega, upropaštava nam utrku, pretekni ga. **Dvadeset sekundi kasnije na TV je prikazan Heikki i čula se ta komunikacija. Kadar je prebačen na stražnju kameru Wurzova bolida, pa se vidi kako se Heikki približava.**

15:00

DG Staza je čista, staza je čista.

15:01

AC Hajde kolega, Webber se udaljava, moramo preteći Alexa.

15:03

Pljesak u garaži nakon što Heikki u zavoju 5 prestiže Wurza i zauzima peto mjesto

AC Dobar posao, kolega. Sada dostigni Webbera!

DG Hajde Fisi, stalno ga (Heidfelda) pritišći – možda pogriješi.

15:04

Glasan uzdah kad je na ekranu prikazano kako Heidfeld u zadnjem zavoju gura Schumachera sa staze, nakon čega je uslijedilo veselje prikazom Ralfa kako izlazi iz bolida i ne sluša dužnosnika koji ga nastoji odvesti sa staze.

AC Žuta zastava, zavoj 15.

15:06

Heikki je odmah iza Webbera,



Pripreme prije kvalifikacija u Kovalainenovoj garaži; Heikki proučava vremena krugova suparnika

a Schumacherovu Toyotu izvlače iz šljunka. Fisi je na desetom mjestu, iza Coultharda, Heidfelda i Kubice.

AC/DG Staza je čista, staza je čista.

15:07

Adam javlja o promjeni tlaka u gumama za sljedeći set za suho koje će staviti na Heikkijev bolid.

15:09

AC Hajde kolega, moramo preteći Webbera ili će nam se Wurz ponovno približiti.

Na TV i dalje prikaz borbe između Heikkija i Webbera.

15:10

AC Ravnoteža, molim, ravnoteža.

HK Priлично u redu, malo stražnjeg zanošenja.

15:13

DG Kakva je ravnoteža, Fisi, kakva je ravnoteža?

GF Malo podupravlja kolega.

DG U redu, razumijem, podupravljanje.

15:16

AC U redu, uđi u boks; 30 sekunda do ulaska Heikkija u boks, samo gorivo i gume, samo gorivo i gume.

Nepoznat glas

Provjera mlaznice (provjera rada pumpe za gorivo).

15:17

Heikki nakon odlaska u boks izlazi na desetom mjestu, iza Fisija

AC Ove gume su u dobrom stanju, iskoristimo to kolega.

Pretpostavljam da se sada na zidu

boksa vodi rasprava kako da Fisi pretekne Coultharda, Heidfelda i Kubicu.

15:21

DG Uđi u boks Giancarlo, uđi u boks; 30 sekunda, gorivo i gume.

Fisi ulazi u boks

DG Fisi, goriva imaš do kraja utrke, goriva imaš do kraja utrke.

15:27

Hamilton je odmah iza Fisija

AC Bacanje ulja, bacanje ulja. Kako bi to upalilo, moraš stiskati, moraš stiskati.

15:30

Räikkönen odustaje. Ulasci u boks su neusklađeni, no Heikki bi mogao osvojiti jedno od prvih pet

mjesta, ovisno kad će ostali, posebice Wurz, ponovno u boks.

DG Massa je iza tebe. Plava zastava. Propusti Massu.

15:32

Wurz i Heidfeld ulaze u boks. Heikki je bio 6.7 sekundi iza Heidfelda i sada je na sedmom mjestu, ali Wurz je izašao ispred njega. U sljedećem krugu Kubica odlazi u boks i pada s petog na sedmo mjesto, pa su Wurz i Heikki sada peti, odnosno sedmi. Fisi je deveti i odmah iza Heidfelda. Vozi se 40. od 60 krugova.

15:38

AC Bacanje ulja.

15:43

Coulthard s trećeg mjesta



Hamilton, za kojeg je u utrci sve pošlo po krivu, Fisiju je za repom (gore): u 15:17 Heikki ulazi u boks po gorivo i gume (stavio je suhe) i izlazi na desetom mjestu



odlazi u boks i izlazi iza Heikkija i ispred Kubice. Heikki je peti, ali mora još jednom u boks. Fisi je i dalje deveti.

AC Ravnoteža, molim, navnoteža. **HK** Prilično dobra, prilično dobra.

15:47

AC/DG Ostaci na stazi, zavoj 1. Ostaci na liniji ulaska u zavoj 1 (otpao je „vještiji šešir“ sa stražnjeg kotača Fisijevog bolida).

15:49

TV kamera se diže prema

“Ovo je veliko kockanje. Ostat ćemo bez bodova ne učinimo li to.”

zloslutnim oblacima. Natpis: kiša za sedam minuta. Heikki mora još jednom u boks. Inženjeri na zidu boksa moraju donijeti tešku odluku – staviti gume za suho, pa će Heikki možda morati još jednom u boks po gume za mokro, ili staviti gume za mokro i nadati se da ih neće uništiti prije nego što počne kiša.

Ako nastane kaos zbog vremenskih prilika, Heikki bi prave gume mogao imati u pravo vrijeme da pobijedi. To je svakako bolja mogućnost od sigurnog petog ili šestog mjesta, zar ne?

AC Sljedeći komplet guma za Heikkija bit će R4 (za suho).

15:50

Na ekranu su prikazani ljudi na tribinama kako oblače kabanice i vade kišobrane. Na zidu boksa valja donijeti odluku o strategiji; razgovara se na drugim, zatvorenim kanalima. Zatim:

AC U boksu stavite W2 (gume za mokro).

15:51

AC Heikki, dođi u boks po gorivo, gume i prednje krilo. Heikki dolazi u boks; vozi se 49. od 60 krugova

15:52

AC Sjeti se bijele linije. Ovo je pravo kockanje. Ostat ćemo bez bodova ako ovo ne učinimo. Očekujemo da će padati kiša.

HK Da li da pazim na gume?

AC Pripazi na gume na suhom, pripazi na gume na suhom, kišit će.

AC Mislimo da na zavoju 11 pada kiša.

15:53

HK Nema kiše, nema kiše.

AC U redu, samo pripazi na gume.

HK Upravo je počela kišica.

AC U redu, pripazi na gume i

AH, KAKO DRUGA POLOVICA ŽIVI...

Koliko obožavatelji F1 gube zbog opsesivne radiotajnovitosti? Pa, NASCAR, drugo najveće svjetsko automobilističko natjecanje, daje vam uvid u to jer je njihov pristup krajnja suprotnost F1. NASCAR ustraje da obožavatelji moraju imati pristup svim radiokomunikacijama. Na svakoj tribini možete (jeftino) unajmiti slušalice i radio i zaboraviti zagonetne šifre poput „Heikki, TC postav 4“. Ne, ti su vozači znatno rječitiji, a osobito su to bili nekad... Pogledajte, primjerice, razgovor koji sam slušao u Charlotteu 1998. Kad je izdano prvo upozorenje, uključio sam se na kanal proslavljenog veterana Dicka Tricklea. Čuo sam svakakve legende o njemu, no jesu li bile istinite? Njegov razvučeni govor nije me razočarao.

Dick: “Je li dugačka žuta zastava?”

Spotter: “Da, Dick, mnogo je smeća na stazi. Imaš dovoljno vremena. Zapali.”

Dick: “Proketo dobro - priuštiću si malo nikotina.”

Da, to je to. Dick bi iza sigurnosnog automobila znao zapaliti cigaretu, ispuhujući dim kroz prozor i rabeći pepeljaru pričvršćenu na instrumentnoj ploči. Dick je to čak i marketinški iskoristio. Njegova omiljena marka bila je Marlboro, što nije odgovaralo Winstonu, pokrovitelju natjecanja, pa je Trickle, da ne prekrši pokroviteljski ugovor, znao u kutiju od Winstona ugurati Marlboro kako bi na TV-u izgledalo kao da puši Winston. Kako vam se to čini, ha F1?

Tim Scott

razmisli o sustavu protiv proklizavanja.

15:55

Na TV-u vidimo da sve više ljudi oblači jakne.

AC Kiši na stazi.

15:56

DG Kako je, Fisi? Trebaš li ući u boks po gume za mokro?

GF Da, vrijeme je za gume za mokro.

DG Uđi Giancarlo, uđi.

Fisi u boks po gume za mokro dolazi u 15:57, u 52. krugu, a dok izlazi iz boksa umalo se sudara s Alonsom koji je također bio u boks. U Renaultovom boksu čulo se glasno uzdisanje i vidjelo kako se glave okreću. Heikki ne napreduje previše jer ne kiši jako kao što se očekivalo, pa izgleda da kockanje s gumama neće uspjeti.

Hoće li ponovno morati u boks?

15:59

U garažu su dopremljena još dva skupa guma za suho u omotačima

16:06

Heikki je deveti, Fisi 10., a ispred njih je Hamilton. Zatim Hamilton ulazi u boks; Heikki bi mogao osvojiti bod, no Hamilton se počinje brzo približavati obojici. Do kraja je još šest krugova. U garaži svi gledaju bliski obračun Alonsa i Masse

DG Fisi, zadrži Hamiltona iza sebe. Posljednja dva kruga branit ćemo se od njegovih napada.

16:07

AC U redu, budi pripravan na obranu od Hamiltonovih napada.

16:07

Posljednji krug. Fisi je sprječavao Hamiltona, ali McLaren ga je uspio preteći

AC Hamilton je prestigao Fisija. Alonso prolazi ciljem. Heikki je obranio osmo mjesto. U zraku se osjeća osjetljivo razočarenje jer ova je momčad naučena pobjeđivati u utrkama.

AC Smanji okretaje na 8000. Bravo. Alonso je prvi, zatim Massa, Webber, Wurz, Coulthard, Heidfeld i Kubica. Mi smo osmi.

Uđite u boks i nemojte zaboraviti ograničenje brzine u boksovima.

DG U redu, Fisi, teška utrka. Alonso, Massa, Webber, Wurz, Coulthard, Heidfeld, Kubica, Kovi, Hamilton i ti.



Nelson Piquet ml., testni vozač, promatra utrcu u kojoj Renault nije imao što slaviti

Modena (velika fotografija) objašnjava Goodwinu (dolje) kako ispravan tlak u gumama šteti novac

TLAK U GUMAMA

Riječi Colin Goodwin Slike Malcolm Griffiths/LAT

Ako ste se ikad pitali zbog čega je tlak u gumama tako važan u F1, nastavite čitati. Ako je dobar tlak važan na običnoj cesti, razmislite koliko je tada bitan za vozače F1

Stefano Modena nekoć je živio u Bognor Regisu. U to je doba vozio F3000 za Onyx. Kad mu je karijera pošla smjerom F1, preselio se u Weybridge kako bi bio bliže Brabhamu.

Zanimljivo, na Bognor obično ne pomišljamo kao prirodno stanište zaljubljenika u brzinu. Kasnije, kad je vozio za Jordan, živio je u Monaku. Mislim da mu se nije previše sviđalo. "Znaš što?" rekao je nepovjerljivi Modena, "kad smo dobili prvo dijete, nazvala nas je monegaška policija da nam kaže kako nam stan nije dovoljno velik za dijete, pa smo se morali preseliti u veći. Nevjerojatno – prate svaki tvoj korak." Modena danas živi u Rimu. Djeci se sviđa, a posao je blizu. Ovog se trenutka posao sastoji od podešavanja tlaka u gumama crvenog Alfa Romea 159. Ne, ne, premda je pomalo

zaustavili jer je kraj mene čarobna mjerna kutija. Lagano smo se dovezli do Modene koji je izvadio mjerač tlaka i smanjio tlak u gumama.

Alfa je sada osjetno sporija. Kad se zaustavila, na zaslonu je bilo ispisano 840 metara. Gledajući graf, vidi se da prvih stotinjak metara nema velike razlike jer automobil usporava samo otpor zraka, ali kad brzina padne na oko 60 km/h, automobil s preslabim tlakom u gumama doista počinje usporavati. Ako je zaustavni put automobila s tlakom manjim za 1 bar kraći za nešto više od 150 metara, zamislite samo koliko bi više goriva potrošili na duljim putovanjima.

Stoga, povećajte tlak i uštedite novac.

No postoji još jedan razlog zašto je dobro da je tlak odgovarajući, a to je učinak preniskog tlaka na kočenje. Kako bi nam to bolje pokazao, Modena je pozvao kolegu i testnog vozača Antonija Colagrandea. U prvom je testu Colagrandea Alfu doveo do 80 km/h, a zatim je prešao preko mokrog dijela staze. Kod jednog para čunjeva sasvim je pritisnuo kočnicu i pustio da ga zaustavi ABS. Test smo ponovili tripot kako bi dobili što točniju duljinu kočenja. S gumama napumpanim na 2,5 bara prosječni zaustavni put bio je 26,36 metara. Modena je zatim ponovno smanjio tlak pa smo test ponovili. Ovaj se put Alfa zaustavila nakon 32,88 metara. No te brojke ne otkrivaju cijelu priču jer pri manjem tlaku guma Colagrandea mora stalno korigirati putanju kako bi se automobil kretao pravocrtno. Kad bi tlak u gumama bio neujednačen, recimo da je tlak na jednoj strani manji, neuravnoteženost bi bila još očitija.

Prije odlaska načinili smo se još jedan test. Zapravo je bila riječ o prikazu. Ništa važnost tlaka u gumama ne ilustrira bolje od eksplozije gume. Modenina momčad pripremila je par BMW-a 330d. Na jednom su standardne Bridgestonke, a na drugom run-flat inačice. Pametni je dio sustav koji je Bridgestone razvio za izbacivanje ventila kako bi se gume ispraznile za samo tri sekunde.

Najprije sam ravnim dijelom vozio automobil s run-flat gumama, a zatim sam brzinom od oko 145 km/h skrenuo ulijevo uz čunjeve poredane u luk. Jedan od Modeninih kolega pritisnuo je gumb i guma se trenutno ispraznila. Kroz upravljač sam osjetio malo migoljenja, ali nije bilo opasnosti da se zavrtim na stazi. No to se ne može reći kad sam vozio automobil sa standardnim gumama. Tada je automobil proklizao i, da nije bilo korekcije upravljača, sigurno bih se zavrtio.

Danas smo naučili nekoliko stvari o gumama. „Gume su vrlo važne“, rekao je Modena, „i da sam kad sam bio u F1 o gumama znao koliko znam danas, to bi mi mnogo značilo.“

No Modena i dalje nije ogorčen.

FO

"S gumama na 2,5 bara zaustavni put je iznosio 26,36 metara. Pri 1,5 bara bio je 32,88 metara."

razočaran što nikad nije osvojio veliku nagradu i premda pomalo žali zbog prelaska iz Jordana u Tyrell, to ne znači da je karijeru završio kao djelatnik neke benzinske postaje na autostradi. Radi u Bridgestoneovu Europskom tehničkom središtu u gradiću Aprilia nedaleko Rima, a tlak u gumama ove Alfe podešava jer će me uskoro upoznati s testiranjima za koje mi je obećao da će imati zanimljive rezultate.

Prikazat će mi učinke vožnje automobila na kojem je tlak guma niži od preporučenog. Učinke koji izravno utječu na vaše novčanike. Testiranje je vrlo jednostavno – Modena će napumpati gume na Alfi na 2,5 bara te ću ih ja potom zagrijati vozeći četiri kruga na Bridgestoneovoj ovalnoj stazi. Kad se gume optimalno zagriju, održavat ću brzinu od 70 km/h, a kad prođem čunj na stazi, pritisnut ću spojku i pustiti automobil da se kotrlja sve dok ne stane. Zatim će Modena smanjiti tlak na 1,5 bara i ponoviti ćemo vježbu.

Četiri brza kruga, 70 km/h, pritisak spojke do kraja i krećemo. Alfa ima snažni V6 Q4 s pogonom na sva četiri kotača, pa se neće kotrljati daleko. No, nakon nečega što mi se učinilo vrlo dugim vremenom, zaustavili smo se 1010 metara nakon čunja. Znam točno na kojoj smo se udaljenosti

Skretanje na trenutačno ispraznjenim standardnim i run-flat gumama (gore); mjerenje naginjanja (dolje)

GROTESKNA GRIMASA NEZADOVOLJSTVA

Ovako izgleda lice Ralfa Schumachera kad stvari ne idu po njegovom, pretpostavlja **Matt Bishop**. Zašto je Schumi mlađi gotovo uvijek tako mrzovoljan? I postoji li za njega prava budućnost u Formuli 1?

Nema sumnje, Ralf Schumacher je u svojoj posljednjoj sezoni Formule 1. Da ne bude tako, mora se dogoditi jedna od dvije stvari: (a) Toyota mora s njim potpisati nov ugovor, ili (b) mora ga primiti neka druga F1 momčad.

Prvo, pozabavimo se s (b). Ljudi na čelu koje momčadi bi bili dovoljno ljudi da razmatraju takav potez? Nekoliko momčadi dovoljno bogatih da isplate plaću na kakvu je Ralf navikao i još uvijek bi je zahtijevao – Renault, Ferrari, McLaren, Honda, BMW, Red Bull i, naravno, Toyota – napadaju mladi, gladniji i mnogo, mnogo jeftiniji vozači.

A manji broj momčadi za koje bi Ralfovo prezime moglo biti poticaj u procesu dobivanja sponzora – Spyker, Super Aguri i Toro Rosso – ne mogu si ga priuštiti. Niti bi on želio voziti za njih.

Ali što je s (a)? Toyota je bila dovoljno luda da zaposli Ralfa i da mu kroz tri godine plati navodnih 72 milijuna dolara, a 2007. je treća i posljednja godina tog smiješno darežljivog ugovora, pa iz toga sigurno slijedi, kao što noć slijedi dan, da nisu dovoljno ljudi da to učine ponovno, je li tako?

Možda, i nadam se da neće biti tako ludi, a evo i zašto.

Rano je ujutro 7. svibnja 2004., petak vikenda Velike nagrade Španjolske, šetam kroz paddock prema ljubaznom predsjedniku Toyota Motorsporta Johnu Howettu i pozdravljam ga. "Molim vas, molim vas, recite mi," nastavio sam, "da to što čujem nije istina."

"A što to?" odgovorio je Howett, ali mislio sam da već zna u kojem će smjeru krenuti naš razgovor. Otkako je Ralfov tadašnji menadžer Willi Weber postao više-manje stalna pojava u Toyotinom klimatiziranom prostoru za goste tijekom cijelog vikenda onogodišnje Velike nagrade Malezije (19. – 21. ožujka), kružile su glasine da će "Ralf u Toyotu za velik novac".

Povrh toga, najbolji izvori F1 Racinga u Williamsu već su nas uvjerali da nisu spremni obnoviti Ralfov ugovor za 18 milijuna dolara godišnje koliko su mu (bez sumnje uz pomoć njihovog tadašnjeg partnera za motore BMW-a) plaćali prije te da su pregovori između njih (Williamsa) i Webera nepovratno prekinuti početkom siječnja.

"Glasine koje čujem, John" rekao sam, fiksirajući ga svojim najčeličnijim pogledom, "govore da ste potpisali, ili se spremate potpisati, višegodišnji ugovor s Ralfom. Molim vas, recite mi da to nije istina. Za Toyotino dobro, molim se da to nije istina."

Ali bila je istina – a, poštenjak Howett to nije zanijekao.

Kasnije tog jutra, ostali novinari i ljudi iz svijeta F1 ispitivali su Howetta sličnim pitanjima, većina ih je odlazila zbunjena kao i ja. Zašto je Toyota, pitali smo se, učinila nešto tako očigledno glupo? Tog dana nakon ručka Peter Sauber dopustio si je čašu šampanjca i ranu cigaru. Zašto? "Zato što će s Ralfom u Toyoti Sauberu iduće godine biti lakše pobijediti Toyotu", rekao je, smijući se.

Moraš shvatiti, dragi čitaocu, da Ralfa u F1 oduvijek smatraju derištem, problematičnom osobom, pravim gnjavatorom.

A kako su momčadi F1 poput svih drugih organizacija – momčadski duh i dobar moral su ključni – razumni šefovi ekipa pokušavaju zaposliti vozače koji svoju ulogu ne vide samo



Oh, Ralfi, boriti se s 25 milijuna dolara godišnje nije lako, slažemo se. Ipak, bol više ne može trajati previše dugo



Ralfa je u prvom zavoju prvog kruga u Nürburgringu 2004. izbacio momčadski kolega iz Williamsa Montoya; njih se dvojica nisu slagali

u brzoj vožnji, nego pomažu u poticanju produktivne radne atmosfere. Vozače poput Ralfova brata Michaela, od kojeg je, zapravo, Ralf tijekom godina toliko malo naučio.

DAKLE, ZAŠTO JE TOYOTA UZELA SCHUMIJU MLADEG? Zaposlili su ga jer su htjeli dvije zvijezde kao zamjene ostarjelom Olivieru Panisu i osrednjem Cristianu da Matti – a osim Ralfa, samo su trojica bili dostupni. Jedan je bio Jarno Trulli, kojega se Flavio Briatore spremao izbaciti iz Renaulta, pa ga je Toyota spremno zaposlila.

Tu je još bio Giancarlo Fisichella (u to vrijeme Sauberov vozač, ali s klauzulom u ugovoru koja mu je dopuštala prelazak u veću momčad, što je i načinio nekoliko mjeseci kasnije kad je Renault pokušao na vrata) i David Coulthard (koji je u McLarenu trebao biti zamijenjen Juanom Pablom Montoyom; na kraju Coulthard je našao spas u Red Bullu, gdje se još uvijek nalazi).

I Giancarlo i David bili bi bolji ulog u stvaranju momčadi od Ralfa – možda bi bilo bolje napustiti beznađnu potragu za velikim imenima.

Štoviše, Toyota nije imala potrebu djelovati tako rano – za ime božje, nema potrebe s vozačem u svibnju 2004. potpisivati za 2005. – i jednostavno su mogli čekati. Da su tako učinili, mogli su Trullija (ili Fisichellu, ili Coultharda, izaberite) spariti s nabrijanijim i mnogo, mnogo jeftinijim vozačem od Ralfa.

Takvi su vozači tada bili Mark Webber (vozač Jaguara 2004., 2005. ga je angažirao Williams), Nick Heidfeld (u Jordanu se mučio 2004., također 2005. potpisao za Williams, Alex Wurz (McLarenov treći vozač 2004., ali s klauzulom u ugovoru koja mu je omogućavala da napusti McLaren za svaku utrku koja mu je mogla biti ponuđena) i Anthony Davidson (Hondin treći vozač 2004., ali s klauzulom o izlasku sličnoj Wurzovoj).

S višim ciljem u planu (odnosno, izgradnjom momčadi), Toyota je mogla, i sigurno je trebala potpisati s Webberom, Heidfeldom, Wurzom ili Davidsonom da postanu kolege Trulliju, Fisichelli ili Coulthardu 2005. Tako bi upregnuli mnogo više team-buildinga po mnogo nižoj cijeni, bez očitih nedostataka.

OK, dosta s povijesti. Ali ima razloga zašto sve to spominjem, jer Toyota se za 2008. ponovno susreće s posve istom situacijom kao i prije tri godine. Zašto? Jer će sada, baš kao i tada, Trulli, čiji ugovor pokriva ovu i sljedeću godinu, voziti jedan od njihovih bolida.

Stoga, uz Jarna, s kim bi Toyota umjesto Ralfa trebala potpisati? Zasigurno, Howetta je Ralf već jednom "ugrizao", pa će biti dvostruko neodlučniji da ga ponovno zaposli, odnosno da zaposli bilo koju već dokazanu i preplaćenu zvijezdu.

S druge strane – a znajući da bi Renault, Honda, BMW i Red Bull, velike, financijski odlično potkovane momčadi, vrlo rado od dviju velikih

momčadi (McLarena i Ferrarija) za 2009. otkupile jednog od četiriju pravih megavozača Formule 1 (Fernando Alonso, Lewis Hamilton, Kimi Räikkönen i Felipe Massa) – Toyota se neće 2008. htjeti opteretiti vozačem čiji će ugovor važiti i 2009.

I tako, dok ovo pišem (kraj srpnja), Howett i društvo proučavaju trenutnu ponudu dostupnih mladih, nadobudnih i jeftinih vozača: Timo Glock (BMW-ov brz i inteligentan test vozač) i Adrian Sutil (Spykerov brz, ali neobuzdan vozač, čija je brzina Christijana Albersa stajala karijere u F1) njihovi su sadašnji favoriti.

Kako smo rekli, možda u najboljem trenutku, Ralf je ako ništa drugo počeo smanjivati razliku u brzini koja je između njega i Jarna zjapila kroz prvu polovicu 2007. I nemojmo pogriješiti: kad je njegov dan, Ralf može biti čudesno brz.

Zaista, malo je vozača toliko vještih u nadziranju bolida osjetljiva repa koji se oslanjaju na vozačevu sposobnost da stražnji kraj nadzire pametnom uporabom gasa i kočnice uz, naravno, odgovarajuće okretanje volana između ulaza i vrha zavojaja).

Prvi smo put to vidjeli 1997. i 1998. kad je u Jordanu vozio s mnogo iskusnijim vozačima (Fisichellom 1997., Damonom Hillom 1998.), ali je katkad bio mnogo dojmiviji od obojice, i, par excellence, vidjeli smo to ponovno 1999. u Williamsu, kad je izgledao svoju tehniku i uglavnom bio zavidljivo dobar.



U prvih deset utрка 2007. Jarno (u bolidu) u kvalifikacijama je Ralfa nadmašio devet naprema jedan. Ispred je i po bodovima

Te godine, kroz cijelu sezonu, bio je u kvalifikacijama prosječno za 0.493 sekunde brži od svog momčadskog kolege, hvaljenog (i fizički spremnijeg) Alexa Zanardija, i u prvenstvu vozača nadmašio ga za 35 bodova.

