

DRUGI VOZAČI MOGU LI NADMAŠITI UGLEDNIJE FELIPE I HEIKKI MOMČADSKKE KOLEGE?

F1

RACING

Počelo je, počelo...

NEMA POMOĆI!

» Analiza svih F1 bolida 2008. bez elektronskih pomagala - i sve o ljudima koji ih krote!

» Suci: M. Gascoyne i F. Dernie

PLUS
ONI KOJI UISTINU
IMAJU ŠTO REĆI
PATRICK HEAD I
MARIO THEISSEN

POČETAK SEZONE
SVE O AUSTRALSKOM
MASAKRU BOLIDA

ZABORAVLJENI PRVAK
PRAVI NELSON PIQUET

BUDUĆE STAZE
KAMO ĆE FORMULA 1

ISSN 1845-8270

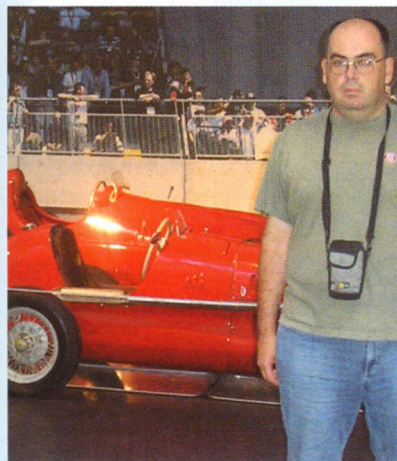


00308

9 771845 827008

Što nam govore prve utrke?

U trenutku kada dovršavamo ovaj broj F1 Racinga odvežene su prve dvije utrke nove sezone, pokazujući da nakon svih bučno najavljenih promjena i novotarija zapravo nekih velikih zaokreta i nema. Uz poneku sitniju izmjenu, poredak momčadi ostao je vrlo sličan prošlogodišnjem, a kvaliteta bolida i dalje ima veliku prevagu nad individualnom kvalitetom vozača, određujući tako konačni poredak. Gotovo pa u toj mjeri da donekle objektivno možemo ocjenjivati uspješnost pojedinog vozača samo u odnosu spram momčadskog kolege. Ideja da će se ukidanje elektronskih pomagala pozitivno odraziti na lakoću pretjecanja pokazala se u popriličnoj mjeri utopijskom: na vozaču sprijeda je i dalje samo da kruži svojom putanjom i ne radi greške, pa će onome iza, čak i u očigledno superiornijem bolidu, biti gotovo nemoguće doći u priliku za pretjecanje. To neće bitno promijeniti niti ponovno uvođenje slickova, plašim se, iako svakako podržavam tu ideju. I dalje mislim da su samo dva puta kojima možemo vratiti obračune na stazi: radikalna promjena aerodinamike, koja će učiniti da bolid koji se vozi u slipstreamu bude brži od onoga ispred, a ne da je ometen turbulencijama prouzročanima tim bolidom. Ili ugradnja većih spremnika i zabrana dolijevanja goriva – jer u toj situaciji prelazanje na stazi postaje jedini način pretjecanja, ne može se kalkulirati s boksovima. Nažalost, oba su rješenja kratkoročno neizvediva, jer je riječ o tako radikalnim promjenama da ih se mora najaviti barem nekoliko godina unaprijed, kako bi momčadi mogle pokrenuti razvoj tome primjerenih bolida otpočetak. No prilično sam uvjeren da nikakve druge promjene neće radikalno povećati zanimljivost natjecanja, koje se pretvorilo u gotovo čistu taktičku bitku. Što je jako zanimljivo i užitak je gledati, no problem je što i najbolje odrađena taktika pada u vodu pri svakoj pojavi sigurnosnog automobila na stazi. Što mi se osobno ne sviđa jer dodatno ojačava ulogu faktora sreće i



nagrađuje neadekvatno odrađenom na stazi. Koja su vaša mišljenja o budućnosti Formule 1 i promjenama koje bi je učinile zanimljivijom? Pišite nam na redakcijski email ili adresu, a najzanimljivije ćemo ideje objaviti i nagraditi.

DINO MILIĆ-JAKOVLIĆ
GLAVNI UREDNIK

F1 SURADNICI



Livio Oricchio

Počeo je pisati o Formuli 1 još 1987, kada je njegov rodni Brazil bio najveća svjetska velesila u tom sportu. Sada piše o pokušaju Felipea Masse da vrati ta vremena.



Lorenzo Bellanca

Iskreno priznajemo da je jedini razlog uvrstanja našeg ponajboljeg fotografa ovamo to što je na slici sa sestrama Minogue. Eto s kim se družimo.



Adrian Sutil

Početak nove sezone nije bio najsretniji za našeg ovogodišnjeg najavljenog vozača utrka, no vjerujemo u njegovu svijetlu budućnost, i vozačku i novinarsku.

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

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



www.f1racing.hr

IMPRESUM

Broj 012/2008
Ožujak/Mart 2008.
ISSN: 1845 – 8270

IZDAVAČ

Opus publikacije
Zamenhofova 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
Stuart Codling
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
Prodaja oglasnog prostora
Tel.: 01/3775 372
Fax: 01/3756 241
oglas@opus-publikacije.hr
Grafičko oblikovanje
Leonardo Media
www.leonardo.hr

Grafički urednik
Milivoj Milić
Prevoditelji
Alan Jelovečki
Filip Kralj
Tomislav Šostar
Vjekoslav Čulo
Marija Perišić
Lektura
Vlatka Horvat
Website
www.f1racing.hr
E-mail adresa
info@f1racing.hr

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

PRETPLATA

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

« RUBRIKE

PITPASS

- 8 Zašto je Lewis najvjerojatniji prvak
- 12 Hondini mladi vozači na mucu
- 16 Ferrari na olimpijskom ledu
- 18 Nove staze u F1
- 20 Peter Windsor o F1 inženjerima
- 22 Put gume od stabla do staze
- 34 **F1 PLUS 1**
Lewis Hamilton pomalo o svemu
- 86 **ŠTO AKO?...**
Nevjerojatan savez McLarena i Lamborghinija
- 98 **CRNA ZASTAVA**
Goran Dijaković analizira početak sezone

« PRIČE BROJA

- 24 **F1 BOLIDI, GENERACIJA 2008**
Ocjenjuju ih Mike Gascoyne i Frank Dernie
- 36 **DRUGI VOZAČI**
Neki od najboljih, neki od najgorih
- 38 **FELIPE MASSA**
Pogled iz brazilske perspektive
- 44 **HEIKKI KOVALAINEN**
Može li pobijediti momčadskog kolegu
- 50 **MARIO THEISSEN**
Veliki intervju s BMW-ovim Führerom
- 58 **ZAUSTAVLJANJE U BOKSU**
Iz sekunde u sekundu
- 64 **DAVID COULTHARD**
Bez dlake na jeziku – kao i uvijek
- 68 **JENSON BUTTON**
Dolazi li napokon njegovo vrijeme
- 72 **PATRICK HEAD**
Veliki intervju s Williamsovim guruom
- 82 **NELSON PIQUET**
Ne, ne govorimo o junioru

« GRAND PRIX IZVJEŠAJI I NAJAVE

- 92 **AUSTRALIJA** Melbourne je svjedočio nesvakidašnjem debaku ekipe Ferrarija
- 96 **NAJAVA: BAHREIN** Velika nagrada u okruženju pijeska, palmi i ponekog naftnog izvora

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

pisмене suglasnosti izdavača zabranjena je. Urednici i nakladnik F1 Racing magazina ne daju nikakve garancije i osiguranja vezana za proizvode i usluge oglašivača u magazinu. Posebna pažnja neprestano se pridaje tome da sadržaj F1 Racinga bude potpuno točan, no izdavač i tiskara ne mogu prihvatiti odgovornost

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

44
HEIKKI KOVALAINEN
Može li se pokazati kao sljedeći Leteći Finac

38
FELIPE MASSA
Sagledan iz brazilske perspektive

24
NOVI BOLIDI
Mike Gascoyne i Frank Dernie ocjenjuju i procjenjuju

Formula 1



86 **TAJANSTVENI BOLID AYRTONA SENNE**
Iza anonimnog bijelog bolida krije se velika, nikada ispričana priča



68

PRIČA S BRADOM

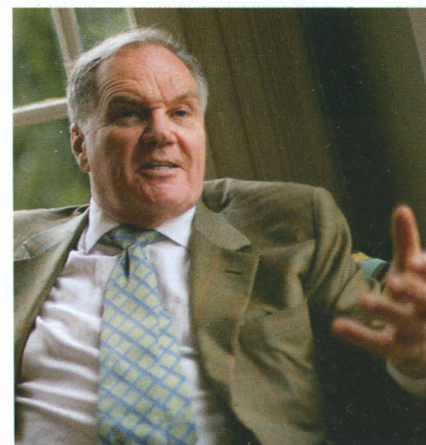
Kao i svake sezone, Button očekuje da napokon naide i njegovo vrijeme



72

MUDRA GLAVA

Patrick Head govori o prošlosti, sadašnjosti i budućnosti Williamsa - i same Formule 1



82

NELSON STARIJI

Dok sin počinje F1 karijeru, mi se prisjećamo nepodopština i majstorija Piqueta seniora



NEDOSTAJE LI VAM NEKI OD PROŠLIH BROJEVA, NAZOVITE NAS NA **01 4813 744**

ŽELITE PRETPLATU NA F1 RACING? OKRENITE STRANICU 80.

50

BMW U NALETU

Mario Theissen objašnjava kako to planiraju postići



cirkus

Ne valja se bosti s rogatima...

Sve nade za uspjeh u novoj sezoni raspale su se u eksploziji karbonskih krhotina kad se David Coulthard sudario s Felipeom Massom, a zatim mu je uživo na TV zaprijetio kako će iz njega "istjerati govna"

Staza Albert Park, Australija

Vrijeme/datum

16:12, nedjelja 16. Ožujka

Fotograf Bernard Asset

Oprema Canon EOS-1DS MkII,
600-mm objektiv, 1/500 na F7







Nakajima - novi japanski kamikaza

Vozač Williamsa Kazuki Nakajima u debiju je lani imao incident s mehaničarima tijekom zaustavljanja u boksu, a u novu sezonu je ušao izbacivanjem Roberta Kubice iza sigurnosnog automobila - Sato je dobio nasljednika.

AUSTRALSKO PRETKAZANJE

LEWIS ĆE BITI PRVAK NAKON POBJEDE U AUSTRALIJI

Prošlost pokazuje da je pobjednik iz Melbourn najvjerojatniji osvajač naslova na kraju sezone

NAKON LEŽERNE POBJEDE na Velikoj nagradi Australije, Lewis Hamilton glavni je favorit za osvajanje ovogodišnjeg naslova prvaka. To nije naše mišljenje, nego čvrst statistički dokaz koji pokazuje da je u ovom stoljeću šest od osam pobjednika prve utrke u sezoni na kraju godine osvojilo vozačko prvenstvo. U utrci s mnogo

odustajanja, Hamilton je krenuo s prvog startnog mjesta, vodio do kraja i iskoristio nevolje koje su zadesile aktualne prvake iz Ferrarija. Kimi Räikkönen osvojio je jedan bod, a Felipe Massa baš ništa.

„Ovo je savršen početak sezone“, rekao je oduševljeni Hamilton.

„U svojoj drugoj godini u Formuli 1 postavio sam si neke

ciljeve i podvrgnuo se većem pritisku, ali ova pobjeda je možda slađa od svih ostalih jer osjećam da sam napredovao na mnogim područjima.“

Hamilton je preživio kaos utrke na Albert Parku, što je dobar predznak za preostalih 17 velikih nagrada do kraja sezone.

Otkad je Melbourne prvi put otvorio sezonu 1996., osam od dvanaest pobjednika te utrke postali su svjetski prvaci, a kad je Bahrein 2006. otvorio sezonu, Fernando Alonso osvojio je i tu utrku i naslov prvaka.

Ipak, očita lakoća Lewisova trijumfa - petoga u Formuli 1 - varljiva je. Zbog vikenda ispunjenog pogreškama i mehaničkim kvarovima, Räikkönen i Massa uspjeli su pokazati samo tračak onoga za što je Ferrari F2008 sposoban.

Unatoč činjenici da je statistika uvjerljivo na njegovoj strani, Lewis sigurno neće još otpisati Ferrarijeve vozače.

„Ferrari ima mnogo toga za pokazati i uopće ne sumnjamo da će se vratiti“, upozorio je šef McLarena Ron Dennis.

Otkad je Melbourne prvi put otvorio sezonu, osam od dvanaest pobjednika te utrke postali su svjetski prvaci.

Radost za Lewisa u Australiji, a ako se može vjerovati statistikama, i naslov je njegov

SUJKE: ROBERT CIANFLONIE/GETTY IMAGES; LORENZO BELLANCA/LAT; STEVEN TEE/LAT; CHARLES COMTES/LAT; XPB/CC; REX FEATURES





Australija odbila noćnu utrku

Šefovi staze u Melbourneu ostali su dosljedni svojoj odluci unatoč zahtjevu Bernieja Ecclestonea da iduće sezone organiziraju noćnu utrku. Organizatori su spremni promijeniti vrijeme početka utrke, ali ne kasnije od pet sati poslijepodne.



Hamilton ne želi u GPDA

Lewis Hamilton ne namjerava se pridružiti Udruzi GP vozača, uz ispriku da je prezaposlen kako bi se potpuno posvetio toj zadaći. Njegov kolega iz McLarena Pedro de la Rosa novi je predsjednik Udruge.



Hamilton je pobijedio u Melbourneu, ali nemojte još otpisati momke iz Ferrarija

DOKAZ DA BI 2008. MOGLA BITI LEWISOVA GODINA

Ova statistika mogla bi značiti besane noći za Kimija

	POBJEDNIK U PRVOJ UTRCI SEZONE	SVJETSKI PRVAK
2008.	Lewis Hamilton	?
2007.	Kimi Räikkönen	Kimi Räikkönen
2006.	Fernando Alonso	Fernando Alonso
2005.	Giancarlo Fisichella	Fernando Alonso
2004.	Michael Schumacher	Michael Schumacher
2003.	David Coulthard	Michael Schumacher
2002.	Michael Schumacher	Michael Schumacher
2001.	Michael Schumacher	Michael Schumacher
2000.	Michael Schumacher	Michael Schumacher
1999.	Eddie Irvine	Mika Häkkinen
1998.	Mika Häkkinen	Mika Häkkinen
1997.	David Coulthard	Jacques Villeneuve
1996.	Damon Hill	Damon Hill



Hill: prvak 1996.

Schumi: višestruki prvak

POBJEDNICI I GUBITNICI

DOBAR MJESEC...

... za demantiranje samog sebe. „Ako nemate ništa dobro za reći, najbolje je ne reći ništa“, izjavio je bivši vlasnik Minardija Paul Stoddart novinarima u Melbourneu, a onda petnaest minuta kritizirao Maxa Mosleyja.



... za pomirbu, nakon što su Ron Dennis i Stefano Domenicali hvalili jedan drugoga u talijanskim novinama La Gazzetta dello Sport.



... za dekoriranje. Kako bi prestao misliti na neizvjesnu F1 budućnost, Anthony Davidson je tjedne prije Melbournea proveo bojeći svoju kuću.



LOŠ MJESEC...

... za nezrelo voće, nakon što je Flavio Briatore izjavio da živi iz dana u dan. „Život je krhak“, rekao je. „Zbog toga ne kupujem zelene banane – tko zna što će se dogoditi sutra?“



... za intervjue. Vodafone je stavio mikrofone obojici McLarenovih vozača tijekom utrke kajaka i naslušao se dovoljno gundanja i uzdaha za pornić.



... za zahtijevanje noćne utrke. Australci su zabrinuti zbog globalnog zagrijavanja, pa ovo možda i nije bio najbolji trenutak od njih zatražiti noćnu utrku i rasvjetu koja guta struju.



F1



Abu Dhabi ostaje vjeran Ferrariju
 Momčad Ferrarija je ojačala veze s Abu Dhabijem. Državna tvrtka Mubadala produljila je svoju potporu do 2010., dok je Etihad Airways sklopio trogodišnji sponzorski ugovor.

CIRKUS VIJESTI OTKRIĆA POSAO ZNANOST



Japanskoj momčadi budućnost je zajamčena

OPREMA ZA SPAŠAVANJE

SUPER AGURI DOBIO POJAS ZA SPAŠAVANJE

Momčad koja se bori za opstanak spremna je za remont nakon što je novi ulagač Magma Group odredio smjernice

SUPER AGURI se nakon zakašnjelog pokušaja spašavanja dokotrljao na startnu poziciju Melbournea, premda mu je bliska budućnost još uvijek nesigurna. Vjerojatnost da će u ostatku sezone Antony Davidson i Takuma Sato zadržati svoje pozicije je upitna. Spasitelj momčadi je automobilska konzultantska tvrtka koju vodi bivši šef Forda Europe Martin Leach. Magma Group je zajedničko ime za šest tvrtki koje nude različite specijalističke usluge u svemu, počevši od brandinga i

"Spasitelj momčadi je automobilska konzultantska tvrtka koju vodi bivši šef Forda Europe Martin Leach"

poslovnih strategija do tehnološkog razvoja.

Tijekom svog boravka u Fordu Leach je jako podupirao momčad Jaguar Racinga i bio je glavni pokretač posla u snabdijevanju

Jordana motorima u sezoni 2003./04.

Leach je bio u Melbourneu, ali je oštro odbijao sva novinarska pitanja, dok je njegov bivši kolega iz Forda Jost Capito također povezan s momčadi Super Agurija. "Martin i ja znamo se 30 godina", rekao je glavni izvršni direktor Honde Nick Fry. "Nas dvojica još od Silverstonea prošle godine raspravljamo o mogućnostima. Zato nam je trebalo toliko vremena da završimo. Postojale su i druge

opcije, ali po mojem mišljenju nisu bile moguće."

Nastup Super Agurija u Melbourneu bio je ograničen nedostatkom rezervnih dijelova. Dok se ne završi posao ozdravljenja momčadi (odmah nakon Velike nagrade Bahreina), proračun im je marginalan.

Daniel Audetto nije bio prisutan u Melbourneu i najvjerojatnije je da neće ostati na čelu momčadi. I nema garancije da će ugovori vozača biti preneseni zajedno s ostalom aktivom momčadi.

NAJBOLJE OD F1 NA kako ste vi predložili... **YouTube**™

Utipkajte:

Onboard Jacques Laffite
 Zvučna nirvana dok Laffite niže krugove u Monzi u Ligier-Matri Eric Burchell, Derby



Utipkajte:

French GP 1973
 Petersonova prva pobjeda, nakon Schecterova sudara s Fittipaldijem Nelly Scott, Twickenham



Utipkajte:

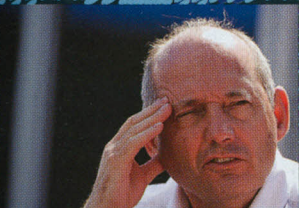
Monaco 1970 Last lap
 Jochen Rindt u lovu na Jacka Brabhama koji je nakon toga doživio sudar Gillian Nicklin, USA



RUBENS RUŠI REKORDE

VOZAČ HONDE RUBENS Barrichello ove će godine oboriti rekord Riccarda Patresea od 256 startnih pozicija, ali Brazilac nije siguran na kojoj će se utrci to dogoditi. Patreseova 16-godišnja karijera započela je na Velikoj nagradi Monaka 1977, a završila potkraj 1993. Njegova posljednja utrka bila je zapravo 257., no VN Argentine 1979. nije započeo jer se sudario pri zagrijavanju. U Barrichellovoj momčadi tvrde da je od svog

debija na VN Južne Afrike 1993. startao na 250 utрка, ali je, zapravo nastupio, 254 puta. Barrichello se sprema na obaranje Patreseova rekorda u lipnju na Magny-Coursu, ali sam Rubens će proslaviti rekord na Velikoj nagradi Turske (tri utrke ranije). "Pitao sam mnoge i nitko mi ne može točno odgovoriti", rekao je Rubens za F1 Racing. Na toj utrci ili na kojoj već misli da je prava, Rubens će nositi posebno ukrašenu kacigu.



Utrka umjesto razvoda

Utrka umjesto razvoda McLarenov šef Ron Dennis iznenada se u nedjelju pojavio u Sepangu, nakon što je najavljeno da će zbog razvoda od supruge Lise propustiti tu utrku. No zov momčadi ipak je bio jači od pripreme za brakorazvodnu parnicu.

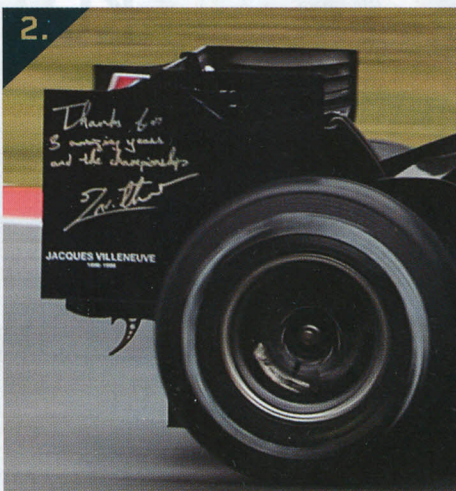


Online prijenosi ITV-a utrka za Veliku nagradu

Britanska TV kuća ITV osigurala je ekskluzivna prava prijenosa treninga u petak, kvalifikacija i same utrke na njihovoj web stranici, itv-f1.com. Online snimke dostupne su samo u Ujedinjenom Kraljevstvu.

ŠPIJUN U PADDOCKU

KOJE JE ZNAČENJE BROJA, POGOTOVO AKO SE NALAZI NA BOKU WILLIAMSOVA TESTNOG BOLIDA?



1. 125 je broj startnih pozicija koje je momčad ostvarila u proteklih 30 godina. Ne zaboravite i sedam naslova u natjecanju vozača, kao i 24 uzastopne prve startne pozicije 2. Williamsova posljednja titula u natjecanju konstruktora 1997., a svjetski je prvak bio Jacques Villeneuve 3. 500 utrka za Veliku nagradu - čarobna brojka bit će premašena potkraj proljeća ove godine 4. 113 pobjeda 5. Vozači Svaki vozač koji je vozio za Williamsa zabilježen je na testnom vozilu FW29B 6. 34 651 km - broj kilometara u vodstvu 7. Zahvala navijačima Gdje bi momčad Williamsa bila bez svojih navijača? 8. Zahvala obiteljima... a sponzorima? 9. Sretna tridesetgodšnjica, Williams

SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT; GLENN DUNBAR/LAT; XFB.CC

MIŠLJENJE ČITATELJA F1 RACINGA

HOĆE LI FERRARI OPET BITI NA VRHU?

VJERUJETE li stručnjacima, McLaren i Ferrari su nakon predsezonskih testiranja ponovno daleko ispred konkurencije. Trend iz prošle godine nastavlja se i 2008., pa smo pitali naše čitatelje što misle tko će ove sezone odšetati s naslovom. Čini se da vi mislite – opet Ferrari.

KAKO STE GLASOVALI

Ferrari 78,8%

McLaren 21,2%

ŠTO KAŽU ČITATELJI

„Ferrari ima dvojicu najboljih vozača i prošle godine je osvojio više utrka nego McLaren. Ne vidim zašto ove godine ne bi bili još i bolji.“

Antonio Aguilar,
Madrid, Španjolska



„Ferrari će pobijediti u više utrka jer je Kimi Räikkönen najbrži vozač u Formuli 1, a čak i ako on ne pobijedi u utrci, Felipe Massa hoće.“

Raimo Kivi,
Gislaved, Švedska



„Ferrari će osvojiti više utrka. Ostale momčadi imaju dosta problema, a McLaren će osjećati posljedice špijunske afere prvih nekoliko utrka, a možda i cijelu sezonu.“

James Wilson,
Alberta, Kanada



„McLaren neće ponoviti prošlogodišnje pogreške. Bit će mnogo odlučniji na pit wallu, a Hamilton i Kovalainen će gurati jedan drugog i momčad prema pobjedama.“

Christian Swain,
Chesterfield, Velika Britanija



Sudjelujte u anketi F1 Racinga. Besplatno je i jednostavno. Posjetite www.f1racing.co.uk i kliknite na link „Have Your Say“ kako bi se čulo i vaše mišljenje.



LUCA FILIPPI
Vozač talijanske F3000

Mislim da je bio Bahrein, ali, iskreno, nisam siguran. Ide. Ne, nisi nimalo.

Imola.
Sjedni, pet!

Kako se ono zove, TT, Isle of Man?
Točno.

Racing Automobile
Opet točno.

14.
Bez oklijevanja.

Rekao bih Davidson.
Ne, prerano. (Čuo je točan odgovor.) Ne sjećam ga se.