Bilo je to jedno od najsveobuhvatnijih razaranja momčadskog kolege u povijesti F1.

Nakon toga, naučio je (nakratko) osvajati velike nagrade. Uspjesi njegove karijere, šest povijesti velikih nagrada – primjerice Clayom Regazzonijem, Jacquesom Laffiteom, Johnom Watsonom, Micheleom Alboretom ili Ediejem Irvineom.

Ali Ralf je sve to postigao u Williamsu, a poglavlje u Toyoti postalo je mnogo sumornije. Momčad iz Kölna 2005. je stvorila svoj najbolji F1 bolid, TF105, i s njime su Ralf i Jarno upisali 88 konstruktorskih bodova, postavljajući se na četvrto mjesto u ukupnom poretku proizvođača.

A usprkos tome što ga je Trulli u većem dijelu sezone brzinom nadmašio, posebice na početku sezone – u kvalifikacijama Jarno je nadvladao Ralfa rezultatom 15 naprema 3 – Ralf je na posljedku osvojio više bodova u prvenstvu vozača od svojeg momčadskog kolege (45 naprema 43).

PROŠLA JE GODINA bila loša za Toyotu – Ralf je osvojio 20, Jarno 15 bodova – a ova se nastavila u istom ozračju.

Cijelo to vrijeme nijedan vozač, budimo iskreni, nije bio veliki motivator svoje ekipe.

Jarno – osjetljiv, pomalo povučen – katkad je u najbolju ruku osrednji TF107 vozio briljantno (npr. u Sakhiru i Indianopolisu ove godine), ali Ralf je često izgledao kao da uopće ne zna što radi.

PREMDA NIJE ZABORAVIO kako se istaknuti u osjetljivom bolidu kakav najviše voli, ovogodišnje Bridgestonove gume – koje će Bridgestone također vjerojatno proizvoditi sljedećih nekoliko godina – pogubno kažnjavaju njegov stil vožnje, jer ne reagiraju dobro na pretjerano kočenje pri skretanju, koje je navikao primjenjivati da od bolida dobije najviše, bolida koji je namjerno posedio da ima što osjetljiviji rep.

Na prvih osam ovogodišnjih velikih nagrada – u kojima ga je Jarno u kvalifikacijama nadmašio osam puta – Ralf je prigovarao ovogodišnjim bridgestonkama.

Bi li svoj stil vožnje prilagodio tako da mu odgovaraju?

Ne! Nemoguće! Kad se cirkus F1 iz Sjeverne Amerike vratio u Europu, promijenio je mišljenje – a rezultat je bila (malo) veća brzina. Ali mrzio je promjenu.

Zbog svega toga Schumi mladi bio je mrzovoljan

“ Razumni šefovi ekipa pokušavaju zaposliti vozače koji svoju ulogu ne vide samo u brznoj vožnji, nego pomažu u poticanju produktivne radne atmosfere. ”

i više nego obično – a to znači vrlo mrzovoljan – a posebice s medijima. Ali ne samo s medijima; postao je toliko beskoristan u poslovima s Toyotinim zaposlenicima i osobito s osobljem za odnose s javnošću i marketing, da smo se mi novinari već navikli na crveno-bijele ljepotice koje su nam od Melbournea do Montreala prilazile u medija centrima i paddocku kako bi usporedile bilješke o Ralfovom posljednjem činu svojeglavosti.

Kad je riječ o F1 Racingu, stvari su prešle granicu na Velikoj nagradi SAD-a.

U Indianapolisu smo povelj portretnog fotografa Matthewa Stylianoua – kako su redoviti čitatelji mogli primijetiti, njegova superumjetnička fotografija Felipea Masse s kacigom krasila je jednu od naših prethodnih naslovnica, a ondje je poslikao još neke od ljudi o kojima smo u zadnje vrijeme pisali, poput Nicka Frya.

STUDIO SMO POSTAVILI u Bridgestonovom prostoru za goste, opremili ga odgovarajućom rasvjetom, i svi su došli da ih fotografiramo – Massa i Fry, da, ali također i Fisichella, Button, Barichello, Heidfeld, Webber, Klien, Wurz, Sutil, Sato, Davidson, Trulli, i da, Schumi ml. također. (Rezultati su u svakom slučaju bili nevjerojatni, a kroz sljedećih nekoliko izdanja F1 Racinga vidjet ćete ih sve.)

Zapravo, sve osim Ralfa, a evo i zašto. Dok sam ga uvodio u studio, zajedno s



Toyota i Ralf: brak ravno iz pakla? Nitko ne izgleda sretno, to je sigurno

MELBOURNE

Za Ralfa još jedno odustajanje na prvom zavoju – u Indyju ove godine Ralf je blokirao kočnice i udario Davida Coultharda



“Bili ste kritični prema meni i Toyoti ove godine, ali ako odradim ovo snimanje morate prestati biti toliko kritični, u redu?”

Toyotinim PR službenikom Alastairom Moffittom i Ralfovim novim menadžerom – Austrijancem neprimjereno knjiškog izgleda Hansom Mahrom, koji je u prošlosti navodno popravljao imidže političara i pop zvijezda u svojoj zemlji i nije se bavio sportskim menadžmentom – bilo je jasno, kao i obično, da Ralf ne želi razgovarati.

“Možete slikati Ralfa prvog, onda Jarna,” rekao je Moffitt dok smo hodali kroz paddock.

„U redu, hvala“ odgovorio sam. Ralf nije ništa rekao.

Nitko ništa nije govorio dok smo na kraju paddocka krenuli desno i u koloni prošli kroz vrata Bridgestonove sobe za goste.

Zapravo, nitko nije progovorio sve dok nismo stigli u naš studio. Ralf je stao na označeno mjesto, a Matthew je podigao svoj Hasselblad i pripremao se još jednom sačuvati taj glasoviti mrzovoljni izraz lica za buduće naraštaje.

Odjednom, Schumi ml. se pomaknuo i prišao ravno k meni.

“OK, slušajte,” rekao je, njegovo se lice izvilo u grotesknu grimasu nezadovoljstva. Vaš je časopis bio kritičan prema meni i Toyotinoj momčadi, ali ipak ću odraditi ovo snimanje za vas.

Ali ne znam zašto to moram reći ja, a ne momčad [ovu posljednju riječ izustio je ljutito, s gestikulirajući prema Moffittu], ali usluga mora biti obostrana.

Ako odradim ovo snimanje za vas, morate prestati biti toliko kritični, u redu?”

Bio sam zaprepašten – ali i svi ostali. Stylianou se jedva uspio svladati, Moffitt je stajao otvorenih usta, a Mahr je bio užasnut.

Očito, ovo nije bilo planirano. Jednostavno, morao sam odgovoriti.

“Žao mi je Ralf,” počeo sam, „ne mogu pristati na to. Ne mogu i neću jamčiti pozitivan publicitet u F1 Racingu samo zato što ste pristali nekoliko minuta stajati mirno za našeg fotografa.“

Tišina. Očito, moj odgovor nije bio ono što je Ralf očekivao – zvijezde poput njega ne očekuju da budu izazvane. “Ali, ovo mora biti obostrano,” izgovorio je brzo. “Ako odradim ovo snimanje, onda morate...”

Iznenada, bio sam ljut – vrlo ljut – i načinio sam nešto što mi se prije nije dogodilo niti s jednim vozačem F1: pukao sam. “Ja ne moram ništa učiniti, Ralf, a ne morate ni vi,” rekao sam. “Zapravo, zašto jednostavno ne odete? Hajde, Ralf, samo idite.”

Nevjerojatna tišina...nakon koje je uslijedilo još nevjerojatne tišine.

“Hajde Ralf, samo idite,” ponovio sam, pokazujući prema vratima, a nakon toga slijedila je, moram priznati, neobično sročena zapovijed: “Odjebite!”

Što je i učinio.



Je li Toyota bila zaslijepljena prezimenom? Možda, no Ralfovi rani uspjesi u F1 bili su dobri

Zabava multimilijunaša Formule 1

RALF SCHUMACHER voli život u prirodi – voli tenis, biciklizam i jahanje, što pokazuje i ova fotografija iz srpanjskog izdanja F1 Racinga 1998.

Čudno, premda je u Austriji kupio luksuznu lovačku kuću u kojoj se on i njegovo društvo mogu sakriti od svega, zapravo ne uživa u lovu.

U stvari, naš Ralf i nije neka žestoka osoba. Kaže da mu je najdraže piće "špricer od jabučnog soka", a najdraža glazba "soft rock".



U redu, nisam trebao psovati – i Ralf, ako čitaš, žao mi je što sam to učinio. Bio sam bijesan i zauzimao sam se za urednički integritet F1 Racinga, odnosno prava njegovih čitatelja. A mislili ste, Herr Schumacher, da ih možete samo tako otkazati, zbog beznačajnog snimanja. Žao mi je prijatelju, nema dogovora.

Razmisli o sljedećem, Ralfi: da sam izgradio Jensonu i da je on izjurio iz studija, misliš li da bi se Hondini PR-ovci brzo vratili s Rubensom, želeći da ga snimimo.

Ili da sam Takumi rekao da odjebe, misliš li da bi Super Agurijeva direktorica odnosa s javnošću odmah požurila s Antom do našeg studija? Naravno da ne bi. Međutim, niti pet minuta nakon što sam te uz psovku izbacio, Moffitt se nasmiješen vratio s Trullijem.

Ako je bio potreban dokaz, barem u Indiju, da ljudima iz Toyote nije bitno da za 2008. izgube svoj radni odnos s tobom Ralf – najrazdražljivijim vozačem Formule 1 posljednjih godina – tu si ga mogao naći. I jesi li od tada učinio dovoljno na stazi da im pokažeš da nemaju pravo?

Nadam se da ne.

F1

Ralf na vagi kao džokej

Procijenjena Ralfova zarada u F1 (do sada...)

1997.: 0.1 milijun dolara
 1998.: 0.5 milijuna dolara
 1999.: 3.5 milijuna dolara
 2000.: 4.0 milijuna dolara
 2001.: 5.0 milijuna dolara
 2002.: 7.5 milijuna dolara
 2003.: 12.0 milijuna dolara
 2004.: 18.0 milijuna dolara
 2005.: 23.0 milijuna dolara
 2006.: 24.0 milijuna dolara
 2007.: 25.0 milijuna dolara

Ukupno: 122.6 milijuna dolara



VRLO GLATKE PROMJEN

Tehnološki skokovi koji omogućuju 0,3 sekunde brže krugove neprocjenjivi su. Takav je i bestrzajni mjenjač. Pogledajmo kako funkcionira...

Riječi Stuart Codling **Slike** Zeroshift

Osim rijetkih iznimaka, inženjeri Formule 1 ne dopuštaju si ušit oko mjenjačkih kutija. Daju naputak konstruktorima da ih upakiraju u određenu veličinu, da optimiziraju aerodinamiku oko stražnjeg dijela i zatim se, pod uvjetom da ostanu čitavi, do kraja sezone uglavnom ne osvrću na njih.

Mnogi dijelovi ionako su proizvod vanjskih dobavljača (poput Xtraca).

Otkad je 1989. Ferrari 640 u prvi plan istaknuo performanse blagodat poluautomatskih mjenjača, njihov razvoj krenuo je uzlaznom putanjom: postali su manji, lakši (zahvaljujući naprednim materijalima, posebice vanjskog kućišta) i, što je najvažnije, brži.

No o radikalnoj promjeni načina rada mjenjača počelo se ozbiljno i

inovativno razmišljati tek tijekom posljednjih nekoliko godina.

Kod krtačeg mjenjača, pogon se prenosi s ulaznog vratila (izravno iz motora) preko nazubljenih klizača smještenih između parova zupčanika, a iz stupnja u stupanj pomiče ih viljuška.

Zbog razlike u brzinama, dotok snage mora biti prekinut dok se klizači oslobađaju od jedne skupine zupčanika i spajaju s idućom.

To činite otpuštanjem papučice gasa (u F1 elektronika nakratko prekida paljenje). Bez obzira na to, nalet okretnog momenta izazvan gotovo trenutačnim

spuštanjem motora u niže okretaje opterećuje dijelove mjenjača i čak može slomiti pogonska vratila, posebice ako stražnji kotači vibriraju, što se zbiva kad vozač mijenja prijenosni stupanj na neravninama ili brzinskim zamkama.

Vršne vrijednosti dinamičkog momenta tijekom promjene prijenosnog stupnja mogu biti deset puta veće od statičnog momenta; ako nema vremenske usklađenosti, te sile mogu otkrnuti ili slomiti zub klizača ili zupčanika.

A budući da konstruktori nastoje trajanje promjena stupnja skratiti makar za djelić sekunde, sve više riskiraju. Zašto sva ta muka

oko skraćivanja tih nekoliko završnih milisekunda tijekom kojih bolid ne ubrzava punom snagom? Zato što nije posrijedi samo neubrzanje: tijekom tog djelića sekunde kad se snaga ne prenosi na kotače, otpor zraka toliko je velik da bolid zapravo usporava. S povećanjem brzine (a time i potiska koji stvaraju krila), efekt raste.

Primjerice, kratkotrajno usporenje koje se pojavljuje tijekom prebacivanja iz šestog stupnja u sedmi jednako je kočnju koje je dovoljno snažno da blokira kotače vrhunskog cestovnog sportskog automobila.

Konstruktorima bestrzajnih mjenjača sveti je gral stoga zamjena nazubljenih mjenjačkih prstenova nečime drugim – nečime što idući stupanj uključuje prije isključivanja trenutačnog i što može ukloniti kratkotrajnan nalet goleme momentne sile i inercije. Kažem "nečime" jer je svaka

Williams je među prvima uporabio svoju iznimno tajnu bestrzajnu konstrukciju (lijevo)

momčad koja vozi s bestrzajnim mjenjačem razvila vlastito, strogo čuvano tajno rješenje, pa stoga nitko od tehničkih stručnjaka kojima je F1 Racing prišao nije bio voljan ići u pojedinosti.

"Ne mogu vam čak pokazati ni kako bi hipotetski sustav mogao funkcionirati jer su svi različiti, a pitanje je tehnički vrlo osjetljivo", kazao nam je jedan od inženjera.

"U načelu, morate načiniti nešto prilagodljivo, nešto što neće titrati ili uzrokovati druge probleme."

Drugim riječima, svojevrstan amortizer.

Očito rješenje bile bi dvije spojke, što bi omogućilo istodobno uključivanje dva stupnja te sinkronizaciju izlaznih brzina softverski nadziranim uključivanjem spojke.

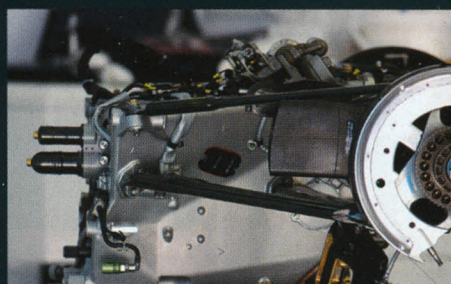
No takva konstrukcija uvelike utječe na dimenzije (što je veća mjenjačka kutija, manje je prostora za optimizaciju zračne struje oko difuzora i drugih aerodinamičkih naprava stražnjeg kraja). Također, oslanja se na nepogrešivost elektronike i softvera – slična pogreška u

izračunu može dovesti do katastrofalnog loma. Otkad se počelo raditi na bestrzajnim mjenjačima, dvostruke spojke ionako su zabranjene s obrazloženjem da bi tada bio posrijedi stalno promjenjiv prijenos (CVT). Evo još jednog sivog područja: doista bestrzajnan mjenjač mogao bi biti proglašen CVT-om (koji tehnička pravila F1, dakle, zabranjuju), premda bi još uvijek imao između četiri i sedam zasebnih viših prijenosnih stupnjeva (koje ista pravila izričito propisuju).

Ipak, nakon pozornog razmatranja, FIA je početkom 2005. blagoslovila tehnologiju bestrzajnih mjenjača.

Najbolje kutije danas nisu ništa veće od kutija "trajajnih" rodaka i samo su trunciću teže. Neke momčadi svoje su mjenjače konstruirale brže od drugih: Williams je, primjerice, svoj mjenjač predstavio lani i bio je toliko dobar da je Williams tom tehnologijom uspio otplatiti dio ugovora za Toyotine motore.

Brze konstruktore imala je i Honda.





BESTRZAJNI MJENJAČI

U sezoni 2007. Toyota Williamsu (gore) isporučuje motore za koje zauzvrat, između ostalog, dobiva pristup Williamsovoj tehnologiji bestrzajnog mjenjača

BMW-Sauber imao je, međutim, niz kvarova u izvansezonskim testiranjima, pa je svoj mjenjač doveo na srazmjerno prihvatljivu razinu pouzdanosti tek uoči prve ovosezonske trke. Red Bull, pak, lomi pogonske osovine i gubi zupčanike tijekom cijele ove godine.

Drži se da bestrzajni mjenjač donosi prednost od manje od pola sekunde po krugu – oko 0,3 s. No momčadi koje su ga uspješno konstruirale nemaju mnogo vremena za slavlje: navodno će tehnička pravila za 2011. zahtijevati sustave obnove kinetičke energije, pa će CVT-i na poslijetku dobiti zeleno svjetlo.

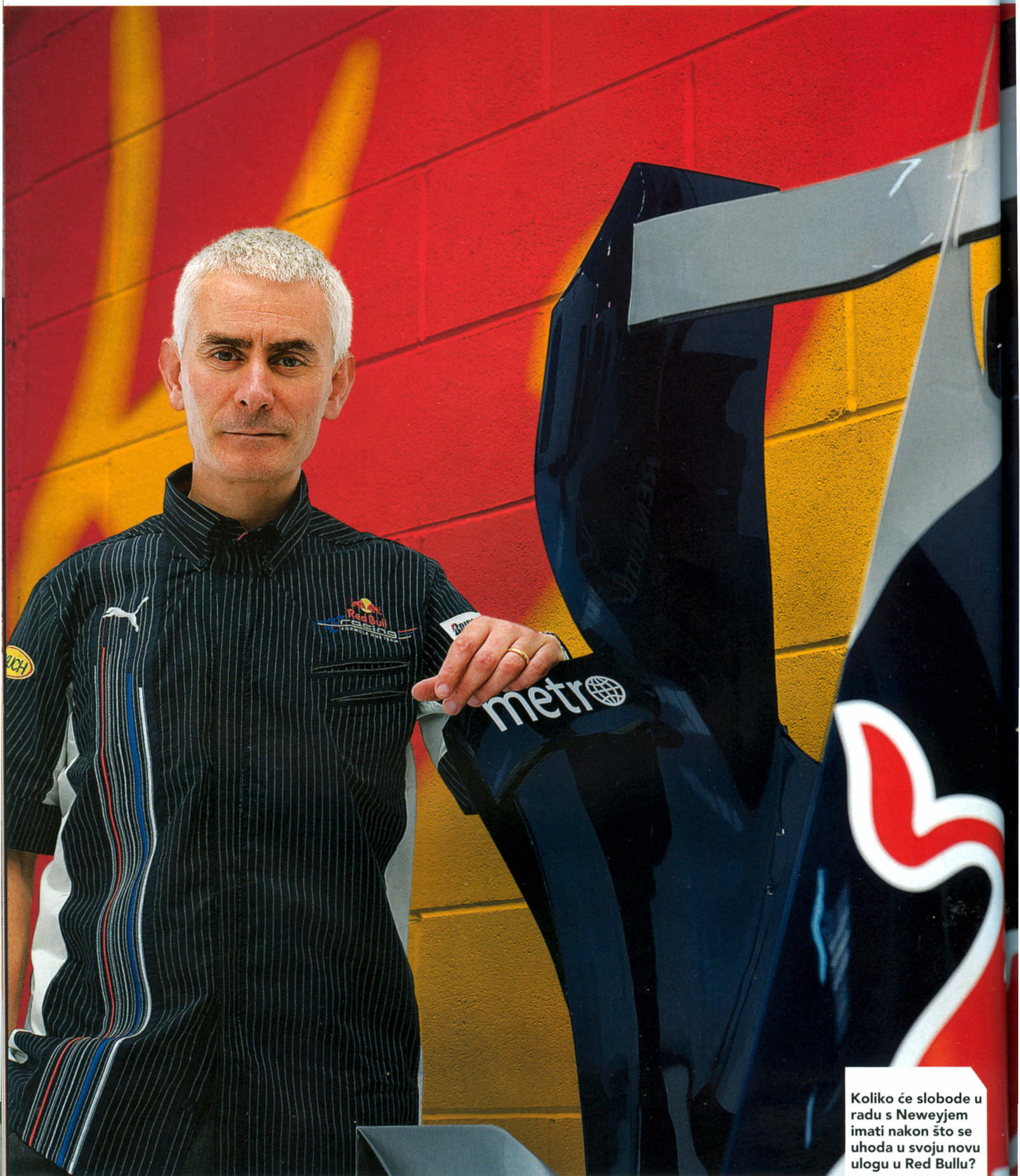
Očekujemo da im rok trajanja neće biti veći od četiri trke.

Tehnologija mjenjača morat će načiniti još jedan korak naprijed.



BESTRZAJNI MJENJAČ NA DJELU

Ova slika, koju nam je ekskluzivno ustupio specijalizirani britanski proizvođač bestrzajnih mjenjača Zeroshift, prikazuje rad sustava (imajte na umu da se mjenjači F1 s obzirom na svoju iznimnu tajnovitost ipak mogu razlikovati u pojedinostima). Između skupina zupčanika 1 nalazi se "glavčina" sa šest klizača 2 (ili "metaka") koji se mogu spojiti s bilo kojim zupčanikom. Pogledajte kako su klizači sa svake strane drukčije oblikovani: jedna je strana 3 glatka, a druga nazubljena 4 kako bi mogla zahvatiti zub zupčanika 5. Tijekom ubrzanja, tri su "opterećene" (tj. spojene sa zupčanikom), a ostale su slobodne jer njihova glatka strana ne može zahvatiti zub aktivnog zupčanika. Tijekom prebacivanja u viši stupanj, opruge privlače neaktivne klizače prema idućem zupčaniku; snaga opruga pomno je proračunata kako aktivne ne bi odvukle od zahvaćenog zupčanika. U tom trenutku uključena su dva prijenosna stupnja i mogli bismo očekivati da će se mjenjač raspasti. Umjesto toga, zupčanik višeg stupnja vrti se brže i dolazi do popuštanja njegova "zahvata" na klizače uzubljene na prethodni zupčanik, pa se oni mogu slobodno pomicati pod djelovanjem sile opruge.



Koliko će slobode u radu s Neweyjem imati nakon što se uhoda u svoju novu ulogu u Red Bullu?

Neočekivano, jer Red Bull je već pun aerodinamičkih genijalaca, sada se i Geoff Willis, bivši Hondin glavni adut, pridružio timu

Piše Peter Windsor Slika Drew Gibson/LAT

Problem s prijelazom Geoffa Willisa u Red Bull na mjesto tehničkog direktora u tome je što jednostavno morate osjećati simpatije prema njegovu prethodniku Marku Smithu. Ne poznajem Smitha, ali sve što čujem o njemu je u redu. Nakon dobre karijere u Jordanu i Renaultu, gdje je radio uvelike u stilu Mikea Gascoynea, Willisa je krajem prošle godine unovačio Red Bull.

Lako je uočiti logiku tog poteza: Adrian Newey, koji je iz McLarena u Red Bull otišao 2005., genijalac je za aerodinamiku – inženjer koji je svjetsko prvenstvo osvojio u Williamsu i McLarenu, buntovnik koji voli provjeravati i prilagođavati svoje aerodinamičke projekte do posljednje minute, a onda ih minimirati čim bolidi krenu.

Smith je, posve suprotno, čovjek koji voli beskonačne testove. Sve mora biti isplanirano. Sve mora biti obavljeno što prije. Konzervativizam je zakon.

Ta je kombinacija trebala biti prava bomba. Smith i njegov tim trebali su Adrianu ponuditi potporu kakvu je Adrianu imao s Neilom Oatleyjem u McLarenu, a Patrick Head sa svojim timom u Williamsu. Prevedeno: Smith i njegov tim trebali su Neweyjev izvanredni aerodinamički paket prepraviti u pouzdan, upotrebljiv i prilagodljiv F1 bolid na kojemu je lako raditi. Zanimljivo je li bljesak kad je Mark Webber osvojio mjesto na postolju na Nürburgringu, to se nije dogodilo – premda je očito sporno je li to stvarno Smithova pogreška ili nije. Adrian i šef tima Christian Horner sigurno misle da jest, jer su ga izgurali u stranu, ali mnogi s kojima sam razgovarao izrazili su suprotno mišljenje. Smith je, kažu, radio kao i svi ostali da maksimalno unaprijedi Adrianov doprinos. Razočarala ga je Adrianova nesposobnost da na ustupke glede svojih aerodinamičkih parametara pristane iz, u slobodnom prijevodu, “praktičnih razloga”. Smith, kažu, nije dugo čekao da to naglasi Neweyju. A Adriana, čujem također, nije previše zanimalo suprotno stajalište. Sve što je želio bio je mjenjač koji bi pouzdano radio.