Alan van der Merwe.
Vidio automobil na kojem je pisalo njegovo ime.
Kako slatko.

Ah, da, Kogure.
Prezime je dovoljno.

Peugeot
Krasno.

Možete li ponoviti pitanje? Je li to kad se ozlijedio? Možda Salo? Salo?
Bez možda.

Bez mnogo muke
Pobjednik 8/10



KOTAČ DO KOTAČA

Ova dva GP2 vozača već su položila test kako bi se pridružili Hondinim mladim vozačima. Mi za njih imamo još jedan test.



MIKE CONWAY Prvak britanske F3 i prvak Makaoa

Je li u Francuskoj? Ili Kanadi?
Ništa od navedenog.

Prvu? A, ne, ne sjećam se.
O Bože.

Nemam pojma.
Ne izgleda dobro.

Racing Automobile
Konačno!

O, Bože, negdje pri dnu. Je li 14?
Točno.

Bernoldi?
Polu boda. Nije loš pokušaj jer je Enrique bio testni vozač.

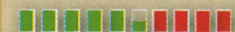
Alan van der Merwe
Doista, i on je bio prvak britanske Formule 3.

Bio sam tamo! Bilo bi loše kad to ne bih znao. Kogure.
Imaš pravo, bilo bi jako loše.

Peugeot
Pogodak.

Nepoznanica.
Salu sigurno nije nepoznanica, zar ne?

Više učenja!
Gubitnik 5.5/10



P1: Na kojoj velikoj nagradi 2006. je Hondin testni vozač Anthony Davidson zamijenio Takumu Sata?

O: **Malezija**

P2: Kad je Jenson Button ostvario prvi pole position za B.A.R.-Hondu?

O: **VN San Marina, Imola, 2004.**

P3: Na kojem se motociklističkom događaju natjecao osnivač Honde Soichiro Honda?

A: **Isle of Man TT**

P4: Što označava kratica RA u nazivu Hondine šasije RA108?

O: **Racing Automobile**

P5: S kojeg mjesta je startao Jenson Button u utrci u kojoj je osvojio svoju prvu pobjedu (Mađarska 2006.)?

O: **14.**

P6: Tko je bio testni vozač B.A.R.-Honde od 1999. do 2003.?

O: **Patrick Lemarié**

P7: Koji je mladi vozač sudjelovao u Hondinu pokušaju rušenja brzinskog rekorda Boneville 400?

O: **Alan van der Merwe**

P8: Koji je vozač Formule Nippon testirao za Hondu ove zime?

O: **Takashi Kogure**

P9: Alex Wurz se pridružio Hondi, ali za koju će momčad voziti u Le Mansu ove godine?

O: **Peugeot**

P10: Koji je vozač zamijenio Ricarda Zontu u B.A.R.-Hondi 1999.?

O: **Mika Salo**

Rezultati ovog mjeseca

Hondine nade nisu za bacanje. Čini se da znaju što rade (osobito Luca) – na stazi i izvan nje.



Wada više ne vlada

Predsjednik Honda Racinga Yasuhiro Wada iz F1 je premješten u odnose s javnošću u Hondinoj upravi u Japanu. Na položaju glavnog ravnatelja trkaće momčadi zamijenio ga je Keita Muramatsu.

AUTOMOBIL KOJI JE RON OBE

*osvoji li iduća dva prvenstva



Ukratko McLaren F1 LM

Procjena cijene 4 mil. dolara	0-160 km/h	Broj proizvedenih LM-ova	5	Snaga 690 KS
0-100 km/h	2.9 sekunda	Najveća brzina	362 km/h	Osiguranje grupa
	0-100-0 km/h	11.5 s		20

LEWIS HAMILTON dobit će ključeve jednoga od najbržih superautomobila na planetu – osvoji li naslov prvaka F1 u sezonama 2008. i 2009.

Mrkva koju mu je ponudio šef momčadi Ron Dennis zapravo je McLaren F1 LM, automobil s najvećom brzinom od 362 km/h, parkiran u šesto milijuna dolara vrijednoj McLarenovoj tvornici blizu Wokinga.

LM iz ograničene serije, pogonjen V12 motorom, razvija 690 KS, a od 0-100 km/h ubrzava za 2.9 sekunda.

Vozač sjedi u središnjem postavljenom trkaćem sjedalu

od ugljičnih vlakana, a sa svake se njegove strane nalazi po jedno putničko sjedalo, oblikovano prema monocoque šasiji. Premda će 23-godišnjeg Lewisa osiguranje smjestiti u skupinu "20", povećanje plaće na devedeset milijuna dolara u idućih pet godina trebalo bi mu taman pokriti premiju.

"To mi je najdraži automobil od otprilike osme godine", rekao je Lewis.

"Kad sam s trinaest godina prvi put posjetio McLaren, bio je tamo i zaljubio sam se. Samo ih je pet, a kako obični [GTR-ovi] vrijede oko dva milijuna dolara,

LM bi trebao biti prilično skuplji."

LM je proizveden u znak sjećanja na pobjedu McLarena F1 GTR na 24 sata Le Mansa 1995. Njegova "papaja" narančasta počast je bolidima F1 i Can Am osnivača momčadi Brucea McLarena.

Procijenjena vrijednost automobila od četiri milijuna dolara mogla bi opteretiti Ronovo stanje na tekućem računu osvoji li njegov štićenik dva naslova. "Naš mi dogovor ostavlja malo vremena da nešto uštedim!", našalio se McLarenov šef.

"To mi je najdraži automobil od otprilike osme godine."



Središnji vozački položaj trebao bi jamčiti da će se junak F1 osjećati kao kod kuće



Novi Mercedesovi tegleći konji

Mercedes je poboljšao službene sigurnosne i medicinske automobile F1. Oba je (sigurnosni na temelju SL63, a medicinski na temelju karavana C63) razvio AMG, Mercedesov tim za touring automobile.



Stoddy razmišlja o povratku u F1

Bivši Minardijev šef Paul Stoddart kaže da je u iskušenju da se vrati u F1. Nakon što je napustio američki Indycar, otvoreni Australac razmišlja o tome da se ponudi Super Aguriju.

ĆAO LEWISU*



Hamilton: zgodna mala pila za švicarske planinske ceste



Dennis: manje će se zalijetati s ponudom Heikkiju?



Kakav poticaj: F1 LM McLarenovu stožeru u Wokingu



KMožete li zamisliti ovo ispred dućana u Stevenageu?



Toliko znam...

Eddie Jordan
progovara

Prevlast Ferrarija i McLarena vjerojatno će se nastaviti, no nemojte zaboraviti na BMW, kaže E. J.

Svi ćemo biti presretni pokaže li se 2008. uzbudljivom poput 2007., no, dakako, bez skandala s Ferrarijem i McLarenom. McLaren je bio spreman za osvajanje obaju prvenstava, no zatim je energiju morao trošiti na lizanje rana, što je Ferrari dočekao u savršenom položaju za iskorištavanje te činjenice. Talijanska će momčad i ove sezone dominirati.

Dok sam bio čelnik momčadi, razgovarali smo o "Velikoj četvorci" – Ferrariju, McLarenu, Williamsu i Benettonu. Lani je to bio "Veliki dvojac" – Ferrari i McLaren. Uvjeren sam da će im se ove godine u borbi za vrh pridružiti BMW. Bili su iznenađenje predsezonskih testiranja, a njihov konzervativan pristup konstruiranju nije nikakva

tajna, stoga bih se kladio da su sva vremena ostvarili s punim spremnicima. Znete li prepoznati znakove, vidjet ćete da se samopouzdana momčad prikriva odvrćući pozornost sa sebe do trenutka kad žele uhvatiti suparnika na krivoj nozi. Siguran sam da će u trenutku kad čitati ovaj tekst, a dotad će BMW već izjuriti iz boksa prve i druge utrke, biti mnogo kimanja glavom u znak slaganja s napisanim. Prošle smo godine gledali najdijeljenijeg novaka u povijesti Formule 1, Lewisa Hamiltona. Već je u svojoj prvoj sezoni mogao i trebao biti svjetski prvak. Pogledamo li popis novaka za 2008., dvojim da netko od njih ove godine može načiniti veliku gužvu. Sve njih, Tima Glocka, Nelsona Piqueta ml., Kazukija Nakajimu i Sébastiena Bourdaisa, iz ovog ili onog razloga očekuju teške zadaće. Tima poznajem najbolje jer je bio Jordanov testni vozač i u svojoj je prvoj VN, s nama 2004., osvojio bodove. U privatnu se momčad dobro uklopio, no u Toyoti bi mu moglo biti teže jer na leđima nose težak teret očekivanja i pod velikim su rezultatskim pritiskom. Još čekam dokaze

"Pogledamo li popis novaka za 2008., dvojim da će netko od njih načiniti veliku gužvu."

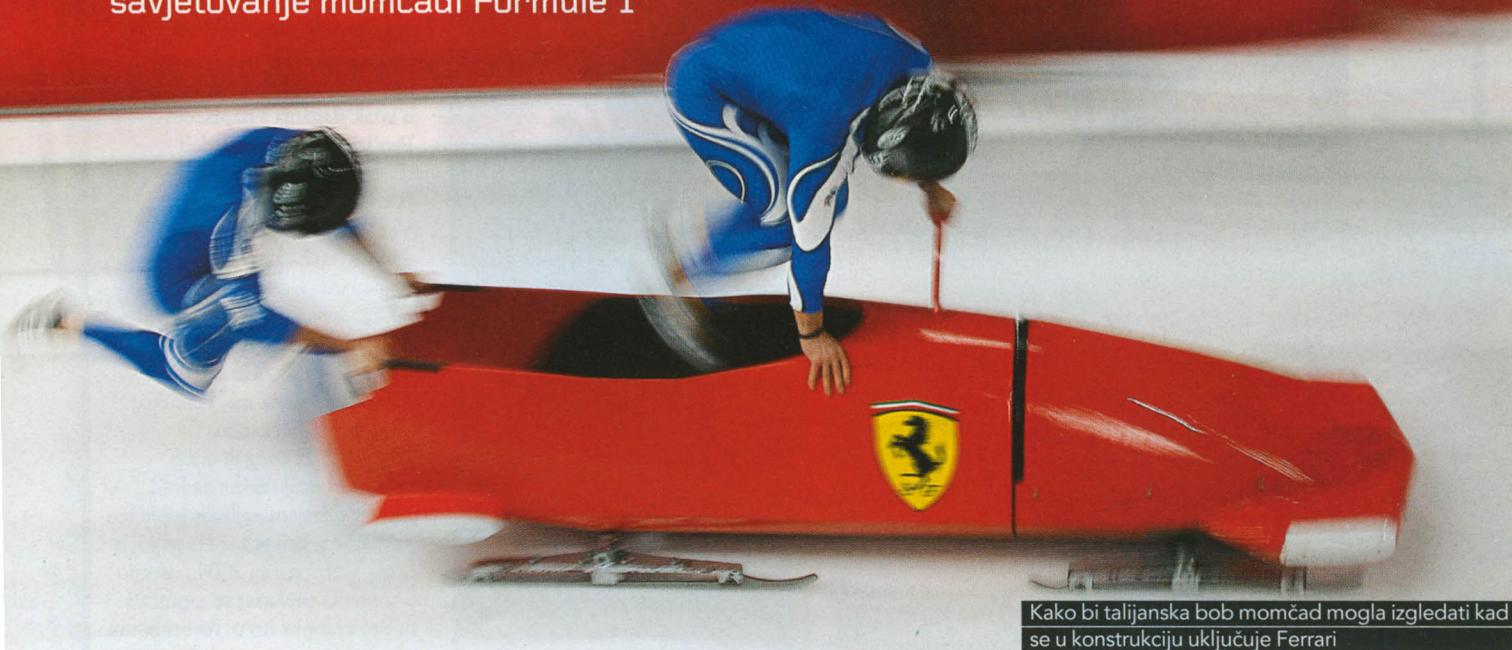
Piquetova ili Nakajimina zvjezdanog potencijala, no nikad se ne zna. Bourdais je vozač kojeg sam mnogo puta htio angažirati, no to se iz raznih, uglavnom komercijalnih razloga nikad nije zbiljo. Jako ga cijenim i, premda će njegova postignuća u Toro Rossu biti ograničena, njega bih proglasio mogućim iznenađenjem.

No pričekajmo još malo s posjetama kladionicama...

NEOBIČNO, ALI ISTINITO!

FERRARI POMAŽE MOMČAD BOBA

Zvijezde talijanskih zimskih olimpijskih igara na putu su za Maranello na dodatno savjetovanje momčadi Formule 1



Kako bi talijanska bob momčad mogla izgledati kad se u konstrukciju uključuje Ferrari

SVJETSKI PRVAK u natjecanju Formule 1, momčad Ferrarija, obećao je svoju potporu talijanskoj bob momčadi u želji da poveća njihove šanse za osvajanje medalje na Zimskim olimpijskim igrama. Scuderia će omogućiti olimpijskoj momčadi

uporabu zračnog tunela u pokušaju poboljšanja aerodinamike bob saonice. Usto, partnerstvo između Talijanskog olimpijskog odbora (CONI) i Ferrarija omogućit će tehničku pomoć sportovima poput biciklizma, jedrenja, kanua i tenisa

koji će se odigravati na Ljetnim olimpijskim igrama u Pekingu. „Kako je aerodinamika postala važan čimbenik pri brzinama od oko 110 km/h, mislim da će bob momčadi imati veliku korist od pomoći Ferrarija”, rekao je stručnjak za zračne tunele David Brown, tehnički direktor Carlin Advanced Technologies.

„Vjerujem da je Ferrarijev zračni tunel dovoljno velik za bob saonice i četiri člana posade. Sagledat će sve aspekte dizajna – od oštrica klizaljki do kaciga članova momčadi. I najmanji pomak u snižavanju visine može pomoći postizanju boljih rezultata.” Partnerstvo „Zajedno do pobjede” koje će trajati do Olimpijskih igara u Vancouveru 2010., omogućit će Ferrariju savjetovanje u odabiru dizajna i materijala nužnih u izgradnji sportskih rekvizita poput kanua ili skija. „Tri su nam stvari zajedničke: strast, momčadski rad

Ferrari će također ponuditi tehničku pomoć sportovima poput biciklizma, jedrenja, kanua i tenisa.

i talijanska zastava”, komentirao je Ferrarijev predsjednik Luca di Montezemolo pristupanje svoje tvrtke talijanskom olimpijskom pokretu.

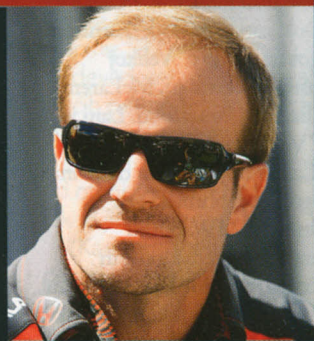
„Ako Ferrari bude zaslužan za pobjedu natjecatelja, makar i minimalno, bit ćemo ponosni i počašćeni.” Ferrari je jedan od svojih bolida Formule 1 na ledu pokazao tijekom ceremonije otvaranja Zimskih olimpijskih igara 2006. u Torinu, postojbini svoje matične tvrtke, Fiata.

SLIČNOST BR. 95

Frontman rock skupine Van Halen sa svojom je frizurom obavio bolji posao od Hondinog veterana Rubensa Barrichella, a inače mogu proći kao blizanci.



ROTH



BARRICHELLO



Paul Frere 1917. - 2008.

Novinar i bivši vozač Paul Frere umro je u 91. godini. Natjecao se u 11 utrka za Veliku nagradu, od kojih je nekoliko odvezao i za Ferrari. Njegov najbolji rezultat bilo je drugo mjesto na Velikoj nagradi Belgije 1956.

F1 OTKRIĆA



Formula 1 je već posjetila Abu Dhabi kao dio promocije. Pravo natjecanje počinje iduće godine

BUDUĆNOST FORMULE 1

Formula 1 je uvijek u potrazi za novim tržištima i ubrzo će posjetiti dva nova - Valenciju i Singapur. Ali, koje zemlje i gradovi najvjerojatnije dolaze na red iduće godine, a koje u idućem desetljeću?

ABU DHABI

Otkako su Dubai i Katar 2004. izgradili staze i susjedni je Bahrein odlučio učiniti isto u Sakhiru. Ali, postojao je samo jedan problem: na TV-u je staza sa svojim pustinjским okolišom izgledala monotono. I zato je susjedni arapski rival Abu Dhabi objavio da može načiniti korak dalje i zapravo sagraditi novi Monako u regiji. I dok ovo čitate, najveći građevinski projekt u Formuli 1 svih vremena na najboljem je putu da stvori umjetni otok od 2500 hektara upotpunjen marinom, Ferrarijevim tematskim parkom,

hotelima, apartmanima, vodenim parkovima, golf terenima i trgovačkim centrom od 300 000 četvornih metara. Sve što poželite možete naći na utrci na otoku Jas, napola

Bit će to umjetni otok od 2500 hektara, upotpunjen marinom, hotelima, vodenim parkovima i golf terenima.

klasičnoj, a napola uličnoj. Šanse za Veliku nagradu Abu Dhabija: potvrđena od 2009.

NEW DELHI

Na Indiju je Bernie Ecclestone već davno bacio oko, a zahvaljujući naglom gospodarskom razvoju koji se poklopio s dolaskom rastrošnog milijunaša Vijaya Mallye (kao vlasnika momčadi Force India), postoji i politička volja za održavanjem utrke. Vrijeme završetka newdelhijske nove zračne luke predviđeno je za 2010. - kad će grad biti domaćin Igara Commonwealtha i kad je, kako

se priča, moguć i datum održavanja Velike nagrade New Delhija. Zapreka tome mogla bi biti nemogućnost pravodobnog završetka objekata, što može biti komplicirano u zemlji zloglasnoj po zakonodavnoj sporosti, ali činjenica da je Mallya član parlamenta mogla bi pomoći. Šanse za Veliku nagradu Indije: velike, cilj je 2010.

JUŽNA CHOLLA

Na toj stazi se u Južnoj Koreji od 1994. do 2004. održavala ulična utrka Formule 3 kao prethodnica održavanja Velike nagrade Južne Koreje. Nakon Velike nagrade



Hamiltonova prilika u Williamsu
Williams otkriva da su s Hamiltonom mogli potpisati ugovor 2004. nakon njegovog razlaza s McLarenom u Formuli 3. Usaglasili su stavove, ali konačan dogovor nije postignut.



Lude sedamdesete

Jedanaest jednosatnih epizoda o Formuli 1, od kojih svaka pokriva zbivanja u Formuli 1 od 1970. do 1980. emitirat će se na satelitskom kanalu ESPN Classic počam od 31. ožujka. Epizode dosad kod nas nisu prikazivane.

Kine 2006. Bernie Ecclestone odletio je u Seul na sastanak s Park Joon-Yungom, guvernerom južnokorejske južne pokrajine Cholla, gdje je objavljeno da će se od 2010. održavati utrke. Korean International Circuit bit će staza duga 5.45 kilometara, a nalazi se u pokrajini Yeongam (400 kilometara južno od Seula). Tako je trebalo biti. Šanse za Veliku nagradu Južne Koreje: planirana je za 2009., ali se sve pomalo stišalo.

CAPE TOWN

Momak po imenu David Gant posjetio je 2005. Veliku nagradu Turske i razgovarao s Ecclestoneom o mogućnosti održavanja Velike Nagrade Afrike 2009. u Cape Townu. Predstavljao je konzorcij koji je želio povratak sporta u Južnu Afriku prvi put od 1993. Projektant staza Herman Tilke potencijalno je gradilište pokraj capetownske zračne luke posjetio u prosincu 2004., ali predviđeno zemljište i financijska konstrukcija pokazali su se nepremostivom zaprekom. Kako su nacionalni izvori financiranja usmjereni na održavanje Svjetskog nogometnog prvenstva 2010., Formula 1 stavljena je na čekanje. Šanse za Veliku nagradu Afrike: ne prije 2010. godine.

SANKT PETERSBURG

U početku je bivši gazda Arrowsa Tom Walkinshaw bio uključen u izgradnju staze na otoku Nagatino u Moskvi, ali od toga nije bilo ništa. U posljednje vrijeme špekuliralo se o novoj lokaciji u Volokolamsku, mjestu oko 130 km udaljenom od Moskve. Ali, navodno je Ecclestone nedavno posjetio Sankt Petersburg i susreo se s gradskim ocima. "Željeli bismo utрку staviti na kalendar, ali o njima ovisi hoće li biti na vrijeme pripremljena." rekao je. Šanse za Veliku nagradu Rusije: koliko i da se Putin odrekne vlasti...

HALANDRITSA

Ecclestone je lokaciju - staru atensku zračnu luku - posjetio nakon Olimpijskih igara 2004. i izrazio želju da utrka bude blizu glavnog grada. Ali, postoji i druga lokacija pokraj Patrasa površine 1200 hektara, na kojoj su radovi počeli prije sedam godina. Izvori nam kažu da će se u idućih šest mjeseci i nastaviti na lokaciji Halandritsa. Šanse za Veliku nagradu Grčke: veće za MotoGP i turističke automobile.

CANCUN

Još 2004. trebalo je u poznatom meksičkom turističkom odmaralištu Cancun u državi Quintana Roo početi s izgradnjom nove 80 milijuna dolara vrijedne staze koju je dizajnirao Tilke (nazvana Stingray ili La Mantarraya). Prva utrka trebala se održati 2006., ali su već u ožujku 2005. graditelji za rokovima kasnili dva mjeseca, s neriješenim pitanjima koja su se odnosila na lokalne planove.

Nakon toga investitori su odlučili pronaći novu lokaciju i od tada se ništa novo nije čulo. Šanse za Veliku nagradu

Meksika: mršave, sumnjiv projekt, sad potpuno u mraku.

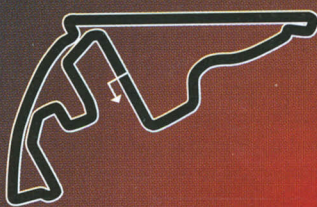
PORTIMAO

Grad Portimao na portugalskoj obali Algarve je 2003. objavio da počinje s izgradnjom staze za utrke Formule 1 kako bi oživio Veliku nagradu Portugala, posljednji put održanoj prije 11 godina. Sada već izgrađena, Autodromo Internacional do Algarve bit će domaćinom natjecanju u Svjetskom prvenstvu u Superbikeu ove godine. Šanse za Veliku nagradu Portugala: dobre, ali ne uzbudujte se previše.

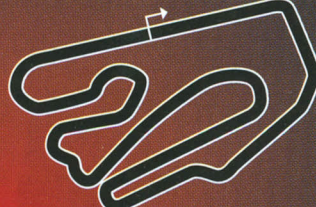
PARIZ

Utrka donosi natjecanje Formule 1 u kolijevku mode. I zar ne bi svi više voljeli da se utrka održava u Parizu, nego u provincijskom Magny-Coursu? "Pariz je prvostupno turističko odredište" izjavio je Ecclestone. "O Velikoj nagradi Pariza sanjam već godinama i ona bi bila bolja i za gledatelje i za televiziju." Sporna je jedino lokacija blizu Disneylanda. Šanse za Veliku nagradu Francuske: što Bernie poželi, to i dobije. Samo gledajte.

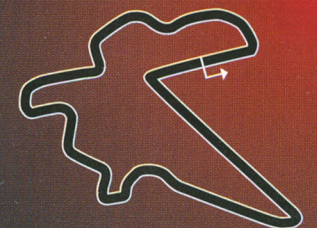
IZGLED BUDUĆIH STAZA?



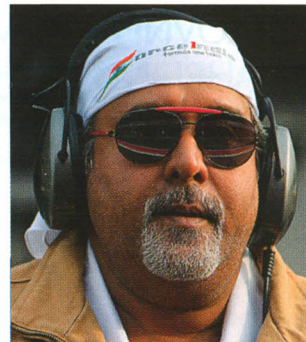
■ Otok Jas, Abu Dhabi



■ Halandritsa, Grčka



■ Južna Cholla, Južna Koreja



"IZGUBLJEN U PRIJEVODU"
VIJAY MALLYA

"Čvrsto vjerujem da novac ne može kupiti performanse i zato moj potpis na velikom proračunu ne jamči uspjeh. Napredovat ćemo ako izaberemo pravi smjer."
Riječi novog vlasnika Force Indije

PRIJEVOD:

"Vidite, ova se momčad uvijek žalila na nedostatak novca - zato ću povećati proračun za dodatnih 40 milijuna dolara godišnje. Sad više nema razloga za isprike. Mike Gascoyne, na tebi je red."



Vettel zamijenio Coultharda

Vozač Toro Rossa Sebastian Vettel zamijenio je momčad u posljednjem zimskom testu prije početka sezone, nakon što je David Coulthard iz Red Bulla ozlijedio vrat. Dok se DC odmarao, Vettel je imao priliku jedan dan provozati njegov RB4.