U priču ulazi Willis – a možemo zamisliti i kako je do toga došlo: “Christian, moramo zamijeniti Marka. Što misliš o Geoffu Willisu? On je bez posla, a u Williamsu je za mene vodio aerodinamički tunel kad sam tamo bio od 1990. do 1996. Vrlo je organiziran. Šuti i radi svoj posao. Dovedimo ga.” Naravno, Willis s kojim Adrian radi danas u Red Bullu vrlo je drukčiji od Neweyjeve zamjene koja je radila u Didcotu 1995. Willis je u B.A.R.-Hondu iz Williamsa 2002. došao kao tehnički direktor, stvorivši bolid koji je doista pomogao Jensonu Buttonu da se bori za svoje mjesto na postolju. Tek 2006. posumnjali smo da je dio paketa sadržavao ono što bi se moglo nazvati ilegalnim spremnikom za gorivo. Onda je Willis prošle godine otišao iz Honde i oni, možda slučajno, od onda zaostaju.

Osobno sam Geoffa uvijek cijenio baš zbog priče sa spremnikom za gorivo: tehnička pravila čitao je i tumačio kreativno, uočio je rupu u njima i iskoristio je. Honda je na kraju “uhvaćena” i suspendirana, ali je to bila

razmjerno mala cijena koju su morali platiti za 18 mjeseci vrlo konkurentnog bolida u utrkama.

Geoff će sada ipak imati prilično drukčiju ulogu: Adrian mu je na novom položaju šef, pa će biti zanimljivo vidjeti kako će se njih dvojica slagati. Hoće li Adrian poslušati ako mu Geoff kaže da nešto zaboravi? Hoće li Willis lupnuti petama kad Newey odredi smjer koji Geoffu ne odgovara? Na kraju krajeva, obojica se bave aerodinamikom, a Smith je inženjer strojarstva. Kad bih morao procijeniti koja je najpozitivnija strana ovog poteza, rekao bih da je Adrian oduševljen Geoffovom stručnošću na području računalne dinamike fluida te da primjenu toga vidi kao jedan od načina ublažavanja poteškoća za koje vjeruje da ih je izazvao Red Bullov bedfordski aerodinamički tunel.

Što će Geoff misliti o bedfordskom tunelu – ili planira li čak izgraditi nov – to je nešto sasvim drugo. Ne morate pročitati previše knjiga o aerodinamici da biste shvatili da tuneli nisu ništa više od oruđa koje treba znati iskoristiti, ali i da se vrlo često od tunela očekuje više nego što podaci mogu ponuditi. Geoff je sigurno odigrao svoju ulogu u projektiranju, izgradnji i dovršavanju Hondina tunela – a

Honda u ovom trenutku ne skriva da je tunel davao samo loše rezultate. S druge strane, dobro je poznato da današnji Red Bullov bedfordski tunel nije dovršen prema izvornom planu, a posljedica je bila loša izvedba. Imajući sve to na umu, lako je zamisliti da će Geoffova prva odluka u Red Bullu biti da “sve zaustavi i počne ispočetka”. To je u redu – ali nisam siguran da će Adrian biti presretan zbog nečega što smanjuje dosadašnje dvadeset i četverosatne napore sedam dana u tjednu. Što vodi tajmingu: čak i prema razumnim standardima

uspješnosti, Red Bull je već odavno prekoračio datum nakon kojeg je trebao početi pobjeđivati na utrkama (s obzirom na proračun, motore i momčad sastavljenu od samih zvijezda), pa će jedan od poznatih F1 izgovora “dajte nam još malo vremena” biti jednako uvjerljiv kao Bernie Ecclestone kad kaže da otkazuje dogovoreni sastanak jer želi otići na odmor. Drugim riječima, pritisak je tu – a vremena za reorganizaciju nema.

Mogu li uspjeti? Na papiru – da. U stvarnosti, uspjeh novog ustroja uvelike je u Hornerovim rukama. On će morati izvlačiti najbolje iz obojice, što je više moguće smanjiti trzavice i probleme u komunikaciji te se pobrinuti da ostatak tehničkog odjela u potpunosti stane iza dvojice “vođa” – odjela koji bi u savršenom svijetu i dalje uključivao nadarenog Marka Smitha.

FO

MNOGO STRASTI U ZRAKU

CV GEOFF WILLIS

Rođen 23. prosinca 1959.

1987. Hidrodinamičar u britanskom jedriličarskom timu America's Cupa

1990. Pridružuje se Leyton House Racingu, uvodi dinamiku fluida u F1

1990. Slijedi Adriana Neweyja iz Leyton Housea u Williams

1997. Postaje glavni inženjer za aerodinamiku u Williamsu

2002. Pridružuje se B.A.R.-Hondi kao tehnički direktor

2006. Otpušten iz Honde usred sezone

2007. Red Bull ga zapošljava kao tehničkog direktora

GRAND PRIX
SINGAPURA
FORMULA 1
NOĆU



MONAKO ISTOKA

Riječi Tim Scott
Slike Kenny Pek

Svjetla, brzina, akcija... Formula 1 prvi će se put naći u zagrljaju noći kad idućeg rujna gradske ulice oživi Velika nagrada Singapura ...

Na crveno-bijeloj nacionalnoj zastavi nalazi se pet zvijezda koje će za godinu dana postati vrlo poznate u svijetu Formule 1. Predstavljaju pet singapurskih ideala: demokraciju, mir, jednakost, pravdu i napredak. Na prvi pogled, može se činiti da su prva četiri svjetlosnim godinama udaljena od prevladavajućih vrijednosti u paddocku Formule 1, ali ovaj posljednji – napredak – F1 smjesta može prisvojiti. No dok najrazvijenija i najbogatija prijestolnica jugoistočne Azije ulaže znatnu energiju u organizaciju najizvornije nove velike nagrade desetljeća – riječ je o prvoj uličnoj stazi nakon dvanaest godina – motorsport će shvatiti da ima mnogo zajedničkog s tim multikulturnim financijskim središtem.

U tridesetjednogodišnjoj premijerskoj karijeri okončanoj 1990., Lee Kuan Yew strogim je propisima o higijeni (ne, doista ne možete kupiti žvakaću gumu), učinkovitosti i jednakosti Singapur pretvorio u stabilnu i bezbrižnu zemlju blagostanja, sigurnosti i reda, o čemu druge nacije mogu samo sanjati. Premda se demokratski izbori održavaju (Lee je danas "ministar mentor", a njegov sin je premijer),

Kako li će noćna utrka ovdje biti spektakularna!

zadovoljstvo građana je toliko da vladajuća stranka svaki put osvaja više od devedeset posto glasova. Zemljom, mogli bismo reći, vlada svojevrsna dobroćudna diktatura, što znači da se stvari obavljaju, i to kako treba, bez ometanja ili kašnjenja, na dobrobit i bogatstvo svih stanovnika i države. Dakle, onako kako bi Bernie volio da se odvijaju u F1.

Početak ljeta, kad je s kompanijom Singapore GP Pte. (SGP) potpisao petogodišnji ugovor o organizaciji velike nagrade u gradskom središtu pored zaljeva Marina, Ecclestone je nedvojbeno bio uvjeren da će ta trka brzo prerasti u jedan od najprestižnijih kalendarskih termina - "Monako Istoka", mogli bismo reći. Za početak, vlada je iza projekta stala svom svojom financijskom i birokratskom moći, a promotorstva trke prihvatio se Ong Beng Seng, singapurski milijarder i osoba s dugim nizom uspjeha u promotorskom poslu. Usto, možda najvažnije, svih četiri i pol milijuna stanovnika Singapura prihvatilo je zamisao o F1 na pragovima svojih domova.

Uz takav suradnički duh i ushićenost Bernie je shvatio da je unatoč zastojima zbog gradnje najsuvremenijih boksova i kompleksa paddocka pokraj poput šipka pune financijske četvrti, kao i zatvaranja nekih od najprometnijih gradskih ulica tijekom vikenda, ta trka dovoljno ostvariv cilj da se obveže i unese na kalendar 2008. Ipak, u trenutku održavanja svečanosti postavljanja temelja boksova potkraj prošlog mjeseca, ekipa SGP-a imala je samo trinaest mjeseci da dovrši sve potrebno za trku koja će se održati 28. rujna

2008. Ecclestoneova vjera u sposobnost Singapuraca da na vrijeme završe radove, međutim, tolika je da ih je nagovorio da prvu trku spoje s još jednom velikom novosti u svijetu Formule 1: noćnom trkom pod reflektorima, kako bi prijenos u Europi bio u ranim poslijepodnevima satima.

"Bernie je ustrajao da se trka održi uvečer želi da se trka prenosi u terminu koji najviše odgovara europskim gledateljima", objašnjava SGP-ov izvršni ravnatelj Michael Roche. "No kad nam je izložio zamisao, doista smo se oduševili. To će VN Singapura učiniti još vrijednijom spomena. S osvjetljenim neboderima i odbljescima svjetala u marini, Singapur će izgledati poput dragulja – potpuno zapanjujuće."

Neki vozači, primjerice Mark Webber i Alex Wurz, već su posjetili grad kako bi ispitali prvotnu trasu staze. Ali noćna trka bolida F1 vozačima je nepoznanica prema kojoj imaju suzdržan stav. Najviše ih brine mogućnost da bi u slučaju kiše odbijanje umjetne svjetlosti od oblaka vodene izmaglice koju diže bolid ispred moglo smanjiti vidljivost do neprihvatljive mjere. Konačno FIA-ino zeleno svjetlo za noćnu trku još uvijek se čeka, ali zasad je sve kako treba. Ljetonje simulacije mokrih i suhih uvjeta pod rasvjetom na stazi Paul Ricard s Nelsonom Piquetom ml. za upravljačem bolida GP2 bile su uspješne.

Planiranje staze nastavlja se, međutim,

neovisno o konačnom odobrenju noćne trke, pa je F1 Racing posjetio Singapur da se upozna s predloženim izgledom staze i planovima za cijelu priredbu. Trećina ravne, 5,2-kilometarske staze prolazi uz zaljev Marina i pritom prelazi preko dva mosta i prolazi uz plutajuću pozornicu za nacionalne proslave – na kojoj se nalazi trajna tribina. Ali stazu će ukrašiti i zelenilo glavnoga gradskog parka Padanga, smještenog ispred stoljetnih kolonijalnih zdanja, podsjetnika na singapursku baštinu, a vidjet ćemo i ulice načičkane trgovačkim centrima tipične za iznimno suvremenu orijentiranost singapurske države. Završni dio kruga prolazi kroz stalan dio staze i povučen je oko boksova i kompleksa paddocka na drvećem prošaranom području pokraj novog Singapurskog letača (velikog kotača nalik na one u Prateru i Londonu). Pozadinu svih tih elemenata staze čine dvije velike četvrti visokih nebodera, stanova, sjedišta međunarodnih korporacija i hotela, koje će podsjećati da je Singapur središte azijske financijske moći.

Koncept staze predložila je tvrtka Tilke, omiljena u svijetu F1, no samu izgradnju staze i



GRAND PRIX SINGAPURA FORMULA 1 NOĆU

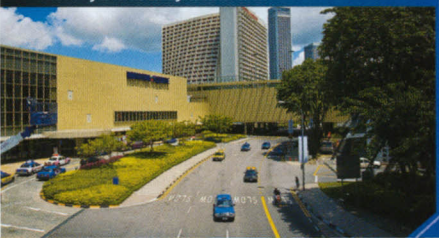
ULICA SV. ANDRIJE

Imat će šikanu



RAFFLESOV BULEVAR

Zastrašujući zavoj od 300 km/h



BOKSOVI NA STARTU

Jedna od trajnih građevina



ANDERSONOV MOST

Bolidi će juriti ispod željeznih lukova



ESPLANADE DRIVE

Nudit će mjesta za pretjecanje



PLUTAJUĆA PLATFORMA

Cesta će biti proširena

infrastrukture nadzire MRP, australska kompanija koja stoji iza staza u Melbourneu i Adelaideu. Nedavno je odlučeno da će se promijeniti smjer staze, pa će bolidi po novome voziti u smjeru suprotnom od kazaljke na satu, što će, pak, utjecati na položaj mnoštva privremenih zidova od guma i zapreka koje moraju biti postavljene na ulice dan prije trke.

Poput druge novopridošle staze u 2008., one u Valenciji, singapurska staza nema mnogo drugih sličnosti s Monakom, jedinim

dosadašnjim uličnim draguljem F1. Singapurska staza mnogo je šira, raznolikija i brža, a čini se i da postoje dva dobra mjesta za pretjecanje – uski zavoji na krajevima ravnih dionica Esplanade Drivea i Rafflesova bulevara. Ravna dionica na Ulici sv. Andrije koja prolazi pored Padangu procijenjena je prebrzom zbog spektakularnih s-zavoja nalik onima na Trgu Casino na njezinu kraju, pa će ondje biti postavljena privremena šikanu. Ipak, kad će bolidi kroz s-zavoje ubrzavati prema viktorijanskom Andersonovu mostu na

čiji će se deset metara širine oblikovati kolona koja će se ispod osvjetljenih lukova od kovanog željeza u plavoj tropskoj noći kretati brzinom od 200 km/h, a koji će zato postati jedan od najprepoznatljivijih prizora u F1, čini se da nas na tom dijelu čeka prava svečanost brzine. Na stazi, međutim, postoji još strašnija točka. Nakon što napuste "stadionski dio", bolidi se spuštaju niz Rafflesov bulevar i pri gotovo 300 km/h prolaze zavojem ispred šetnice hotela Pan Pacific. Priprema gradskih ulica za trku golema je zadaća,

naravno, ali SGP-ov tehnički upravitelj Nick Syn napao ju je bez okolišanja. Dok hodamo stazom, pokazuje nam beskonačno mnogo preinaka koje će njegova ekipa učiniti. Da bolidi mogu proći ispred plutajuće pozornice, cesta će se morati proširiti prema zaljevu. A da gledatelji na tribini imaju nesmetan pogled na taj dio staze, nagib 27 tisuća sjedala bit će povećan. Na svakom zavoju staze klasični ulični rubnjaci bit će zamijenjeni pravim trkačima, a nakon trke bit će vraćeni na svoje mjesto.

Opet, težak posao. Kaos koji će to izazvati u mnogim bi gradovima bio nezamisliv, ali Singapurom vlada raspoloženje snažne podrške Velikoj nagradi.

No nije uvijek bilo tako, objašnjava nam Syn. "Želja da se proba nešto novo, nešto radikalno drukčije, pojavila se tek unatrag nekoliko godina. U prošlosti bi tako nešto bilo nemoguće. Ali Singapur se mijenja i upravo ta promjena čini VN mogućom i vrlo poželjnom."

Synovu ocu Colinu Ong je povjerio nadzor trke. Oduvijek fanatičan zaljubljenik u motorsportove, Syn st. mogao bi vas zabaviti pričama o gledanju trka Clarka i Hilla s nasipa na Brands Hatchu. Čak se utrkiavao na posljednjoj izvornoj VN Singapura početkom 1970-ih, trci Formule Libre voženju na opasnim javnim cestama kroz parkove.

Ugostiti trku Formule 1 u svojoj domovini njegova je životna ambicija: Syn je zapravo prvi pristupio Ecclestoneu još 1989. kad je pokušao pokrenuti VN Singapura na pravom trkalištu, ali tada se izgradnja staze na zemljištu pored zrakoplovne luke kojeg se domogao pokazala nemogućom.

Danas, osamnaest godina kasnije, Syn st. ostvaruje svoj san. Zajedno sa sinom, Syn, desna Ongova ruka – čovjeka koji se obogatio na hotelima, nekretninama i promotorstvom u



Reklamni poster uhvatio je dramatiku trke

**"Trka pod
reflektorima i azijskim
noćnim nebom upravo
je ona egzotična
injekcija potrebna
F1."**

Singapuru i širom Azije – shvatio je da se u Singapuru zbila promjena općeg raspoloženja, što je značilo da je ulična trka, nezamisliva prije deset godina, odjednom moguća. Nakon što se razvio kao baza krupnog kapitala, Singapur želi

doći na glas kao turističko odredište.

Ozakonjenje kockanja omogućilo je gradnju golemog kompleksa kockarnica na suprotnoj obali zaljeva (rok dovršenja je 2009.), a vlada na F1 gleda kao na savršen način predstavljanja Singapura svijetu. Doista, kad je riječ o samoj trci, cilj je da od 90 tisuća posjetitelja četrdeset posto budu stranci.

Stoga je Singapurska turistička zajednica (STZ) uložila 60 posto kapitala potrebnog za organizaciju trke. Ostalih 40 posto uložio je Ong, pa je tvrtka SGP formirana kao partnerstvo. "Vlada želi da se planovi ostvare, ali poštujemo razliku između javnog i privatnog sektora", kaže Lawrence Leng iz STZ-a. "Trka nam je potrebna kako bismo uspjeli u našem naumu, a mislimo da nam angažman privatnog promotora poput g. Onga za vođenje događaja najbolje jamči ostvarenje tih planova."

Syn, Roche i njihov kolega iz SGP-a, također ravnatelj, Englez Jonathan Hallet, imaju bogato iskustvo u promociji koncerata i velikih događaja, pa shvaćaju nužnost dodavanja zabavnog elementa Singapurskoj VN. Planiraju golem vatromet, niz koncerata, a također namjeravaju pozvati najbolje gradske barove i restorane da unutar granica staze postave šatore kako bi se gledatelji mogli zabavljati na licu mjesta.

Suradnja, sredstva i energija koji stoje iza nje, dobar su pokazatelj da bi VN Singapura mogla ostvariti svoje visoke ciljeve. Ekstravagantna reflektorska svečanost pod azijskim noćnim nebom upravo je ona egzotična injekcija koju je F1 trebala, a u Singapuru je našla partnera sposobnog da preuzme odgovornost za njezinu izvedbu.

Pored onih pet zvjezdica na singapurskoj zastavi nalazi se polumjesec, simbol mlade nacije u usponu. Čini se da je Bernie stvorio trku koja će biti odraz tog optimizma.



Bolidi će prelaziti preko mosta
Esplanade ispred kazališta



UTRKA ZA BOGOVE

Za Škotska je 1967. bila frustrirajuća. No Jim Clark iskalio se na VN Italije (i Europe) u Monzi, u kojem je njegova vožnja graničila sa čudom

Bilo je to najsuše ljeto kojeg se Jim Clark sjećao. Laburistička vlada Harolda Wilsona ne samo da je Clarka natjerala da kupi apartman na Bermudi, gdje je sada službeno prebivao, nego i da sav svoj namještaj iz škotskog Edison Mainsa preseli na Karibe. Još je gore što ga je njegov računovođa tijekom zime 1966. savjetovao da u Velikoj Britaniji provodi što manje vremena. Nema više Formule 2 u Oulton Parku, nema više utrka u Cortinama na Brands Hatchu. Nema više stanovanja u Balfour Placeu s Jackiejem Stewartom i Johnom Whitmoreom. Clark će u Britaniji provesti samo četiri dana godišnje tijekom VN Britanije na Silverstoneu. Od trenutka kad se početkom ožujka 1967. vratio s natjecanja u Tasmaniji, njegovo europsko sjedište postao je stan u pariškoj Rue de Sèvres. Bila je to golema promjena životnog stila.

No bilo je i drugih problema. Prekid sa zaručnicom Sally Stokes 1966. te potom njezino vjenčanje za nizozemskog vozača Eda Swarta. Frustrirajuć, loš svibanj na Indianopolisu gdje je STP Lotus bio potpuno nekonkurentan. Beskonačan, očajnički niz nezgoda na utrkama – od nesreće Lorenza Bandinija u Monaku, strašnog

Riječi
Peter Windsor
Slike
LAT Archive

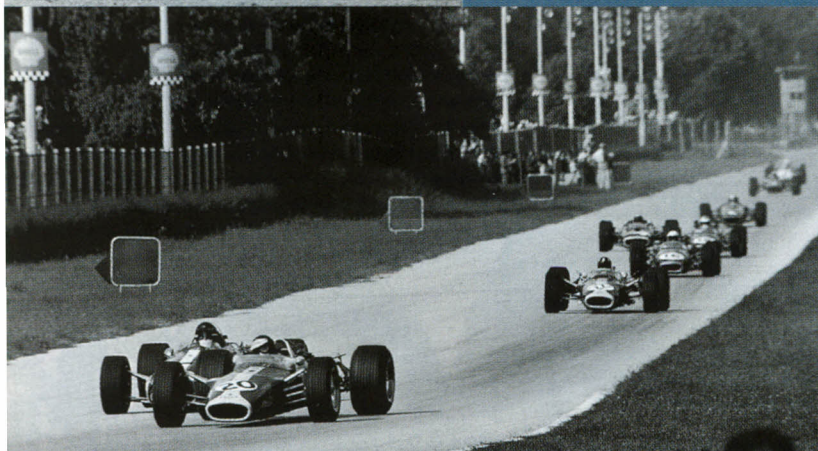




Protraćeni maksimalni učinak: nakon utrke veličanstvene poput Fangiove na Nürburgringu 1957. i Mosslove u Monaku 1961., na Clarkovu se licu vidi razočarenje dok ga fotograf Bernard Cahler vodi kroz gomilu u boksu



Clark (peti i krajnje desni) u prvom krugu iza Gurneyja, Brabhama, Hilla i McLarena



"Tamo gdje je i trebao biti." U trećem krugu (gore) Jim sustiže Gurneyja i preuzima vodstvo



Clark usporava (u 12. krugu) dok mu Brabham pokazuje na praznu gumu zbog koje Jim pada na 15. mjesto

izlijetanja Mikea Parkesa na Spa do glupe nesreće dragog nam Boba Andersona. I od treće utrke prvenstva 1967., VN Nizozemske, Lotus 49-Cosworth DFV, premda očito daleko najbrži na stazi, bio je vrlo krhak. Kako bi završio utrku, Clark je morao voziti u skladu s mogućnostima bolida, a to je bio još jedan čimbenik nemira u momčadi. U zimi se momčadi Lotusa pridružio Graham Hill i tako je Clark, prvi vozač momčadi, preko noći postao vozač istovjetnog statusa. Jim je tu odluku primio bez ikakvih problema jer je dobro poznavao Hilla te je bio uvjeren da u jednakim bolidima može biti bolji od njega. Međutim, u nepouzdanim bolidima kompromisi su postali dijelom svakodnevice. Graham je na VN Njemačke imao deblji, snažniji ovjes, dok je Jim imao lakši i ne toliko čvrst.

No, bilo je premalo vremena da se to riješi. Clarkov raspored bio je nevjerovatan: F1, europski F2, Indy... i proteklih nekoliko tjedana bili su manje-više tipični. Nakon VN Njemačke na Nürburgringu (gdje je odustao zbog loma prednjeg ovjesa) u svojem je Lotusovom

kupeu Elan S3 otišao u Pariz. Nekoliko dana kasnije bio je u Švedskoj na utrci F2 u Karlskogi (treći u teškom Lotusu 48-FVA), nakon čega je sljedećih nekoliko dana ponovno proveo u svom stanu. Zatim je odletio u Toronto na VN Kanade na Mosportu (gdje je kao vodeći odustao), a zatim se vratio u Europu na dvije utrke F2 u Finskoj. Nakon druge u Hämeenlinni Clark je privatnim dvomotorcem odletio u Pariz, što mu je omogućilo da dva dana kasnije bude u Monzi.

Monza. VN Italije. Staza bez šikana. Utrka za prave trkače.

Suprotno tradiciji, momčad Lotusa odsjela je u hotelu Fossati kružna oblika iza Lesma, umjesto u Hotelu de la Ville gdje su inače bili smješteni. U Canonici je bilo mirnije – hladnije, čak i dolje u dolini – a hrana je bila izvrsna. Raspored je bio talijanski opušten: trosatne kvalifikacije u petak i subotu poslijepodne (15.30–18.30), nakon čega je u nedjelju u 15.30 uslijedila utrka.

Ugođaj u starom, popločanom četverokutnom paddocku bio je opušten. Lotusovi kamioni zeleno-žute boje stigli su do garaže. Ekipa, osobito Allan McCall, Jimov mehaničar, do sredine su dana izvukli dijelove bolida iz kamiona. Jim, obučen u hlače i kratku majicu, sa sobom je nosio crnu torbu. U njoj je bilo donje rublje Les Leston Protex i Hinchmanovo odijelo s crvenim prugama niz rukave, gomila Protexovih materijala za zaštitnu masku, cipele Westover, Nomexove rukavice, dva para Pioneerovih zaštitnih naočala, rezervna stakla za naočale, zaštitna vrpca i nova tamnoplava Bucova kaciga. Tijekom zime provjerenu Les Lestonovu kacigu zamijenio je s Bucovom i bio je vrlo zadovoljan s njezinim podbradkom.

Grmljavina, munje i obilje kiše obilježili su subotnje kvalifikacije, pa je stoga startni poredak odlučan zapravo već u petak. Jim je s lakoćom bio najbrži na stazi tijekom treninga s vremenom od

"JIM CLARK JE TADA 49-ICU POČEO VOZITI KAO ŠTO JE NIKAD PRIJE NIJE VOZIO..."

1:28.50 (ta je utrka bila prva u kojoj je vrijeme mjereno stotinkama). Na dugom, ravnom dijelu Monze Clark je jurio brzinom od 320 km/h, ali u brzim zavojima Curva Grande i Vialone bolid koji nije imao krila pa je stvarao mnogo uzgona bio je vrlo nemiran i mogao ga je obuzdati samo pravi vozački majstor.

Start je, što je sasvim uobičajeno za Monzu, bio aspurdan, ali je neizravno i tu utrcu VN Italije učinio najvećom od svih održanih. Sudac sa zastavom, koji je bio vrlo loše informiran, nije zastavom pozvao vozače da s provizornog startnog dijela dođu do pravog grida. Prekasno je shvatio svoju pogrešku i užurbano je mahao zastavom, a za posljedicu je pola bolida krenulo s provizornog dijela. Jim, uvijek pravi sportaš, nije krenuo odatle. U golemom oblaku prašine iz kojeg je dopirala kakofonija Jim je u Curvu Grande stigao peti.

Bio je bijesan. Morao je jednim kotačem voziti po travi kako bi izbjegao tri bolida ispred sebe. Osvojeno prvo startno mjesto sad je bilo beskorisno. Jim je uzvratilo tako što je predano prorjuro pokraj Brucea McLarena (koji je debitirao u svom McLaren-BRM-u V12), Hilla, Jacka Brabhama i, na čelu, Dana Gurneyja (koji je prije nekoliko mjeseci ovdje pobijedio u svom Eagle-Weslakeu). Clark je do trećeg kruga, savršeno prestižući sve ispred sebe, bio tamo gdje je i trebao biti i polako se udaljavao. No ne zadugo. Stražnji je kraj bolida počeo loše pratiti Vialone, jedini lijevi zavoj na stazi. Uspio ga je nekako kontrolirati, no na prilazu Parabolici Brabham ga je sustigao i pokazivao mu na stražnji kraj. Zar opet?!

Na utrci F2 u Rouenu u srpnju Jack mu je jednako slikovito pokazao da mu nešto nije u redu sa stražnjom gumom i Clark je sad morao reagirati. Naime, prazna guma onog je dana uzrokovala veliku nesreću iz koje je Clark nasreću izišao neozlijeđen, i ovaj je puta sigurno dobro razmislio. Očito je da je pokupio neke ostatke u gužvi na početku utrke. Lotusova posada trebala je račistiti boks kako bi

Jim mogao ući, a posao je s posebno izrađenim alatom bio spor i mukotrpan. Nitko se nije sjetio doliti gorivo. Jim se u utrcu vratio na 15. mjesto. Sada je bio krug (i 1:37.20) iza vodećeg, a do kraja je bilo još 56 krugova. Jim Clark je počeo voziti kao što nikad prije nije vozio 49-icu – na krajnjim granicama kako bi popravio učinak lošeg ljeta. Naravno, znao je da će DFV biti najranjiviji ako ga se vozi na maksimumu. Dostigao je vodeće i vratio se u isti krug s ostalima. Sada je bio sam na začelju, u mirnoj sjeni drveća nakon Lesma ili jureći suncem obasjanom Parabolicom s ispunjenim tribinama s lijeve strane. Tada je ispred sebe ugledao Mikea Spencea, svog prijatelja, u sporom BRM-u H16. Dobri stari Mike! Odlično vrijeme da iskoristi njegove zračne struje jer je 26 krug odvezio za 1:28.50 (jednako osvajanju pole positiona). I tako se nastavilo. Niz krugova vrlo bliskih 1:29. Savršeni manipulativni vozač davao je sve od sebe i krug za krugom prolazio je istim milimetrima staze.

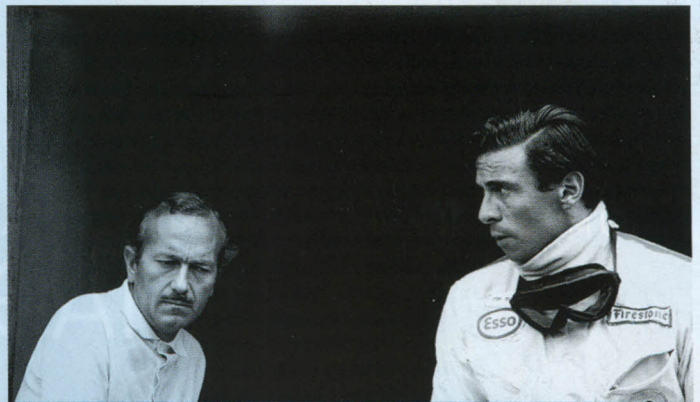
Utrka je bila vrlo zanimljiva, ali mehanički pogubna. Giancarlo Baghetti je zbog eksplozije motora u (trećoj) tvorničkoj 49-ici odustao na šestom mjestu. Hill, koji je 10 krugova do kraja vodio s prednošću od 40 sekunda, iznenada je stao zbog sličnih problema. Tada je Clark bio već četvrti i brzo se približavao skupini ispred sebe. Hoće li bolid izdržati? Je li ga previše opteretio? Jim je nastavio voziti na granici.

Ponovno je prešao u vodstvo – sedam krugova prije kraja utrke u Monzi je nadoknadio više od kruga. Uskoro je između njega i Johna Surteesa i Brabhama bilo tri sekunde razmaka, a zatim je polako usporio svjestan mogućnosti mehaničkog zakazivanja bolida.

U posljednjem krugu motor je počeo štucati. Nema goriva! Skretao je bolidom s jedne strane staze na drugu, nastojeći iskoristiti posljednju kap goriva. Motor se ponovno pokrenuo, a zatim se ugasio. Surtees i Brabham su projurili.

Publika je u deliriju pratila kako se bolid kotrlja preko ciljne ravnine. Treći! Nakon tako fantastične vožnje osvojio je samo treće mjesto! Skrenuo je izvan staze i parkirao bolid na travi. Digao se iz kabine (nije bilo sigurnosnih pojasova), skinuo naočale i masku, a publika ga je odmah progutala. Stotine, ne tisuće, njih! Svi su preskakali ogradu vičući „Džiim... Džiim... Džiim...“ Nekolicina ga je podigla i na rukama odnijela do boksa. Na postolju su najprije svirali britansku, a zatim japansku himnu. John Surtees i Honda. Kakva utrka. Kakav dan. Jim je kasno otišao sa staze, kad je publika već otišla. Sljedeća postaja: Albi, utrka F2. Zatim Watkins Glen i Meksiko (F1), nekoliko dana na Bermudi (s Jackiejem i Jochenom Rindtom), slijedili su Rockingham (NASCAR) i Riverside (USAC), a na posljetku, neprvenstvena F1 utrka u Madridu. Jim je Monzu napustio ostavljajući nam u naslijeđe jednu od svojih najboljih utrka, ujedno i jednu od najboljih utrka svih vremena.

FO



Chapman (lijevo) je stvorio odličnu šasiju, no pouzdanost nije bila na visini; Clark (desno) je toga dana, možda, dao svoj vrhunac; isječak iz Autosporta skriva dramu (dolje)

EUROPEAN GRAND PRIX

Monza, 10th September
68 laps, 242.97 miles

F1 World Championship, Round 9

- 1, John Surtees (Honda V12), 1 h 43 m 45 s, 140.498 mph;
- 2, Jack Brabham (Brabham-Repco BT24 V8) 1 h 43 m 45 s;
- 3, Jim Clark (Lotus-Ford 49 V8), 1 h 44 m 8 s;
- 4, Jochen Rindt (Cooper-Maserati T86 V12), 1 h 44 m 41 s;
- 5, Mike Spence (BRM P83 H16), 67 laps;
- 6, Jacky Ickx (Cooper-Maserati T81B V12), 66 laps;
- 7, Chris Amon (Ferrari V12), 64 laps.

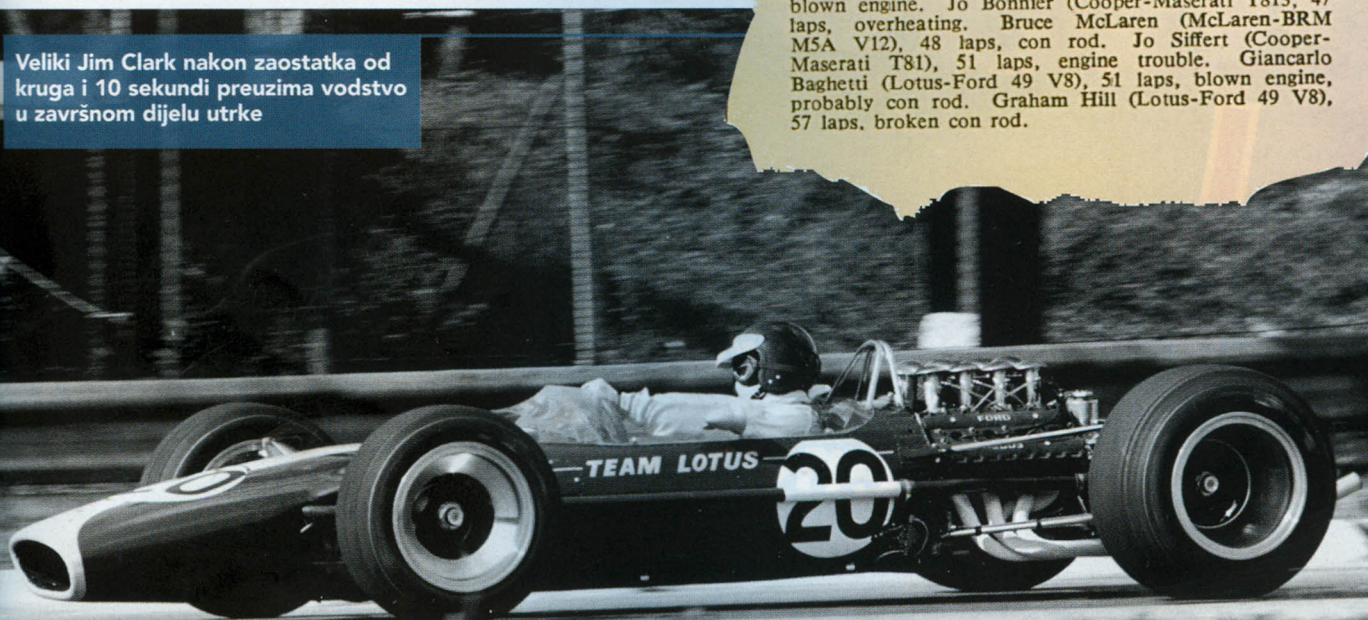
Fastest lap: Clark, 1 m 28.5 s, 145.345 mph (record).

Winners equipment: John Surtees: Honda chassis; Honda engine; BP fuel and oil; Firestone tyres; Honda gearbox; Honda wheels; Honda ignition and fuel injection; Honda pistons and rings; Girling brakes; Ferodo pads; NGK sparking plugs.

Retirements

Dan Gurney (Eagle-Gurney-Weslake V12), 5 laps, broken con rod. Lodovico Scarfiotti (Eagle-Gurney-Weslake V12), 6 laps, timing gear. Chris Irwin (BRM P83 H16), 17 laps, ignition. Guy Ligier (Brabham-Repco BT20 V8), 27 laps, valve. Denny Hulme (Brabham-Repco BT24 V8), 31 laps, liner or head gasket. Jackie Stewart (BRM P83 H16), 46 laps, blown engine. Jo Bonnier (Cooper-Maserati T813, 47 laps, overheating. Bruce McLaren (McLaren-BRM M5A V12), 48 laps, con rod. Jo Siffert (Cooper-Maserati T81), 51 laps, engine trouble. Giancarlo Baghetti (Lotus-Ford 49 V8), 51 laps, blown engine, probably con rod. Graham Hill (Lotus-Ford 49 V8), 57 laps, broken con rod.

Veliki Jim Clark nakon zaostatka od kruga i 10 sekundi preuzima vodstvo u završnom dijelu utrke



IZJEŠTAJ S UTRKE Peter Windsor

Felipe se u Istanbulu pridružio trostrukim pobjednicima: Kimiju, Lewisu i Fernandu

Savršena Felipeova trka

Nakon što je onako točno odvezio posljednji kvalifikacijski krug, VN Turske bila je u njegovoj milosti

Zašto? Gdje? Kako mu uspijeva? Kako na Velikim nagradama Turske Kimiji i Michaeli izgledaju poput klasičnih primjera "uvijek drugih"?

Pa, ponajprije, osvaja prva startna mjesta – a to znači da si povećava izgleda da u nedjeljnoj trci pobjedi sa što manje nadmetanja. Osvaja prva startna mjesta zato što ne želi da mu bit kruga dà lažan osjećaj samopouzdanja u posljednja tri dosadno spora zavoja. Kad bolje razmislite, to je doista važno. Gotovo svima ostalima, naime, istanbulski krug svodi se na brze, valovite i skoro pa zabavne zavoje. Nitko nikad ne spominje zavoje 12, 13 i 14. Kroz njih bi i dijete znalo proći. Nikad nije riječ o vrlo sporim zavojima – lijevom polukružnom nakon kojeg slijede oštar desni i oštar lijevi zavoj. Kad četvrtkom s inženjerima šetate stazom, taj trojac redovito ostaje zaboravljen. Umjesto prema njima, skrećete prema ulazu u pitlane. Pakleno je vruće i naravno da ste žedni.

A upravo su zavoji 12, 13 i 14 odredili tijek ovogodišnje trke. Bez obzira na činjenicu da je u većem dijelu kruga u završnici treće kvalifikacijske runde briljirao na drugom

kompletu mekših Bridgestonki, Kimi Räikkönen upao je u klopku prebrzog ulaska u Zavoj 13 – desni zavoj prije važnog lijevog. Zanimelo ga je, morao je usporiti, pa je bio loše postavljen za četrnaesticu.

Zašto je to učinio? U čemu je bila poteškoća? Na jednoj razini to bi moglo ukazivati na nedovoljnu mentalnu disciplinu, slično kao ovogodišnje kvalifikacijske pogreške Fernanda Alonsa u Kanadi i Indiju. To, pak, u prvi plan dovodi staro pitanje Kimijeve radne etike – nešto što mu je i ove nedjelje donijelo dosadnu i nezadovoljavajuću trku.

I Lewis Hamilton zamalo je načinio slične pogreške u Q3, ali u njegovu slučaju postojala je olakotna okolnost. Možda naslućujući otkazivanje gume koje će ga u nedjelju stajati trećeg mjesta, u svojem savršenom, završnom kvalifikacijskom pokušaju vozio je svoje Bridgestonke na samoj granici opterećenja i temperature. McLaren u Istanbulu nije bio učinkovit poput Ferrarija. Lewis i Fernando morali su se nositi s kompromisima u visini bolida, aerodinamici i tvrdoći. Lewis je kasnije kazao da je u završnom kvalifikacijskom krugu

Lewisov raspad gume posljedica je stalne vožnje na granici



PROKLIZAVANJE 1

NICO JE POKORIO BMW

Uvijek je slatko kad Williams završi ispred BMW-a, a u Istanbul Parku Williams Nica Rosberga zauzeo je sedmo mjesto – ispred Roberta Kubice. Rosberg je bio brz cijeli vikend, pa mu je teško palo kad mu je sedmo startno mjesto izmaklo za stotinku sekunde. BMW-ova promašena taktika ranog Kubicina odlaska u boks dala je Rosbergu priliku da sredinom trke dođe u prednost. Koju je on i iskoristio. U 40. krugu izišao je iz drugog boksa sa samo 0,83 sekunde prednosti ispred Poljaka. Gume su mu se manje trošile nego što je očekivao, pa se dojmivi Rosberg tijekom preostalih osamnaest krugova uspio obraniti od BMW-a i uhvatiti dva boda.

“Bilo je teško i gazio sam bolid opako ne bih li ostao ispred Kubice”, rekao je Rosberg. “Da ste me pitali prije trke, sedmo mi mjesto, iskreno govoreći, ne bi bilo ni na kraj pameti.”
James Roberts



U takvom su poretku vozili gotovo cijelu posljednju trećinu trke: Nico je završio sedmi, Robert osmi

“vozio brže nego što je bolid mogao ići”, što je značilo da su oni i MP4-22 zapravo bili na rubu, ali ne na rubu očaja, nego na rubu performansa. Granica savršenosti, dakle, i to na dan kad su bočni vjetrovi naglašavali sklonost bolida k vijuganju.

S obzirom na sve to, s obzirom na McLarenovu preosjetljivost tog užarenog turskog dana, njegove gume, odnosno, točnije rečeno, Lewisova prednja desna Bridgestonka nije izdržala. Dok je stigao do Zavoja 14, izgubio je prionjivost prednjeg kraja pri ulascima u zavoje. Osjetio je to, nadomjestio – ali bilo je prekasno. Možda za desetinku bolji rezultat bio je izgubljen.

Lewis je bio vlasnik pole positiona cijelih pet sekunda, no tada se stvorio Felipe.

“Naravno, znao sam da će biti teško, ali ovo je fantastično”, kazao je Massa poslije. “U prvoj vožnji učinio sam isto što i Kimi: bio sam prežestok u posljednjim zavojima. Lako se zanijeti. Znao sam da na drugom kompletu moram biti savršen – savršen u krugu i zatim što točniji u posljednja tri zavoja. Bilo mi se teško prisiliti na kočenje na kraju ravne dionice jer sam znao da vozim dobar krug i premda sam imao osjećaj da ih sporo prolazim, znao sam da moram tako voziti. Osvojiti pole za nekoliko stotinki jednostavno je fantastično.” Opet taj mentalni sklop, ta disciplina koju mu je usadio Michael. I donijela mu je golemu prednost.

Pitajte Kimija, koji je, doduše, na startu uletio na drugo mjesto (sa čiste strane grida), ali je zatim cijelu trku proveo smišljajući kako će prestići svojeg vrlo brzog momčadskog kolegu ili ga barem prisiliti na pogrešku: Kimi je bio brz poput Felipea, a njihove količine goriva bile su u krug jednake – što je vjerojatno razlog njegove potištenosti nakon trke. Nije htio o tome razgovarati, ali možete se okladiti da je u drugom stintu priželjkivao teži spremnik, jer to bi mu dalo stvarnu priliku za pobjedu. Ne mislim da je Ferrari ovdje išao na ruku

“Kimi Räikkönen upao je u klopku prebrzog ulaska u Zavoj 13 i morao je usporiti.”

Felipeu, ali mislim da su logično nagradili njegovo prvo startno mjesto i zaigrali na sigurno, što dokazuje njihova odluka da središnju fazu trke voze s laganim spremnicima (pod pretpostavkom, jasno, da su obojica u boks ušli kako je bilo dogovoreno).

Felipe je nakon toga vozio besprijekorno. Za razliku od Lewisa i Fernanda u Mercedesima sa zatamnjanim staklima i momaka iz BMW-Sauberu u velikim BMW-ima, on i Jean Todt na dan trke na stazu su stigli u unajmljenom raštimanom VW-u kombiju. Žustar hod do pokretnog doma. Razgovor s trkaćim inženjerom Robom Smedleyjem. Sve je spremno za vožnju.

To je usmjerilo trku. Felipe je u Turskoj bio neopterećen i jednostavan – pobjednik od samog početka. Vjerojatno najdramatičniji

trenutak dana dogodio mu se u 27. krugu, kad je otkinuo slomljeni usmjerivač zraka na svojoj Schubertovoj kacigi; uzrokovao je neželjenu turbulenciju.

I osim toga? Pa, ništa. Ferrariji su usto prva dva stinta mogli voziti na mekoj smjesi, pa su svoju prednost dodatno povećali time što im je prijanjanje bilo dostupno odmah od starta i što su iz novih guma smjesta mogli izvući brzinu. Od ostatka predvodnika grida, samo je Robert Kubica (s lakim spremnikom) bio podjednako agresivan. McLaren, BMW Nicka Heidfelda i Renaulti kao “učinkovitijim” izborom smatrali su tvrde gume. To je zapravo bila uobičajena odluka. To je bilo jedino što su mogli učiniti, ali ni to nije bilo od velike pomoći jer je istanbulska staza doista glatka, pa su gume uglavnom ograničene temperaturom, a manje trošenjem.

No prije svega, u vikendu u kojem je drugi trening bio prekinut na gotovo pola sata (zahvaljujući još jednom olabavljenom poklopcu odvoda), činilo se da su u Ferrariju vrlo dobro upućeni u sve promjene na stazi. Razloga za to možda treba tražiti u

PROKLIZAVANJE 2

DAVIDSONOVA RADOST I TUGA

“To je bio nevjerojatan krug”, rekao je Anthony Davidson nakon jedanaestog mjestu u kvalifikacijama. “Moj najbolji krug sezone.”

Tijekom kruga koji ga je tako obradovao (1:28.002), potkraj Q2, u tehnički zahtjevnom trećem sektoru bio je brži od Fernanda Alonsa i oba BMW-Sauberu. Ali bile su to sve dobre vijesti tog vikenda.

U utrci je u prvom zavoju morao ići široko kako bi izbjegao Jarna Trullija, koji je stajao na stazi, što ga je stajalo vremena i položaja. Još gore: kad se vratio na stazu, udario je u drugi bolid i oštetiio prednje krilo.

“Zbog udarca sam cijelu trku imao poteškoća s upravljanjem”, kazao je po završetku trke u kojoj je ustrajnom vožnjom na posljedku došao do četrnaestog mjestu, šest sekunda iza Jensa Buttona.

Matt Bishop



Nakon iznimnog kvalifikacijskog kruga, Davidsona je sreća napustila već prije prvog zavoja



Grand Prix TURSKE IZVJEŠTAJ S UTRKE



Katastrofalna Hondina predstava, ali Button je barem dokazao da se u Turskoj može pretjecati. S 21. probio se na trinaesto mjesto

PROKLIZAVANJE 3

VRHUNSKA HEIKKIJEVA IZVEDBA

Prvi put nakon Silverstonea, oba su se Renaulta kvalificirala u prvih deset. Za Heikkija Kovalainena postalo je uobičajeno da se svrsta ispred iskusnijeg momčadskog kolege Giancarla Fisichelle, što se ponovilo i u Istanbul Parku, pa je finski novak izborio sedmo startno mjesto.

Vrlo dobrom vožnjom Kovalainen se na kraju probio do šestog mjesta, ispred Nica Rosberga i Roberta Kubice te samo sekundu iza Lewisa Hamiltona. Tijekom posljednjih deset krugova Heikki je smanjivao zaostatak za McLarenovim vozačem prosječno 0,3 s po krugu, ali ga nije uspio preteći.

"Heikkijev plasman zaslužena je nagrada za vrlo dobru vožnju", rekao je Pat Symonds, izvršni ravnatelj Renaultova konstruktorskog odjela. Nova tri boda podigla su ga na sedmo mjesto na tablici svjetskog prvenstva, ispred Fisichelle.

Tom Clarkson

Kovalainen ispred Rosberga (dolje); na posljedku je završio šesti i povećao svoju bodovnu zalihu na devetnaest



Hamiltonov gubitak u Istanbulu je bio Alonsosov dobitak

njihovom iskustvu iz 2005. sa slično konstruiranim Bridgestonkama.

Lewis Hamilton? Odvezio je još jednu sjajnu trku, vozeći svoj bolid na granici ili blizu nje.

"Nakon godinu dana Felipe je ponovno bio savršen u kvalifikacijama i savršen u trci."

U jednom trenutku, nadomak drugih boksova, imao je četrnaest sekunda prednosti ispred Alonsa. Tada se, iz razloga koje bi Ron Dennis opisao kao "to nije McLarenov problem" (!), Lewisova prednja desna (tvrda) guma počela raslojavati, a zatim se raspala. U igri "dobrih odluka" glavna nagrada trebala bi pripasti Lewisovu trkačem inženjeru Philu Prewu jer je bez razmišljanja odlučio da nakon toga ne treba mijenjati nos bolida.

Da je to učinjeno, Lewis zasigurno ne bi završio na petom mjestu.

Kako se pokazalo, Lewis je dadiljao bolid do garaže na novom kompletu mekih guma,



Massa se razmjerno lako branio od Räikkönenä

savršeno prilagođavajući stil vožnje sve jačem podupravljanju koje se javljalo zbog oštećenog desnog prednjeg krila. (Dobra vijest za aerodinamičare: ona perca imaju smisla.)

Fernando, čijem je kvalifikacijskom učinku blago odmogla McLarenova odluka da ustroji dvije (što je po definiciji trunčicu sporije) mehaničarske posade, naslijedio je zatim Lewisovo treće mjesto... ali bilo je gusto. Lewisova poteškoća zbilja se u drugom Fernandovu ulaznom krugu. McLarenovi momci dobro su se snašli u neplaniranom kaosu i uspjeli vratiti svoje bolide u trku ne samo na dobrim gumama, nego i iznimno brzo.

I tu je bio kraj. Na dan kad su od njega trebali biti bolji samo Ferrariji, Lewisa su zadesile nevolje. No važnije je da se Felipe Massa vratio u natjecateljske vode kad mu je bilo najpotrebnije. Nakon godinu dana, na mjestu na kojem je za njega sve počelo, ponovno je odvezio savršen kvalifikacijski krug i savršenu trku. Osim što je ovog puta pobijedio Kimija, a ne Michaela – u istom bolidu, na isti dan. U Zavoju 8, da, ali isto tako i u onim bezazlenim malim zavojima 12, 13 i 14.

GRAND PRIX TURSKE STATISTIKA

Svi podaci iz 12. utrke



Jeste li znali?

Ovo je bio stoti nastup i za Fernanda Alonsa i za Toyotu; bila je to i druga pobjeda zaredom Felipea Masse u Istanbulu, te 74. dvostruka pobjeda u povijesti Ferrarija. Druga ovogodišnja - McLaren ih je ostvario tri.