F1 U PERZIJSKOM ZALJEVU POSLOVNI FORUM U BAHREINU

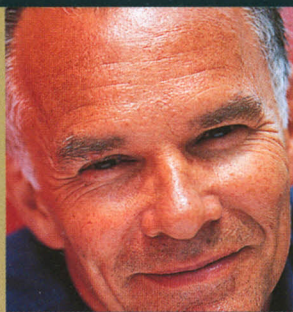
NEKOLIKO DANA prije Velike nagrade Bahreina, sve glavešine Formule 1 i međunarodnog automobilizma skupit će se na Bliskom istoku na prvom Automobilističkom poslovnom forumu koji će se održati u toj regiji. Konferencija će se održati 1. i 2. travnja, a na njoj će govoriti predsjednik i glavni šef McLarena Ron Dennis, kao i druge istaknute osobe iz svijeta Formule 1, uključujući Nicka Fryja iz Honde te Colina Kollesa iz Force Indije. Delegati su pozvani da se prijave što prije jer je slobodnih mjesta sve manje. Mjesto održavanja konferencije je Bahrain International Circuit. F1 Racing će također biti prisutan, a naš bratski izdavač Haymarket medijski je partner Poslovnog foruma.

F1 staza u Bahreinu ugostit će prvi Poslovni forum u toj regiji



UTRKIVANJE PROTIV RASIZMA F1 REAGIRA NA RASISTIČKE UVREDE

NAKON SKANDALA s rasističkim uvredama upućenim McLarenovu vozaču Lewisu Hamiltonu u veljači, krovna organizacija Formule 1 FIA objavila je pokretanje plana kojim bi se izbjegle slične situacije. Svi vozači, momčadi i staze bit će pozvani na sudjelovanje u globalnom projektu „Utrka protiv rasizma“ koji će biti pokrenut na mjestu gdje se dogodio prvi incident, na stazi u Kataloniji, tijekom VN Španjolske 27. travnja. Nakon rasističkog skandala FIA je zaprijetila Španjolskoj oduzimanjem dviju ovogodišnjih utrka, ali Hamiltonov bivši momčadski kolega Fernando Alonso misli da je ovaj incident bio iznimka. „Mislim da Španjolska nije rasistička država, a nisu ni navijači“, izjavio je Španjolac.



Uz dlaku

Peter Windsor
progovara

Želi li
Formula 1
zadržati svoj
predvodnički
status, mora
ulagati u svoju
tehnološku
budućnost.

Ispričat ću vam priču o prijatelju inženjeru koji je većinu vremena u školi provodio crtajući bolide Formule 1 na poleđini svoje bilježnice. Od šesnaeste godine želio je samo jednu jedinu stvar: raditi kao dizajner u F1 momčadi. Osjećao je da je to njegova sudbina. I pogodite što se dogodilo? Nije mu uspjelo. Pretpostavljam da je uobičajeni F1 odgovor na takve primjere da očitno nije bio dovoljno dobar jer uvijek će isplivati najbolji i preživjet će samo najspremniji. Formula 1 samo je za odabrane, zar ne? Ja bez imalo oklijevanja mogu reći da je moj prijatelj jednako dobar kao i svaki od inženjera u zlatom popločanom F1 pit laneu. Danas radi u Sjedinjenim Državama, u svemirskoj industriji, i brzo se penje prema vrhu. Što je pošlo krivo?

Kad je došlo vrijeme za odlazak iz škole i izbor fakulteta, on je, s pravom inženjerskom opsjednutošću detaljima, proveo vlastito istraživanje. Pregledao je životopise svih inženjera u automobilističkom biznisu i otkrio da je englesko sveučilište Loughborough u prošlom desetljeću proizvelo više F1 inženjera od bilo kojeg sveučilišta na svijetu. Možda je za to postojao razlog, a možda je bila slučajnost, ali brojevi nisu lagali. I tako je otišao na Loughborough. Diplomirao je i magistrirao, a onda je napisao molbu svakoj F1 momčadi navodeći svoju stručnu spremu.

Nije dobio nijedan odgovor. Nijedan. I nikad nije dobio svoju priliku. Ovu priču spominjem u kontekstu iznimno važne odluke koja je donesena u Brazilu prošle godine, odluke koja je onemogućila povratak kloniranih bolida u skoroj budućnosti i vratila Formulu 1 onome što ona zapravo jest – jedini oblik automobilizma u svijetu koji od svake ekipe zahtijeva da bude konstruktor kako bi uopće ušla u FIA-ino svjetsko prvenstvo. To je bila dobra vijest za sve kojima je stalo do Formule 1, ali naravno to ne bi smio biti kraj. Dok ostatak automobilističkog svijeta juri prema obliku utrki bez tehnologije, mi smo suočeni s dvostrukom prijetnjom. Načelno, ako budući F1 inženjeri neće dolaziti iz nižih kategorija utrki, odakle će dolaziti? I ako će tehnologija odvesti Formulu 1 u iduće desetljeće, kako ćemo tu tehnologiju učiniti privlačnom? Mislim da je odgovor očit. F1 industrija – ne individualne momčadi – trebala bi osnovati i financirati F1 studije na nekima od vodećih svjetskih sveučilišta. Kao što je potencijalnim F1 vozačima atraktivna Formula Renault, tako bi studentima inženjeringa trebao biti atraktivan F1 inženjering. Formula 1 je vrhunski izričaj automobilske tehnologije i zbog toga zaslužuje (i treba) zauzeti položaj samostalnog studijskog smjera. To je u našem najboljem interesu jer je u tome smisao Formule 1 kao sporta – bilo da govorimo o politički korektnoj ekološkoj tehnologiji ili krajnjim aerodinamičkim i mehaničkim performansama.

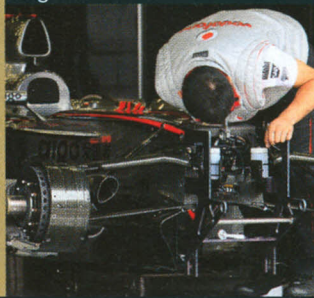
„Ako će tehnologija odvesti Formulu 1 u iduće desetljeće, kako ćemo tu tehnologiju učiniti privlačnom?“

Osim toga, F1 tehnologija trebala bi postati vidljiva i razumljiva. Danas novinski urednici i televizijski producenti jednostavno kažu „Tehnologija je dosadna, držimo se ljudi“. Također, vlasnici momčadi kažu „Naša tehnologija je strogo povjerljiva. Nitko ne mora znati za nju.“

Formula 1 mora pokazati više odgovornosti prema budućnosti, odgovarati na molbe kandidata za posao i iskoristiti svoje prednosti. Tehnologija bi trebala biti dio predstave. Ona je razlogom zbog kojeg ljudi gledaju Ferrarije, McLarene i Williams-Toyote, a ne GP2 bolide ili klonove u Indy Racing Ligi (IRL). Oni žele upoznati, dodirnuti i zavoljeti tehnologiju, ali to ne rade jer im mediji kažu da je tehnologija dosadna, a vozači kažu medijima da je strogo povjerljiva.

Odat ću vam tajnu: ako F1 industrija ne počne misliti na budućnost, ne organizira edukacijsku strukturu i ne iskoristi tehnologiju u svoju korist, na kraju će postati nova IRL. Druga mogućnost je da prigrli vlastitu tehnologiju i podijeli je sa svijetom. Tad bi se velika imena našeg sporta – Ferrari, McLaren, Renault, Williams – našla na nebu među zvijezdama.

Bez ljudi koji će prenositi tehnologiju, Formula 1 će stagnirati





Alonsov osiguravajući ugovor

Španjolska osiguravajuća tvrtka Mutua Madrilená obnavlja svoju suradnju s Renaultom. Sponzorirali su ih 2005. i 2006., no prošle su godine otišli, prateći prijelaz Fernanda Alonsa u McLaren.



Pobjednička prtljaga

Novu kolekciju skupocjene prtljage s klasičnim trkačim detaljima proizvodi talijanska tvrtka Caracalla Bagaglio. Posebna serija putnih torba posvećena je svjetskim prvacima Jimu Clarku i Philu Hillu.

F1 POSAO

SPONZORE NE ZASTRAŠUJE RECESIJA

SPONZORSTVO u Formuli 1 je u usponu, unatoč strahu od najavljuvane financijske recesije. Globalno smanjenje raspoloživosti kredita, koje ulagače čini opreznijima pri ulaganjima, čini se da nije utjecalo na njihovu želju da se uključe u Formulu 1. Dok su visokamatni krediti u SAD-u uzrokovali ekonomske udarne valove diljem svijeta, potresajući ekonomiju na

globalnom planu, najveći potrošači u F1 – u sadašnjem novom poslijeduhanskom svijetu oglašavanja – iz financijskog su sektora. U posljednjih 12 mjeseci, velike banke poput ING-a, Santander, Credit Suisse i Royal Bank of Scotland, koje sponzoriraju četiri najjače momčadi u F1, potrošile su oko 200 milijuna dolara.

Danska banka ING jedan je od najvećih ulagača, a njihov ugovor

s Renaultom se procjenjuje na 97 milijuna dolara. Španjolska banka Santander McLarenu plaća 40 milijuna dolara, dok se za Williams očekuje da će od RBS-a dobiti 34 milijuna dolara. Ugovor između Credit Suisse i BMW-Sauber se procjenjuje na 15 milijuna dolara, a banka također posjeduje i dionice momčadi.

Osim bankovnog sektora, mnogo sponzorstava je u novoj

sezoni obnovljeno i mnogo novih tvrtka se uključilo u F1 (vidi dolje).

Islandska organizacija Baugur posjeduje tri tvrtke čiji su logotipovi sada vidljivo istaknuti na Williamsovim bolidima, no momčad poriče da taj ugovor uključuje udjel u dionicama.

Čini se da je jamstvo svjetskog uspjeha koje F1 donosi dovoljno da tvrtke uvjeri kako im se ulaganje još uvijek isplati.



Nema rizika: banke F1 smatraju sigurnim ulaganjem

NOVI F1 SPONZORI

AKEBONO BRAKE (DOBAVLJAČ)	McLAREN
ALL SAINTS (ODJEĆA)	WILLIAMS
BELTE (TEHNOLOGIJA/INŽENJERING)	McLAREN
CADENCE (TEHNOLOGIJA/INŽENJERING)	BMW-Sauber
DU PONT (FARMACEUTIKA)	BMW-Sauber
FOUR LEAF (FARMACEUTIKA)	SUPER AGURI
MCGREGOR (ODJEĆA)	WILLIAMS
MYDIAMONDS.COM (MODA)	WILLIAMS
NEXSAN TECHNOLOGIES (IT)	SUPER AGURI
PEPE JEANS (ODJEĆA)	RENAULT
SIKA (DOBAVLJAČ KEMIKALIJA)	BMW-Sauber
T-SYSTEMS (IT)	BMW-Sauber
WÜRTH (TEHNOLOGIJA/INŽENJERING)	TOYOTA

TKO SU

ICICI

Tko? Industrial Credit and Investment Corporation of India. Druga su najveća banka u Indiji, sa 24 milijuna korisnika i imovinom vrijednom 96 milijarda dolara. Posluju u 18 zemalja - u Velikoj Britaniji su povezani s bankom Lloyds TSB.

Gdje? Za njih je postojala samo jedna momčad: Force India. Njihov logotip nalazi se na boku bolida VJM01 i na vrhu dvostrukog prednjeg krila.

Kada? Ugovor je potpisan u siječnju, pretpostavlja se na tri godine, uključujući 2010. kad će se održati

Vaš vodič kroz sponzore

prva velika nagrada Indije u New Delhiju.

Zašto? ICICI je ambiciozna banka. Godine 1999.

postala je prva indijska tvrtka uvrštena na burzu u New Yorku, a

2005. proširili su se na Rusiju, kupivši Investicijsko-kreditnu banku. Svjetski doseg Formule

1 savršena je platforma na kojoj ICICI može ojačati svoj imidž.

Koliko? Dogovor je sklopio marketinški odjel Force Indije u Mumbaiju i vrlo su tihi oko znamenka.

No suparnički šef marketinga rekao nam je da se vjerojatno radi o 3 milijuna dolara godišnje.



KRIVULJA ZARADE

Iznos za prava koji staze plaćaju za održavanje utrka

1. VN Malezije, 37.75 milijuna dolara
2. VN Japana, 35 milijuna dolara
3. VN Kine, 30.25 milijuna dolara
4. VN Bahreina, 25.5 milijuna dolara
5. VN Australije, 18.25 milijuna dolara
6. VN Kanade, 18.25 milijuna dolara
7. VN Francuske, 15.75 milijuna dolara
8. VN Velike Britanije, 15.75. milijuna dolara
9. VN Italije, 3.75 milijuna dolara
10. VN Monaka, ništa

IZVOR: Formula Money



Red Bull cilja na višu platformu
Red Bull ušao je u tehničko partnerstvo s Platform Computingom kako bi njihov softver za računalnu dinamiku fluida (CFD) iskoristio za poboljšanja inženjerskih simulacija.

F1 ZNANOST



It's hard to believe the low-tech gloop on the left could ever become an F1 tyre, but somehow it does



OD GUMIJEVCA DO TRKAČE STAZE

Gume – velike su i crne, je li tako? Pa, saznali smo da tu ima još nečega

Na prvoj utrci sezone, Velikoj nagradi Australije, jedini dobavljač guma Bridgestone stigao je u Melbourne s 2200 primjeraka svojih proizvoda koje F1 momčadi mogu izabrati. Ovo je posljednja stanica u dugom proizvodnom ciklusu tipične Potenza gume. U pripremi za novu sezonu, F1 Racing slijedio je put Bridgestoneove gume od kaučukovca do trkače staze. Cijelim putem japanska tvrtka mora se brinuti da njihov proizvod ispunjava ekstremne zahtjeve GP utrka: visoku razinu performansa i veliku izdržljivost.

Svaka guma dizajnirana je da traje 200 km na radnim temperaturama iznad 100 °C, uz čak do 50 okretaja u sekundi (pri maksimalnoj brzini). Tu također postoji logistički izazov opskrbe svih 11 momčadi, 18 puta godišnje. To je priča o jednoj od onih 2200 guma, koja svoj početak ima nekoliko mjeseci prije Melbournea.

Odbrojavanje do Melbournea JOŠ ČETIRI MJESECA

Biljka od koje se dobiva guma, pará (Hevea brasiliensis), izvorno potječe iz amazonskih prašuma, no Bridgestone ima plantaže u jugoistočnoj Aziji. Radnici vade

gumu jednako kako su to radili proteklih stotinu godina. Drveće se zarezuje, a njihov sok, lateks, skuplja se u posude (nerijetko ljuske kokosova oraha). Nakon analiza staze i procesa dizajniranja, Bridgestone daje zeleno svjetlo za početak

Velika nagrada Australije posljednja je postaja dugog putovanja tipične gume Potenza

proizvodnje u svojoj japanskoj tvornici u Kodairu, blizu Tokija. Mješavina za F1 izrađuje se od SBG-a (stiren butadijen gume), a omjer stirena i butadijena daje različite mješavine gume.

Odbrojavanje do Melbournea JOŠ DVA MJESECA

TSBG se miješa s brojnim drugim sastojcima – učvršćivačima – poput čađe, sumpora i procesnog ulja. Gume svoju karakterističnu boju dobivaju od čađe (fini ugljikov prah dobiven izgaranjem nafte) koja se u ovoj fazi dodaje mješavini gume. Čađa gotovu gumu čini tvrdom, no stvara



Altran konstruira prilike

Akademija Altran Engineering šest će mjeseci raditi s Renaultovim odjelom za istraživanja. Plan je pomoći diplomiranim inženjerima da započnu karijeru u automobilizmu.



Natjecanje škola doseže vrhunac

Finale ovogodišnjeg natjecanja škola održat će se na Velikoj nagradi Malezije (21. – 23. ožujka). Dvadeset i pet učenčkih momčadi natjecat će se u izgradnji i utrkama minijaturnih F1 bolida od balze.

poteškoće u fazi miješanja. Da se zaobiđe taj problem, dodaje se procesno ulje (dobiveno rafiniranjem sirove nafte). Jednostavno rečeno, što više nafte, mješavina gume je mekša. U procesu nazvanom vulkanizacija, mješavina gume i sumpor zagrijavaju se na visoku temperaturu. Molekule sumpora se spajaju i stvaraju mostove između polimernih lanaca gume kako bi finalni proizvod bio elastičniji i izdržljiviji. Ta je reakcije za F1 od vitalne važnosti jer povećava otpornost na zagrijavanje. Omotač gume (načinjen od rajona, najlona ili poliestera) nakon toga se presvlači mješavinom gume, te se dodaje prsten kako bi se sve skupa pričvrstilo na naplatak kotača. Guma se tada obrezuje, pregledava, te se provjerava

Odozgo prema dolje: montažeri na poslu; gume za europske utrke avionom dolaze iz Japana; to je posao pod visokim tlakom



ravnoteža. Kad prođe kontrolu kvalitete, svaka guma dobiva broj i FIA-in stupčasti kôd, što omogućava regulatornom tijelu da odgovarajuću količinu guma rasporedi svim momčadima. Sve u svemu, godišnje se za F1 proizvede 60 000 guma.

Odbrojanje do Melbournea JOŠ MJESEC DANA

Za otvaranje sezone u Australiji, gume iz Tokija prelaze 8000 km do Melbournea. Kada poče europski dio sezone, gume se pakiraju u tokijskoj zračnoj luci Narita, te nakon puta od 15 300 km stižu do Heathrowa u Velikoj Britaniji. Tada se otpremaju u Bridgestoneovu bazu Langley u Berkshireu, gdje u jednom trenutku može biti pohranjeno do 30 000 komada guma. Bridgestone u Langleyju vodi 70 ljudi, uključujući 40 osoba zaduženih za logistiku i 20 inženjera. Za tipičnu europsku utrku, tjedan dana prije same utrke, iz Langleyja na put prema stazi koja je domaćin Velike nagrade kreću četiri 32-tonska transportera – natovarena kombinacijom 2200 guma za suho, mokro i izrazito mokro.

Odbrojanje do Melbournea JOŠ 10 DANA

Bridgestone na trkalištu postavlja radionice. Na svakoj utrci vozač može dobiti 14 kompleta guma za suho, četiri kompleta za mokro i tri kompleta za ekstremno mokro (ove se godine od guma za mokro razlikuju po bijeloj crti).

Odbrojanje do Melbournea JOŠ ČETIRI DANA

Od srijede poslijepodne gume su spremne za montažu na lake BBS-ove ili OZ-ove aluminijske naplatke koji pripadaju momčadima. Bridgestoneovi tehničari u jednom satu mogu postaviti 14 kompleta (56 guma) pod tlakom od 1,3 bara – razmjerno nizak tlak kako bi se postigao najbolji kontakt s

BRIDGESTONE ČINJENICE I BROJKE

- Broj pobjeda u F1: 122
- Broj godišnje proizvedenih guma: 60 000
- Broj guma na svakoj utrci: 2200
- Težina prednje gume: 9 kg
- Težina stražnje gume: 11 kg
- Radna temperatura: 80 – 110 °C
- Okretaji po utrci: 150 000
- Voda koju izbacuje guma za mokro: 34 l u sekundi (maksimalna brzina)
- Voda koju izbacuje guma za ekstremno mokro: 61 l u sekundi (maksimalna brzina)

površinom. Momčadi svoje gume dobivaju u strogoj redosljedu, prema položaju u prvenstvu.

Odbrojanje do Melbournea JOŠ DVA DANA

Svaki vozač dobiva 4 kompleta guma za suho, s tvrdom i mekšom mješavinom (po dva para) za uporabu na dva 90-minutna treninga u petak. One se prije subotnjeg treninga vraćaju Bridgestoneu i više se ne rabe.

Odbrojanje do Melbournea JOŠ JEDAN DAN

Vozači dobivaju preostalih deset kompleta guma za suho, po pet od u svakoj mješavini, za ostatak vikenda. Ponovo, po jedan komplet mora biti vraćen Bridgestoneu prije početka kvalifikacija, što ostavlja po četiri kompleta svake mješavine za kvalifikacije i utrku. Osim ako staza nije mokra, vozači tijekom utrke moraju rabiti obje mješavine (jedna se od druge razlikuju po bijeloj crti u jednom od četiri žlijeba gume, koja označava mekaniju mješavinu).

Odbrojanje do Sepanga JOŠ SEDAM DANA

Dan nakon utrke u Melbourneu, gume se šalju natrag u Japan na pregled, daljnje analize, recikliranje i odlaganje. Slijedećih 2200 guma već se nalaze u Maleziji za drugu rundu svjetskog prvenstva.

DA SAM BAREM IZUMIO...

Član vrhunske F1 momčadi govori o učinku zraka...

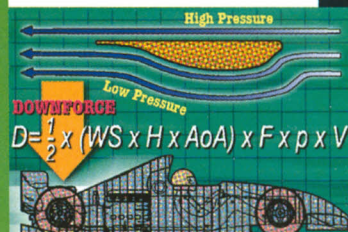


AERODINAMIČKI EFEKT TLA

Sam Michael, tehnički direktor Williams F1



Volio bih da sam izumio aerodinamički efekt tla. Vrlo mi je zanimljivo što nije uveden ranije. To je tako učinkovita i jednostavna uporaba zraka i njezine su koristi vrlo očite. Danas trošimo mnogo vremena na aerodinamiku podnice bolida, jer još se može mnogo postići, no drvena daska s donje strane bolida otežava nam posao mnogo više nego potkraj 1970-ih. Katkad se pitam koliko bi današnji bolidi bili brzi da su na snazi izvorna pravila o efektu tla. Jednostavan odgovor je – prebrzi! Kroz efekt tla postali smo u potpunosti svjesni važnosti aerodinamike, stoga ima važno mjesto u povijesti F1.



ILUSTRACIJE: ALAN ELDRIDGE, JOVAN DJORDJEVIC, SLIKE: BRIDGESTONE, XPB.CC; BRIDGESTONE, CHARLES COATES/LAT, JEFF BLOXHAM/LAT, STEVEN TEE/LAT, JEFF BLOXHAM/LAT, GLENN DUNBAR/LAT, XPB.CC

NOVI BOLIDI F1 IZBLIZA

Donosimo činjenice o tome kako ostale momčadi namjeravaju lovit Ferrari ove sezone te kako će prvak ostati ispred svih

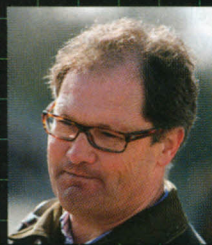
POROTA «

„VELIKA DVOJKA“ «



Mike Gascoyne

Bio je tehnički direktor u Jordanu, Renaultu i Toyoti. Sad je glavni tehnički dužnosnik u momčadi Force India



Frank Dernie

Radio za Hesketh, Williams, Lotus, Benetton, Ligier i Arrows. Od 2003. je tehnički savjetnik u F1

Riječi Bradley Lord

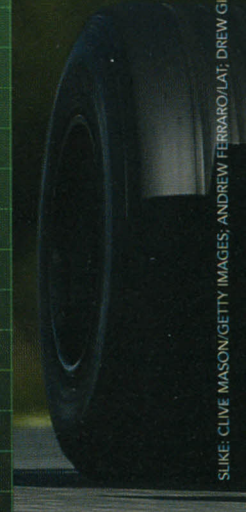
Prošle su sezone dominirali Ferrari i McLaren i to je bilo tek treći put u posljednjih 20 godina da su samo dvije momčadi pobjeđivale u utrkama. Naravno, mnogo se po boksevima govorkalo kako će konkurenti sustići te dvije momčadi ove godine i pokušati sezonu svesti na borbu barem triju momčadi. No je li to izvedivo? Zamolili smo Mikea Gascoynea, glavnog tehničkog dužnosnika momčadi Force India, i poznatog tehničkog stručnjaka Franka Dernieja da recenziraju novosti u boksovima i izvan njih te nam otkriju može li koja momčad iznenaditi Ferrari i McLaren.

FERRARI I McLAREN

Bez obzira kako gledali prošlu sezonu, ona se svodila na samo dvije momčadi. Da, BMW-Sauber nastavio je s usponom osvojivši treće (službeno drugo) mjesto u poretku konstruktora, ali ta je momčad prošle sezone vodila u samo četiri kruga od njih ukupno 1065. To je čak manje od Renaulta, Red Bulla, pa i Spykera. Sve u svemu, McLaren i Ferrari vodili su u više od 97 posto krugova 2007. Takva dominacija nije viđena od sezone 2000. ili 1998., jedine dvije sezone u posljednjih 20 godina kad su samo dvije momčadi

pobjeđivale u utrkama (a vjerojatno nije slučajno što je i tada bila riječ o Ferrariju i McLarenu). Uz takav jaz između prve dvije momčadi i konkurencije, svima je jasno da približavanje Ferrariju ili McLarenu nije jednostavna i brza zadaća. Dodatna poteškoća ostalim momčadima je što su i Ferrari i McLaren mukotrpno radili na poboljšanju svojih već fantastičnih bolida. „Obje su se momčadi odlučile na profinjen pristup usavršavanja nevjerojatnih performansa iz prošle sezone“, primjećuje Gascoyne.

„Svjesne su da su im bolidi besprijekorno funkcionirali i da nema potrebe za radikalnim promjenama. Usto, u predsezonskim testiranjima i dalje su bili najbrži na stazi.“ Tijekom prošle sezone jedna je stvar postala bjelodana: od McLarena se može očekivati da bude u prednosti na stazama poput Monaka, Hungaroringa ili Montreala gdje dominiraju spori zavoji, kao i na pasicama Monze, dok je Ferrari bio gotovo nedodirljiv na stazama bogatim „aero“ zavojima, primjerice Spau, Silverstoneu ili Istanbulu. To je rezultat dvaju vrlo različitih pristupa dizajniranju pobjedničkih bolida. „Ferrarijevi i McLarenovi bolidi ekstremne su



SLIKE: CLIVE MASON/GETTY IMAGES, ANDREW FERRARO/LAT, DREW GIBSON/LAT



PREDNJA KRILA

„McLaren je razvio prednje krilo s tri plohe i dobro inženjersko rješenje otkrio pričvrstivši ga na srednji dio nosa. Usto, jedina razlika između dvodijelnog i trodijelnog krila više je optička nego aerodinamička. Ako optimizirate ovaj i dvodijelni koncept, dobit ćete približno iste performanse. Sve ovisi koju ste prvu odabrali.“ – Gascoyne

NOS

„McLaren je predstavio kombinaciju spušenog nosa i mosnog krila, dok se Ferrari odlučio za viši nos s kaskadnim krilima. Testirali smo oba i performanse mogu biti iste. Sve ovisi o polazišnoj točki. Oba postava imaju prednosti i nedostatke: spušeniji nos drži težište dolje, ali vjerojatno je teži i zbog toga su složenija testiranja sudara. Struktura s višim nosom je ujednačenija i vjerojatno može biti laganija. Optički se razlikuju, ali siguran sam da obje te konstrukcije mogu biti jednako učinkovite.“ – Gascoyne.





USISNIK

"Pojednosti oko zaštitnog obruča na McLarenovom bolidu vrlo su profinjene. Sve momčadi nastoje poboljšati protok zraka do stražnjeg krila i stoga su dodaci na stražnjem kraju, baš kao i poklopac motora sve manji. Bilo koje rješenje koje minimalizira gubitak momenta u protoku zraka do stražnjeg krila stvorit će više potiska na stražnjem kraju."

- Dornie

„RAZLIČITI PRISTUPI FERRARIJA I McLARENA KONVERGIRAJU“

BOČNE KOMORE

"Upravljanje protokom zraka iznad bočnih komora područje je u kojem se mogu steći malene, ali važne prednosti. Zaobljenost komora i njihova napadnog ruba zapravo oblikuju profil krila koje zbog konveksnih površina stvara uzgon. Kombinacija krilaca na komori trebala bi smanjiti taj učinak. Usto, rješenje se na svakom bolidu razlikuje ovisno o tome što se nalazi ispod, te o točnom obliku bočnih komora. I to je glavni razlog zašto vidimo neke prilično različite pristupe postizanju istog rezultata. Prednosti nisu velike, ali mnoštvo manjih prednosti čini suvremenu F1." - Dornie



evolucije dviju vrlo različitih konstruk-torskih filozofija", objašnjava Dernie.

„Na suvremenom F1 bolidu potencijal prednjih guma razmjerno je veći od stražnjih, što znači da se stražnje muče uhvatiti podlogu. Dva su načina da to riješite: usredotočiti se na stvaranje što jačeg aerodinamičkog potiska na stražnjem kraju koji će pomoći boljem prijanjanju guma ili razviti prednji kraj s mnogo težine na njemu, kako biste pokušali iskoristiti dodatni potencijal prednjih guma. Ferrari se odlučio za prvi, a McLaren za drugi pristup.“

No kako to objašnjava tendenciju kolebljivosti te prednosti? „McLarenova filozofija izvlači maksimum iz guma, što vjerojatno objašnjava njihovu nadmoć na sporijim stazama gdje su gume važnije“, nastavlja Dernie. „Ferrarijev pristup ovisi o radu stražnjeg krila koje bi ih moglo zakinuti u pogledu najveće brzine. Stoga je Ferrari usavršio složeno područje dopuštenog aerodinamičnog raspona kako bi optimizirao performanse dok se brzina bolida mijenja. Kad vam to pođe za rukom (nevjerojatno je složeno to dosljedno izvesti u okvirima dozvoljenog), to može biti velika prednost.“ Ove sezone izgleda da su se različiti pristupi te dvije momčadi poklopili u jednome, a to je uklanjanje slabosti iz prošle sezone: McLaren nedostatak brzine na duljim utrkama i brže trošenje stražnjih guma; Ferrari sporost bolida u početnom krugu zbog nemogućnosti da dobro zagriju gume na podlogama slabijeg prijanjanja ili na nižim temperaturama. „Mislim da je svaka momčad učinila poluiskorak kako bi nadoknadila slabosti iz 2007.“, analizira Gascoyne. „U pogledu međuosovinskog razmaka, pretpostavljam da su našli zlatnu sredinu (Ferrari je imao jedan od najduljih međuosovinskih razmaka prošle sezone, a McLaren jedan od najkraćih). U pogledu aerodinamike, bolidi su im vrlo slični – oba imaju veće podrezane bočne komore, veće bokove i slična prednja krila.“



IZAZIVAČI «

I za McLarena i Ferrarija vodi se oštra borba za ulazak među tri najbolja konstruktora. BMW-Sauber dokazao je svoje ambicije i želju da se približi vodećem dvojcu, Renault žarko želi što prije zaboraviti lošu sezonu, a Red Bull i Williams pokazali su odličnu formu u posljednim utrkama 2007. i izazvali BMW za neslužbeni naslov treće najbrže momčadi. Honda i Toyota, uspavani japanski divovi, nadaju se da će svoje F1 programe revitalizirati potpuno novim dizajnerskim filozofijama i, u Hondinom slučaju, novim vodstvom momčadi. Usto, neke od slabijih momčadi bi mogle iznenaditi s doradenim bolidima iz prošle sezone.

BMW-SAUBER

„BMW je očiti konkurent vodećem dvojcu“, izjavio je Gascoyne. Momčad je mnogo novca uložila u tehnologiju računalne dinamike fluida (CFD) koja nadopunjuje vrhunski zračni tunel u Hinwilu. Rezultat toga je vizualno vrlo specifičan bolid s neobičnim „rogovima“ na nosu, „stražnjim“ krilcima

(na pola puta između vozača i stražnjeg krila) i inačicom vikinškog rogovlja, prvi put viđenog na McLarenovim bolidima 2005.

„F1 obiluje detaljima koje vizualno izgledaju zapanjujuće“, iskreno izjavljuje Gascoyne.

„Te vas stvari vrlo lako zavaraju i jednostavno ih poželite i vi imati jer izgledaju toliko drukčije. No obično ne utječu previše na aerodinamiku bolida.“ Hoće li novi pristup imati uspjeha? BMW govori o prvog pobjedi ove sezone, ali Gascoyne smatra da „premda su se poboljšali u posljednjih nekoliko zimskih testiranja, razlika između njih i vodećeg dvojca ostala je ista.“

„Ne izgleda da su se izdvojili od ostalih momčadi“, zaključuje Dernie. „Bili su optimistični u pogledu novog bolida i smatrali su da je bolid velik iskorak naprijed. No nikad ne smijete podcijeniti koliko je teško spoznati što je doista važno u F1. Katkad možete protratiti zimu optimizirajući dijelove za koje smatrate da su važni i nenamjerno zanemariti područje ključno za performanse bolida.“

BMW-ovi ROGOVI

„Kad postavite krila, zračni vrtlog koji nastaje na njihovim vrhovima može biti snažan usmjerite li ga u željenom smjeru. Svaki bolid ima kartu protoka zraka po svojim površinama, a način kako to iskoristavate na stražnjem kraju ovisi o tome što ste učinili na prednjem. To bi moglo biti objašnjenje stražnjih krilca u kombinaciji s „rogovima“ na nosu.“ – Dernie



RENAULT

Nakon osvajanja dvaju uzastopnih naslova, Flavio Briatore je izjavio da je prošla sezona bila „katastrofa“. Povratak Alonsa svakako bi mogao biti najvažniji čimbenik, ali novi bolid R28 predstavlja iznimnu promjenu u filozofiji momčadi u Enstoneu: prema odmjerenim riječima tehničkog direktora Boba Bella, bolid je „mnogo manje evoluirao“ od prethodnika. Posljednja promjena je uporaba prednjeg ovjesa bez kobilice, što bolidu omogućuje bolju aerodinamiku prednjeg kraja (i raspodjelu mase prebacuje prema naprijed), nužnu da se iz Bridgestonki izvuče maksimum.

„Nisam siguran da su učinili veliki iskorak, premda će im Alonsoy povratak dati neku prednost“, izjavio je Gascoyne o momčadi koju vrlo dobro poznaje jer je njezin tehnički direktor bio od 2001. do 2003. „Prošle su sezone imali problema. Nakon što su godinama razvijali bolid s više mase na stražnjem kraju, odjednom su morali promijeniti pristup. Uvjereni su da su riješili sve probleme, ali ne znam koliko će biti konkurentniji. Zapravo, ne bi me iznenadilo da završe treći u poretku konstruktora, boreći se s BMW-om i Williamsom.“

„Iznimno cijenim Renaultove mogućnosti“, nadodao je Dernie.

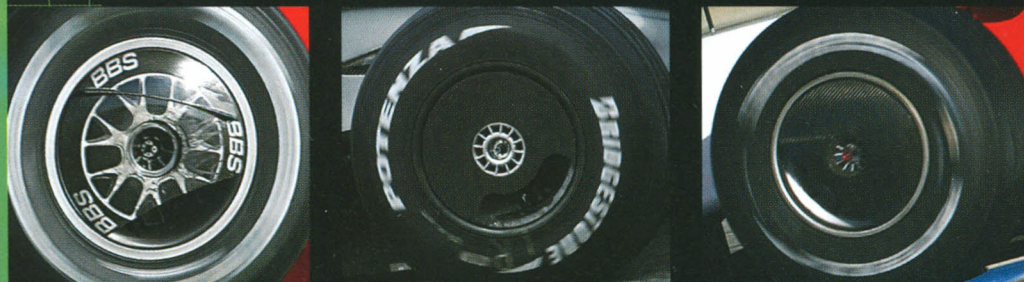
„Nakon prošle sezone, čini mi se da su mnogo vremena proveli pokušavajući postići bolju aerodinamiku prednjeg kraja, bez gubljenja performansa stražnjeg. Rezultat je bolid vrlo lijepog izgleda.“



POKLOPCI NA SVIM KOTAČIMA

Od prvog dana kad sam ušao u svijet F1 pokušavamo nadzirati protok zraka oko guma. Činjenica da smo posljednjih nekoliko godina vidjeli pojavu aerodinamičnih poklopaca na bolidima plod je postupne liberalizacije tumačenja

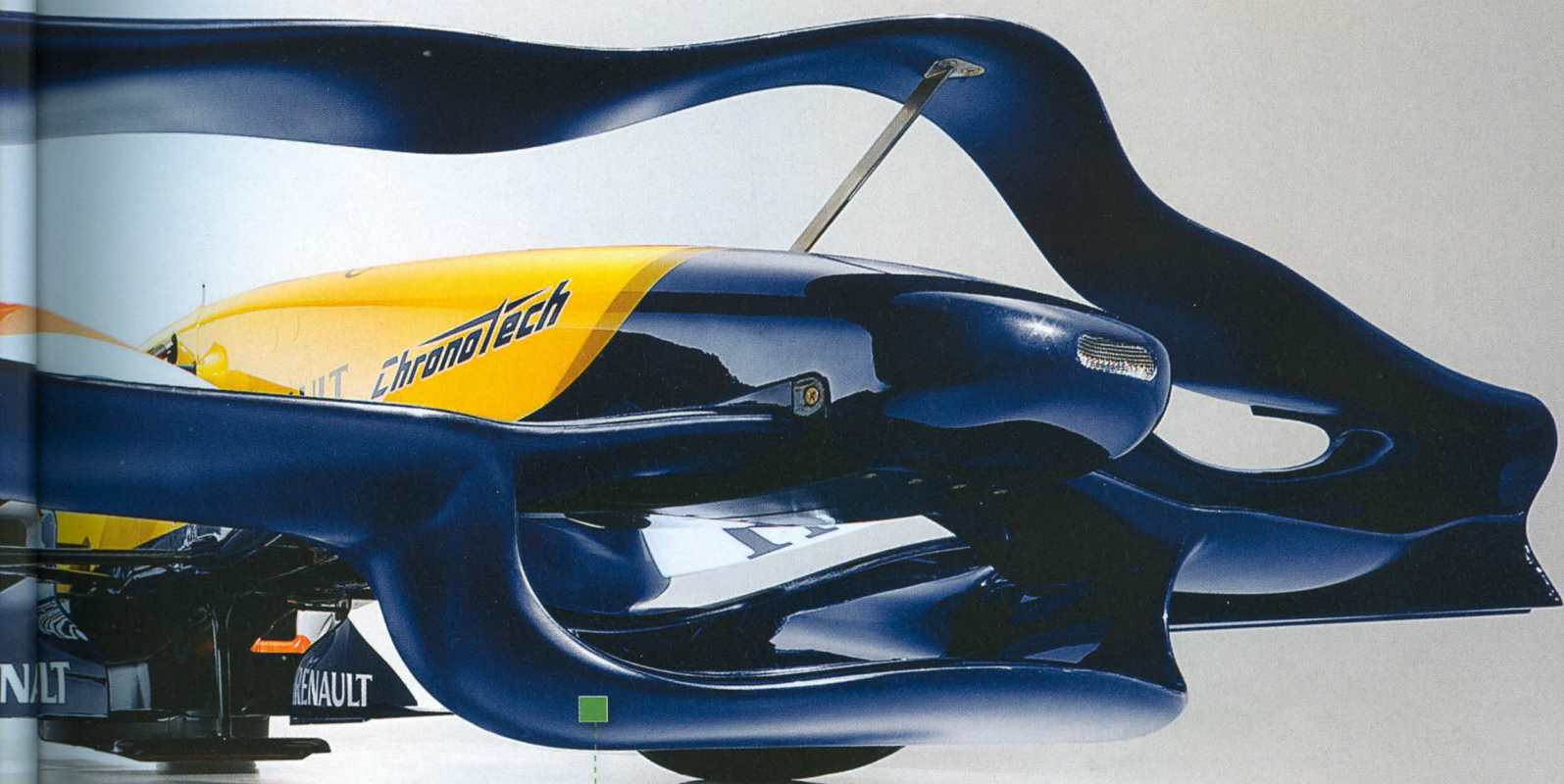
propisa o provjetravanju kočnica. Prije 20 godina ne bismo se u to upuštali jer bi se protumačilo kao nelegalno. Danas je to najnovije neiskorišteno područje i stoga, zahvaljujući relativnoj slobodi, vidimo vrlo različita rješenja. Frank Dernie



Slijeva nadesno: Ferrarijeve, McLarenove i Toyotine inačice „slobode“ razvoja

WILLIAMS

Nakon što je Williams imao velikih problema s pouzdanošću bolida 2006., momčad se 2007. vratila sa solidnim bolidom koji je pobijedio BMW u posljednjoj utrci u Brazilu. Čini nam se da će se taj trend nastaviti i ove sezone. „Izgleda da su načinili dobar posao“, izjavio je Gascoyne. „Prošlih su godina imali mnogo poteškoća s aerodinamikom, ali potkraj 2006. regrutirali su Jona Tomlinsona iz Renaulta i otada stalno napreduju i razvijaju bolid. Izgleda da su i zimus učinili isto, i ponovno načinili korak naprijed.“ Dernie, bivši zaposlenik Williamsa, se slaže. „Uvjeren sam da u budućnosti ova momčad može ponovno pobjeđivati.“, dodao je. „Imaju mnogo pametnih ljudi u momčadi, a bolid je uvijek vrlo dobro razvijen: Patrick Head je vrlo vjerojatno i dalje najbolji mehanički dizajner u F1.“ Vizualno, bolid FW30 se na prvi pogled ne razlikuje mnogo od svojih prethodnika, ali to vjerojatno samo



RENAULTOVO PREDNJE KRILLO

„Prednje krilo izgleda kao rješenje za bolje iskorištavanje prednjih guma radi bolje aerodinamike prednjega kraja. Smatram da su s prethodnim krilom i postavom prednjeg ovjesa iskoristili sva područja koja su mogli, pa su se odlučili na opsežnije promjene u zračnom tunelu kako bi dodatno poboljšali aerodinamiku. Rezultat toga je ovo neobično krilo.“ – Dornie

„NISAM SIGURAN DA JE RENAULT UČINIO KORAK NAPRIJED“



odražava kvalitete prijašnjih bolida, umjesto da ukazuje na nedostatak ambicija za novu sezonu. Prvi put u četiri sezone Williams ima kontinuitet u opskrbi motorima i to je momčadi omogućilo da optimizira performanse i hlađenje Toyotinog V8, te da posebno doradi dizajn bolida. „Momčadi poput Hondi i Toyote morale bi naučiti da u F1 nema svetog grala“, zaključuje Gascoyne. „Uzmete ono što imate, postupno to poboljšavate i dobijete željene performanse.“

WILLIAMSOV STRAŽNJI KRAJ

„Williams se, istom predanošću kojom su se ostale momčadi bavile prednjim krajem, bavio stražnjim, te je integrirao stražnji ovjes/sponu/krilo kojim će „virtualni difuzor“ pokušati što više proširiti.“ – Dornie

"NE BIH SE IZNENADIO DA JE POKLOPAC MOTORA VARKA"



RED BULLOV POKLOPAC MOTORA

„Začudio bih se da taj poklopac motora Red Bullu donese neku prednost. Vjerojatno pogoršava stabilnost bolida, jer ako pri proklizavanju dođe do zaustavljanja toka zraka, šteti se stražnje krilu. Zbog toga će bolid biti vrlo „nestabilan“ i težak za vožnju. Ne bih se iznenadio da je poklopac motora samo varka, pokušaj da se skrene pozornost s važnijih izmjena. Sjećam se da je Lotus nešto slično načinio 1978.: izjavili su da imaju novi diferencijal i svaki puta kad bi ga izvadili, pokrili bi ga. Ta malena varka im je vjerojatno kupila godinu dana prije nego što je konkurencija saznala pravu istinu.“ – Dornie



RED BULL

Red Bull i Williams na brojne načine dijele istu razvojnu filozofiju. Nakon lošeg početka prošle sezone, bolid RB3 Adriana Neweyja (potpomognut dolaskom Geoffa Willisa na mjesto tehničkog direktora) redovito se plasirao među 10 najboljih.

Premda 2007. nisu riješili probleme s pouzdanošću, momčad je uvjeren da je bolid RB4 prevladao tu svoju slabost. Uostalom, predsezonska testiranja to potvrđuju. Usto, kao i konkurentski Williams, i Red Bull će ove sezone uživati u kontinuiranoj opskrbi motorima i prednostima koje stižu uz to. Što se stoga očekuje od Neweyja i Willisa, bivšeg dvojca iz Williamsa?

„Prošlosezonski bolid bio je brz i nepouzdan, a takvi bolidi znaju katkad biti svojstveni Neweyju ako u momčadi nema nikoga tko će poraditi na mehaničkom dijelu njegovih bolida“, primjećuje Dornie. „Najvažnija poboljšanja na novom bolidu vjerojatno su ispod samog bolida, jer su mnogo radili na podu i difuzorima. To je vrlo produktivno područje razvoja jer stvara potisak, a ne povećava otpor zraka.“

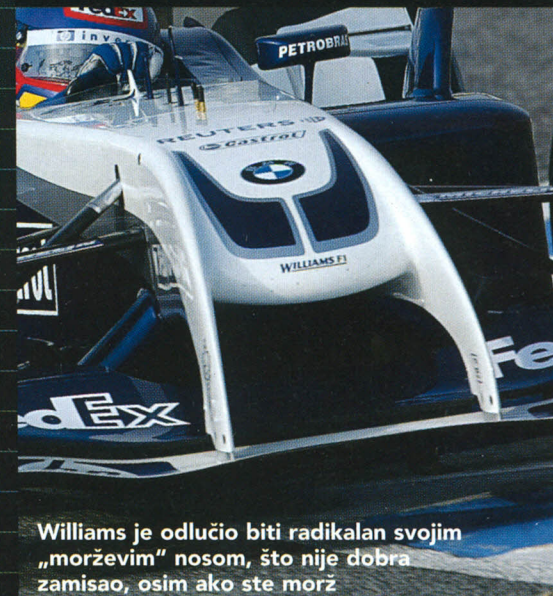
Gascoyne je malo skeptičan oko mogućnosti Red Bulla: „Novi je bolid solidna evolucija, no teško je uistinu reći jesu li napredovali. Na većini zimskih testiranja, Toro Rosso je brzinom bio konkurentan Red Bullu...“



NEMOJTE BITI PRERADIKALNI

Svi kažu da je kad zaostajete za ostalima vrijeme za radikalne poteze. No to nikad ne uspijeva, nego obično sve pođe po krivu. Ono što treba je krenuti ispočetka od osnova, nastaviti razvoj i dugoročno se tome posvetiti.

Mike Gascoyne



Williams je odlučio biti radikaln svojim „morževim“ nosom, što nije dobra zamisao, osim ako ste morž

ŠTO JE NOVO 2008.

Nema više sustava protiv proklizavanja

Prijenos snage na stražnje kotače ovisit će isključivo o vozačevom desnom stopalu, što je oduševilo zaljubljenike u F1 diljem svijeta. Kočenje motorom također je zabranjeno.

Dvije nove staze

Obje nove utrke održat će se na gradskim ulicama: u španjolskoj Valenciji (24. kolovoza) te u Singapuru, u željno iščekivanoj prvoj noćnoj utrci F1 (28. rujna).

Kvalifikacije

Izlučne kvalifikacije ponovno će biti podijeljene u tri razdoblja od 20, 15 i 10 minuta. Vozači treće kvalifikacije počinju s količinom goriva koju namjeravaju imati u utrci (tako više neće biti kontroverzne faze „izgaranja goriva“).

Biogorivo

U novoj sezoni gorivo za 2.4-litreni V8 mora imati najmanje 5,75 posto bioloških tvari.

Nema rezervnih bolida

Kako bi se smanjili troškovi, momčadi više nije dopušteno na utrke dovoziti treći, rezervni bolid.

Jedna „besplatna“ promjena motora

Motori će ponovno morati trajati dvije utrke. Neplanirane promjene motora tijekom vježba ili kvalifikacija kažnjavat će se gubitkom 10 mjesta (ako se motor promijeni nakon kvalifikacija, vozač kreće s posljednjeg startnog mjesta). No neće biti kazne za prvu promjenu motora u sezoni osim ako se ne obavlja na posljednjoj utrci.

Standardni ECU (elektronička kontrolna jedinica)

Tvrtka McLaren Electronic Systems (MES) pobijedila je na natječaju i sve će momčadi iduće tri godine opskrbljivati standardnom elektroničkom kutijom. Želja FIA-e je da se smanji broj elektroničkih sustava u bolidu.

Jedan mjenjač za četiri utrke

Mjenjači će morati izdržati četiri utrke. Neplanirane izmjene kažnjavat će se gubitkom pet mjesta na utrci.

Sigurnost kabine

Visina oplate oko kabine povećana je kako bi se u slučaju sudara dodatno zaštitila glava vozača.



TOYOTA

Godine 2006. i 2007. na predstavljanjima Toyotinih bolida uvijek se pričalo o „Toyotinom načinu“ i kako će industrijska načela diva svjetske automobilske industrije momčadi osigurati pobjede u F1.