STARTNI POREDAK

| KVALIFIKACIJSKO VRIJEME | PRVI BOKSOVI U KRUGU | MOTORI U: 1. ILI 2. UTRCI | VOZAČ I STARTNO MJESTO |
|-------------------------|----------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1m27.329s (u Q3) | 19 | 2. | Felipe Massa |
| 1m27.373s Q3 | 20 | 2. | Lewis Hamilton |
| 1m27.546s Q3 | 18 | 2. | Kimi Räikkönen |
| 1m27.574s Q3 | 18 | 2. | Fernando Alonso |
| 1m27.722s Q3 | 12 | 2. | Robert Kubica |
| 1m28.037s Q3 | 17 | 2. | Nick Heidfeld |
| 1m28.491s Q3 | 21 | 1. | Heikki Kovalainen |
| 1m28.501s Q3 | 17 | 1. | Nico Rosberg |
| 1m28.740s Q3 | 20 | 2. | Jarno Trulli |
| 1m29.322s Q2 | 22 | 2. | Giancarlo Fisichella |
| 1m28.002s Q2 | 26 | 1. | Anthony Davidson |
| 1m28.013s Q2 | - | 2. | Mark Webber |
| 1m28.100s Q2 | 17 | 1. | David Coulthard |
| 1m28.390s Q2 | 18 | 2. | Alex Wurz |
| 1m28.798s Q1 | 24 | 1. | Vitantonio Liuzzi |
| 1m28.809s Q1 | 32 | 2. | Ralf Schumacher |
| 1m28.953s Q1 | 32 | 1. | Takuma Sato |
| 1m29.408s Q1 | 28 | 2. | Sebastian Vettel |
| 1m29.861s Q1 | 21 | 1. | Adrian Sutil |
| 1m31.479s Q1 | 22 | 2. | Sakon Yamamoto |
| 1m28.220s Q2 | 22 | 1. | Jenson Button* |
| 1m28.188s Q2 | 23 | 1. | Rubens Barrichello* |

*kazna zbog promjene motora

REZULTATI UTRKE

| KONAČNI POREDAK VOZAČA | PLASMAN NAKON 1. KRUGA | UKUPNO VRIJEME |
|---|------------------------|------------------------|
| Felipe Massa Ferrari F2007 | 1. | 1h26m42.161s |
| Kimi Räikkönen Ferrari F2007 | 2. | +2.275s |
| Fernando Alonso McLaren-Mercedes MP4-22 | 6. | +26.181s |
| Nick Heidfeld BMW-Sauber F1.07 | 5. | +39.674s |
| Lewis Hamilton McLaren-Mercedes MP4-22 | 3. | +45.085s |
| Heikki Kovalainen Renault R27 | 7. | +46.169s |
| Nico Rosberg Williams-Toyota FW29 | 8. | +55.778s |
| Robert Kubica BMW-Sauber F1.07 | 4. | +56.707s |
| Giancarlo Fisichella Renault R27 | 13. | +59.491s |
| David Coulthard Red Bull-Renault RB3 | 9. | +71.009s |
| Alex Wurz Williams-Toyota FW29 | 11. | +79.628s |
| Ralf Schumacher Toyota TF107 | 15. | +1 krug |
| Jenson Button Honda RA107 | 20. | +1 krug |
| Anthony Davidson Super Aguri-Honda SA07 | 14. | +1 krug |
| Vitantonio Liuzzi Toro Rosso-Ferrari STR02 | 12. | +1 krug |
| Jarno Trulli Toyota TF107 | 21. | +1 krug |
| Rubens Barrichello Honda RA107 | 16. | +1 krug |
| Takuma Sato Super Aguri-Honda SA07 | 22. | +1 krug |
| Sebastian Vettel Toro Rosso-Ferrari STR02 | 17. | +1 krug |
| Sakon Yamamoto Spyker-Ferrari F8-VII | 19. | +2 kruga |
| Adrian Sutil Spyker-Ferrari F8-VII | 18. | +5 krugova |
| BEZ PLASMANA | RAZLOG ODUSTAJANJA | |
| Mark Webber Red Bull-Renault RB3 | 10. | hidraulika - 9 krugova |

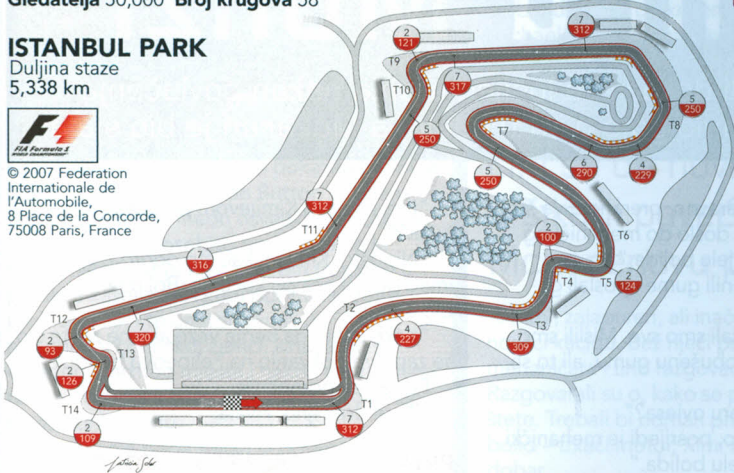
GRAND PRIX TURSKE

Datum 26.08.2007. Vrijeme Suho/sunčano 33 °C Temperatura staze 48 °C
Gledatelja 50,000 Broj krugova 58

ISTANBUL PARK
Duljina staze
5,338 km



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



BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

Najbrži krug: Kimi Räikkönen 1:27:295 na 57 krugu (220 km/h)
Najbrži u boksu: Alex Wurz 26.120s
Najsporiји u boksu: Adrian Sutil 3:45.816s
Najveća brzina: Lewis Hamilton 320,34 km/h
Najmanja brzina: Sebastian Vettel 308,23 km/h

SEZONA DO SADA

| | AUSTRALIJA | ŠPANIJA | MALEZIJA | BAHREIN | INDIJA | KANADA | FRANCUSKA | BRITANIJA | MADARSKA | EUROPA | TURSKA | ITALIJA | BELGIJA | JAPAN | BRZIL |
|-----------------------------|------------|---------|----------|---------|--------|--------|-----------|-----------|----------|--------|--------|---------|---------|-------|-------|
| Fernando Alonso | 2 | 1 | 5 | 3 | 1 | 7 | 2 | 7 | 2 | 1 | 4 | 3 | | | |
| Lewis Hamilton | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 | 9 | 1 | 5 | | | |
| Giancarlo Fisichella | 5 | 6 | 8 | 9 | 4 | D | 9 | 6 | 8 | 10 | 12 | 9 | | | |
| Heikki Kovalainen | 10 | 8 | 9 | 7 | 13 | 4 | 5 | 15 | 7 | 8 | 8 | 6 | | | |
| Felipe Massa | 6 | 5 | 1 | 1 | 3 | D | 3 | 2 | 5 | 2 | 13 | 1 | | | |
| Kimi Räikkönen | 1 | 3 | 3 | 0 | 8 | 5 | 4 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2 | | | |
| Jenson Button | 15 | 12 | 0 | 12 | 11 | 0 | 12 | 8 | 10 | 0 | 13 | | | | |
| Rubens Barrichello | 11 | 11 | 13 | 10 | 10 | 12 | 0 | 11 | 9 | 11 | 18 | 17 | | | |
| Nick Heidfeld | 4 | 4 | 4 | R | 6 | 2 | 0 | 5 | 6 | 6 | 3 | 4 | | | |
| Robert Kubica | 0 | 18 | 6 | 4 | 5 | 0 | - | 4 | 4 | 7 | 5 | 8 | | | |
| Ralf Schumacher | 8 | 15 | 12 | 0 | 16 | 8 | 0 | 10 | 0 | 0 | 6 | 12 | | | |
| Jarno Trulli | 9 | 7 | 7 | 0 | 15 | 0 | 6 | 0 | 13 | 10 | 16 | | | | |
| David Coulthard | 0 | 0 | 0 | 5 | 14 | 0 | 0 | 13 | 11 | 5 | 11 | 10 | | | |
| Mark Webber | 13 | 10 | 0 | 0 | 0 | 9 | 7 | 12 | 0 | 3 | 9 | 0 | | | |
| Nico Rosberg | 7 | 0 | 10 | 6 | 12 | 10 | 16 | 9 | 12 | 0 | 7 | | | | |
| Alex Wurz | 0 | 9 | 11 | 0 | 7 | 3 | 10 | 14 | 13 | 4 | 14 | 11 | | | |
| Vitantonio Liuzzi | 14 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | 0 | 16 | 0 | 15 | | | | |
| Scott Speed | 0 | 14 | 0 | 0 | 9 | 0 | 13 | 0 | 0 | 0 | - | - | | | |
| Sebastian Vettel | - | - | - | - | - | - | 8 | - | - | - | 16 | 19 | | | |
| Christijan Albers | 0 | 0 | 14 | 14 | 19 | 0 | 15 | 0 | 15 | - | - | - | | | |
| Markus Winkelhock | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0 | - | - | | | |
| Sakon Yamamoto | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0 | 20 | | | |
| Adrian Sutil | 17 | 0 | 15 | 13 | 0 | 0 | 14 | 17 | 0 | 0 | 17 | 21 | | | |
| Takuma Sato | 12 | 13 | 0 | 8 | 17 | 6 | 0 | 16 | 14 | 0 | 15 | 18 | | | |
| Anthony Davidson | 16 | 16 | 16 | 11 | 18 | 11 | 11 | 0 | 12 | 0 | 14 | | | | |

O Odustao; D diskvalificiran

ISTANBUL PARK KRUG ZA KRUGOM

START Massa sigurno brani pole dok Räikkönen prelazi Hamiltona za drugo mjesto. Kubica i Heidfeld prestižu Alonso, koji pada na šesto mjesto
KRUG 1. Fisichella udara Trullija u prvom zavoju, Trulli se vrti. Massa vodi, slijede Räikkönen, Hamilton, Kubica, Heidfeld, Alonso, Kovalainen i Rosberg
KRUG 9. Webber odlazi široko u zavoju 5 i potom odustaje
KRUG 11. Räikkönen se približava i samo je 0.8s iza Masse
KRUG 18. Räikkönen i Alonso u boksu
KRUG 19. Massa u boks, siguran povratak ispred Räikkönena

KRUG 20. Hamilton u boksu
KRUG 21. Privremeno vodeći Kovalainen odlazi u boks
KRUG 38. Räikkönen se opet približava Massi
KRUG 41. Räikkönen u boksu
KRUG 42. Massa u boksu
KRUG 43. Hamiltonu puca prednja desna guma, ali uspijeva stići do boksa. Točno nakon što ga je Alonso planski obavio
KRUG 57. Räikkönen vozi najbrži krug
KRUG 58. Massa pobjeđuje 2.3s ispred Räikkönena, a slijede ih Alonso, Heidfeld, Hamilton i Kovalainen



IZVJEŠTAJ S UTRKE Peter Windsor

Kimijev bolid, razbijen na treningu, stiže u boks. Zašto je bio dostupan svačijem pogledu, ostaje tajnom



Obezglavljeni u Monzi

Što se zbilo Ferrariju? Slučajno spoticanje ili dokaz sve lošijeg stanja nakon povlačenja Schumija i Brawna? Stvari su pošle po zlu tamo gdje nisu trebale, a McLaren je bio sjajan.

NAKON TRKE, MONZA, VN ITALIJE, "ARENA" ZA INTERVJUE

"Kimi, završio si treći s velikim zaostatkom. Koliko je uzrok tome bio ukočeni vrat, a koliko nemoć Ferrarija da parira McLarenovoj brzini?"

"Mislim da bolid nije bio jako loš, ali zbog jučerašnje nesreće ja nakon nekog vremena više nisam mogao držati glavu uspravnom. U nekim zavojima i pri nekim kočenjima teško sam je držao ravnom."

"Većinu trke očito si izbjegavao rubnike u drugoj šikani. Je li i tome razlog bio vrat?"

"Nismo znali što se pokvarilo na Felipeovu bolidu, pa nismo riskirali u krivinama.

To nas je stajalo mnogo vremena, ali bilo je važno završiti trku i uzeti bodove."

"Iz sadašnje perspektive, misliš li da si možda imao sličnih poteškoća u subotu, da su oštećenja koja su možda nastala zbog novih rubnika uzrokovala desno zanošenje bolida pri kočenju?"

Ferrarijev pomoćnik: "Žao mi je. Dosta pitanja."

VN ITALIJE, 14. KRUG, FERRARIJEVA GARAJA

"Luca [Colajanni, Ferrarijev glasnogovornik], što nam možete reći o Felipeovu odustajanju?"

"Za točan uzrok je, naravno, prerano. Sve što možemo reći je da je došlo do mehaničkog kvara na stražnjem dijelu bolida."

"Zašto ste promijenili gume i poslali ga natrag na stazu?"

"Normalno, pokušali smo sve. Mislili smo da je možda imao probušenu gumu, ali to se pokazalo pogrešno."

"Pa, je li riječ o kvaru ovjesa?"

"Kao što sam rekao, posrijedi je mehanički kvar na stražnjem dijelu bolida."

"To!" Alonso slavljenički stisak šake nakon što se četvrtom ovosezonskom pobjedom približio Hamiltonu



"Ima li veze s Kimijevom poteškoćom jučer?"

"Nipošto. Kimi je, kao što dobro znate, imao poteškoća pri kočenju. Bolid je bio u redu.

"Kako znate da nema veze ako ne znate što se zapravo pokvarilo na Felipeovu bolidu?"

Ferrarijev pomoćnik: "To je dovoljno. Hvala."

PRIJE TRKE, FERRARIJEV MOTORHOME

"Dolazi li Luca Montezemolo na trku?"

"Vjerojatno ne.

On obično dolazi samo subotom, kao što je običavao činiti Enzo Ferrari."

"Baš je izabrao dan! A još je i propustio Pavarottijev pogreb."

"Navodno da nije bio zadovoljan. Ušetao je na stazu i prvo što je vidio bio je Kimijev sudar sa zidom. Ako ništa drugo, čini se da novi rubnici u šikani povećavaju McLarenovu prednost."

SUBOTA POSLIJEPODNE, TISKOVNA KONFERENCIJA NAKON KVALIFIKACIJA

"Jeste li se zabrinuli zbog Kimijeve jutrošnje nesreće? Jeste li odmah znali što ju je izazvalo?"

"Ne, nije nas brinuo bolid. Znali smo da je riječ o kočnicama. Kimi nije imao sreće. U ovom slučaju možemo reći da nije bila vozačeva pogreška, niti kvar bolida.

"Nema nikakve mogućnosti da su novi rubnici u šikani bilo kako oštetili bolid?"
 "Nipošto. Ništa nije puklo. Ovo je bio kvar na kočnicama izazvan neravninama."

SUBOTA UJUTRO, 3. TRENING, FERRARIJEVA GARAŽA

Stojim blizu bolida Felipea Masse ispred Ferrarijeve garaže i radujem se, vidjevši na TV zaslonima da je Kimi dobro, što ću vidjeti Ferrarijevu provjeru bolida. Mislim da će se podvlačiti ispod njega, verati po njemu, njuškati po unutrašnjosti, provjeravati kočnice i pogonske osovine, i mislim da će svejedno uspjeti poslati Felipea na stazu prije kraja.

Provjere? Zaboravite. Felipe mirno sjedi u bolidu, kaciga mu je na glavi, gleda odbrojavanje. Mehaničari stoje pored i kopaju nos. Tišina u Felipeovu kutu zaglušuje.

Uništeni bolid dolazi na kamionu. Pridružujem se novinarskoj hordi očekujući da ću na olupini vidjeti slavan crveni pokrivač. Ali, ne! Slomljeni ovjes, krila i šasija dostupni su svačijem pogledu. Fotografi i TV kameramani u trenu su se sjatili oko



Bez napetosti u Italiji: Hamilton lovi Alonsa za čiju vrhunsku vožnju nijedan suparnik nije imao rješenja

PROKLIZAVANJE 1

JENSON OSVAJA BOD

Hondin RA107 u Monzi je imao natjecateljsku snagu. U postavu za niski potisak, uz pomoć doradenog prednjeg i stražnjeg ovjesa, odmah se pokazao brzim, a u jednoj fazi trke i Jenson Button i Rubens Barrichello bili su među osvajačima bodova.

Button je bio osobito brz. Postavio je šesto najbrže vrijeme na prvom treningu u petak, a kasnije se, drugi put ove sezone, probio u Q3. I to unatoč tome što je bio najsporiji u brzinskoj zamci. Krenuo je s desetog startnog mjesta i nakon uzbudljivog ranog dvoboja s Nicom Rosbergom završio na osmom mjestu.

"Osvajanje boda sjajan je poticaj za dečke u garaži", rekao je Jenson, "ali razočaran sam što se nisam bolje plasirao. Da nije bilo onog podupravljanja, mogao sam dobiti Kovalainena i Rosberga."

Tom Clarkson



Button je odvezio pristojnu trku. Kvalificirao se i završio među prvih deset - rijetkost za Hondu ove godine

neočekivanog prizora. Što se zbiva? Ne vjerujem svojim očima. Ferrari je morao imati mehaničara na kamionu dok se približavao ulazu u pitlane koji bi se pobrinuo da bolid stigne prekriven. Tako bi bilo u Michaelovim danima. Danas, godinu dana nakon njegove oprostajne trke, vlada kaos.

"Ako ništa drugo, čini se da novi rubnici u šikani povećavaju McLarenovu prednost."

Kimi, zajapuren, ali inače miran, dolazi noseći kacigu. Bez riječi prolazi pored mehaničara i tiho razgovara s inženjerima. Razgovarali su o, kako se pokazalo, opsegu štete. Trebali bi odmah pripremiti pričuvni bolid - trkaći motor, Kimi vjeruje, još je uvijek dobar.

Na drugoj strani garaže svejedno vlada mir. Felipe je i dalje vezan u svojem bolidu. Nitko se ne miče. Očito je Kimi pogriješio. Događa se, čak i Kimiju.

SUBOTA RANO UJUTRO, CENTAR RED BULL ENERGY, PADDOCK

"Učinili su što?"

"Promijenili su rubnike druge šikane preko noći. Viši su. Širi. Žele spriječiti da ih svi preskaču."

"Zašto to nisu učinili nakon prošlotjednog testa? Zašto sad? Zašto ne prije nego što smo počeli u petak?"

"Nije na nama da nalazimo razloge... osim toga, možda su u Ferrariju mislili da će sve biti u redu. Mislim, bili su prilično brzi u

PROKLIZAVANJE 2

OLAKŠANJE ZA ROSBERGA

Zbog poteškoća s ravnotežom na pretestiranjima u Monzi, Nico Rosberg nije bio siguran hoće li njegov Williams FW29 biti brz na VN Italije. Ali nije se trebao zabrinjavati. Nico je imao peto najbrže vrijeme u oba 90-minutna treninga u petak te šesto vrijeme u subotu ujutro. Osmo mjesto u kvalifikacijama nije stoga bilo nikakvo iznenađenje. Bio je to njegov osmi start s jednog od prvih deset mjesta na gridu. "Brzina bolida ugodno me iznenadila", rekao je Nico. "Ekipe ga je sjajno poboljšala između testa i trkaćeg vikenda." Nico se u prvim krugovima borio s Jensonom Buttonom, ali se do šahovnice probio ispred Hondina vozača i Heikkija Kovalainena, pa je na poslijetku, drugi put ove godine, završio šesti. Bila je to vjerojatno njegova najbolja ovogodišnja vožnja.

Robert Holmes



Williams ima mnogo razloga za zadovoljstvo Nicovom vožnjom i općenito dobrim napretkom



Ulaz u prvu šikanu. Hamilton (desno) ispravlja bolid nakon dodira s Massom (u sredini); Alonso vodi

PROKLIZAVANJE 3

NOVI SPYKER

Spyker F8-V11 doživio je sveobuhvatnu preradu. Specifikacija B premijeru je doživjela u Monzi. Gotovo sve na njoj bilo je novo: prednje krilo i krilca, završne ploče prednjeg krila, bočne ploče, pod, raspored hladnjaka, mjenjač i ovjes.

Bolid je prvi put na stazu izišao na pretestiranju. U rukama Adriana Sutila postigao je obećavajuću brzinu prije trkačkog vikenda.

Ali vozači su se mučili da iz njega izvuku brzi krug, pa su zauzeli tek 21. (Sutil) i 22. (Yamamoto) startno mjesto. To je, naravno, utjecalo na njihov uspjeh u trci, pa su završili na 19. (Sutil) i 20. mjestu.

"Dobro je što su oba bolida stigla do cilja", izjavio je tehnički ravnatelj Mike Gascoyne. "Siguran sam da ćemo biti bolji u budućim trkama."

Matt Bishop



Brzina u brzom krugu bila je razočaravajuća; Sutil (gore) mogao se barem tješiti pouzdanošću

petak jutro, ali, opet, vozili su dosta lake bolide.

Tek su poslijepodne stvari počele ići neželjenim smjerom. Možda misle da će novi rubnici smanjiti McLarenovu prednost. Jedno je sigurno: tamo ćemo morati biti oprezni."

STANKA ZA RUČAK, PETAK, MCLARENOVA GARAŽA

"Jutros ste bili sjajni, ali ni Ferrari se nije doimao posebno loš. Kako su uspjeli biti brži nego na testu?"

"Drugi sektor. Znaite što to znači.

Sve se svodi na ubrzanje.

Vidjet ćemo što će se dogoditi danas poslijepodne kad uliju malo goriva u bolid."

PETAK, 1. TRENING, ŠIKANA ROGGIA

Fernando Alonso lako bi mogao biti najbolji aktivni vozač koji je uzeo mjeru Monzinu krugu. Gledali smo ga već kako izlazi iz Ascarija držeći McLaren blizu bijele crte na izlazu, izvlači bočno opterećenje iz bolida dok ubacuje u više stupnjeve prijenosa i zatim ulazi u Parabolice u čijem se početku, mnogo prije vrha, nježno poigrava s gasom.

Sad je, međutim, u drugoj šikani i čini upravo ono što je običavao činiti u Renaultu 26, a to je, pak, posve suprotno od onoga što čini na izlazu iz Ascarija.

Umjesto da čvrsto drži bolid na lijevoj rubu staze i pokuša zadržati čistu putanju za slijetanje i prilaz Lesmu 1, Alonso se pri izlasku iz šikane gotovo neprimjetno pomiče udesno. Možda, isprva pomislite, da izbjegne malu neravninu ili površinski asfaltni spoj.

Ili je ipak posrijedi nešto drugo?

Gledate usporenu snimku, promatrate silinu skoka preko rubnika i onda shvatite kako

Fernando upravlja letom. Bolid slijeće praktički poput svih ostalih – blago nagnut, blago izvan ravnoteže – ali razlika je u tome da se Fernando nijednom nije opirao slijetanju.

Ne čini trzaj upravljačem u suprotnom smjeru i ne prenosi svo opterećenje na lijevi stražnji kotač dok traži onaj djelić sekunde u kojem može stisnuti pun gas.

Umjesto toga, savršeno je usklađen s trenutkom. Pušta bolid da sleti sam i onda iz

"Savršeno i logično rješenje. Alonsu svojstvena jedinstvenost u ovo prekrasno jutro."

tog položaja, kad je bolid posve ravan, nastavlja ubrzavati natrag prema unutarnjem dijelu staze. Savršeno i logično rješenje.

Alonsu svojstvena jedinstvenost u ovo prekrasno jutro u Monzi.

ČETVRTAK POSLIJEPodne, Paddock

Imate li osjećaj da je prošlo već godinu dana od onih beskrajnih rasprava o tome kad ili gdje će to objaviti, i hoće li to uopće učiniti?

Da i ne. Ne, u smislu da u svijetu Formule 1 vrijeme leti. Nakon trke slijedi test, nakon kojeg slijedi nova trka, iza koje ponovno slijedi test. I tako unedogled.

Da, međutim, u smislu da se mnogo promijenilo.

Da, u smislu da je Ferrari još uvijek sjajna momčad.

Da, u smislu da još uvijek pobjeđuju. Da, u smislu da smo sad kilometrima udaljeni od onoga gdje je Ferrari bio s Michaelom.

Grand Prix ITALIJE STATISTIKA

Svi podaci sa 13. utrke



Jeste li znali?

To je prva McLarenova dvostruka pobjeda u Monzi. Tamo dosad nije pobijedio nijedan finski vozač. Tek četvrti put ove godine jedan od najbolja četiri vozača nije završio trku. Ove je godine prvi put nakon 1980. u Italiji održana samo jedna VN.