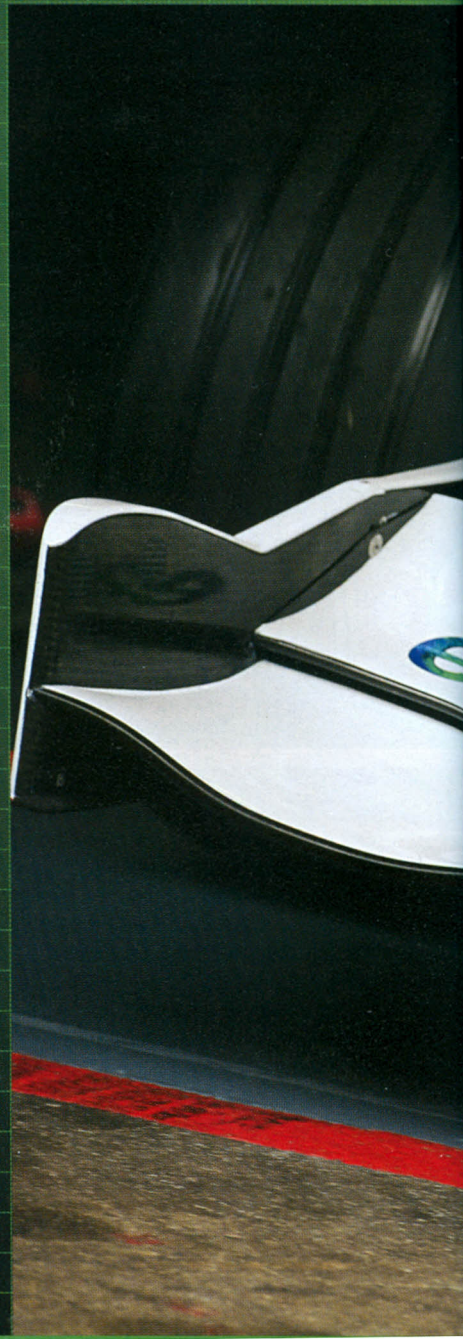
No stvari se nisu baš tako odigrale i momčad je prošle sezone osvojila samo 13 bodova i bila mnogo manje konkurentna nego 2006. Stoga se u siječnju ove godine govorilo o potpuno novoj dizajnerskoj filozofiji kojom će se razviti bolji i predvidljiviji bolid. „Teorija je da bi dodatna voljivost bolida nalik ovom nadoknadila manjak krajnjeg potiska. No potrebno vam je oboje“, objasnio je Gascoyne. „Kad imate bolid vrhunske aerodinamike, te malo mogućnosti podešavanja, onda morate težiti pronalazenju optimalnog postava. Usto, kad bolidu ne možete mijenjati ravnotežu, bez obzira kako ga postavili vozači će reći da je dobar, ali bolid neće biti ništa brži. Čini mi se da je bolid napredovao u pogledu ravnoteže, ali tek trebamo vidjeti koliko je brz.“

HONDA

Što manje napišemo o Hondinoj prošloj sezoni, to bolje. Naposljetku, zahvaljujući momčadi (i vozačima), Honda je lošu sezonu ipak završila uzdignute glave.

Prošlosezonskom bolidu RA107 nedostajalo je potiska i voljivosti. I premda je momčad prošle sezone napravila neke važne tehničke i menadžerske promjene (primjerice, zaposlili su Rossa Brawna, bivšeg tehničkog direktora Ferrarija), još je prerano reći hoće li njihov trud uroditi bilo kakvim plodovima.

Bolid RA108 izgleda nekonvencionalno i nije baš postizao briljantne rezultate na predsezonskim testiranjima, unatoč službenim izjavama da je velik napredak u odnosu na prošlogodišnji. „Možete reći da neko vrijeme nećete testirati bolid, ali ne možete svaki dan biti posljednji na testiranjima i praviti se da to nije problem“, rekao je Gascoyne. „Izgleda kao da su dizajnirali bolid bez potpunog shvaćanja što



URAVNOTEŽAVANJE TOYOTE

„Toyota se odlučila za tehnologiju bez preraspodjele ravnoteže bolidu, a vozači govore da bolid odaje vrlo dobar dojam u vožnji. Čini mi se da su napredovali u odnosu na prošlu sezonu.“ – Dornie

HONDIN VISOKI NOS

„Nos bolida RA108 iznimno je visoko. Samo za sebe, to i nije osobito važno, ali općenito, razlikuje se od svega što ostale momčadi trenutačno rade.“ – Dornie

točno rade. Usvojili su sličnu filozofiju kao i najbolje momčadi i pretpostavili da će to riješiti njihove probleme. Prvi model testiran u zračnom tunelu vjerojatno je bio mnogo lošiji u odnosu na prethodni i stoga su većinu zime proveli pokušavajući se vratiti na početnu točku. To je stara lekcija koja se mora naučiti – u F1 nema čarolije, nego trebate odrediti polazišnu točku, razviti je i stalno poboljšavati.“ Dorniejeva analiza mnogo je optimističnija i on smatra da se na kraju Hondinog tunela možda nazire svjetlost. „Bolid izgleda uglato – svakako ne zaobljeno ili organski kao kod najboljih momčadi. Primjerice, nos je zapanjujuće visoko postavljen (što samo po sebi nije odveć važno, ali se umnogome razlikuje od onoga što trenutačno rade ostale momčadi). Međutim, u momčadi ima nekoliko vrlo kvalitetnih ljudi i siguran sam da je Brawn već pokrenuo proces koji će polučiti dobrim rezultatima. Samo je pitanje koliko će vremena biti potrebno da proces urodi plodom.“

TORO ROSSO & FORCE INDIA

Momčadi Toro Rosso i Force India novu će sezonu započeti u doradenim prošlosezonskim bolidima, premda će talijanska momčad od VN Turske u svibnju imati novi bolid. Mike Gascoyne, tehnički direktor momčadi Force India, vidi još jednu veliku priliku na obzoru: „Propisi za 2009. potpuno su novi i momčad koja se maksimalno usredotoči na njih najviše će napredovati. No Ferrari i McLaren žele pobijediti i ove sezone i dat će sve od sebe da to i učine. BMW također želi pobijediti u utrci; Carlos Ghosn od Renaulta traži bolje rezultate. Usto, povratkom Alonsa momčad ne bi smjela završiti četvrta. Honda si ne može dozvoliti da bude gora nego što izgleda; Toyota također, a Red Bull s Adrianom Neweyjem mora početi ostvarivati dobre rezultate. Naš bolid za iduću sezonu već smo testirali u zračnom tunelu i što se ranije usredotočimo na sezonu 2009., to ćemo biti bolji.“

F1

“NE MOŽETE BITI STALNO POSLJEDNJI I PRETVARATI SE DA TO NIJE PROBLEM”



F1 plus 1

Lewis Hamilton Vozač McLaren-Mercedesa

O bolidu MP4-23, o Fernandu Alonsu i o slavnoj selidbi u Švicarsku

Koliko je zapravo dobar novi McLaren MP4-23?

U svakom je segmentu bolji od prošlogodišnjeg bolida. Ima više potiska, više prijanjanja, više snage. Bolid je jako dobar, premda imamo još posla na njemu.

Što mislite, koliko je bolid napredovao od svojeg predstavljanja u siječnju?

Bolid Formule 1 stalno se razvija. Kad se sjetim koliko je MP4-23 napredovao od prve vožnje u siječnju, to djeluje vrlo ohrabrujuće. A naš rad ne prestaje samo zato što su testiranja završena.

Jeste li se potpuno privikli na vožnju bez sustava za kontrolu traktacije?

Da. Bilo je prilično lako vratiti se na stari stil vožnje. Zapravo sam naviknut na vožnju bez nadzora proklizavanja jer sam se godinama utrkiavao na taj način. Na testiranjima ste mogli vidjeti da su se svi vozači vrlo brzo privikli na nov način vožnje, ali ipak mislim da će se neki od njih s tim nositi bolje od drugih.

Koliko ste bolje pripremljeni za predstojeću sezonu u odnosu na prošlu?

Osjećam se mnogo sigurnije nego prošle godine u ovo vrijeme jer sad znam što očekivati od Formule 1. Znam kako bolje upravljati svojim vremenom, kako bolje trenirati i kako voziti bolje jer imam više iskustva. Vrlo sam optimističan.

Jeste li unijeli kakve promjene u svoj trening?

Još uvijek imam istog trenera, Adama (Costanzu). Tijekom zime najviše smo radili na izdržljivosti i kardiovežbama. U bolidu se najviše borim s rukama i ramenima i na to sam usmjerio najveću pozornost. Pobrinoo sam se i da mi je vrat dovoljno snažan.

Koji su vaši ciljevi za nadolazeću sezonu?

Pobijediti u više utrka, osvojiti više prvih startnih pozicija i najbržih krugova i pokušati osvojiti svjetsko prvenstvo. Cilj mi je biti za jedno mjesto bolji u poretku vozača u odnosu na prošlu godinu i da moja momčad osvoji konstruktorski naslov.

Koga vidite kao svoje glavne konkurente u borbi za naslov prvaka ove godine?

Iste momke protiv kojih smo se borili i prošle godine: Kimi (Räikkönen) i Felipe (Massa) će obojica biti tu - na testiranjima je brzina Ferrarija na duge staze izgledala dosta dobro. Heikki (Kovalainen) također ima sjajnu priliku pokazati svoju kvalitetu, pa očekujem da tijekom cijele sezone jedan drugoga stalno guramo prema naprijed.

Što mislite, kakav će se Heikki pokazati u odnosu na vas?

Mi se poznamo već nekoliko godina i ni najmanje ne sumnjam da je Heikki jedan od najbržih momaka u ovom poslu. Jedan drugoga ćemo gurati. Ali ja volim pravednost i želim da on ima uvjete potpuno jednake

mojima. Ne želim nikakvu pogodnosti i nikakvu prednost u odnosu na njega.

Gledajući unatrag, jeste li naučili štogod imajući Fernanda Alonsa za momčadskog kolegu 2007.?

Mnogo sam naučio od njega, kao što sam naučio od svakog momčadskog kolege kojeg sam dosad imao. Fernando ima mnogo više iskustva od mene i mogao sam izvući nešto dobro iz našeg odnosa. On je fantastičan vozač i ja sam napredovao uz njegovu pomoć, ali pokazao mi je i kako se F1 vozač ne treba ponašati izvan bolida.

Radujete li se utrivanju protiv Fernanda ove godine?

Znam da ga je ono što se dogodilo prošle sezone učinilo odlučnim da me pobijedi, ali to je i mene učinilo odlučnim da pobijedim njega. Znam kako vozi i znam što mogu očekivati.

Kako se vaš život promijenio od početka F1 karijere prošle godine?

Živim brzim ritmom, ali prošle godine se ipak sve dogodilo prilično naglo. Nekima je izgledalo kao da se za mene sve prebrzo promijenilo. Ali ja se utrkujem već petnaest godina, pa smo ja i moja obitelj cijelo to vrijeme naporno radili, tako da prošla godina nije bila prevelik šok za naš način života.

Sad živite u Švicarskoj?

Uživete li tamo?

To je doista prelijepa zemlja i tamo nalazim mir jer me ljudi ne smetaju i ne love me paparazzi. London mi je i dalje najdraži grad na svijetu, ali tamo ne mogu živjeti normalnim životom. Reći da sam preselio u Švicarsku kako bih izbjegao plaćanje poreza je besmislica. Da sam to želio učiniti, otišao bih u Monako, jer ja i dalje plaćam poreze.

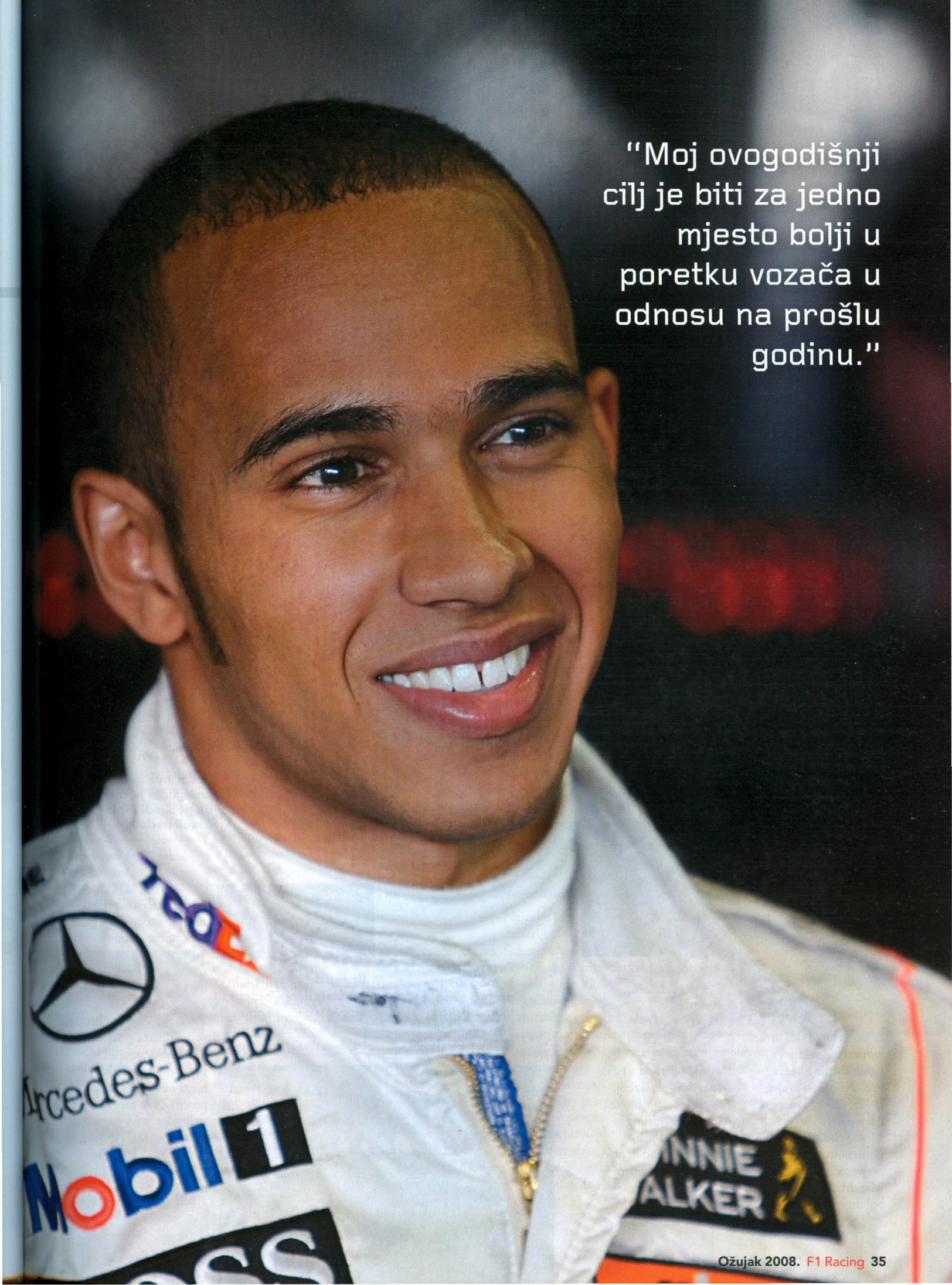
FO

+5 brzih činjenica

- 1** **Koje pitanje najviše mrzite? Jeste li vi odgovor Formule 1 na Tigera Woodsa?**
- 2** **Imate li omiljenu karaoke pjesmu? Posljednja koju sam pjevao bila je It Wasn't Me od Shaggyja.**
- 3** **Što ste posljednje gledali u kinu? Klik.**
- 4** **Imate li omiljeni filmski automobil? Shelby GT500 iz filma Nestali u 60 sekunda.**
- 5** **Jeste li neustrašivi? Kad dođem do granice, ne osjećam više nikakav strah.**



Prilagodba na život bez kontrole proklizavanja baš i nije uvijek mačji kašalj

A close-up portrait of Lewis Hamilton, a professional racing driver, smiling. He is wearing a white racing suit with various sponsor logos. The Mercedes-Benz logo is prominent on the left side of his chest, along with the Mobil 1 logo. A name tag on the right side of his chest reads "LEWIS HAMILTON". The background is dark and out of focus.

“Moj ovogodišnji cilj je biti za jedno mjesto bolji u poretku vozača u odnosu na prošlu godinu.”



**DRUGI VOZAČI
PRAVA
GOSPODA**

NAKON TEBE, PRIJATELJU

Slavni primjeri vozača sa statusom broja dva u ekipi i njihovih ustupaka momčadskim kolegama. Uz nekoliko iznimaka, naravno...

Riječi James Roberts **Slike** LAT Archive



Cevrt je trebao biti predvodnik momčadi 1974., ali to se, nažalost, nije ostvarilo

François Cevert, drugi vozač Jackieju Stewartu – VN Njemačke 1973.

Cevrt je mogao pobijediti, ali bio je

previše pristojan za to. Mladi Francuz bio je Stewartov štićenik i još je učio od majstora. Na zastrašujućoj nürburgrinškoj Nordschleife poslušno je slijedio prvog vozača Tyrrella, učeći svaki zavoj i svako mjesto za kočenje na 23 kilometra dugačkoj stazi. Cevert je znao da će jednog dana (zasluženo) biti prvi vozač momčadi, ali, nažalost, poginuo je u posljednjoj utrci te sezone ne dočekavši svoju priliku.

Peter Collins, drugi vozač Juanu Manuelu Fangiju – VN Italije 1956

U posljednjoj utrci sezone 1956., Peter Collins imao je priliku osvojiti naslov svjetskog prvaka. Juan Manuel Fangio, prvi vozač momčadi Lancia-Ferrari, u Monzi je odustao zbog slomljene poluge upravljača. Ali petnaest krugova prije kraja utrke Collins je ušao u boks, iskočio iz bolida te hvala



vrijednom sportskom gestom predao svoj bolid Fangiju i omogućio mu da osvoji četvrtu F1 krunu.

Collinsova gesta omogućila je Fangiju da pobijedi Mossa i osvoji naslov



Stirling Moss, drugi vozač Juanu Manuelu Fangiju – VN Velike Britanije 1955

U posljednjoj fazi utrke u Aintreeu domaći junak Stirling Moss vodio je ispred svojeg momčadskog kolege u Mercedesu, Fangija. Moss je odlučio poniznom gestom prepustiti vodstvo Maestru, usporio je bolid i mahnuo Fangiju

**„Puno ti hvala, momče.“
„Ne, ne. Hvala tebi, Stirling.“**

da prođe, ali kad su dva Mercedes prešla cilj, Fangio je i dalje bio iza Mossa. Sir Stirling ni danas ne zna je li se Fangio povukao ili ne. Oba vozača su jedan drugom poklonila pobjedu.

Peterson je mogao preteći svog momčadskog kolegu, ali bio je previše pristojan

Ronnie Peterson, drugi vozač Mariju Andrettiju – VN Nizozemske 1978

Brzi ali dobroćudni Šveđanin dobio je status drugog vozača u Lotusu pored Marija Andrettija i njih su dvojica tijekom

1978. bili bliski prijatelji. Ronnie je čuo da će ga na kraju te sezone otpustiti iz ekipe, a neki su mu savjetovali da se bori s Andrettijem za naslov prvaka. U Zandvoortu je Andretti vodio unatoč pokvarenim kočnicama, ali Peterson je vozio iza njega ne pokušavajući proći. „Znao sam što radim kad sam potpisivao ugovor i dao sam svoju riječ. Ako je sad prekršim, tko će mi ponovno vjerovati?“ Bio je pošten do kraja.



Gilles Villeneuve,
drugi vozač Jodyju
Scheckteru – VN
Italije 1979.



Gilles je mogao osvojiti naslov svjetskog prvaka 1979, ali, umjesto toga držao se svojeg obećanja. Momčadski kolega Scheckter bio je u vodstvu utrke u Monzi i, prema dugogodišnjoj Ferrarijevoj tradiciji, naredeno im je da zadrže položaje. Ali da se Villeneuve

odlučio za pretjecanje, još bi imao šanse osvojiti naslov. Nije to učinio. „Znao sam pravila igre i dao sam svoju riječ“, rekao je Gilles. „Ali, ipak, cijelo sam popodne gledao u motor bolida ispred sebe nadajući se svim srcem da će eksplodirati.“

Kvar motora bila bi zgodna stvar, ali Gilles nije bio te sreće

Carlos Reutemann,
drugi vozač Alanu
Jonesu – VN Brazila
1981.



Reutemann je ulogu drugog vozača prihvatio u godini kad je Alan Jones osvojio naslov prvaka (1980.). Iduće godine je stavka o Jonesovu povlaštenom položaju ostala u Carlosovu ugovoru, unatoč tome što je i sâm mogao osvojiti naslov. Na kišom potopljenoj stazi u Riju

vodio je ispred Jonesa kad je iz Williamsova boksa stigla naredba o zamjeni mjesta, ali Carlos je zanemario zapovijed. Momčad i prvi vozač Jones bili su bijesni - Reutemann nije uspio osvojiti naslov prvaka 1981.

Reutemann (lijevo) je dobio jezikovu juhu; Jones nije htio stajati na postolju

Gerhard Berger,
drugi vozač Ayrtonu
Senni – VN Japana
1991.



Gerhard Berger tri je sezone svirao drugu violinu Ayrtonu Senni. Kad je 1991. na Velikoj nagradi Japana osigurao novi naslov prvaka, Senna je u posljednjem zavoju utrke poklonio pobjedu Bergeru. „Bila je to lijepa gesta, ali mislim da nije bila dobro izvedena“, rekao je šef momčadi Ron Dennis. „Bilo je ljubazno od Ayrtona

što se htio odužiti Gerhardu za svu podršku koju mu je ponudio, ali mogao je to izvesti i velikodušnije.“

Berger (desno) bio je zadovoljan načinom na koji je to Senna učinio, ali Dennis baš i ne

David Coulthard
drugi vozač Miki
Häkkinenu – VN
Australije 1998.



Na finalnoj utrci 1997. postojao je neobičan dogovor između momčadi Williams i McLaren. Kako bi si osigurao naslov prvaka, vodeći Villeneuve je u posljednjem krugu utrke pustio dva McLarena ispred sebe. Coulthard je već bio prepustio drugo mjesto Häkkinenu, darujući tako Fincu njegovu

prvu GP pobjedu. DC je 1998. ponovno pustio Häkkinenu, poštujući dogovor prije utrke.

Fotofiniš: DC je predao Häkkinenu njegovu drugu pobjedu u Australiji

Riccardo Patrese,
drugi vozač Nigelu
Mansellu – VN
Francuske 1992.

Nikad nije bilo lako biti momčadski kolega Nigela Mansella, a postalo bi još gore ako

biste ga pobjeđivali. Mansell je pobijedio u prvih pet utrka 1992. i imao uvjerljivo vodstvo u prvenstvu, ali kad se kolega iz ekipe Ricardo Patrese našao ispred njega na Magny-Coursu, Nigel nije bio

nimalo sretan. Nije ni Patrese, kad je dobio zapovijed iz boksa i prepustio Mansella na startno-ciljnoj ravnini. Tek nakon što je Nigel osvojio naslov, Patreseu je bilo dopušteno pokupiti mrvice.

Mansell je bio čovjek s misijom, što je bila prava nesreća za Patresea

Rubens Barrichello,
drugi vozač Michaelu
Schumacheru – VN
Austrije 2002.



Najprije je Rubens u Austriji 2001. prepustio Schumacheru drugo mjesto, što je izazvalo skandal jer je bilo nečuveno da se momčadske odredbe primjenjuju već u šestoj utrci sezone. Dvanaest mjeseci kasnije zgražanje javnosti bilo je još veće jer je ovaj put bila riječ o prvom mjestu. Schumi je pošteno izgubio, ali Rubens je bio prisiljen predati pobjedu. Na

proglašenju pobjednika Schumi je natjerao Rubensa na najvišu stubu, no sramota je bila još veća u Indianapolisu, kad je pokušao izvesti njihov istodobni prolazak kroz cilj.

Nakon farse na postolju 2002. u Austriji, navijači su tražili Ferrarijevu krv





Žudnja Brazilaca za dugoočekivanim naslovom prvaka teško je breme na Massinim ramenima



DRUGI VOZAČ
FELIPE
MASSA

MASSA: NACIJA OČEKUJE

Brazilci su naviknuti na junake velikih nagrada. Kolike su Massine šanse da postane jedan od njih, procijenit će njegov zemljak Livio Oricchio, najbolji brazilski F1 novinar.



Felipe Massa počinje novu sezonu s brojem dva na nosu svojeg Ferrarija F2008, a mnogi očekuju da će 'broj dva' biti i uloga koju će Brazilac igrati kako bi bio prava podrška momčadskom kolegi, svjetskom prvaku Kimiju Räikkönenu. Ali Massa misli drukčije. U 2008. ulazi ohrabren produženjem ugovora sa Scuderijom do kraja 2010., usto siguran u svoju sposobnost da se bori za naslov.

Između 1972. i 1991. generacije Brazilaca gledale su kako njihovi idoli postaju prvaci Formule 1: Emerson Fittipaldi,





DRUGI VOZAČ FELIPE MASSA

Nelson Piquet i Ayrton Senna tijekom su tih devetnaest godina osvojili ukupno osam naslova prvaka. No, od 1991. nijedan Brazilac nije došao ni blizu F1 krune. Massini zemljaci bili su naviknuti na uspjeh u Formuli 1, ali sad su naučeni na poraze.

Milijuni Brazilaca koji prate Formulu 1 možda misle da su dani slave davno nestali, ali prije samo dvanaest mjeseci situacija je izgledala potpuno drukčije. Prije početka sezone 2007. čak je i šef Formule 1 Bernie Ecclestone spominjao Massu kao glavnog favorita za osvajanje naslova, ali nakon utrka u Melbourneu i Sepangu, Brazilac je imao samo 7 bodova, dok je Fernando Alonso skupio već 18, Räikkönen 16, a Lewis Hamilton 14.

U Melbourneu ga je iznevjerila Ferrarijeva legendarna pouzdanost (to se ponovilo još četiri puta tijekom sezone) i ostao je bez bodova, a u Maleziji ga je vlastita naglost skupo koštala. Mnogo je izgubio i u Montrealu gdje je diskvalificiran zbog prolaska kroz crveno svjetlo na pit laneu. Zbog takvih su pogrešaka, premda mu se sad događaju rjeđe nego prije, njegovi zemljaci posumnjali može li Felipe biti prvak. U osvit nove sezone, pozitivna energija u Ferrariju bez sumnje je na Kimijevoj strani, a Finac je i sâm rekao da je motiviraniji nego ikad prije. Nije teško razumjeti zašto: prošle godine je postao prvak, ima kontinuitet u ekipi, sada razumije Bridgestoneove gume koje su mu prošle godine bile nepoznanica, a novi bolid F2008 više je prilagođen njegovu vozačkom stilu. Osim toga, prevladava mišljenje da će se ove sezone upravo on, kao intuitivniji vozač, bolje nositi s ukidanjem sustava za kontrolu proklizavanja

"Felipeove šanse za uspjeh u ovoj godini možda su baš u sposobnosti da ostane iskren prema samome sebi."

od većine svojih kolega. Premda Massa može biti jako brz, predsezonska testiranja pokazala su da je njegov momčadski kolega brži. Također, upućeni kažu da je Räikkönen talentiranija polovica Ferrarijeva dvojca.

Zbog svega toga ima smisla vjerovati da će nova pravila pogodovati Kimiju i njegovoj polovici garaže. Massa je u Brazilu vrlo cijenjen zbog svoje iskrenosti. Otvoreno će reći „Pogriješio sam“ i neće tražiti ispriku za svoju pogrešku. Njegove šanse za uspjeh u nadolazećoj sezoni možda se nalaze baš u toj sposobnosti da ostane iskren prema samome sebi. U društvo vodećih vozača ušao je 2006., kad je postao momčadski kolega Michaelu Schumacheru u Ferrariju, i Felipe otvoreno priznaje koliko duguje sedmerostrukom svjetskom prvaku.



Prema Ferrariju, svi ljudi su stvoreni jednaki, barem do prve utrke



Opasnost za Massu je da se ne pretvori u vječnog drugog vozača poput Rubensa (dolje)

FERRARIJEV DRUGI BRAZILAC

Rubens Barrichello nikad se nije smatrao Ferrarijevim drugim vozačem. Radije je bio '1B' vozač.

To sigurno nije bilo ono što je Rubens zamišljao kad je 1999. dogovorio prelazak u Ferrari.

Svaki vozač vjeruje da može pobijediti svojeg konkurenta, bez obzira o kome je riječ, a Barrichello nije bio iznimka.

No treba se sjetiti da je njegova prva sezona u Scuderiji bila 2000., kad su Talijani tek trebali osvojiti prvi naslov s Michaelom Schumacherom. Čak i danas kad ga pitate što želi od Formule 1, Rubens će vam odgovoriti: „Biti svjetski prvak.“

Premda se približava rekordu Riccarda Patreseja od 256 velikih nagrada, njegova sigurnost da bi se s pobjedničkim bolidom i u dobi od 36 godina mogao boriti za naslov, još uvijek ga drži u Formuli 1. Kad su ga novinari Gazzette dello Sporta prošle godine pitali tko će biti iznenađenje prvenstva, bez oklijevanja je odgovorio: „Ja“. I nije se zavaravao, nego je doista vjerovao u to, kao što i sad vjeruje.

Rubensa se može kritizirati za mnoge stvari, ali nikako za pomanjkanje nade.





DRUGI VOZAČ
FELIPE
MASSA



Felipe je bio brz
na testiranjima, ali
Kimi je bio brži

„Među mnogim savjetima koje mi je Michael dao, najvažniji je bio da se utrka mora shvatiti kao cjelina“, kaže Massa.

„Morate znati kada morate dati svoj maksimum, a kad možete malo usporiti. Morate razumjeti što se sve mora učiniti tijekom utrke kako bi se dosegao konačni cilj – pobjeda.“ Felipe priznaje kako je u to doba smatrao da sve što radi mora raditi još brže kako bi se mogao nositi sa Schumacherom.

Felipeov menadžer. Nakon problema u Australiji i Maleziji prošle godine, Todt je pomogao Massi da si pobjedama u Bahreinu i Španjolskoj spasi sezonu, što ga je vratilo u borbu za prvaka. Ali ove bi godine situacija mogla biti drukčija jer se na čelu talijanske momčadi oduvijek nalazi Stefano Domenicali, i premda će Todt i dalje biti prisutan, Massa će se ove sezone morati sâm suočiti sa svojim nesigurnostima. Bit će to

nije izgledao ni u prvoj polovici 2007. kad je često bio brži od Räikkönena. Kao da je čekao početak prvenstva kako bi skupio svu snagu, pobijedio i iznenadio sve, poput Kimija u drugoj polovici prošle sezone.

Domenicali je ponovio poznatu Ferrarijevu mantru iz Todtova doba koju u Maranellu uvijek ponavljaju prije početka sezone: „Nemamo prvog i drugog vozača. Rezultat na stazi odredit će kome ćemo se više posvetiti u

“Massa mora uvjeriti skeptike. Vrlo jednostavno – pobjedama mora Räikkönenu preoteti inicijativu.”

„Ali nisam imao pravo“, kaže. „Biti F1 vozač u pobjedničkoj momčadi mnogo je više od toga. Schumacher mi je pokazao kako iskoristiti goleme resurse ekipe kakva je Ferrari.“ Ove godine će Massa morati dokazati da može okrenuti momčadske resurse u svoju korist.

U Ferrariju je, u različitim ulogama, još od 2003. i uživa u okruženju Maranella, a povjerenje koje ekipa ima u njega pokazali su potkraj prošle godine kad je bivši šef momčadi Jean Todt, na opće iznenađenje, Brazilčev ugovor produljio do kraja 2010. Todt je bio ključan za Massin položaj u Ferrariju. Uostalom, on ga je i doveo u Maranello, a njegov sin Nicolas je

pravi psihološki test za njega. Naravno, bilo je mnogo slučajeva u Formuli 1 kad se od jednog vozača očekivalo više nego od njegovog momčadskog kolege, ali se na stazi dogodilo potpuno suprotno.

Tko bi prošle godine očekivao da će u McLarenu novak Lewis Hamilton pobijediti dvostrukog svjetskog prvaka Fernanda Alonsa? Premda se očekuje da će Räikkönen biti bolji od Masse, obrnuti scenarij nikako nije nemoguć. „Smiren sam“, izjavio je Felipe nekoliko puta tijekom testiranja u siječnju i veljači ove godine i svojim samopouzdanjem iznenadio sve novinare. Tako samouvjeren

posljednjoj fazi prvenstva.“ S novim ugovorom i takvim jamstvom ravnopravnog statusa, Massa bezbrižno samouvjeren dočekuje početak sezone. I stalno ponavlja: „Smiren sam.“

No, u Brazilu je još mnogo skeptika i, da slomi njihove sumnje, Felipe mora svoju predsezonsku hladnokrvnost dokazati na stazi. Vrlo jednostavno – pobjedama mora preoteti Räikkönenu inicijativu. I to što ranijim pobjedama.

Ako to može postići, a riječ je o velikom „ako“, njegova će ga momčad i njegov narod odgurati do kraja – do naslova prvaka. **FO**



DRUGI VOZAČ
HEIKKI
KOVALAINEN



HEIKKI: MOGUĆA MISIJA

Heikki Kovalainen 2008. pred sobom ima veliku zadaću: pobijediti Lewisa Hamiltona u identičnim bolidima. Ali F1 Racing otkriva da to nije njegov jedini izazov...

Riječi Bradley Lord

Finci to zovu sisu. Sisu je dio mentaliteta ljudi iz sjevernih krajeva gdje su zime duge, a danje svjetlo oskudno. Sisu znači snaga volje, upornost i odlučnost; finska tradicija kaže da je u borbama tijekom Drugoga svjetskog rata bilo potrebno deset Rusa kako bi se porazio jedan Finac.

Razlog? Sisu, naravno. Ako je prošla F1 sezona nešto otkrila, onda je otkrila činjenicu da Heikki Kovalainen ima sisua na bacanje.

Ograničen nekonkurentnim Renaultom, Finac je imao lošu prvu polovicu sezone do te mjere da su se počele širiti glasine o mogućem otkazu i odlasku iz momčadi već nakon utrka u Sjevernoj Americi. Ali VN Kanade donijela je preokret i Kovalainen je loš početak sezone ostavio iza sebe. Nakon nevjerojatno hrabre vožnje na potopljenom Fujiju, stajao je na drugoj stubi postolja, uz Lewisa Hamiltona i Kimija Räikkönena. To je društvo na koje će se sad, kad je dobio svoju priliku u McLarenu, morati naviknuti.

Ali može li Heikki uspjeti protiv McLarenova ljubimca koji je ujedno i najnovija F1 superzvijezda? Odgovor je u sisuu.

Svoj najbolji rezultat 2007. Heikki je ostvario prateći tragove Hamiltonovih kotača na Fujiju. Ako 2008. želi postati redoviti kandidat za pobjede u utrkama, morat će zaobići Lewisove tragove i pobijediti ga barem na nekoliko utrka.

To je golema zadaća: ne samo da mora ovladati novim bolidom i udomačiti se s novim inženjerima i mehaničarima, nego njegov momčadski kolega ima najbližiji odnos vozač-momčad još od Schumija u Ferrariju. McLaren je, kao i uvijek, javno obećao jednaku opremu i ravnopravan tretman i doista, sâm Kovalainen je priznao da je to bio preduvjet za bilo kakav ugovor.

Ali McLaren je bez sumnje Lewisova momčad – osobito nakon niza nesreća prošle godine – i, kako bi se dokazao, Heikki mora pobijediti Lewisa na stazi, ali i izvan nje. To je izazov za koji se pripremao od prosinca 2007., i prije nego što se osušila tinta na njegovu ugovoru s McLarenom.

BOLID

Pitajte bilo kojeg F1 vozač kako se njegov bolid može još više unaprijediti i dobit ćete jednostavan odgovor – više prijanjanja. Upravo to je Kovalainen pronašao kad je u siječnju 2008. iz sporog i dobro uravnoteženog Renaulta sjeo u brzi, dobro uravnoteženi McLaren. Godinu prije je Fernando Alonso iz Renaulta prešao u McLaren i trebalo mu je gotovo pola sezone da se sasvim navikne na MP4-22 s raspodjelom težine i aerodinamičkom distribucijom prema naprijed te standardnim Bridgestoneovim gumama.

Otad je Renaultova dizajnerska filozofija evoluirala prema McLarenovoj kako bi se izvukao maksimum iz Bridgestoneovih guma, a to znači da bi Kovalainenov prijelaz, teoretski, trebao biti mnogo lakši od Fernandovog.

Pretpostavljajući da je McLaren i dalje sposoban za pobjeđivanje, a trenutačna forma sugerira da bi trebao biti, onda će najveći izazov za Heikkija biti izvući svaki atom performansa iz bolida MP4-23. Ključ će biti u izgradnji samopouzdanja za držanje bolida na granici i podešavanju bolida zajedno s inženjerima.

Osim toga, nekonzistentnosti u upravljanju ove će sezone još će više dolaziti do izražaja zbog ukidanja sustava za kontrolu proklizavanja. Prošle godine je borba između Alonsa i Hamiltona pokazala da je Španjolčevo iskustvo bilo presudno, ne samo u vođenju tehničkog razvoja nego i u podešavanju bolida – sjetite se samo Hamiltonove razočaravajuće izvedbe u Silverstoneu nakon što je odlučio podesiti bolid na svoj način. Bez istog iskustva, Kovalainen će morati raditi još više kako bi se pobrinuo da odluke njegove momčadi budu pravilne odluke. Heikki je jedan od najrječitijih, najinteligentnijih i najmarljivijih

Kovalainen se ukrasio McLarenovim obilježjima. Sad se mora dokazati uz Hamiltona



“Heikki se za taj izazov – pobijediti Lewisa – pripremao prije nego što se osušila tinta na njegovu ugovoru s McLarenom.”



DRUGI VOZAČ HEIKKI KOVALAINEN

vozača u paddocku: kad je riječ o upijanju informacija, Pat Symonds iz Renaulta opisao ga je kao „spužvu“. Njegova brzina je neupitna: šaputanja iz Renaulta govorila su da je Finac pušten iz momčadi jer bi predstavljao preveliku prijetnju za povratnika Alonsa. A ovladavanje bolidom neizbježno će biti samo pitanje vremena. „Heikki je svakim testom sve snažniji“, kaže McLarenov glavni izvršni ravnatelj Martin Whitmarsh.

„Svakim trenutkom provedenim u bolidu postaje sve bolji i kad nam kaže da može pobijediti Lewisa, u njegovoj izjavi osjećam mnogo više sigurnosti nego prije.“

MOMČAD

Tijekom zime McLaren je naporno radio kako bi naglasio potrebu za momčadskim igračem uz Hamiltona i u Kovalainenu su pronašli upravo to. Dok je bio u Renaultu, Finac se nerijetko znao pojaviti u tvornici u Enstoneu u osam sati navečer ili čak kasnije kako bi se našao s radnicima noćne smjene i zahvalio im na njihovu trudu. Renaultov glavni trkači inženjer čak se znao šaliti da je Heikki postao „dosadnjaković“ jer je previše boravio u tvornici. Kovalainen je dio Renaultova tima, u različitim ulogama, još od 2002. i potpuno mu je jasna golema kompleksnost suvremene F1 ekipe te kako pridobivanje ljudi može imati veliku, iako neopipljivu, važnost.

S druge strane, Hamilton je s McLarenom već više od deset godina i njihova veza je snažna. McLarenovo poznato obilježje je njihova posvećenost davanju jednake opreme obojici vozača, i već su obećali da će njihov dvojac imati jednaku priliku osvojiti ovogodišnje svjetsko prvenstvo. Ipak, Lewis je preko zime u nekoliko intervjua izjavio kako je „spreman biti prvi vozač“ i „pripremljen je za preuzimanje vodeće uloge“.

Dakle, o čemu je riječ? Očekujte identičnu opremu za obojicu vozača i poznatu McLarenovu ravnopravnost. Ali Lewis je ipak u prednosti jer momčad čvrsto stoji iza njega. Heikkijev izazov je jasan: performansama u bolidu i ponašanjem izvan njega pridobiti ekipu na svoju stranu i staviti se u najbolji položaj kako bi izvukao najviše iz prilike koju je dobio. Kovalainen je marketinško i PR ostvarenje sna – profesionalan je i savjestan, a to su vrlo važne osobine u ekipi koja drži do svog imidža poput McLarena. Savršen je i za inženjere – nizak je, a njegova krhka građa daje im maksimalnu slobodu u podešavanju težišta i raspodjele težine. U komunikaciji je iskren i izravan. „Potpuno izravan“, kaže Whitmarsh. I što je još važnije, njegova snaga u bolidu može stimulirati ekipu – sjetite se samo prolaska pored Räikkönena na Fujiju i srčane obrane sedmog mjesta od napada Roberta Kubice u Belgiji.

McLaren to, zbog svojeg ponosa, možda neće priznati, ali lekcija koju su naučili prošle godine (ako su je voljni naučiti) mora biti da je put k osvajanju naslova kontrolirati svoje vozače za vrijeme borbe za naslov. Heikki se mora pobrinuti da je bodovno dovoljno blizu svog momčadskog kolege kako se nikad ne bi doveo u situaciju da mora pomagati Lewisu.

MOMČADSKI KOLEGA

Ne dajte se prevariti: Lewis stalno za sebe govori da je samo običan momak, ali Heikki će se ove sezone naći suočen s pravim fenomenom. Nije riječ samo o Lewisovoj brzini ili njegovom nemilosrdnom tempu, nego o činjenici da će se Heikki boriti s „Timom Hamilton“. Lewis se brine za vožnju, a njegov otac Anthony za menadžment i sve potencijalne smetnje koje bi mogle omesti njegova sina. Prošle godine su predstavljeni kao otac i sin koji osvajaju Formulu 1, ali u F1 paddocku je malo vještijih

„Trenutačno između Lewisa i Heikkija teče med i mlijeko, ali tako je bilo i s Lewisom i Fernandom na početku 2007.“

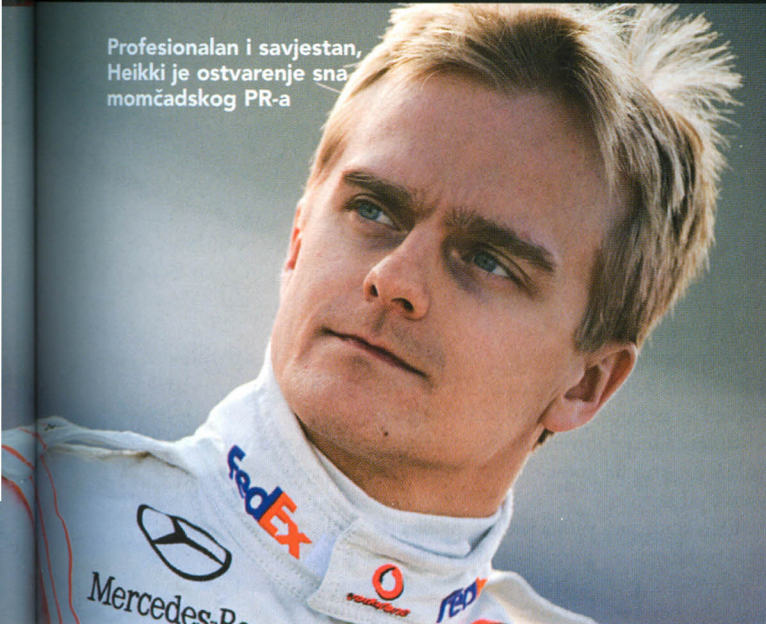


rukovoditelja od izvanredno učinkovitog Hamiltona starijeg. Savršen primjer vidjeli smo u veljači ove godine kad je Anthony na sebe preuzeo odgovornost za Lewisovu selidbu u Švicarsku i tako oslobodio Lewisa kritika za taj nepopularan potez. Anthony je dobro povezan sa starijim McLarenovim menadžmentom i nikako ga ne bi trebalo podcjenjivati: u priopćenju za medije u siječnju kojim je objavljeno produženje Lewisovog ugovora s engleskom momčadi, Anthony Hamilton spomenut je najmanje četiri puta, što bi bilo nezamislivo za bilo kojeg drugog menadžera vozača.

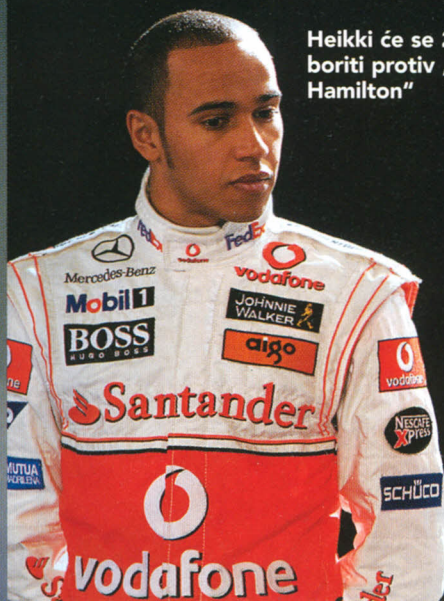
Naravno, trenutačno je odnos između Lewisa i Heikkija samo med i mlijeko, ali isto tako je bilo s Fernandom i Lewisom početkom 2007., a svi znaju kako je ta priča završila. Pravi test Lewisove i Heikkijeve odanosti timskom radu pojaviti će se s prvim nevoljama i pritiskom. Hamiltonov zvjezdani uspon dao mu je moralnu superiornost tijekom 2007., ali njegove javne reakcije na utrke poput Monaka ili Belgije pokazale su koliko mrzi gubiti i pokazale pukotine u njegovu oklopu. Ove godine Hamilton je spremniji za borbu, ali nema više lagodni status senzacionalnog novaka. Kovalainen je pridošlica, a vanjska će očekivanja (i pritisci) na Lewisa biti visoki od samog početka. Već je izjavio da mu je glavni cilj osvojiti naslov, a tijekom svoje karijere uvijek je dominirao



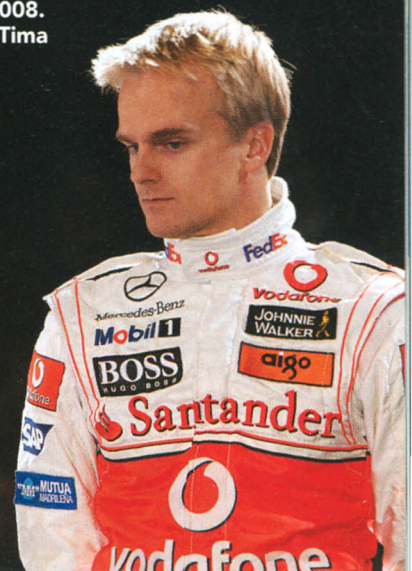
McLarenov novi momak svakim testom postaje sve jači, kaže glavni direktor Whitmarsh



Profesionalan i savjestan, Heikki je ostvarenje sna momčadskog PR-a



Heikki će se 2008. boriti protiv „Tima Hamilton“





DRUGI VOZAČ
HEIKKI
KOVALAINEN



Slavni brojevi 23:
Michael Jordan,
David Beckham i sad
Heikki?



TRNJEM DO ZVIJEZDA

USPONI I PADOVI KOVALAINENOVE PRVE F1 SEZONE

DNO: Velika nagrada Australije, Melbourne
Lewis Hamilton u Formulu 1 ušao je s praskom. Niže u poretku, Heikki je izvodio piruete po stazi i šljunku Albert Parka i stigao do desetog mjesta. Nakon utrke, Flavio Briatore nije birao riječi pred novinarima i pozvao je „pravog“ Heikkija da se pojavi dva tjedna kasnije u Maleziji. Kovalainen je bio frustriran Briatoreovom javnom kritikom, ali rekao je da je pretrpio i gore uvrede dok je služio vojni rok u Finskoj. No bio je ljut jer nije ispunio vlastita očekivanja. Njegove pogreške dodatno je naglasio loš bolid i pad forme Renaulta, ali nije bio dovoljno dobar i Heikki ne bježi od te činjenice.

VRH: Velika nagrada Japana, Fuji
Ulazeći u posljednji krug utrke vožene u strašnim uvjetima, Heikki zna da mu Ferrari Kimija Räikköna puše za vratom. Ne može ga vidjeti jer su retrovizori cijelu utrku zamagljeni, ali crveni bolid je već deset krugova iza njega. Na kočenju prije zavoja broj 6 Kimi ulazi s unutarne strane. Na izlazu iz zavoja Ferrari odlazi prilično široko, Heikki vozi usporedno s njim, bolid se vrpolji i grca u vodi dok kreću prema zavoju broj 9. Za Kovalainena je situacija 'sad ili nikad', ali izdržao je i doplovio do svojeg prvog postolja (dolje). Obuka je završena.



drugom godinom u svakoj kategoriji u kojoj je dosad nastupao. Ako momčad zakaže ili Heikki pobjegne iz svog kaveza rano u sezoni, bit će zanimljivo vidjeti Hamiltonovu reakciju.

Najveći izazov za Heikkija Kovalainena 2008. bit će odbaciti očekivanja vanjskog svijeta da će igrati ulogu poslušnog drugog vozača. Da to postigne, mora pridobiti svoju ekipu, a to se može postići kombinacijom čvrstog karaktera i tvrdoglave upornosti.

Mora se izravno suočiti s fenomenom Hamiltona i s potpunom iskrenošću ocijeniti vlastitu izvedbu; nema mjesta gdje se možete skriti kad se borite u prvim redovima.

Bitka će biti dobivena ili izgubljena na stazi, ali vodit će se i u garaži i u kući na kotačima. Kovalainen to zna bolje od ikoga i dat će sve od sebe.