STARTNI POREDAK

| KVALIFIKACIJSKO VRIJEME | PRVI BOKSOVI U KRUGU | MOTORI U: 1. ILI 2. UTRCI | VOZAČ I POZICIJA NA STARTU | |
|-------------------------|----------------------|---------------------------|-----------------------------|----|
| 1m21.997s (set in Q3) | 20 | 1. | Fernando Alonso | 1 |
| 1m22.034s Q3 | 18 | 1. | Lewis Hamilton | 2 |
| 1m22.549s Q3 | 9 | 1. | Felipe Massa | 3 |
| 1m23.174s Q3 | 21 | 1. | Nick Heidfeld | 4 |
| 1m23.183s Q3 | 25 | 1. | Kimi Räikkönen | 5 |
| 1m23.446s Q3 | 23 | 1. | Robert Kubica | 6 |
| 1m24.102s Q3 | 21 | 2. | Heikki Kovalainen | 7 |
| 1m24.382s Q3 | 30 | 2. | Nico Rosberg | 8 |
| 1m24.555s Q3 | 30 | 1. | Jarno Trulli | 9 |
| 1m25.165s Q3 | 33 | 2. | Jenson Button | 10 |
| 1m23.166s Q2 | 34 | 1. | Mark Webber | 11 |
| 1m23.176s Q2 | 34 | 2. | Rubens Barrichello | 12 |
| 1m23.209s Q2 | 37 | 1. | Alex Wurz | 13 |
| 1m23.274s Q2 | 35 | 2. | Anthony Davidson | 14 |
| 1m23.325s Q2 | 33 | 1. | Giancarlo Fisichella | 15 |
| 1m23.351s Q2 | 1 | 1. | Sebastian Vettel | 16 |
| 1m23.749s Q1 | 34 | 2. | Takuma Sato | 17 |
| 1m23.787s Q1 | 31 | 1. | Ralf Schumacher | 18 |
| 1m23.886s Q1 | 32 | 2. | Vitantonio Liuzzi | 19 |
| 1m24.019s Q1 | -- | 2. | David Coulthard | 20 |
| 1m24.699s Q1 | 21 | 2. | Adrian Sutil | 21 |
| 1m25.084s Q1 | 20 | 1. | Sakon Yamamoto | 22 |

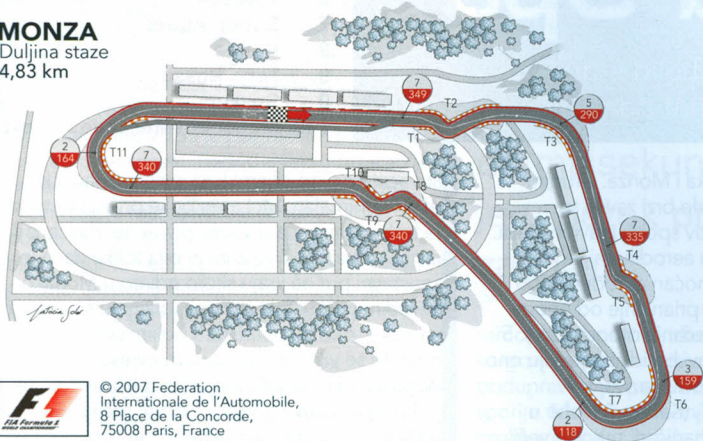
REZULTATI UTRKE

| VOZAČ I POZICIJA NA CILJU | PLASMAN U 1. KRUGU | UKUPNO VRIJEME U UTRCI |
|---|--------------------|-------------------------|
| Fernando Alonso McLaren-Mercedes MP4-22 | 1. | 1h18m37.806s |
| Lewis Hamilton McLaren-Mercedes MP4-22 | 2. | +6.062s |
| Kimi Räikkönen Ferrari F2007 | 4. | +27.325s |
| Nick Heidfeld BMW-Sauber F1.07 | 5. | +56.562s |
| Robert Kubica BMW-Sauber F1.07 | 6. | +60.558s |
| Nico Rosberg Williams-Toyota FW29 | 8. | +65.810s |
| Heikki Kovalainen Renault R27 | 7. | +66.751s |
| Jenson Button Honda RA107 | 9. | +72.168s |
| Mark Webber Red Bull-Renault RB3 | 10. | +75.879s |
| Rubens Barrichello Honda RA107 | 11. | +76.958s |
| Jarno Trulli Toyota TF107 | 13. | +77.736s |
| Giancarlo Fisichella Renault R27 | 14. | +1 krug |
| Alex Wurz Williams-Toyota FW29 | 12. | +1 krug |
| Anthony Davidson Super Aguri-Honda SA07 | 16. | +1 krug |
| Ralf Schumacher Toyota TF107 | 18. | +1 krug |
| Takuma Sato Super Aguri-Honda SA07 | 17. | +1 krug |
| Vitantonio Liuzzi Toro Rosso-Ferrari STR02 | 19. | +1 krug |
| Sebastian Vettel Toro Rosso-Ferrari STR02 | 22. | +1 krug |
| Adrian Sutil Spyker-Ferrari F8-VII | 20. | +1 krug |
| Sakon Yamamoto Spyker-Ferrari F8-VII | 21. | +1 krug |
| NISU KVALIFICIRANI RAZLOG ODUSTAJANJA | | |
| Felipe Massa Ferrari F2007 | 3. | suspenzija - 10 krugova |
| David Coulthard Red Bull-Renault RB3 | 15. | nesreća - 1 krug |

GRAND PRIX ITALIJE

Datum 09.09.2007. Vrijeme Vruće/sunčano 25 °C Temperatura staze 35 °C
Gledatelja 90.000 Broj krugova 53

MONZA
Duljina staze
4,83 km



MONZA KRUG ZA KRUGOM

START Alonso čisto starta s pole positiona. Ferrariji nasrću na Hamiltona, ali on uspijeva sačuvati drugo mjesto ispred Masse, Räikköna, Heidfelda, Kubice, Kovalainena, Rosberga, Buttona i Webbera.
KRUG 2. Coulthard udara u Fisichellu u prvij šikani i razbija se u Curva Grande. Ulazi sigurnosni automobil. Coulthard odustaje.
KRUG 7. Trka se nastavlja. Alonso u Zavoju 1 odbija Hamiltonov napad.
KRUG 8. Button pretječe Rosberga za osmo mjesto, a Davidson Fisichellu za četrnaesto.
KRUG 9. Massa odlazi u boks na provjeru

poteškoća s upravljačem.
KRUG 10. Massa odustaje
KRUG 18. Prvo Hamiltonovo planirano zaustavljanje u boks.
KRUG 20. Alonso u boks, Räikkönen vodi.
KRUG 25. Räikkönen u boks, pada na treće mjesto iza McLarena.
KRUG 40. Hamilton ulazi u boks i vraća se iza Räikköna.
KRUG 43. Alonso u boks, Hamilton pretječe Räikköna u Zavoju 1.
KRUG 53. Alonso pobjeđuje sa šest sekundi prednosti ispred Hamiltona. Slijede: Räikkönen, Heidfeld, Kubica, Rosberg, Kovalainen i Button.

BRZINE I NAJBRŽI KRUG: Fernando Alonso 1:22.871 u 15. krugu (251,06 km/h).
NAJBRŽE ZAUSTAVLJANJE: Fernando Alonso 27.245s
NAJSPORIJE ZAUSTAVLJANJE: Robert Kubica 38.641s
NAJVEĆA BRZINA: Robert Kubica 350,84 km/h
NAJMANJA BRZINA: Rubens Barrichello 341,18 km/h

SEZONA DO SADA

| | AUSTRALIJA | MALEZIJA | ŠPANIJA | BRAZIL | MONACO | KANADA | FRANCUSKA | UKRAJINA | MADARSKA | TURSKA | ITALIJA | BELGICA | JAPAN | BRAZIL |
|----------------------|------------|----------|---------|--------|--------|--------|-----------|----------|----------|--------|---------|---------|-------|--------|
| Fernando Alonso | 2 | 1 | 5 | 3 | 1 | 7 | 2 | 7 | 2 | 1 | 4 | 3 | 1 | |
| Lewis Hamilton | 3 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 | 9 | 1 | 5 | 2 | | |
| Giancarlo Fisichella | 5 | 6 | 8 | 9 | 4 | D | 9 | 6 | 8 | 10 | 12 | 9 | 12 | |
| Heikki Kovalainen | 10 | 8 | 9 | 7 | 13 | 4 | 5 | 15 | 7 | 8 | 8 | 6 | 7 | |
| Felipe Massa | 6 | 5 | 1 | 1 | 3 | D | 3 | 2 | 5 | 2 | 13 | 1 | 0 | |
| Kimi Räikkönen | 1 | 3 | 3 | 0 | 8 | 5 | 4 | 1 | 1 | 0 | 2 | 2 | 3 | |
| Jenson Button | 15 | 12 | 0 | 12 | 11 | 0 | 12 | 8 | 10 | 0 | 13 | 8 | | |
| Rubens Barrichello | 11 | 11 | 13 | 10 | 10 | 12 | 0 | 11 | 9 | 11 | 18 | 17 | 10 | |
| Nick Heidfeld | 4 | 4 | 4 | 0 | 6 | 2 | 0 | 5 | 6 | 6 | 3 | 4 | 4 | |
| Robert Kubica | 0 | 18 | 6 | 4 | 5 | 0 | - | 4 | 4 | 7 | 5 | 8 | 5 | |
| Ralf Schumacher | 8 | 15 | 12 | 0 | 16 | 8 | 0 | 10 | 0 | 0 | 6 | 12 | 15 | |
| Jarno Trulli | 9 | 7 | 7 | 0 | 15 | 0 | 6 | 0 | 0 | 13 | 10 | 16 | 11 | |
| David Coulthard | 0 | 0 | 0 | 5 | 14 | 0 | 0 | 13 | 11 | 5 | 11 | 10 | 0 | |
| Mark Webber | 13 | 10 | 0 | 0 | 0 | 9 | 7 | 12 | 0 | 3 | 9 | 0 | 9 | |
| Nico Rosberg | 7 | 0 | 10 | 6 | 12 | 10 | 16 | 9 | 12 | 0 | 7 | 7 | 6 | |
| Alex Wurz | 0 | 9 | 11 | 0 | 7 | 3 | 10 | 14 | 13 | 4 | 14 | 11 | 13 | |
| Vitantonio Liuzzi | 14 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | 0 | 16 | 0 | 0 | 15 | 17 | |
| Scott Speed | 0 | 14 | 0 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | - | |
| Sebastian Vettel | - | - | - | - | - | - | 8 | - | - | - | 16 | 19 | 18 | |
| Christijan Albers | 0 | 0 | 14 | 14 | 19 | 0 | 15 | 0 | 15 | - | - | - | - | |
| Markus Winkelhock | - | - | - | - | - | - | - | - | 0 | - | - | - | - | |
| Sakon Yamamoto | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0 | 20 | 20 | |
| Adrian Sutil | 17 | 0 | 15 | 13 | 0 | 0 | 14 | 17 | 0 | 0 | 17 | 21 | 19 | |
| Takuma Sato | 12 | 13 | 0 | 8 | 17 | 6 | 0 | 16 | 14 | 0 | 15 | 18 | 16 | |
| Anthony Davidson | 16 | 16 | 16 | 11 | 18 | 11 | 11 | 0 | 0 | 12 | 0 | 14 | 14 | |

O: Odustao; D: Diskvalificiran

KARTA STAZE: PATRICIA SOLER; SLIKE: STEVE ETHERINGTON/LAT

IZVJEŠTAJ S UTRKE

Peter Windsor

Treća pobjeda zaredom
na Spa i četvrta u sezoni
vratila je Kimija u trku za
naslov



POREDAK VOZAČA

nakon četrnaeste od 17 utrka

| | | |
|-----|----------------------|----|
| 1. | Lewis Hamilton | 97 |
| 2. | Fernando Alonso | 95 |
| 3. | Kimi Räikkönen | 84 |
| 4. | Felipe Massa | 77 |
| 5. | Nick Heidfeld | 56 |
| 6. | Robert Kubica | 33 |
| 7. | Heikki Kovalainen | 22 |
| 8. | Giancarlo Fisichella | 17 |
| 9. | Nico Rosberg | 15 |
| 10. | Alex Wurz | 13 |
| 11. | Mark Webber | 10 |
| 12. | David Coulthard | 8 |
| 13. | Jarno Trulli | 7 |
| 14. | Ralf Schumacher | 5 |
| 15. | Takuma Sato | 4 |
| 16. | Jenson Button | 2 |
| 17. | Sebastian Vettel | 1 |
| 18. | Rubens Barrichello | 0 |
| 18. | Scott Speed | 0 |
| 18. | Anthony Davidson | 0 |
| 18. | Adrian Sutil | 0 |
| 18. | Christijan Albers | 0 |
| 18. | Vitantonio Liuzzi | 0 |
| 18. | Sakon Yamamoto | 0 |
| 18. | Markus Winkelhock | 0 |

POREDAK KONSTRUKTORA

nakon četrnaeste od 17 utrka

| | | |
|-----|------------------|------|
| 1. | Ferrari | 161 |
| 2. | BMW-Sauber | 90 |
| 3. | Renault | 39 |
| 4. | Williams | 28 |
| 5. | Red Bull | 18 |
| 6. | Toyota | 12 |
| 7. | Super Aguri | 4 |
| 8. | Honda | 2 |
| 9. | Toro Rosso | 0 |
| 9. | Spyker | 0 |
| 11. | McLaren-Mercedes | excl |

Savršenstvo u Spa

Spa je Kimijeva staza, voli je. A voli je i Ferrarijev bolid s dugim međuosovinskim razmakom, pa je rezultat bio poznat od samoga starta.

Još uvijek je gusto, ali svejedno razmjenjuju najveće brzine poput sličica. Ferrari je odnio dvostruku pobjedu u Turskoj, no na domaćem terenu u Monzi poraženi su poput Turaka kod Beča. McLaren-Mercedes briljirao je u Indyju, ali je u Magny-Coursu imao sporednu ulogu. I dolazimo do Spa. Još jedna dvostruka Ferrarijeva pobjeda, još jedno treće i četvrto mjesto za McLaren.

Po kojem se obrascu to događa? Koji su razlozi? Na jednoj strani imamo "Ferrarijeve staze" – Bahrein, Barcelonu, Silverstone, Tursku i Spa; na drugoj su "McLarenove" – Monako,

Montreal, Indy, Mađarska i Monza. Drugim riječima, srednje brzi i vrlo brzi zavoji te kombinacije zavoja protiv sporih i ravnih staza.

Zaključak? Ferrariji su aerodinamički učinkovitiji, njihov nadmoćan aerodinamički paket omogućuje bolje prijanjanje od onoga MP4-22 bez većeg povećanja otpora zraka. S druge strane, McLarenovi bolidi posjeduju ono što osobe u trkaćem sportu nazivaju "mehaničko prijanjanje". (Kažem "osobe u trkaćem sportu" jer mehaničari, mnogo veći znalci od mene, tvrde da ne postoji nikakvo "mehaničko prijanjanje". Čak i pri 50 km/h, kažu, aerodinamika ima ulogu.) Svejedno,

shvaćate na što ciljам: kad je aerodinamički efekt minimalan, McLaren bolje prijanja (i stoga je bolji u ulascima u spore zavojе te izlascima iz njih). Monza? Brzina im je bila tolika da ih je zaustavni put na kraju skoro odveo u Monako: aerodinamički efekt je nizak, brzine u šikanama su niske. Ako raspoložete s boljim prijanjanjem, možete se više igrati s hodom ovjesa. Veći hod dopušta vam da zahvatite više rubnika itd., itd.

Na Spa, stazi s gomilom brzih, tečnih zavoja, u glavnoj ulozi bio je stoga Ferrari. Prvi put ove godine zauzeli su prvi red grida, a trkom su dominirali od starta. Kraj priče. McLaren-Mercedes tog se dana utrkiavao samo za treće i četvrto mjesto. Bili su sporiji u svakoj važnijoj zoni.

U okviru tih parametara vidjeli smo, također, četiri različita stila vožnje. Kimija Räikkönena bilo je, primjerice, užitak gledati od trenutka kad je prvi put izišao na stazu. "Da, Eau Rouge i Blanchimont su sad jednostavni", rekao je kasnije, "ali Spa je i dalje sjajna staza.

Na Spa mislim da vozim kroz prave zavojе. Volim ovo mjesto."

Kimi je djelomice, naravno, ovdje govorio o tome kako je Ferrari F2007 sjajan bolid za Spa, a djelomice se vrlo neprimjetno pohvalio svojim prekrasnim linearnim stilom. Savršeno



Räikkönen i Massa udaljavaju se od ružnog dvoboja McLarena koji će uslijediti za njihovim ledima

rukovanje dinamičkom masom. Savršena vožnja sjajnog bolida. Prizor kako Kimi izlazi iz putanje za više od nekoliko stupnjeva pri izlascima iz zavoja tijekom 121 kruga bio je ovoga trkaćeg vikenda rijedak poput kišnih oblaka nad tim dijelom Ardenske šume.

I sve to unatoč nekoliko poteškoća, dakako, jer uvijek nikad ne mogu biti savršeni. Najprije, Kimijev vrat još uvijek boli od onog udara od 22 g u Monzi. Nikad dosta hladnih obloga. Nadalje, Kimi je mislio (budući da se sad navikao na lomljenje dijelova bolida) kako je osjetio da se potkraj Q2 nešto olabavilo na stražnjem dijelu. Trkači inženjer nije uspio naći ništa. Sve će biti u redu, Kimi. Samo isprobaj nov komplet guma. Vozi...

Hrabro izborni pole position Kimijev je treći ove sezone, ali na Spa prvi. Ovaj put nije načinio pogrešku kakva mu je upropastila vikend u Turskoj. Nove Bridgestoneove mekše gume brzo su se trošile na dugom (6.9 km) belgijskom krugu, pa je opet mogao upasti u zamku gubljenja kruga u bedastoj, sporoj (i za ovu godinu reprofiliranoj) desno-lijevoj šikani prije mjerne crte. Dok se približavao pif-pafu (kako Francuzi prikladno nazivaju takve zavoje), gotovo da ste mu mogli čuti misli, "Nemoj

PROKLIZAVANJE 1

HRABAR SUTILOV POKUŠAJ

Nakon neobećavajuće premijere u Monzi, vrlo odlučan Adrian Sutil natjerao je Spykera F8-VIII B specifikacije da pokaže što može. Sutil je rekao da postiže veću brzinu na ravnome te veći potisak, no u posljednjoj kvalifikacijskoj vožnji je pogriješio, pa je startao devetnaesti (jedno mjesto zaradio je na račun Fisichelline kazne zbog motora).

Startao je munjevito i u prvom stintu došao čak do dvanaestog mjesta. Da nije bilo trenutka nediscipline kad je pokušavao prestići Jensona Buttona zbog kojeg je izletio u Les Combesu, mogao je biti i jedanaesti.

Tijekom drugog stinta pao je iza nekolicine vozača s jednim zaustavljanjem, ali nije odustajao, pa je u prvom sektoru nerijetko bio samo nekoliko desetinka sporiji od McLarena. Smion pokušaj koji je zaslužio više od četrnaestog mjesta. Stuart Codling

Zanemarimo li ovo izlijetanje, Sutil je u Belgiji bio sjajan i za više od 14. mjesta nedostajala mu je samo sreća



Alonso i Hamilton, bok uz bok, na ulasku u Eau Rouge iz kojeg je Alonso za dlaku izišao kao pobjednik

prekasno kočiti, nemoj prekasno kočiti" – i nije. Bio je savršen. Prvo startno mjesto.

Nakon toga došao je red na start. Startaš li najbolje, možeš zaboraviti na zrcala. Mačji kašalj. Ako se zoveš Kimi Matias Räikkönen.

Nasuprot njemu, Felipe Massa cijeli se vikend borio s poteškoćama. U petak ujutro na hladnim gumama odskočio je u pješčanu zamku, a nakon toga često je dizao prašinu i povremeno, u nekim bržim izlascima iz zavoja, kamenčiće. Izgubio je pole otprilike za iznos težeg (3 kg) spremnika, što mu je vratilo

"Felipe se 'igrao' lovice od milisekunde u kojoj je u petak prejako zakočio."

samopouzdanost za trku, no u početnim krugovima bolid mu je odlazio u podupravljanje, pa je bio primoran voziti sporije. Manji kut prednjeg krila riješio je problem, ali Kimija više nije bilo na vidiku.

Kasnije je, govoreći o najbržem krugu koji je postavio u trećem stintu na mekšim gumama, naznačio da je mogao, odnosno trebao, primijeniti drukčiju strategiju – tj. voziti dulje na mekšim gumama – i to u drugome stintu.

Nakon trke pitao sam Kimija što misli o tome. "To je lako reći", odgovorio je, "ali pitanje je kako bi se bolid ponašao s punijim spremnikom i tanjim gumama u ranijem dijelu trke. Nisam uvjeren da bi mekše gume bile dobar izbor."

Smislen odgovor, naravno. Većina Kimijevih primjedbi je smisljena. U stvarnosti, Felipe je od milisekunde u kojoj je u petak prejako i prekasno zakočio na hladnim gumama nastojao podesiti pipave postavke bolida.

Kod McLarena, opet je Fernando Alonso imao prednost. Čini se da je presudio drugi

PROKLIZAVANJE 2

WURZOVA SMOLA

Dok se njegov momčadski kolega Nico Rosberg kvalificirao šesti, Alex Wurz tužno ga je promatrao sa šesnaestog mjesta, kukajući o kroničnom nedostatku brzine na ravnim dijelovima. Također se okoristio Fisichellinom kaznom, pa je na posljertku startao petnaesti, no pokazalo se da je to bila sva sreća koja mu je taj vikend bila namijenjena. Na početku drugog kruga napola se okrenuo u Autobusnoj postaji i pao na začelje. Zatim se grčevito borio i probio do 16. mjesta kad je jedan od vozača ispred njega drugi put otišao u boks. Vidjelo se, međutim, da ima poteškoća, pa je u 34. krugu, nedugo nakon drugog zaustavljanja, skrenuo u boks i odustao. Razlog: povremene poteškoće s tlakom goriva. Matthew Marsh

Wurz je bio nedovoljno brz na ravnim potezima, a iz trke su ga na posljertku izbacile poteškoće s tlakom goriva



sektor, što znači da u Malmedyju, Rivageu, Pouhonu, Fagnesu te pri ulasku u Stavelot Lewis nije bio dobar poput Fernanda. Drugim riječima, u nekim sjajnim, dugim, brzim zavojima, a to je većinu nas, moram reći,



PROKLIZAVANJE 3

LJUBAV WEBBERA I SPA

iznenadilo, kao što je, siguran sam, iznenadilo i Lewisa.

Zašto? Kako? Kako je to moguće?

Dobro, treba reći da govorimo o sićušnim razlikama. Sićušnim. Po većini mjerila, Lewis je i ovdje ponovno obavio sjajan posao.

Završio je na četvrtom mjestu, ne predaleko od svojeg mnogo iskusnijeg kolege, svjetskog prvaka.

“Fernando vozi prednjim dijelom, zavoje svladava žestokim ulascima.”

Priča je, međutim, bila slična onoj u Silverstoneu, što znači da postoji obrazac. A obrazac se, mislim, svodi na to da je Fernando (ponovno na svojim voljenim kočnicama Hitco) u takvim brzim zavojima mogao i može učinkovitije od Lewisa čuvati stražnje gume.

Lewis podjednako opterećuje bolid jer je to dio njegova prirodnog osjećaja za savršenstvo; on se stražnjim krajem služi onako kako je zamišljeno – vozi na točki rotacije, u preupravljanju – ali ovdje zapravo govorimo o savršenoj manipulaciji težinom, a ne o pomacima upravljača u odnosu na gas.

Nedostatak takvog stila vidljiv je na vrlo zavojitim stazama, budući da Lewis izvlači golemu energiju iz karkasa stražnjih guma.

Mark Webber voli Spa-Francorchamps. Toliko uživa u izazovu najdulje i najzahtjevnije staze na kalendaru da je tijekom priprema za ovogodišnju trku čak odvojio vrijeme za vožnju biciklom po staroj 14.5-km stazi.

Nakon što im je mjeru uzimao u petak i subotu, i u trci je pošteno nadmašio Renaulte. Kvalificirao se na osmo mjesto (njegov deveti nastup u Q3 ove godine), ali je startao sa sedmog jer je Kubica zbog promjene motora kažnjen s deset mjesta. Tijekom cijele trke bio je među osvajačima bodova.

“U posljednje vrijeme ne osvajamo baš s lakoćom bodove”, izjavio je Mark, “pa je ovo dobar rezultat. Bolid je bio dobar cijelo poslijepodne i nadam se da ćemo tako nastaviti i u Japanu.”

Tom Clarkson

Ljubav Webbera i Spa i dalje cvate: ponovno dobrodošli bodovi za Red Bull



Brzinom na Spa Rosberg je iznenadio i samoga sebe. Williamsu je donio dojmljivo šesto mjesto

Fernando, pak, bolid vozi prednjim dijelom, odnosno zavoje svladava žestokim ulascima. Preupravljanje koje mu se zato javlja uravnotežuje pomacima upravljača i gasa, ali riječ je o intervencijama koje se mjere milisekundama, pa je opterećenje stražnjeg dijela minimalno (prema Lewisovu), a ono gazne površine guma ograničeno.

Njegov stil nije toliko čist kao Lewisov, pa je skloniji pogreškama kad su gume u najboljem stanju.

Ali na stazama poput Spa, gdje je gume lako preopteretiti, nije toliko zahtjevan prema kritičnom stražnjem paru.

Stoga mu je lakše održati bolju ravnotežu šasije i veću razinu prijanjanja.

Lewis će, siguran sam, poraditi na tom “problemu” kad će imati vremena. Kimi, koji vozi vrlo slično Lewisu, zna kako ga riješiti. Novak, međutim, zasad mora ostati posvećen borbi za prvenstvo, pa se u Spau bavio minimaliziranjem posljedica Fernandove vožnje.

I to je obavio sjajno, bez obzira na to što nije mogao biti onako smion kao što je možda htio – pri napadu u Eau Rougeu ustuknuo je jer je Alonso držao unutarnju putanju.

Dvapat ga je momčadski “kolega” natjerao na vanjsku stranu dok su ubrzavali sa starta, a zatim ga je na izlazu iz La Source istjerao sa staze. Lijepo.

Dakle, bit će gusto, a očekuju nas još samo tri trke.

Fuji? Mehaničko prijanjanje.

Šangaj? Aerodinamika.

Brazil? Hmm... A moglo bi i kišiti...

Grand Prix BELGIJE

STATISTIKA

Svi podaci sa 14. utrke



Jeste li znali?

Ferrari je prvi put ove godine osvojio prvi red grida. Sa svojih 7.004 km, Spa je najdulja staza 2007. Kimi Räikkönen pridružio se Jimu Clarku, Ayrtonu Senni i Michaelu Schumacheru, vozačima koji su na Spa-Francorchampsu pobjeđivali tri puta zaredom.

STARTNI POREDAK

| KVALIFIKACIJSKO VRIJEME | PRVI BOKSOVI U KRUGU | MOTORI U: 1. ILI 2. UTRCI | VOZAČ I POZICIJA NA STARTU | POZICIJA NA CILJU |
|-------------------------|----------------------|---------------------------|---------------------------------|-------------------|
| 1m45.994s (u Q3) | 15 | 2. | Kimi Räikkönen | 1 |
| 1m46.011s Q3 | 16 | 2. | Felipe Massa | 2 |
| 1m46.091s Q3 | 15 | 2. | Fernando Alonso | 3 |
| 1m46.406s Q3 | 16 | 2. | Lewis Hamilton | 4 |
| 1m47.334s Q3 | 14 | 1. | Nico Rosberg | 5 |
| 1m47.409s Q3 | 18 | 2. | Nick Heidfeld | 6 |
| 1m47.524s Q3 | 14 | 2. | Mark Webber | 7 |
| 1m47.798s Q3 | 14 | 2. | Jarno Trulli | 8 |
| 1m48.505s Q3 | 22 | 1. | Heikki Kovalainen | 9 |
| 1m46.618s Q2 | 20 | 2. | Ralf Schumacher | 10 |
| 1m46.800s Q2 | 25 | 1. | David Coulthard | 11 |
| 1m46.955s Q2 | 24 | 1. | Jenson Button | 12 |
| 1m47.115s Q2 | 24 | 1. | Vitantonio Liuzzi | 13 |
| 1m46.996s Q3 | 15 | 1. | Robert Kubica* | 14 |
| 1m47.394s Q2 | 21 | 2. | Alex Wurz | 15 |
| 1m47.581s Q1 | 7 | 2. | Sebastian Vettel | 16 |
| 1m47.954s Q1 | 26 | 1. | Rubens Barrichello | 17 |
| 1m47.980s Q1 | 21 | 1. | Takuma Sato | 18 |
| 1m48.044s Q1 | 16 | 1. | Adrian Sutil | 19 |
| 1m48.199s Q1 | 25 | 1. | Anthony Davidson** | 20 |
| 1m49.577s Q1 | 17 | 2. | Sakon Yamamoto | 21 |
| 1m46.603s Q2 | - | 1. | Giancarlo Fisichella* ** | 22 |

*kazna zbog promjene motora **startao iz boksa

REZULTATI UTRKE

| VOZAČ I POZICIJA NA CILJU | PLASMAN U 1. KRUGU | UKUPNO VRIJEME U UTRCI |
|---|--------------------|--------------------------|
| Kimi Räikkönen Ferrari F2007 | 1. | 1h20m39.066s |
| Felipe Massa Ferrari F2007 | 2. | +4.695s |
| Fernando Alonso McLaren-Mercedes MP4-22 | 3. | +14.343s |
| Lewis Hamilton McLaren-Mercedes MP4-22 | 4. | +23.615s |
| Nick Heidfeld BMW-Sauber F1.07 | 8. | +51.879s |
| Nico Rosberg Williams-Toyota FW29 | 5. | +76.876s |
| Mark Webber Red Bull-Renault RB3 | 7. | +80.639s |
| Heikki Kovalainen Renault R27 | 6. | +85.106s |
| Robert Kubica BMW-Sauber F1.07 | 13. | +85.661s |
| Ralf Schumacher Toyota TF107 | 9. | +88.574 |
| Jarno Trulli Toyota TF107 | 11. | +103.653s |
| Vitantonio Liuzzi Toro Rosso-Ferrari STR02 | 14. | +1 krug |
| Rubens Barrichello Honda RA107 | 17. | +1 krug |
| Adrian Sutil Spyker-Ferrari F8-VII | 15. | +1 krug |
| Takuma Sato Super Aguri-Honda SA07 | 19. | +1 krug |
| Anthony Davidson Super Aguri-Honda SA07 | 21. | +1 krug |
| Sakon Yamamoto Spyker-Ferrari F8-VII | 20. | +1 krug |
| NISU KVALIFICIRANI RAZLOG ODUSTAJANJA | | |
| Jenson Button Honda RA107 | 12. | hidraulika - 36 krugova |
| Alex Wurz Williams-Toyota FW29 | 16. | tlak goriva - 34 krugova |
| David Coulthard Red Bull-Renault RB3 | 10. | hidraulika - 29 krugova |
| Sebastian Vettel Toro Rosso-Ferrari STR02 | 18. | upravljač - 8 krugova |
| Giancarlo Fisichella Renault R27 | 22. | nesreća - 1 krug |

GRAND PRIX BELGIJE

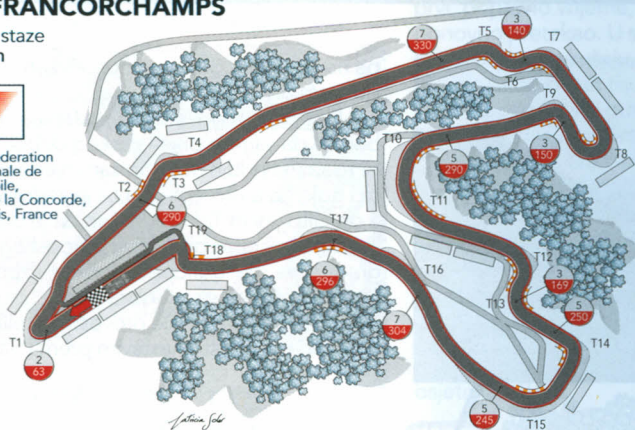
Datum 16.09.2007. Vrijeme Suho/oblačno 21 °C Temperatura staze 31 °C Gledatelja 60.000 Broj krugova 44

SPA-FRANCORCHAMPS

Duljina staze 7.00 km



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



SPA-FRANCORCHAMPS KRUG ZA KRUGOM

START Cijela prva postava grida dobro starta. Alonso gura Hamiltona izvan staze u La Sourceu. Voze paralelno prema Eau Rougeu u kojem Hamilton ipak zauzima četvrto mjesto. Na kraju kruga Räikkönen vodi ispred Masse, Alonsa, Hamiltona, Rosberga, Kovalainena, Webbera i Heidfelda.

KRUG 2. Kubica pretječe Buttona, a Sutil Liuzzija. Wurz se okreće u novoj šikani i pada na začelje.

KRUG 3. Webber prestiže Kovalainena, pa dolazi na šesto mjesto.

KRUG 11. Kubica pretječe Kovalainena u završnoj šikani.

KRUG 15. Räikkönen i Alonso u boksu, Massa ispred Hamiltona.

KRUG 16. Massa i Hamilton u boksu, vraćaju se iza momčadskih kolega.

KRUG 31. Räikkönen u boksu, Massa vodi.

KRUG 32. Massa boksu.

KRUG 33. Alonso u boksu.

KRUG 37. Hamilton u boksu, vraća se na četvrto mjesto, iza Alonsa.

KRUG 38. Räikkönen vodi ispred Masse za 3,1 s

KRUG 44. Räikkönen pobjeđuje s 4,7 s prednosti ispred Masse. Slijede Alonso, Hamilton, Heidfeld, Rosberg, Webber i Kovalainen.

BRZINE I NAJBRŽI KRUG: Felipe Massa 1:48.036 u 34. krugu (233.35 km/h).
NAJBRŽE ZAUSTAVLJANJE: Fernando Alonso 25.612s
NAJSPORJE ZAUSTAVLJANJE: Vitantonio Liuzzi 32.463s
NAJVEĆA BRZINA: Kimi Räikkönen 312.21 km/h
NAJMANJA BRZINA: Giancarlo Fisichella 278.42 km/h

SEZONA DO SADA

| | AUSTRALIJA | MALEZIJA | BAHREIN | ŠPANIJA | MALZIJA | MONAKO | KANADA | FRANCUSKA | ŠVEDSKA | EUROPA | TURSKA | ITALIJA | JAPAN | BRZIJA |
|-----------------------------|------------|----------|---------|---------|---------|--------|--------|-----------|---------|--------|--------|---------|-------|--------|
| Fernando Alonso | 2 | 1 | 5 | 3 | 1 | 7 | 2 | 7 | 2 | 1 | 4 | 3 | 1 | 3 |
| Lewis Hamilton | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 | 9 | 1 | 5 | 2 | 4 |
| Giancarlo Fisichella | 5 | 6 | 8 | 9 | 4 | D | 9 | 6 | 8 | 10 | 12 | 9 | 12 | O |
| Heikki Kovalainen | 10 | 8 | 9 | 7 | 13 | 4 | 5 | 15 | 7 | 8 | 8 | 6 | 7 | 8 |
| Felipe Massa | 6 | 5 | 1 | 1 | 3 | D | 3 | 2 | 5 | 2 | 13 | 1 | O | 2 |
| Kimi Räikkönen | 1 | 3 | 3 | O | 8 | 5 | 4 | 1 | 1 | O | 2 | 2 | 3 | 1 |
| Jenson Button | 15 | 12 | O | 12 | 11 | O | 12 | 8 | 10 | O | 13 | 8 | O | |
| Rubens Barrichello | 11 | 11 | 13 | 10 | 10 | 12 | O | 11 | 9 | 11 | 18 | 17 | 10 | 13 |
| Nick Heidfeld | 4 | 4 | 4 | O | 6 | 2 | O | 5 | 6 | 6 | 3 | 4 | 4 | 5 |
| Robert Kubica | O | 18 | 6 | 4 | 5 | O | - | 4 | 4 | 7 | 5 | 8 | 5 | 9 |
| Ralf Schumacher | 8 | 15 | 12 | O | 16 | 8 | O | 10 | O | O | 6 | 12 | 15 | 10 |
| Jarno Trulli | 9 | 7 | 7 | O | 15 | O | 6 | O | O | 13 | 10 | 16 | 11 | 11 |
| David Coulthard | O | O | O | 5 | 14 | O | O | 13 | 11 | 5 | 11 | 10 | O | O |
| Mark Webber | 13 | 10 | O | O | O | 9 | 7 | 12 | O | 3 | 9 | O | 9 | 7 |
| Nico Rosberg | 7 | O | 10 | 6 | 12 | 10 | 16 | 9 | 12 | O | 7 | 7 | 6 | 6 |
| Alex Wurz | O | 9 | 11 | O | 7 | 3 | 10 | 14 | 13 | 4 | 14 | 11 | 13 | O |
| Vitantonio Liuzzi | 14 | 17 | O | O | R | O | 17 | O | 16 | O | O | 15 | 17 | 12 |
| Scott Speed | O | 14 | O | O | 9 | O | 13 | O | O | O | - | - | - | - |
| Sebastian Vettel | - | - | - | - | - | - | 8 | - | - | - | 16 | 19 | 18 | O |
| Christijan Albers | O | O | 14 | 14 | 19 | O | 15 | O | 15 | - | - | - | - | - |
| Markus Winkelhock | - | - | - | - | - | - | - | - | - | O | - | - | - | - |
| Sakon Yamamoto | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | O | 20 | 20 | 17 |
| Adrian Sutil | 17 | O | 15 | 13 | O | O | 14 | 17 | O | O | 17 | 21 | 19 | 14 |
| Takuma Sato | 12 | 13 | O | 8 | 17 | 6 | O | 16 | 14 | O | 15 | 18 | 16 | 15 |
| Anthony Davidson | 16 | 16 | 16 | 11 | 18 | 11 | 11 | O | O | 12 | O | 14 | 14 | 16 |

O: Odustao; D: Diskvalificiran

KARTA STAZE: PATRICIA SOLER; CHARLES COATES/LAT

GRAND PRIX JAPANA



Utrka br. 15

Fuji 30.09.2007.

NAJAVA

PODESITE SATOVE

28. – 30. rujna 2007.

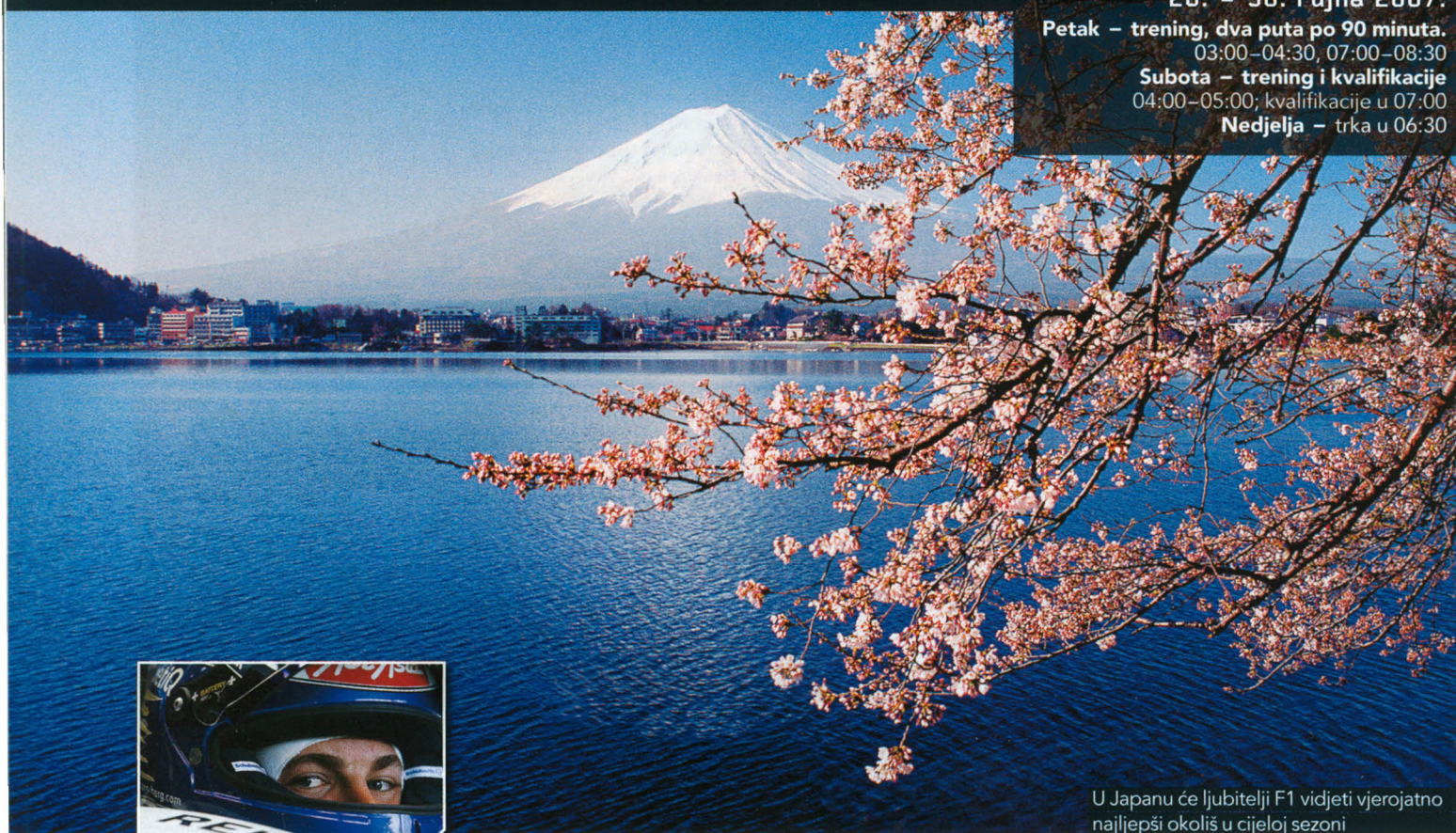
Petak – trening, dva puta po 90 minuta.

03:00–04:30, 07:00–08:30

Subota – trening i kvalifikacije

04:00–05:00; kvalifikacije u 07:00

Nedjelja – trka u 06:30



U Japanu će ljubitelji F1 vidjeti vjerojatno najljepši okoliš u cijeloj sezoni

VOZAČKI POGLED

Indyjevska zagonetka na Fujiju

Kao nasljednik Suzuke, Fuji će morati ispuniti visoka očekivanja, kaže sumnjičavi Nico Rosberg

Nikad nisam bio na Fuji Speedwayu, pa ne znam što mogu očekivati. Navodno je smješten u vrlo ruralnom kraju, u podnožju planine Fuji (gore). Nadajmo se da će nam vrijeme dopustiti da je vidimo jer na fotografijama izgleda vrlo dojmljivo.

Stazu sam vozio na svojem Playstationu i doima se prilično sporom, posebice završni dio kruga. Za razliku od Suzuke koja je bila najbolja staza sezone, Fuji se iz vozačke perspektive ne čini previše izazovnim, ali duga ravnina ispred boksova trebala bi nam podariti ponešto uzbuđenja i natjerati nas da malo promozgamo oko postava.

Bez te ravnine, Fuji bi bio spora staza visokog potiska. S njom je, međutim, riječ o kompromisu između brzine u ravnini i prijanjanja u zavojima, umnogome nalik onom u Indianapolisu.

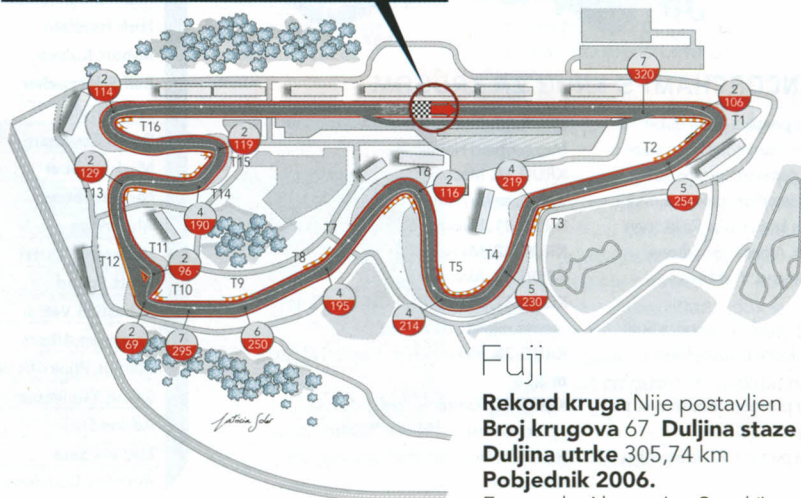
Japanski navijači spadaju među najzanesenije i najupućenije na svijetu,



Fuji ima čudovišnu startno-ciljnu ravninu i mnogo sporih zavoja, pa treba dobro razmisliti oko najboljeg postava

pa ne sumnjam da će se trka odvijati u dobrom ozračju.

Nemam mnogo iskustava s Japanom budući da sam se prije lanskog debija u VN Japana ondje utrkiavao samo jednom – u trci gokarta u Motegi. Zemlja je zadivljujuća, a osobito volim Tokio, koji kao da je dva desetljeća ispred bilo kojeg europskoga grada. Ima sve: odlične restorane, uzbuđljiv noćni život, a rasvjeta stvara doista upečatljiv ugođaj. Planiram ondje provesti nekoliko dana prije nego što nastavim prema Šangaju.



Fuji

Rekord kruga Nije postavljen
Broj krugova 67 **Duljina staze** 4,56 km
Duljina utrke 305,74 km
Pobjednik 2006.
Fernando Alonso (na Suzuki)

NAJBOLJA IKAD... GP JAPANA

Mjesto Suzuka

Datum 8.10.2000.

Akcija Mika čestita Michaelu koji je vozio kao lud kako bi osvojio najveću nagradu.



U KAKVOJ SU FORMI?

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|----------------------|------|------|------|------|------|------|
| Fernando Alonso | - | - | 5 | 0 | 11 | 5 |
| Lewis Hamilton | - | - | - | - | - | - |
| Giancarlo Fisichella | 8 | 0 | 16 | 0 | 7 | 8 |
| Heikki Kovalainen | - | - | - | - | - | - |
| Felipe Massa | 15 | 0 | - | - | 19 | 9 |
| Kimi Räikkönen | 4 | 3 | 8 | 2 | 12 | 6 |
| Jenson Button | 10 | 6 | 9 | 4 | 5 | 3 |
| Rubens Barrichello | 2 | 2 | 1 | 1 | 15 | 0 |
| Nick Heidfeld | 12 | 7 | 11 | 9 | 16 | 13 |
| Robert Kubica | - | - | - | - | - | - |
| Ralf Schumacher | 5 | 11 | 20 | 12 | 2 | 2 |
| Jarno Trulli | 11 | 0 | 19 | 5 | 6 | 11 |
| David Coulthard | 3 | 0 | 7 | 3 | 8 | 0 |
| Mark Webber | 18 | 10 | 6 | 11 | 3 | 0 |
| Nico Rosberg | - | - | - | - | - | - |
| Alex Wurz | - | - | - | - | - | - |
| Vitantonio Liuzzi | - | - | - | - | - | - |
| Sebastian Vettel | - | - | - | - | - | - |
| Sakon Yamamoto | - | - | - | - | - | - |
| Adrian Sutil | - | - | - | - | - | - |
| Takuma Sato | 7 | 5 | 13 | 6 | 4 | 4 |
| Anthony Davidson | - | - | - | - | - | - |

O: Odustao; D: Diskvalificiran

POREDAK 2006. (SUZUKA)



- Fernando Alonso**
Renault R26 1.23:53:413s (220,08 km/h)
- Felipe Massa**
Ferrari 248 + 16.151s
- Giancarlo Fisichella**
Renault R26 +23.953s
- Jenson Button**
Honda RA106 +34.101s
- Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-21 +43.596s
- Jarno Trulli**
Toyota TF106 +46.717s
- Ralf Schumacher**
Toyota TF106 +48.869s
- Nick Heidfeld**
BMW-Sauber F1.06 +76.095s

Ferrarijev prvi vozački naslov nakon 21 godine...

Sraz dvaju najboljih vozača i dvije najbolje momčadi F1 za prvenstvo – to je bila Suzuka 2000.

VN Japana godinama je bila pretposljednja ili završna trka sezone, pa ju je uvijek krasila poprilična dramatičnost. Iznimka nije bila ni trka 2000. kad su se Ferrari i McLaren preko Michaela Schumachera i Mike Häkkinena prsa o prsa borili za naslov.

Sukob nije bio ograničen samo na trku. U subotnjim kvalifikacijama dvojac se, naime, grčevito borio za prvi startni položaj. Nakon prvih vožnji Michael je imao desetinku prednosti. Mika je u drugu vožnju krenuo prvi, popravio vrijeme, no Schumi ga je ponovno pretekao. U svojem trećem i posljednjem pokušaju, Ferrari je kroz cilj prošao samo devet tisućinki brže. Häkkinen je zatim napao četvrti put. Na vrhu posljednjeg zavoja imao je desetinku prednosti, no nije izišao dovoljno brzo, pa je McLaren izgubio dvije desetinke, a s njima i pole position.

U nedjelju – ista priča. Mika je bolje startao i unatoč Schumijevu pokušaju blokiranja preuzeo vodstvo. Dok su brzo i odlučno prealjavali krugove, razlika među njima ponovno je bila zanemariva, premda je Häkkinen pomalo odmicao. No tek je u 18. krugu ta prednost postala, uvjetno rečeno, osjetnija – 2,5 s.

“U sve težim uvjetima, s gorivom za tri kruga, Schumacher se odlučio za konačan napad”.

Nakon prvih boksova, promijenili su se samo vremenski uvjeti. Kišica je stazu učinila skliskom, pa je Schumacher krenuo u potjeru (uz pomoć Pedra de la Rose u Arrowsu koji je ometao Häkkinena dok ga je ovaj pokušavao obići za krug). Dvojac je nastavio riskantnom vožnjom i u 37. krugu Häkkinen je ponovno otišao u boks. Kiša se pojačala, no još uvijek nedovoljno za kišne gume. U sve težim

uvjetima, s gorivom za još tri kruga, Schumacher se odlučio za konačan napad. Spojio je tri brza kruga, posada je sjajno obavila posao u boksu i nevjerojatno je odvezio izlazni krug. Uz Mikine poteške s gumama, to mu je donijelo četiri sekunde prednosti.

Häkkinen se nije mirio s porazom, pomalo je grickao zaostatak, no kad je šahovnica zalepršala ipak je kasnio 1,8 sekunda. Schumi je osigurao treći naslov. Još važnije, bio je to njegov prvi naslov za Ferrari te prvo Scuderijino vozačko prvenstvo od pobjede Jodyja Schecktera davne 1979.

Kamo ići u Fujiju...

Fuji Speedway nerazdvojivo je povezan s najvećim hedonistom Formule 1 Jamesom Huntom. On je 1976. ondje osvojio prvenstvo, a 1977. posljednju veliku nagradu, no ironija je u tome da se u blizini staze nemate gdje zabaviti.

Želite li popiti čašicu sakea (ili tri, u Jamesovu slučaju) i plesati cijelu noć, Tokio je stotinjak kilometara sjeverno.

Zabava blizu staze prilično je prizemna, vjerojatno zato jer je smještena u nacionalnom parku Fuji-Hakone-Izu. Ako imate dan viška, zašto se ne biste uspjeli na planinu Fuji? Njezin vrh visok je 3776 m i najviši je u Japanu. Ili se zaputiti u neke od toplica u Hakoneu?

Dok razmišljate, svratite u obližnji grad Gotemba. Čuli smo da se tamo najbolje jede.





Šangaj 07.10.2007.

NAJAVA

PODESITE SATOVE

5. – 7. listopada 2007.

Petak – trening, dva puta po 90 minuta

04:00–05:30, 08:00–09:30

Subota – trening i kvalifikacije

05:00–06:00; kvalifikacije u 08:00

Nedjelja – trka u 08:00



Koja se druga trka može podičiti tako spektakularno živopisnim obližnjim gradskim središtem?

VOZAČKI POGLED

Staza koja ima sve

Nico Rosberg drži da VN Kine postaje pravi vozački ispit i otmjena svečanost

Budući da je šangajska trka na rasporedu vrlo brzo nakon japanske, kontrast između njih bit će povelik. Iz ruralnog Japana dolazimo, naime, u velegradsku vrevu Šangaja. Lani mi je u Šangaju bilo lijepo, osobito kad sam kupovao po sporednim uličicama, pa se radujem povratku.