Ovo je njegova velika prilika, prilika da zablista. Momčad će mu dati priliku za to, a odgovornost za uspjeh ili neuspjeh samo je na njegovim leđima. On neće odustati od izazova i zapravo – svidjet će mu se. Zato što ima sisu.



DRUGI ZADATAK ZA ROSSA

Je li ekološko ruho krinka za nedostatak glavnog sponzora? Očajnički aerodinamički trikovi (dolje)



UNAPRIJEDITI ZAMISAO O GLAVNOM SPONZORU NA PIT WALLU

Premda je marketinška strategija sa sloganom "myearthdream" bila pametan potez, teško se bilo oteći dojmu da je zeleno svjetlo djelomice dobila zato što momčad nije uspjela naći neko zvučno ime za glavnog sponzora. Kako god bilo, Brawn treba proračun kako bi se mogao utrkvati onako kako je navikao. Uspije li ga izvući od Hondina odjela za razvoj i istraživanje, mogao bi ostaviti trag kojemu se nada. Ali budući da on i Fry račune sad polažu Hiroshiju Oshimi, glavnom upravitelju Hondinih korporativnih komunikacija, dobar marketing oko "sna o mojoj Zemlji" i dalje je jednako važan. To što su nas poticali na zaštitu okoliša u zamjenu za stavljanje imena na bolid bio je dobar početak, ali potrebno je više ljudi uvjeriti u koristi programa, inače će zeleni lobi projekt i dalje odbacivati kao najobičniju šminku. Zakažu li ozbiljno odnosi s javnošću, momčad će morati naći nove financijske izvore.



DUGOROČNI CILJEVI, A NE "ZIHERAŠKI", NA KRATKE STAZE

Kad je problematičan RA107 prošlog proljeća s Barcelonskog testiranja izišao s neobičnim parom krila iznad nosa, stvar je mirisala na očaj. I premda su te neskladne tvorbe bile dobro uklopljene u strategiju "myearthdream", nikad ih više nismo vidjeli. U rujnu, u Jerezu, nakon obećanja o "radikalnoj" nadogradnji koja će biti spremna za VN Japana, momčad je isprobala inačicu McLarenova "mosnog" krila. I ono je izgledalo loše, pa više nikad nije ugledalo svjetlo dana. Slično je i u drugim momčadima: loša povezanost između rezultata u zračnom tunelu i ponašanja na stazi. Dok to ne bude u stanju riješiti, Honda će se i ubuduće mučiti sa zakrpama za probleme koje ne razumiju u potpunosti.

Jensonu (dolje) u svakom slučaju treba dobar vozački poticaj

Da sretnemo Brawna pitali bismo ga samo "kaj Honda?" Dajemo mu i neke odgovore...



ODRŽAVATI JENSONOVU MOTIVACIJU

Toliko je mrzio RA107 da se jedva prisiljavao da sjedne za njegov upravljač. U Montrealu, primjerice, kad mu se mjenjač pokvario na gridu, Jenson je odjurio sa staze uz primjetno olakšanje. To nije scenarij u kojem biste mogli očekivati da će vam prvi vozač dati sve od sebe, ali Jenson je tijekom 2007. nerijetko bio izniman, osobito kad mu je promjenjivo vrijeme omogućilo da pokaže svoje vozačke instinkte. Kako ga održati motiviranim – i željnim ostanaka poslije 2008.? Mnogo dorađeniji bolid bi pomogao, ali ponajprije mu treba brži kolega. Tada će, čak i ako RA108 ne započne najbolje, Jenson svaki put biti sto posto u utrci.



SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT; CHARLES COATES/LAT; ANDREW FERRARO/LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; PAUL GILHAM/GETTY IMAGES; SUITTON MOTORSPORT IMAGES; HONDA RACING F1



VELIKI
INTERVJU

Mario Theissen

Mario Theissen



Uredan, uspješan i
uglađen - Theissen
vodi snažnu i
učinkovitu operaciju

"Vrlo jednostavno - pronadite poila sekunde po krugu"

Još bez pobjeda, ali BMW-Sauber je, nakon Ferrarija i McLarena, vaša treća najbolja oklada. Šef momčadi Mario Theissen blizu je otkrića tajne Formule 1.

Intervju Stuart Codling *Slike* Lorenzo Bellanca/LAT

Obično se podmazuju samo škripeći kotači. Tijekom 2007. sve su oči bile uprte u Ferrari i McLaren, krijumčarenje tehničkih podataka, Fernanda i Lewisa, ali uglavnom ne na nenametljivu kompetenciju kojom se BMW-Sauber dokazao kao treća najbolja ekipa u Formuli 1. Mislim da se Mariju Theissenu takva situacija čak i sviđa. Sjedište BMW Motorsporta u sjevernom predgrađu Münchena skromno je i nerazmetljivo. Kroz staklena sigurnosna vrata ušli smo u klinički čist svijet bijelo obojenih hodnika i tamnih pločica, nastavili stubištem uz koje su vozački trofeji (iz doba kad je BMW bio u partnerstvu s Williamsom) na dobro proračunatoj udaljenosti poredani jedan od drugog i stigli ravno u Theissenov ured. Šef BMW-a dočekao nas je sjedeći za pomno uređenim, crnom stolom od jasena na kojem se, gurnuto u kut, nalazilo samo računalo. „Ne mogu raditi ako je stol neuredan“, kaže Theissen.

U našoj dodjeli nagrada „Čovjek godine“ BMW je 2007. pobijedio u kategoriji najviše poboljšane ekipe godine i to već drugu godinu zaredom. Nagrada je skromna, samo uokvirena slika, ali BMW nas je, baš kao i godinu prije, zamolio da im izradimo dva primjerka kako bi jedan izložili u tvornici u Hinwilu, a drugi u razvojnom odjelu pogonskih sklopova u Münchenu.

Mario ističe kako je važno da svatko u momčadi vidi da su njihovi uspjesi prepoznati. Prije početka prošle sezone pravio sam mu društvo na jednom od njegovih redovnih ranojutarnjih putovanja iz Münchena prema Hinwillu, usput odrađujući intervju.

Theissen je pronicljiv, ljubazan, iznimno inteligentan i često vrlo duhovit sugovornik, pa je transkript našeg razgovora bio mnogo dulji od raspoloživog prostora u časopisu. Veliki intervju F1 Racinga prava je prigoda za ponovni odlazak u München, no ovaj put u nešto civiliziranije doba dana.



Rad na pobjeđivanju "Izgleda da možemo ostvariti postavljene ciljeve"



Stuart Codling Kad smo posljednji put razgovarali, početkom 2007., rekli ste da imate konkretne ciljeve za predstojeću sezonu, a oni su bili osvajanje postolja vlastitim snagama, a ne na račun sreće. I to ste ostvarili. Plan za 2008. je pobjeđivanje u utrkama. Stoga moje prvo pitanje glasi: gdje još trebate napredovati kako biste ostvarili taj cilj?

Mario Theissen To je vrlo jednostavno – pronaći otprilike pola sekunde po krugu! Oči mu zaiskre nad apsurdnošću tako jednostavne izjave i smije se prije nego što nastavlja u analitičkom stilu. Pogledate li unatrag na prošlu sezonu, u odnosu na 2006. bili smo dosta konzistentni. Bolid je bio gotovo jednako konkurentan na sporim, kao i na brzim stazama, ali četiri bolida su još uvijek ispred nas, i to s razmakom od gotovo pola sekunde po krugu. Naš cilj je jasan: moramo smanjiti taj razmak ili ga potpuno ukloniti, a to će biti vrlo teško. S postojećim bolidom ostvarili smo velik napredak. Smanjili smo razmak, a to je bilo veliko postignuće, jer je značilo da smo se razvijali brže od vodećih momčadi. No, posljednjih pet desetinki bit će sigurno najteže pronaći i zbog toga neumorno radimo na novom bolidu. Siguran sam da dobro stojimo s vremenom kao i s napretkom performansa i čini se da bismo mogli ostvariti postavljene ciljeve.

SC Htio sam spomenuti nekoliko pojedinosti vezanih uz performanse. Prva je da ste tijekom ove sezone imali prilično problema s mjenjačem, elektronikom i hidraulikom. Primjerice, u Šangaju je

Nick Heidfeld morao imati dvije promjene tijekom treninga u petak. Koliko ste blizu rješavanju tog problema, osobito stoga što će iduće sezone mjenjači morati trajati više utrka?

MT Da, četiri trkaća vikenda. Imali smo nekoliko problema s prijenosom, što je uključivalo elektroniku i hidrauliku. Moramo reći da je odnedavno prijenos postao mnogo više od samog mjenjača i to je vrlo složeno pitanje. Bešavna promjena složena je stvar jer postoje mehanički dijelovi koji moraju međusobno djelovati vrlo precizno, a sve se zbiva u milisekundama. Te dijelove pokreće hidraulika koju kontrolira elektronika, pa se morate pobrinuti da se sve savršeno slaže u svim okolnostima, primjerice temperaturnim. Naši problemi u ranim utrkama za mene nisu bili iznenađenje jer je projekt ostvaren u vrlo kratkom vremenskom roku. Do utrka u Sjevernoj Americi riješili smo te probleme i mislim da je onda bilo sve u redu. No, u posljednjim prekomorskim utrkama ponovno su nas zadesile iste nevolje, a glavni problem je bio što u kratkom razdoblju između utrka nismo uspjeli ništa popraviti. Nismo čak stigli ni poslati dijelove u München, pa nije bilo prilike za reakciju. Kad je riječ o postojanosti, po broju završenih krugova smo drugi, odmah iza McLaren Mercedes-a tako, što očito nije toliko loše. Kao što se i može očekivati od školovanog inženjera (Theissen je počeo karijeru u BMW-ovom odjelu razvoja pogonskih sklopova cestovnih automobila), odlično je upućen u tehničke detalje. Također, izbjegava izgovore i lažne statistike. Sjetite se kad je potkraj prošle sezone vrlo jasno rekao da je za njega uspon BMW-a na drugo mjesto u prvenstvu proizvođača „u osnovi bezvrijedan“ jer je bio posljedica zakonskog uplitanja (McLaren su oduzeti svi osvojeni bodovi). Što se Theissena tiče, još uvijek su četiri bolida bila brža od njih.

SC Druga pojdinost koju sam htio spomenuti su procedure. Izgleda kao je momčad imala nekih problema s „ručnim radom“. Heidfeldu je pri zaustavljanju u boksu u Barceloni nestala matica kotača, a Robertov bolid je u Monzi pao s dizalice. Mislite li da ekipa mora načiniti proceduralni korak naprijed, jednako kao i tehnički?

BMW-ov bolid 2007 u utrci (Melbourne); Heidfeld je osvojio pet bodova, a Kubici se pokvario automobil



MT Da, naravno. Već smo napravili takav korak, ali slijedi još jedan. Ne vidim nikakvu određenu slabost na našem bolidu ili u momčadi, ali dvije ekipe koje su ispred nas imaju mnogo više iskustva. One imaju dobre osnove i nisu se mnogo promijenile u posljednjih pet godina, tako da u ovom području sigurno imaju prednost u odnosu na nas. Mi tek skupljamo iskustvo. Mislim da su već ove godine (2007.) procedure tekle mnogo mirnije u odnosu na godinu prije, ali sigurno je da u ovom području, kao i u svim ostalima, moramo pronaći onih ključnih pet posto. Odgovor nije potpuno konkretan, ali ipak je to bilo jasno „da“. No, ako pogledate u arhivu, vidjet ćete da je BMW na nekoliko trkaćih vikenda petkom dragocjeno vrijeme na stazi gubio dok su rješavali različite tehničke probleme. Je li im to naškodilo u utrka? Vrlo vjerojatno. Zbog toga je moguće reći da BMW 2007. nije ostvario onoliko koliko je mogao (ili trebao).

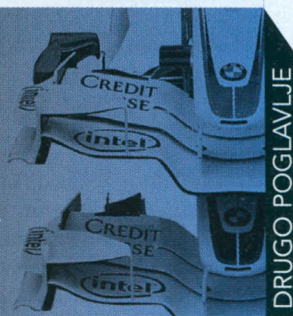
Imali smo neke proceduralne pogreške – to je područje u kojem moramo napredovati, što i hoćemo.

- SC** Trkaći inženjer Roberta Kubice (Mehdi Ahmadi) prije je radio u vašem zračnom tunelu, ali u nekim krugovima (ne samo u poljskim novinama) njegov je nedostatak iskustva u trkaćem inženjerstvu naveden kao uzrok nekih problema koje je Robert imao tijekom sezone. Mislite li da je to istina?
- MT** Ne bih svodio problem na individualnu razinu. Robert je imao i više nego dovoljno tehničkih poteškoća i zbog toga je njegova sezona izgledala mnogo teža nego Nickova, a na kraju ga je to koštalo i velik broj bodova. Načinili smo neke proceduralne pogreške, ali za to nije uvijek kriv trkaći inženjer, nego cijela ekipa na stazi. To je područje u kojem se moramo poboljšati i sigurno hoćemo. Robert će ipak dobiti novog trkaćeg inženjera za 2008. i to, najvjerojatnije, Ossija Oikarinena, bivšeg inženjera Jarna Trullija u Toyoti.
- SC** Tijekom 2007. također je bilo vrlo očito kako je BMW u prilagodbi na Bridgestonke obavio mnogo bolji posao od drugih bivših Michelinovih momčadi. Kako ste to postigli?
- MT** Prilično smo usredotočeni na gume i tom smo pitanju posvetili mnogo istraživanja, kako s mehaničke strane, tako i s aerodinamičke. Pomno smo procijenili kako će gume utjecati na podešavanje šasije i, također, najpovoljnije podešavanje aerodinamike bolida. Mislim da je to glavni razlog. Kao Sauber smo Bridgestonke rabili samo dvije godine, pa je možda to bila mala prednost u poznavanju guma, ali mislim da to nije bilo toliko važno. Najvažniji razlog je što smo veliku pozornost posvetili inženiranju nove gume u postojećem paketu. Ostali šefovi momčadi možda bi bili u iskušenju prethodno iskustvo s Bridgestonkama javnosti predstaviti kao ispriku, ali Theissen je još jednom ostao impresivno dosljedan.
- SC** Zašto nitko drugi, osim McLarena, nije uspio obaviti tako dobar posao? Posebice Renault, koji je u odnosu na svoju uobičajenu formu bio doista užasan.
- MT** Ne znam. Možda su jednostavno previdjeli to pitanje ili važnost pitanja. Pravi politički odgovor kakav biste i očekivali od nekoga tko savjesno izbjegava otvoreno kritiziranje ostalih ekipa. Ipak, ne škodi pitati, zar ne?



Theissenovo rješenje za špijuniranje je napredovati toliko brzo da stari podaci postanu potpuno beskorisni

Čista i elegantna aerodinamika “Netko je pokušao kopirati naše krilo, ali nije im se isplatilo”

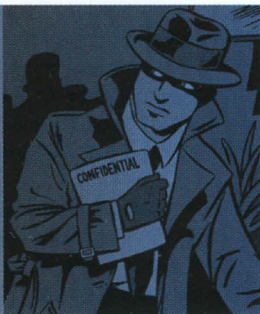


DRUGO POGLAVLJE

- SC** Spomenuli ste aerodinamiku. Vaš bolid je bio vrlo čist, elegantan i poseban. Nije izgledao poput drugih. Prednje krilo je bilo karakteristično, pogotovo kako se razvijalo. Imalo je vrlo nisku središnju sekciju za koju su mnogi smatrali da će biti usporavajuća, ali pokazala se vrlo učinkovitom. Je li to utjecaj CFD-a (računalne dinamike fluida) u vašem razumijevanju fizike cijelog procesa?
- MT** CFD je sigurno odigrao važnu ulogu. Mnogo smo radili u CFD-u prije nego što smo otišli u zračni tunel. Uvijek morate imati u vidu cijeli paket i ne možete krilo razvijati izdvojeno iz cjeline. Mislim da je tijekom sezone netko drugi pokušao kopirati naše krilo i nije mu se isplatilo. Znači, nije to tako jednostavno. Uvijek pokušavate iskoristiti zamisli koje vidite na konkurentskom bolidu, ali rijetko ih možete samo prenijeti. Morate ih uklopiti u vaš pristup dizajnu i tek ćete onda moći pronaći rješenje koje zaista radi na vašem bolidu. Mogu samo reći da je to bilo inženjersko rješenje, do kojeg se došlo simulacijama i CFD-om, ali i pokusi u zračnom tunelu su umnogome pridonijeli, što se na stazi pokazalo dobrime. Još jedan vrlo oprezan odgovor. Theissen u svakom slučaju ima pravo biti zadovoljan BMW-ovim napretkom u aerodinamici: prilično rano su prepoznali ulogu CFD-a (kao nadopunu zračnom tunelu, a ne njegovu zamjenu) i dobro to iskoristili. Ostale ekipe s novim zračnim tunelima (Williams, Red Bull i Honda, spomenut ću samo tri) mučile su se s ponavljanjem pokusnih rezultata na stazi. CFD je važna spona između ostvarenja u tunelu i ponašanja na stazi, a za BMW se pojavio i marketinški dodatak, jer su sa svojim sponzorom Intelom dogovorili izgradnju njihovog CFD klastera, neobičnog imena Albert2. Pogledajmo što još možemo saznati.
- SC** Jeste li bili u iskušenju na nos bolida staviti krilo u obliku mosta nadahnuto McLarenovim?
- MT** To je već isprobano u Sauberu, ali bez uspjeha, pa se ove godine nismo vraćali na istu zamisao. Zanimljivo – elegantni minimalizam u izražavanju, ali znakovit u svojim implikacijama, slažete se?
- SC** Jeste li spremni reći imena? Primjerice, tko je pokušao kopirati vaše krilo? Ili je to posao našeg urednika slika?
- MT** Mislim da će to biti vaš posao...
 Ponovno se smije. Nema ništa loše u iskorištavanju onog što vidite na suparničkom bolidu. Pretpostavljamo da je mislio na Renault, čiji je R27 brzo razvio vodoravni žlijeb u središtu ravne površine drugog krila (možete ga vidjeti na krilu F1.07 u naslovu poglavlja, gore).

Špijunska igra

“Ako postoji kriminalna energija, nemoguće je osigurati potpunu sigurnost”



SC To nas dovodi do teme nedavnih špijunskih skandala. Mislim da je za šefa momčadi jedan od zabrinjavajućih vidova ovog scenarija to što je pokazao kako je jednostavno prenijeti veliku količinu podataka, često na samo nekoliko diskova.

MT U našem poslu ne postoji potpuna sigurnost. Ono što možete učiniti je pokazati svojim ljudima što očekujete od njih, a mi smo vrlo jasno pokazali da nismo zainteresirani za ljude koji sa sobom donose računalne datoteke, jer bismo onda morali očekivati da će kad napuste našu momčad na isti način odnijeti naše podatke. To smo pojasnili i prije izbijanja špijunskih afera, ali naravno da smo ponovili i nakon njih. S druge strane, morate zaštititi intelektualno vlasništvo svoje ekipe. Posjedujemo određene mehanizme kako bismo zaustavili curenje informacija, ali ako postoji kriminalna energija, nemoguće je osigurati potpunu sigurnost.

To su mjere koje možete poduzeti u svezi zaštite, a drugi način je biti brži od konkurencije i razvijati se brže nego što drugi mogu pratiti. To je zaštita od kopiranja. Uobičajeno je kopirati ono što vidite. Možda ne doslovno „kopirati“, nego uzeti informaciju i iskoristiti je. Svaka inovacija ima ograničeno vrijeme kad ste vi u prednosti, a najbolja zaštita protiv gubitka te prednosti je biti brži od konkurencije.

Način na koji vodite Odjel za istraživanja i razvoj također je važan. Pokušate li što više zaštititi informacije, učinit ćete ih dostupnima

Kubica se kvalificirao osmi u Kanadi, a u utrci je preživio najveću nesreću prošle sezone



samo malom broju osoba i to onima koje su izravno uključene u razvoj određene komponente. To može spriječiti curenje informacija, ali vas usporava jer ljudi nemaju cjelovitu sliku projekta i ne mogu učinkovito surađivati. Zbog toga sam ja radije na drugoj strani i dajem ljudima sve informacije kako bih bio siguran da se ubrzano razvijamo.

Vrlo dobar i logičan odgovor te koristan uvid u Theissenov menadžerski stil. Nastavimo u tom smjeru.

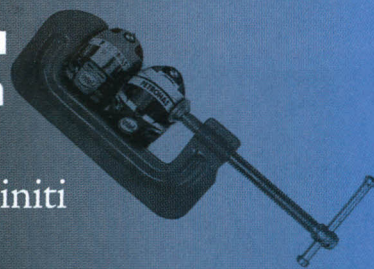
SC Pretpostavljam da kod zapošljavanja osobe birate prema vještinama koje sa sobom donose. Ako zapošljavate nekoga iz druge momčadi, očekujete da, na neki način, sa sobom donesu i nešto njihova znanja, a to može biti prilično komplicirano kad je riječ o intelektualnom vlasništvu. Je li to razlog zašto promičete ljude unutar ekipe?

MT To je druga politika, ali ne zbog problema intelektualnog vlasništva. To je naša uobičajena politika, jer svojim ljudima želimo pokazati da ako su dobri i ako pomažu napredovanju ekipe, dobit će priliku unutar momčadi. Isto činimo i u Münchenu: promičemo mlade ljude gdje god je moguće, a zatim ponovno dovodimo mlade momke na mjesta koja su ostala ispražnjena. To nije bilo moguće u užurbanoj fazi izgradnje ekipe jer smo u dvije godine trebali zaposliti 150 dodatnih ljudi i nismo bili u mogućnosti rasti iznutra. Zbog toga smo morali dovesti nekoliko osoba iz drugih momčadi, ali to nije način na koji inače želimo raditi.

Često se kaže da je problem BMW-Saubera, kao i Toyote, što njihova geografska i kulturalna udaljenost od automobilske Silikonske doline (područje Milton Keynesa u Velikoj Britaniji) odbija potencijalne zaposlenike. U Velikoj Britaniji se momčad teoretski može promijeniti bez potrebe za selidbom. Možda je tako, ali ja to neću ovdje spominjati. Zašto? Već sam to prije spomenuo Theissenu i on, kao i većina naprednih Europljana, britanski (prilično ograničeni) stav prema kontinentalnoj Europi smatra donekle zbujujućim.

Gužva među F1 vozačima

“Imali smo jasnu ideju što činiti iduće sezone”



SC Čini se da neke ekipe imaju toliko vozača da ne znaju što bi s njima, osobito stoga što sad više nema trećeg bolida petkom.

MT I testiranje je ograničeno...

SC Doista. Što mislite kakve će to posljedice imati na tržište vozača?

MT Mislim da ćemo u dolazećim godinama imati više talentiranih vozača u potrazi za mjestom u Formuli 1 (čak i za testne vožnje) nego što je raspoloživih mjesta, jer zaista više nema smisla imati dva redovita testna vozača.

Za razliku od većine šefova momčadi, Mario pomno prati druge automobilističke sportove. Zbog svoje uloge u BMW-u, svake godine odlazi na utrke Formule BMW i Svjetskog prvenstva na kružnim stazama, a poznat je i po daru za prepoznavanje novih nada od kojih je jedna bio i Robert Kubica. Theissen ga je zgrabio nakon što ga je Renault pustio s udice.

SC Poznato je da ste dobri u prepoznavanju nadarenih. Mnogo dobrih vozača trenutno dolazi iz Formule BMW, F3 i GP2,



BMW i Heidfeld u Kanadi (gore) pokazali su mnogo: Nick je završio drugi

jeste li zbog toga tako lagano pustili Tima Glocka i Sebastian Vettela da odu u druge ekipe?

MT [duga pauza] Ne, ne zato što sam već vidio iduće momke, nego zbog nečega drugog. Svaka momčad ima samo dva trkača sjedala i ograničene mogućnosti za razvijanje test vozača. Ako ste momčad, recimo jedna od tri vodeće momčadi, i u budućnosti želite pobjeđivati u utrckama, trebaju vam snažni i iskusni vozači. Zato mislim da će u budućnosti mladi vozači redovito pokušavati naći neko testno mjesto, a zatim i trkaće mjesto prije nego što završe u vrhunskoj ekipi. Za mene je to prirodno i sigurno ne bih isključio mogućnost da se Sebastian ili Timo za nekoliko godina vrate u BMW. Pogodak, ali htio bih malo pogurati to pitanje.

SC Neki šefovi momčadi u takvoj situaciji mogu doći u iskušenje da zaigraju prljavo i pokušaju spriječiti darovitog vozača da im postane konkurencija. Već se događalo u prošlosti da su ekipe zadržavale mladog vozača u kojeg su ulagale, samo kako bi ga spriječile da vozi za nekoga drugog.