Grad raste iznimno brzo, pa će biti zanimljivo vidjeti koliko se promijenio. Mnoga zdanja koja su 2006. bila samo temelji, do našeg će povratka biti dovršena, a ne sumnjam da će brojna druga biti u izgradnji.

Kad je riječ o Shanghai International Circuitu, to je jedna od najboljih staza Hermanna Tilkea. Ima svega: dugu ravninu s dobrim mjestom za pretjecanje pri kraju te mnogo dugih i teških zavoja kroz koje zbog širine staze postoji više dobrih putanja.

Jedina manjkavost je paddock. Malo je prevelik i nedostaje mu pravi



Massa juri stazom sa 17. na peto mjesto – u Šangaju ima dobrih mjesta za pretjecanje

Šangaj

Rekord kruga

1:32.238 (2004.) Michael Schumacher (Ferrari)

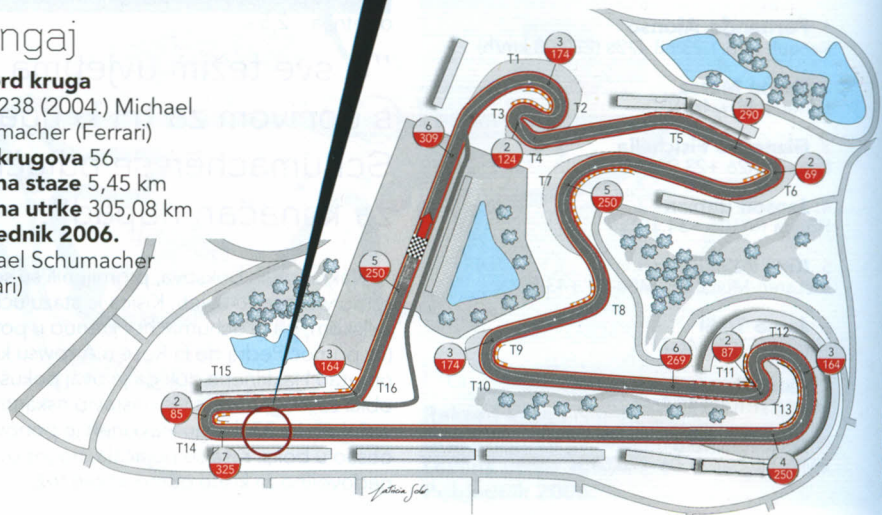
Broj krugova 56

Duljina staze 5,45 km

Duljina utrke 305,08 km

Pobjednik 2006.

Michael Schumacher (Ferrari)



NAJBOLJA IKAD... GP KINE

Mjesto Šangaj

Datum 01.10.2006.

Akcija Schumi osvaja prvu VN Kine i posljednju VN svoje karijere



U KAKVOJ SU FORMI?

| | 2002 UTRKA 2002 GRAND | 2003 UTRKA 2003 GRAND | 2004 UTRKA 2004 GRAND | 2005 UTRKA 2005 GRAND | 2006 UTRKA 2006 GRAND | | | |
|----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|----|----|----|
| Fernando Alonso | - | - | 6 | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| Lewis Hamilton | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Giancarlo Fisichella | - | - | 7 | 7 | 2 | 4 | 2 | 3 |
| Heikki Kovalainen | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Felipe Massa | - | - | 4 | 8 | 11 | 6 | 20 | 0 |
| Kimi Räikkönen | - | - | 2 | 3 | 3 | 2 | 5 | 0 |
| Jenson Button | - | - | 3 | 2 | 4 | 8 | 4 | 4 |
| Rubens Barrichello | - | - | 1 | 1 | 8 | 12 | 3 | 6 |
| Nick Heidfeld | - | - | 14 | 13 | - | - | 8 | 7 |
| Robert Kubica | - | - | - | - | - | - | 9 | 13 |
| Ralf Schumacher | - | - | 5 | 0 | 9 | 3 | 16 | 0 |
| Jarno Trulli | - | - | - | - | 12 | 15 | 17 | 0 |
| David Coulthard | - | - | 9 | 9 | 7 | 9 | 12 | 9 |
| Mark Webber | - | - | 11 | 10 | 10 | 7 | 14 | 8 |
| Nico Rosberg | - | - | - | - | - | - | 15 | 11 |
| Alex Wurz | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Vitantonio Liuzzi | - | - | - | - | - | - | 13 | 10 |
| Sebastian Vettel | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Sakon Yamamoto | - | - | - | - | - | - | 19 | 16 |
| Adrian Sutil | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Takuma Sato | - | - | 18 | 6 | 17 | 0 | 21 | 0 |
| Anthony Davidson | - | - | - | - | - | - | - | - |

O:Odustao

POREDAK 2006.



- 1. Michael Schumacher**
Ferrari 248 1.37:32.747s (187,73 km/h)
- 2. Fernando Alonso**
Renault R26 + 3.121s
- 3. Giancarlo Fisichella**
Renault R26 +44.197s
- 4. Jenson Button**
Honda RA106 +72.056s
- 5. Pedro de la Rosa**
McLaren-Mercedes MP4-21 +77.137s
- 6. Rubens Barrichello**
Honda RA106 +79.131s
- 7. Nick Heidfeld**
BMW-Sauber F1.06 +91.979s
- 8. Mark Webber**
Williams-Cosworth FW28 +103.588s

Michaelova posljednja pobjeda bila je konačan dokaz njegova genija

Nezasitan i nakon svih tih godina, Michael je 2006. u Kini, u trci u kojoj dosad nikad nije bio u prilici pobijediti, startao sa šestog mjesta.

Stara izreka da vrijediš samo onoliko koliko vrijedi tvoj posljednji rezultat, svakako stoji za VN Kine. U njezinoj kratkoj povijesti trke su postupno postajale sve bolje, a dosadašnji vrhunac doživjela je prošle sezone zaradivši epitet najbolje trke. Usto, lanjsko Schumijevo pretjecanje natjeralo je Fernanda Alonsa na žestoku borbu za drugi svjetski naslov.

Schumacher se nije namjeravao tek tako odreći mogućnosti da osvoji osmi naslov, no prednji red ispunjen Renaultima i jutarnja kiša Ferrariju u Bridgestoneovim gumama nisu predkazivali svijetlu budućnost. Michael je na startu svejedno zadržao šesto mjesto, iza Alonsa i Giancarla Fisichelle, Kimija Räikköna u McLarenu te Honda Jensa Buttona i Rubensa Barrichella.

Schumacher je bio strpljiv, pa su mu gume počele raditi u korist. U osmom krugu zaobišao je Barrichella, pet krugova kasnije i Buttona, no zaostatak za Alonsom već se popeo na 25 sekunda. Kad je Räikkönen u 16. krugu otišao u boks, probio se na treće mjesto i do trenutka njegova i Alonsova prvog odlaska u boks smanjio je Alonsovu prednost za najmanje 7 sekunda.

"Michael je krenuo još jače i ubrzo sustigao Renaulte."

Premda je većina ostala na polukišnim gumama jer su se polako pretvarale u glatke, Alonso je zamijenio prednji par jer nije dobro prijanjao. Michael je stoga krenuo još jače i ubrzo je sustigao Renaulte. S jurećim Ferrarijem u zrcalu, Fisi se probio pored momčadskog kolege, a i Schumacher je ubrzo učinio isto.

S približavanjem drugih boksova, suhe gume postajale su sve potrebne. Michael ih je stavio u 40. krugu, a krug poslije još je jednom dokazao svoju klasu pretekavši Fisija dok je

izlazio iz boksa.

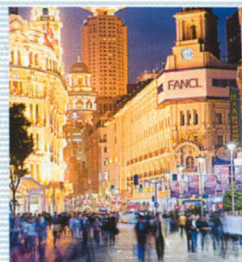
Fisi ni u čemu nije pogriješio, došao je na izlaz na vrijeme da zadrži vodstvo, ali poput svih imao je poteškoća na još uvijek vlažnom pit laneu. Skliznuo je s putanje samo trunčicu, pa je Michael vozeći s dva kotača po rubniku napao zapravo nepostojeći prostor. Sjajan potez.

Budući da je Fisichella bio primoran usporiti kako bi sačuval motor, Alonso je vratio drugo mjesto i približio se Michaelu. Kiša koja se još pojačala nije zabrinula Schumija, pa je na poslijetku odnio deset ključnih bodova. Dvije trke prije kraja poravnao se na čelu s Alonsom. Prvenstvo je postalo otvoreno.

Kamo izaći u Šangaju...

Staza je od središta Šangaja udaljena sat vožnje, ali kao da je udaljena tisućama kilometara. U Šangaju, osobito oko Bunda (dolje), zapadnjake tetoše Prada, Gucci i njima slični, ali izvan središta, svako jutro kad nas taksi iskrca na paddocku (u Kini stranci ne smiju voziti), mještani koji zapadnjake vide jednom godišnje zure u nas otvorenih usta.

Noću se stoga nitko ne zadržava blizu staze. Zašto? Zato što oni koji ne govore kineski ne mogu dešifrirati jelovnik nijednog restorana, a, još gore, rečeno mi je i da je za promatranje pripreme hrane potreban dobar želudac. Ako niste vegetarijanac, obično ćete najprije upoznati naručeno pile ili patku. Kuhar će ih, naime, zaklati pred vašim očima.



GRAND PRIX BRAZILA



Utrka br. 17

Interlagos 21.10.2007.

NAJAVA

PODESITE SATOVE

19. - 21. listopada 2007.

Petak - trening, dva puta po 90 minuta

15:00-16:30, 19:00-20:30

Subota - trening i kvalifikacije

16:00-17:00; kvalifikacije u 19:00

Nedjelja - trka u 18:00



Golem, uzbudljiv, strašan - Sao Paulo je grad u kojem će vam sva snalžljivost dobro doći

VOZAČKI POGLED

Bit će bolnih vratova...

...jer vozimo obrnuto od smjera kazaljke na satu. Ali bit će uzbudljivo, tvrdi Nico Rosberg.

Na VN Brazila osjeća se opušten ugođaj kraja sezone, svi su željni provoda - a ima li boljeg mjesta od Sao Paula kad ste tako raspoloženi? Grad nudi nekoliko odličnih restorana i mjesta za zabavu.

Lani sam ga posjetio prvi put. Prilično sam se teško snalazio jer je golem, ali uputili su me na neka od najboljih mjesta za izlazak i istinski sam uživao u churrascarijima (brazilskim restoranima s jelima sa roštilja). Interlagos je jedna od dvije staze usmjerene obrnuto od smjera kazaljke na satu, pa je tjelesno prilično zahtjevna. Osobito je opterećen vrat jer su mišići naviknuti na desne zavoje koji prevladavaju na većini staza.

Staza je prilično izazovna, no zbog neravnina teško je podesiti bolid. Ključni zavoji su 1 i 2. Oba su na nizbrdici i u oba je lakše izgubiti nego dobiti na vremenu. Kad je staza mokra, a tijekom



Schumi je prošle godine pukla stražnja guma nakon što ju je u prvom zavoju zahvatio Fisichella

brazilskog vikenda obično kiši barem jednom, morate se čuvati rječica koje se slijevaju preko nje.

Još jedan važan zavoj je posljednji. Brzina pri izlasku iz njega presudna je jer diktira brzinu cijelim usponom do startno-cilje ravnine. Ako vozač ispred pogriješi, može ga se preteći u prvom zavoju.

Moj lanjski nastup trajao je manje od kruga, pa ću ove godine dati sve od sebe. Dobar rezultat bio bi vjeter u Williamsova razvojna krila tijekom zimske stanke.

Interlagos

Rekord kruga
1:11.473 (2004.)

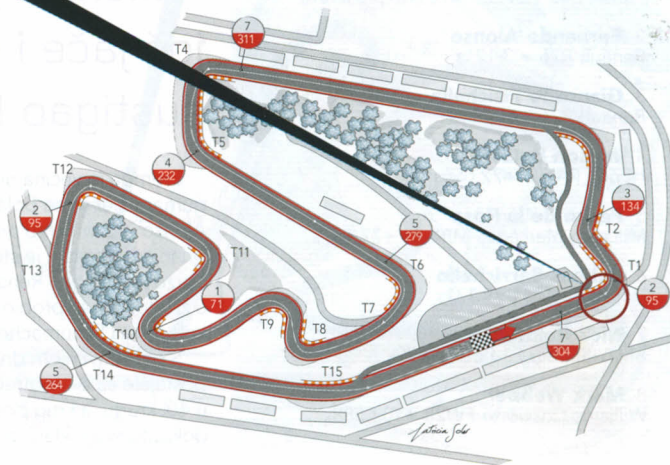
Juan Pablo Montoya
(McLaren)

Broj krugova
71

Duljina staze
4,31 km

Duljina utrke
305,88 km

Pobjednik 2006.
Felipe Massa (Ferrari)



NAJBOLJA IKAD... VN BRAZILA

Mjesto Interlagos

Datum 28.3.1993.

Akcija Senna veličanstveno pobjeđuje na domaćem tlu ispred Hilla, nakon što je prevladao velike poteškoće



U KAKVOJ SU FORMI?

| | 2002 UTRKA 2002 BRD | 2003 UTRKA 2003 BRD | 2004 UTRKA 2004 BRD | 2005 UTRKA 2005 BRD | 2006 UTRKA 2006 BRD | | | | | |
|----------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|----|----|----|----|----|
| Fernando Alonso | - | - | 10 | 3 | 8 | 4 | 1 | 3 | 4 | 2 |
| Lewis Hamilton | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Giancarlo Fisichella | 14 | 0 | 8 | 1 | 10 | 9 | 3 | 5 | 6 | 6 |
| Heikki Kovalainen | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Felipe Massa | 12 | 0 | - | - | 4 | 8 | 8 | 11 | 1 | 1 |
| Kimi Räikkönen | 5 | 12 | 4 | 2 | 3 | 2 | 5 | 2 | 2 | 5 |
| Jenson Button | 7 | 4 | 11 | 0 | 5 | 0 | 4 | 7 | 14 | 3 |
| Rubens Barrichello | 8 | 0 | 1 | 0 | 1 | 3 | 9 | 6 | 5 | 7 |
| Nick Heidfeld | 9 | 5 | 12 | 0 | 16 | 0 | - | - | 8 | 17 |
| Robert Kubica | - | - | - | - | - | - | - | - | 9 | 9 |
| Ralf Schumacher | 3 | 2 | 6 | 7 | 7 | 5 | 10 | 8 | 7 | 0 |
| Jarno Trulli | 6 | 0 | 5 | 8 | 9 | 12 | 18 | 13 | 3 | 0 |
| David Coulthard | 4 | 3 | 2 | 4 | 12 | 11 | 15 | 0 | 18 | 0 |
| Mark Webber | 20 | 11 | 3 | 9 | 11 | 0 | 13 | 0 | 11 | 0 |
| Nico Rosberg | - | - | - | - | - | - | - | - | 13 | 0 |
| Alex Wurz | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Vitantonio Liuzzi | - | - | - | - | - | - | - | - | 15 | 13 |
| Sebastian Vettel | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Sakon Yamamoto | - | - | - | - | - | - | - | - | 20 | 16 |
| Adrian Sutil | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Takuma Sato | 19 | 9 | - | - | 6 | 6 | 19 | 10 | 19 | 10 |
| Anthony Davidson | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

O:Odustao

POREDAK 2006.



- Felipe Massa**
Ferrari 248 1.31:53:751s (199,86 km/h)
- Fernando Alonso**
Renault R26 + 18.658s
- Jenson Button**
Honda RA106 +19.394s
- Michael Schumacher**
Ferrari 248 +24.094s
- Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-21 +28.503s
- Giancarlo Fisichella**
Renault R26 +30.287s
- Rubens Barrichello**
Honda RA106 +40.294s
- Pedro de la Rosa**
McLaren-Mercedes MP4-21 +52.068s

Za nabrijanog Sennu poraz nije dolazio u obzir

Interlagos je obično iznimno dramatičan, a te je godine Senna, shvativši da je Prost favorit, izvukao i posljednje atome snage.

Pomiješajte Ayrtona Sennu, kišu i VN Brazila i imate sve sastojke za sjajnu trku. A ta opojna mješavina na vrhuncu je bila 1993. kad je Senna odnio posljednju pobjedu na domaćem tlu.

Prve prognoze upirale su na sedmu brazilsku pobjedu Alaina Prosta (Williams). Njihova vjerojatnost povećala se kad su se Gerhard Berger (Ferrari) i Michael Andretti (McLaren) dodirnuli na putu prema prvom zavoju nakon starta. Senna nije bio uključen u incident – prošao je čisto iza Prosta te ispred Prostova kolege Damona Hilla – ali je sporo raščišćavanje poprišta Senni uzrokovalo poteškoće u početnim krugovima.

Hill je pretekao Sennu u 11. krugu. Prost je tada imao gotovo deset sekunda prednosti. Međutim, dok su vozači razmišljali o prvom boks, stvari je zakomplicirala kiša. A Senni je dodatnu poteškoću pričinjavalo deset kaznenih sekunda zbog pretjecanja Erica Comasa na poprištu sudara dok su se vijorile žute zastave. Senna je kaznu odradio tek u 24. krugu i reći da je Brazilac time bio nezadovoljan krajnje je preblag opis.

"Reći da je Senna bio nezadovoljan krajnje je preblag opis."

U trku se vratio na četvrto mjesto baš kad je krenuo prolom oblaka koji je jako promijenio uvjete na startno-ciljnoj ravnini. Senna je otišao po kišne gume, ali Prost je ostao na stazi, djelomice i zato što je Hill bio u boks. Prije nego što je obišao krug, Prost je naleteo na krhotinu iz nesreće Christiana Fittipaldija, koja se također zbila na glavnoj ravnini, i odsklizao u onesposobljen Fittipaldijev bolid.

Pozvan je sigurnosni automobil koji je ispred sad vodećeg Hilla i drugoplasiranog

Senne vozio sedam krugova. Vrlo brzo nakon što je trka ponovno krenula kiša je prestala, pa su svi otišli po gume za suho.

Senna je u boks otišao krug prije Hilla, pa mu se prilika za napad ukazala tijekom Hillova izlaska. I ugrabio ju je.

Idućih deset krugova između njih jedva da je bila sekunda razmaka.

Pred vlastitim navijačima Ayrton se veličanstveno probijao kroz promet.

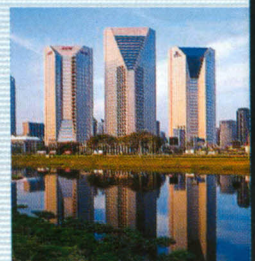
Hill je ustrajao koliko je mogao, no na poslijetku se morao povući i uživati u Brazilčevoj vožnji prema 37. Velikoj nagradi.

Kamo izaći u São Paulu...

Posljednja trka sezone jedna je od najugodnijih jer je Sao Paulo iznimno živ grad, premda je i opasan. Živ je jer vrvi odličnim restoranima, barovima i klubovima, ali i opasan jer je prepun naoružanih propalica.

Lani su lokalni kradljivci automobila pucali na tri djelatnika Toyotina odjela za odnose s javnošću koji su se sa staze vraćali u hotel. Premda nijedan nije ustrijeljen, Formula 1 nije zaboravila na incident. Interlagos će zbog toga biti najnezanimljivija trka za znatiželjnike koji u paddocku promatraju satove. Rolex (i slične sprave) svi ćemo ostaviti kod kuće.

Gdje će odsjesti F1 Racing? U hotelu Hilton Morumbi (desno), u čijem se salonu na 26. katu osjećamo prilično sigurno.





AYRTON SENNA

Grand Prix Italije, 1986.

BLACK BOOKS

FOTOARHIVA

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

USMJEREN NA SVE ŠTO JE VAŽNO

POZNATI napad u posljednjem trenutku Ayrtona Senne tijekom kvalifikacija za VN Italije 1986. Konačni napad na Parabolicu ovaj put, međutim, nije urodio plodom.

Brazilac je vještinu vožnje u kvalifikacijama doista sjajno svladao, pa je te sezone osam puta startao prvi, ali Monza nije bila jedan od takvih uspjeha.

S grida je krenuo peti i odustao još u prvom krugu nakon što se u njegovu Lotusu 98T pokvario mjenjač.

Tek u trećoj sezoni svoje F1 karijere, Senna je osam pole positiona pretvorio u samo dvije pobjede, ostavljajući naslov budućem sparing partneru Alainu Prost.

Zlatna groznica:
na kvalifikacijama za VN Italije 1986. Senna tjera Lotus 98T do same granice...



LEWIS JE SKINUO NOGU S GASA...

Heidfeld mi je uzbudljiv kao kuhana noga, nema nikakav personality

Riječi Goran Dijaković

I mao sam prijatelja koji je u F1 bio jako "in" i poznaje osobno sve značajne likove iz paddocka. Prije nego što smo definitivno raskrstili, rekao mi je da je Ron Dennis, pa... neću ublažavati njegove riječi... kreten. Nakon što sam po zadnjoj trkačkoj nedjelji pročitao Dennisovu izjavu da je pokušaj Fernanda Alonsa da ubije Lewisa Hamiltona na prvom zavoju Spa zapravo normalna stvar, u potpunosti razumijem što je htio reći moj "prijatelj".

Alonso je tri puta u deset sekundi pokušao izbaciti Hamiltona. Dva puta prije prvog zavoja i treći puta nakon. U tom trećem pokušaju je otišao toliko široko da je Lewis morao daleko izvan staze. FIA je izgleda bila jako umorna od kažnjavanja pa je svjetskom prvaku progledala kroz prste. No, da se slijepo držala i svog jako popularnog pravila koje brani ugled sporta, Alonsa se lako moglo pozvati barem na prolazak kroz boksove. Nekako mi dvostruki prvak lagano tone u očima. Nije to ono. Pokazuje svoju, bez uvrede nacionalnoj manjini nekada tako zvanu, "cigansku" stranu. Želim mu i treći naslov, ali biti će to veliki udarac za F1 kada se jednom bude gledalo na vječnu listu. Fernando Alonso tri puta zaredom svjetski prvak. Kaj god.

Kimi je konačno osvojio utrku. Sjajno je vozio, ali još uvijek nije sasvim jasno je li on materijal za najbolje od najboljih. Ne znam što više iritira, greške ili indolencija. Jako je lijepo biti sjeverno cool, ali u F1 ipak treba malo više srca. Zato u Ferrariju nikada nije bilo sjevernjaka, a zadnjih desetljeća i jako rijetko Talijana, koji najčešće imaju dva srca i nikako ne mogu podnijeti da su tada jači i od pape.

Massa je druga liga. To je bilo jasno i prije nego je stigao u Ferrari.

Lewis je prva, ali ipak nema iskustva. Iako razum kazuje suprotno, ne želim se pomiriti da se u Eau Rougeu nije moglo i drugačije. Ako se vozi folgas, onda je netko pustio gas.. "Nutarnja

strana.."? Hm? Ako su do dna stigli zajedno onda su možda mogli i dalje? Na vrhu je Lewis trebao biti s unutarnje strane..Možda nikada nećemo znati, osim ako Lewis ne prizna da se malo uplašio..

Ostatak grida nije nimalo uzbudljiv. Jako je lijepo da je Kubica s 14. mjesta stigao na deveto. Stanite sada, malo razmislite i pročitajte ove riječi još jednom. To je uzbudljivo samo zato što se u utrci (osim starta) nije ništa drugo događalo, kao ni u tri utrke prije toga. Heidfeld mi je uzbudljiv kao kuhana noga. Nikakav personality, samo Kimi priča dosadnije. Svi ostali su u takvoj banani da boli glava. Možda tek mali Rosberg i ideja da preseli u veliku dvojku dašak svježine.

Dvije priče za kraj.

Jednog nesretnog dana u 80-ima, McLaren je navodno oborio rekord kruga u Silverstoneu. Zašto nesretnog? Privatno testiranje je održano u velikoj tajnosti. Bilo je to doba kad je u bolidima bila dozvoljena sva moguća i nemoguća tehnologija. Momčad je bila jako zadovoljna. No, bio je jedan problem. Bolid je upravljao iz boksa kao dječja igračka... U bolidu nije bilo vozača...

Od tog nesretnog dana, dosta toga uzimam s rezervom.

Kojih desetak godina prije toga, na malom aerodromu kraj Salzburga, Niki Lauda je rano ujutro trebao pokupiti Jamesa Hunta jer im je tog dana bio zakazan trening na Paul Ricardu. James je, naravno, kasnio. Naravno, u pratnji je bila jedna od bezbrojnih ljepotica, a plavokosi Britanac bio je pijan, po običaju.

Iako je odpavao malo u avionu iznad Alpa, na zaboravljenom trkalištu iznad Azurne obale dogodilo se nešto što i dan

dan danas nasmijava ljubitelje F1. Nakon nekoliko krugova u McLarenu, James se nije vratio u boks. Tada nije bilo kamera i iz momčadi su jednostavno sjeli u auto i otišli ga tražiti. Brzo su ga našli parkirano sa strane, pored staze. Nije se micao. Pomislili su na najgore, ali se brzo ustanovilo da je Hunt zaspao. Bio je toliko umoran da je parkirao i zaspao.

E ako mene pitate, mnogo su mi zanimljivije priče tipa ove (i mnogih drugih) o Jamesu Huntu nego rekord bez vozača.

FO

Kimi je konačno osvojio utrku. Sjajno je vozio, ali još uvijek nije sasvim jasno je li on materijal za najbolje od najboljih.