MT To ne bi pomoglo napretku naše momčadi i samo bi naštetilo razvoju tih vozača. To se ne radi tako. Mi ćemo uvijek podržavati vozače, posebice one koji dođu iz Formule BMW, u njihovu proboju i razvoju. Ako se prema vozačima u našoj momčadi ili u Formuli BMW dobro postupi i ako su oni upoznali naš način rada, uvjeren sam da će pokucati na naša vrata čim budu slobodni, a kod nas se pojavi otvoreno mjesto.

Univerzalna ECU budućnost

“Mislim da standardni ECU sustav ima ograničeno vrijeme trajanja”

SC Pročitao sam jedan vaš intervju u kojem izražavate zabrinutost oko jedinstvenog ECU sustava. Jesam li u pravu kad kažem da osim dodatnih ulaganja u promjene motora, mjenjača i testne opreme, vaša glavna briga je kako će se novi ECU sustav sjediniti sa sustavima regeneracije kinetičke energije (KERS) kad stignu?

Vjerujem ljudima iz McLarena koji nam kažu da je to neovisan projekt. Pouzdajemo se u to.

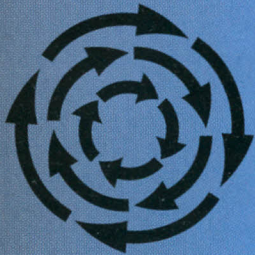
MT Za neposrednu budućnost glavne brige su troškovi, dodatno radno opterećenje potrebno za pokretanje i vođenje sustava, pitanja pouzdanosti, pitanja odgovornosti u slučaju da se nešto dogodi i, naravno, činjenica da nas standardnim ECU sustavom opskrbljuje suparnik (tvrtka u vlasništvu McLarena). Prošli smo sva ova pitanja, kao i sve ostale momčadi, i odlučeno je krenuti s tim. I mi ćemo krenuti. Siguran sam da ćemo svladati sve probleme. Za budućnost, ako pogledate KERS ili stvari koje će doći kao drugi korak (nakon 2009.), moramo znati da danas gotovo da i ne postoji alat ili bilo koja naprava bez elektroničke kontrole, a ako želimo iskoristiti njihov potencijal, svi ti elementi trebaju individualnu i prilagođenu elektroničku kontrolu. Ako pogledate budući pogon koji će uključivati motor s unutarnjim izgaranjem, električni motor i jedinicu za pohranu, i pokušate postići da to radi bez poteškoća kako bi se bolid dobro ponašao na stazi, primjerice pri kočenju u zavoj ili kod ubrzavanja, sustav će morati biti složen i usklađen s individualnim elementima. Možemo postići da motor s unutarnjim izgaranjem i KERS 2009. rade s ECU-om, ali ako kasnije budete doista htjeli izmisliti inovativni pogon, morat će imati vlastitu namjensku kontrolnu jedinicu. Dakle, mislim da standardni ECU sustav ima ograničeno vrijeme trajanja. Kako bi postavila standarde budućih tehnologija cestovnih automobila, elektronička kontrola je dio inovacije i dio sustava.

SC Dodao bih nešto, ako smijem, vašoj primjedbi o ECU jedinici i njezinom dobavljaču. McLaren Electronics imaju dugu tradiciju opskrbljivanja drugih. Prije su bili u odvojenoj zgradi i, zapravo, potpuno druga tvrtka, ali dio iste grupacije. Što je u korijenu vaših briga? Pretpostavljam da su sad svi u istoj zgradi, Tehnološkom centru.

MT Čak i ne znam za to. (stanka) Činjenica je da tvrtku kontrolira naš suparnik, što nikako nije dobra situacija. Ja vjerujem ljudima iz McLarena koji nam kažu da je to neovisan projekt/operacija. Moramo se pouzdati u to. Vidjet ćemo kako će ići.

Pionirski rad na obnovi energije

“Sve su momčadi počele raditi na vlastitom projektu”



- SC** Vratimo se KERS-u. Kako će se to odvijati? Jer ako je riječ o zajedničkom sustavu koji razvija netko treći, onda to vjerojatno ispunjava FIA-ine smjernice o smanjivanju troškova jer nema više dvostrukih istraživanja. Ali gledano sa strane tehnologije i marketinga, to sigurno nije previše uzbudljivo za BMW kao automobilsku tvrtku koja želi dokazati koliko je njezin inženjering dobar?
- MT** Da. Kad je zamislila KERS, FIA je jasno rekla da ga neće ograničiti na određeno rješenje. Što se tiče tehnologije, postavili su vrlo širok okvir, pozvali nas da istražujemo električne, mehaničke i hidraulične sustave i pojasnili da neće imati ograničen doseg. Trenutačno smo tu i sve su momčadi počele raditi na vlastitom projektu. Pogledamo li tu priču iz marketinške perspektive, KERS se može reklamirati kao tehnološki skok za Formulu 1, tako da za F1 kao cjelinu još ima smisla jedinstveni KERS sustav. Ali ako doista želimo predvoditi buduće tehnologije cestovnih automobila, trebali bismo prihvatiti rizik i isprobati individualna rješenja te dopustiti interakciju između automobilističkih odjela i odjela cestovnih automobila individualnih proizvođača. Samo tada možemo s pravom tvrditi da će to ubrzati istraživanje i razvoj cestovnih automobila. Mislim da imamo dobre šanse za to, jer gledajući na ono što se sad događa KERS sustavom u Formuli 1, postaje jasno da mi radimo pod većim pritiskom nego odjeli cestovnih automobila. Mi ubrzavamo rješenja i jasno je da ono što ćemo imati na bolidu za dvije godine, danas još nije dostupno. To će biti važno i mislim da je to pravi put za Formulu 1 – postati pionir.
- SC** Iz inženjerske perspektive sigurno je vrlo uzbudljivo jer su tehnička pravila u drugim područjima Formule 1 vrlo ograničavajuća.
- MT** Tako je. Raspored je vrlo gust, pa nemate vremena ponovno izmisliti kotač, ali elektronički odjeli rade naporno i postupno izgrađuju temelje i sigurno u tome ima mnogo uzbudljivoga. Nije riječ samo onima koji razvijaju ovaj projekt, nego i o momcima iz cestovnog odjela koji gledaju preko ograde i vide što se ovdje događa. Vide napredak i uzbuđeni su zbog toga, a za mene je to još važnije.

Rasprava o biogorivu

“Očigledno je da nam valja krenuti novim smjerom.”



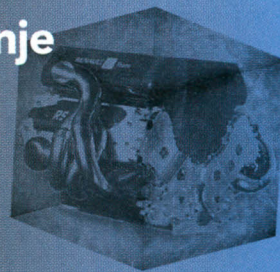
O njima se govori kao o rješenju naše ovisnosti o fosilnim gorivima, a zagovara ih i FIA, no jesu li biogoriva doista pravi odgovor? Utjecajni politički časopis New Statesman je 2006. počeo isticati ekološke i političke nedostatke biogoriva: podupiru ih interesne skupine u Južnoj

Americi kako bi oslabile petrodolarska gospodarstva lijevo orijentiranih država poput Venezuele. Također, poljoprivredna zemljišta postaju tereni za proizvodnju biogoriva, podižu cijene hrane (što posebice pogađa zemlje u razvoju) i, ono što je najštetnije – spaljuju se nepregledne površine prašuma kako bi se načinlo prostora za uzgoj usjeva za biogoriva, ubrzavajući tako štetu u okolišu koju želimo spriječiti. Borac za zaštitu okoliša George Monbiot nedavno je, pišući za Guardian, ustvrdio da je 40 posto stanovnika Svazija suočeno s akutnim nedostatkom hrane, a njihova vlada i dalje dopušta uporabu poljoprivrednih zemljišta za proizvodnju biogoriva. Monbiot je predvodio pozive za petogodišnji moratorij na sve vladine planove i poticaje za biogorivo. Bi li Formula 1 trebala žuriti s prihvaćanjem te okaljane tehnologije?

- SC** Proizvodnja biogoriva pogoršat će glad u zemljama u razvoju jer siromašne države pokušavaju ostvariti zaradu pretvaranjem poljoprivrednih zemljišta u terene za proizvodnju biogoriva. Mislite li, imajući to na umu, da su biogoriva pravi put ili bismo trebali potražiti neko drugo rješenje?
- MT** Kad je riječ o biogorivu ili trenutačnom pristupu njegovoj proizvodnji, očito je da valja poći novim smjerom. FIA je godinama zagovarala ekološki prihvatljivo gorivo, ali sad je prepoznala postojanje problema u činjenici da se poljoprivredna zemljišta rabe za proizvodnju goriva. Kako bismo izbjegli te nedostatke, očito je da valja pričekati drugu generaciju biogoriva proizvedenog od poljoprivrednih otpadaka, a ne od samih biljaka. Mislim da je to dobra odluka. Nadam se da nećemo predugo čekati i možda ćemo, odgodimo li stvar godinu ili dvije, dobiti nešto što će doista imati smisla.

Veliko zamrzavanje motora

“Nadam se da možemo naći kompromis”



- SC** Prije samo godinu dana bilo je razgovora o uvođenju drukčijih motora, primjerice turbomotora od 1.5 litre. Kako smo onda završili na desetogodišnjem zamrzavanju postojećeg stanja?
- MT** Preko noći. (smije se) Zaista je čudno prijeti s 1.5-litrenog turbomotora s četiri cilindra i izravnim ubrizgavanjem na desetogodišnje zamrzavanje postojećeg stanja. Mislim da smo, prije konačnog definiranja, trebali posvetiti više vremena procjeni svih mogućnosti, dobitaka i gubitaka, jer moramo još razmisliti o budućem reguliranju motora. Pokušavamo li postati tehnološki predvodnik u području pogonske tehnologije ili želimo što više smanjiti troškove? Ako se premišljate između te dvije pozicije, očito je da ne možete načiniti dva rješenja koja su potpuno različita. Nadam se da možemo ponovno otvoriti tu raspravu i pronaći kompromis kako bismo u oba područja postigli najviše što možemo. Mario je uvijek oprezan kako ne bi probudio bijes FIA-ina predsjednika Maxa Mosleya, ali ovaj je put bio gotovo pa sasvim otvoren. Spomenimo detalj koji sam doznao na Velikoj nagradi Brazila, pa da vidimo što će reći.
- SC** Čuli smo da je FIA bila prilično odlučna u svojim prijedlozima i da je to zapravo bio ultimatum, a ne ponuda. Je li to pravedno?
- MT** Kad sam razgovarao s Maxom Mosleyem nisam stekao taj dojam, ali

Izvanredna 2007.:
BMW je po bodovima
završio na drugome
mjestu



to je bilo prije nekoliko tjedana.
Sami izvucite zaključak...

SC BMW je inženjerski brand i za vas je zamrzavanje tehnologije motora sigurno problem. S druge strane, kupili ste Sauber jer niste htjeli biti samo dobavljač motora. Jeste li zadovoljni zbog zamrzavanja ili se još uvijek nadate da će se to pitanje ponovno otvoriti i pronaći neki kompromis?

MT Ne podržavamo potpuno zamrzavanje na deset godina. Pod pronalaskom kompromisa mislim na to da bismo trebali ustanoviti skup pravila koja ograničavaju opseg razvoja u svrhu ograničavanja ili smanjivanja troškova. Ali usmjerimo okvir istraživanja na način na koji će biti zaista relevantan za buduće tehnologije.

Concorde ili nesloga?

“Postoji mnogo konflikata između zainteresiranih pojedinaca”



SC U kojikoj mjeri je GPMA (Udruga Grand Prix proizvođača) ostvarila ono što je planirala?

MT Pravu ocjenu možemo dati tek kad dobijemo novi Concordeški sporazum i nova pravila jer je GPMA o svim pitanjima raspravljala s drugim zainteresiranim stranama. Došli smo na MOU (Memoranda razumijevanja), ali ono što je važno je zakonski obvezujući dokument – Concordeški sporazum za komercijalna pitanja i pravila za nadolazeće godine za pitanja nadzora.

SC Što je izazvalo zastoj u postizanju novog sporazuma jer postojeći Concordeški sporazum ubrzo ističe (teoretski)?

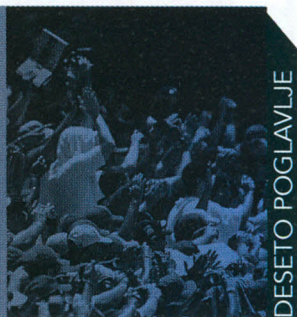
MT Ako negdje postoji zastoj i ako potražite njegov uzrok, obično je to sukob interesa (smije se), a to je i ovdje slučaj.

SC Je li taj sukob interesa primarno između sudionika?

MT To je složen problem i postoji mnogo konflikata između zainteresiranih pojedinaca. Neki su konflikti između pojedinih momčadi koje, naravno, ne dijele isto mišljenje oko svih pitanja, a postoje i sukobi između vlasnika komercijalnih prava i ekipa. To može uključivati i FIA-u.

Navijači na stazi, televiziji i u novim medijima

“Još se nismo dovoljno
posvetili novim
medijima”



DESETO POGLAVLJE

SC Formula 1 je ušla u 21. stoljeće i BMW je učinio mnogo kako bi je pomogao približiti javnosti, kroz inicijative poput Pit Lane Parka. Neki se pitaju je li Formula 1 ponuđena tržištu na način koji odgovara 21. stoljeću. Što vi mislite? Uvijek može biti bolje. U ranim pregovorima GPDA s nekoliko poduzetnika pojavilo se nekoliko sjajnih ideja za bolje iskorištavanje marketinških mogućnosti Formule 1. Neke od tih ideja ponovno će se pojaviti. Možemo i moramo napredovati, a od toga će svi imati korist – vlasnici komercijalnih prava, momčadi zbog financijskih isplata te gledatelji koji će dobiti bolju predstavu. Stoga mislim da je prava šteta što još uvijek razgovaramo o komercijalnom okviru i pravilima umjesto o tome kako unaprijediti predstavu.

MT Televizijski ugovori su i dalje vrlo unosni i zbog toga se na tu stranu poslovanja stavlja prevelik naglasak, ali način na koji ljudi konzumiraju sport, uključujući i Formulu 1, mijenja se, ponajprije zbog interneta. No, to je medij koji Formula 1 još nije dovoljno iskoristila. Pretpostavljam da je to zato što je trenutačno vrlo lako privući ljude i ostvariti promet, ali čini se da nitko nije pronašao način kako potaknuti te posjetitelje da potroše veliku količinu novca jer oni očekuju besplatan sadržaj.

SC Napravio bih razliku između tri interesne skupine: navijača na stazi, televizijskih gledatelja i drugih novih medija poput interneta. Sigurno je da se još nismo dovoljno posvetili novim medijima. Televizija je, rekao bih, dobra i televizijski marketing je također dobar. No, moramo napraviti nešto za navijače na stazi. Premda se njihov broj ne može usporediti s brojem televizijskih gledatelja, oni su ipak najzagriženiji obožavatelji koji troše mnogo više novca, provode cijele vikende na stazi, a neki čak i putuju s Formulom 1 po Europi. Ti navijači su nam najvažniji i moramo više načiniti za njih.

MT Naposljetku, pitanje u dva dijela. Vlasnik komercijalnih prava sad je većim dijelom u posjedu poduzetničkih kapitalista. Nedavno je Bernie Ecclestone bio domaćin tajnog sastanka momčadskih glavešina kako bi raspravili o implikacija špijunskog slučaja s Renaultom, no vijest je dospjela u Daily Telegraph. Ne znam što je sve Telegraph doznao niti tko im je dojavio taj podatak, ali poanta priče je bila da Formula 1 mora biti vođena na drukčiji način. Mora se odmaknuti od doba u kojem ostarjeli pojedinac, dobronamjerni diktator, rješava sve probleme. Bilo je razgovora o modernoj upravljačkoj kulturi, transparentnoj vladi i odgovornosti prema dioničarima. Mislite li da je riječ o tome? I sviđa li vam se zamisao da poduzetnički kapitalisti posjeduju toliki dio F1 biznisa?

SC Što se tiče prvog dijela pitanja – nisam sudjelovao na tom sastanku. Za drugi dio pitanja mogu reći da je Formula 1 postala veliki projekt i veliki posao. Trebamo dugoročnu stabilnost i strategiju i zbog toga Formulu 1 treba voditi na profesionalan način koji dopušta zainteresiranim stranama da ulazu u nju. Nije važno potiču li to ili posjeduju oduzetnički kapitalisti ili neki drugi zakonski subjekt. Za mene je vrlo važno imati prave ljude s vizijom i jasnim fokusom koji će odvesti Formulu 1 tamo gdje za deset godina treba biti. Ulazimo u nove države i mislim da za Formulu 1 ima mnogo više mogućnosti nego rizika i te mogućnosti treba iskoristiti. Postavio sam to pitanje jer su poduzetnički kapitalisti tijekom godina stekli glas „oduzimачa prednosti“. Oni razmišljaju, u najboljem slučaju, srednjoročno. Očekivao sam da Mario, sklon dugoročnom razmišljanju i zaposlen u veliko i stabilnoj korporaciji, neće biti previše oduševljen suradnjom s takvim ljudima. No, ovo je Formula 1 u kojoj uvijek ima zamagljenih granica, osporavanih područja, kompromisa i anomalija. Ništa nije vječno. Možda mislite da bi Mario kao školovani inženjer više volio čist i ugladen stil? Ali on je i lukav političar koji dobro razumije izreku: „tko ne riskira, ne profitira“.

MT Što se tiče prvog dijela pitanja – nisam sudjelovao na tom sastanku. Za drugi dio pitanja mogu reći da je Formula 1 postala veliki projekt i veliki posao. Trebamo dugoročnu stabilnost i strategiju i zbog toga Formulu 1 treba voditi na profesionalan način koji dopušta zainteresiranim stranama da ulazu u nju. Nije važno potiču li to ili posjeduju oduzetnički kapitalisti ili neki drugi zakonski subjekt. Za mene je vrlo važno imati prave ljude s vizijom i jasnim fokusom koji će odvesti Formulu 1 tamo gdje za deset godina treba biti. Ulazimo u nove države i mislim da za Formulu 1 ima mnogo više mogućnosti nego rizika i te mogućnosti treba iskoristiti. Postavio sam to pitanje jer su poduzetnički kapitalisti tijekom godina stekli glas „oduzimачa prednosti“. Oni razmišljaju, u najboljem slučaju, srednjoročno. Očekivao sam da Mario, sklon dugoročnom razmišljanju i zaposlen u veliko i stabilnoj korporaciji, neće biti previše oduševljen suradnjom s takvim ljudima. No, ovo je Formula 1 u kojoj uvijek ima zamagljenih granica, osporavanih područja, kompromisa i anomalija. Ništa nije vječno. Možda mislite da bi Mario kao školovani inženjer više volio čist i ugladen stil? Ali on je i lukav političar koji dobro razumije izreku: „tko ne riskira, ne profitira“.

FO

SLIKE: PAUL GILHAM/GETTY IMAGES; CHARLES COATES/LAT; GETTY IMAGES

ANATOMIJA ZAUSTAVLJANJA U BOKSU

Riječi James Roberts
Slike Steven Tee/LAT

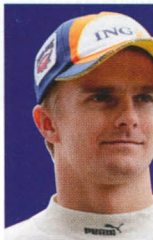
Imate najviše 10 sekunda za nadolijevanje goriva i promjenu guma na bolidu. Pod stresom ste, a sat otkucava!

U samo 40 sekunda, 28 Renaultovih mehaničara iskače iz garaže i spremni čekaju u boks. Tu radnju ponavljaju 40 do 60 puta tijekom vikenda, pa bi neupućeni mogli pomisliti da ništa ne može poći krivo. Ali, nemojte zaboraviti na golem stres kojem su izloženi tijekom utrke. Ta orkestrirana koreografija izmjene sve četiri gume i nadolijevanje goriva u ritmu od 12 litara u sekundi zbiva se u per do deset sekund, a najmanji pogrešan potez može Heikkiju Kovalainenu (da, koristimo prošlo-godišnji primjer, razumljivo – op.u.) upropastiti utrku. S njim i s ostala tri ključna igrača – voditeljem momčadi Steveom Nielsenom, glavnim mehaničarom Gavinom Hudsonom (također poznat kao „čovjek s lizalicom“) i mehaničarom za nadolijevanje goriva Pierom Pallavicinijem – razgovarali smo o tome kako osiguravaju da svako zaustavljanje u boksu funkcionira poput sata.



STEVE NIELSEN

“Na treningu polažemo dosta gume kako bismo poboljšali kočenje i ubrzanje na betonskoj podlozi boksa. U suprotnom bi bolid proklizao. Kad Heikki ulazi u boks, desni stražnji mehaničar s pištoljem stavlja pištolj na maticu kotača prije nego se bolid zaustavi.”



HEIKKI KOVALAINEN

“Kad ulazim u boks, pazim na noge svojih mehaničara kako i h ne bih pregazio. Pokušavam se zaustaviti na sredini, što je teško učiniti zbog slabe preglednosti. Onda pogledom tražim njihove ispružene ruke, osobito desnu, jer je to položaj gdje bi trebali biti prednji kotači. Prilazim razumno brzom, pritišćem gumb za neutralan položaj mjenjača i samo pristanem. Onda jače zakočim i pokušavam stati na pravo mjesto. Najgore je zaustaviti se i ponovno krenuti. Morate stati bez obzira jeste li preblizu ili predaleko.

Najvažnije je to učiniti odjednom.”

FAZA 2

1.45

SEC

"U tom su trenutku prednja i stražnja dizalica na položaju, a crijevo za gorivo s brizgaljkom je spremno i pumpa goriva uključena. Između zaustavljanja bolida i spajanja crijeva za gorivo protekne samo pola sekunde."

STEVE NIELSEN

"Čim se bolid zaustavi, pogledom tražim crijevo za gorivo. Treba biti poravnato i pod odgovarajućim kutom. Vrijeme dolijevanja iznosi između šest i deset sekunda. Naši dečki bez problema mogu promijeniti gume za četiri sekunde, pa kompletan posao ovisi o vremenu spajanja i odvajanja crijeva za gorivo."

GAVIN HUDSON

"Moram imati ispomoć za pridržavanje 40 kg teškog crijeva, ili ću se, u suprotnom, mučiti da podignem crijevo i brizgaljku zajedno. Pomoćnik pokušava pratiti svaki moj korak. Kad ja krenem u stranu, krene i on. Kad krenem naprijed, krene i on. To vam je slično baletu. Onda gurnem ručicu prema dolje i tada se otvor za dolijevanje goriva maksimalno otvori. Čim se spoji s bolidom, senzori aktiviraju pumpu. Na pokazivaču je zeleno svjetlo koje vam govori da je sustav spreman za uporabu. Drugo, žuto svjetlo, označava protok goriva, a crveno znači da je dolijevanje završeno."

PIERO PALLAVICINI



FAZA 3

3.24

SEC



"Tijekom ovog zaustavljanja u boksu trebalo je prilagoditi prednja krilca. Tada mehaničar s pištoljem koji stoji naprijed skida svoj kotač. Tijekom utrke vozač provjerava ponašanje bolida i javlja mehaničarima koji pri zaustavljanju bolida u boksu povećavaju ili smanjuju nagib krilaca ili prilagođavaju tlak u gumama, ali najčešće podešavamo prednje zakrilce."



GAVIN HUDSON



"Nakon pritezanja matica na kotačima, postavljaju se osigurači. Tako se, premda je bolid već otišao, onemogućava potpuno odvrtnanje nedovoljno stegnute maticе. Ako se pištolj pokvari ili matica zaglavi, imamo ih spremne u pričuvi. Također, ako nešto pođe po zlu, imamo i potpuno odvojen dodatni sustav – poput zrakoplovne tvrtke. Među dečkima u momčadi postoji određeno suparništvo, što je u osnovi dobro, jer ih tjera da daju sve od sebe. Svaki vikend koristimo uvijek istu ekipu u boksovima, pa su isti dečki obično zajedno i nekoliko godina. Na crveno obojenoj strani boksa držimo i dizalicu koju rabimo samo kod zamjene nosa bolida. Ako je nos smrskan, ne možemo upotrijebiti običnu dizalicu; umjesto toga četiri člana ekipe podignu bolid, a peti podmeće dizalicu. Ako je staviš previše natrag, ne možeš je podmetnuti, jer prostor između bolida i ceste nije dovoljno velik. Stavi je previše naprijed i opet ne valja. Stoga smo na beton stavili oznake i sad svi znaju gdje dizalica mora biti."



STEVE NIELSEN



IZ SEKUNDE U SEKUNDU

FAZA 4

4.07

SBC

BRAKES



GAVIN HUDSON

"Kad naš bolid prilazi, bacam brz pogled na boksove kako bih se uvjerio da nema drugih bolida. Prije zaustavljanja provjeravam i zaslone s vremenima. Ako je drugi vozač na deset sekunda od nas, a nije još išao u boks, onda na njega moramo paziti."



STEVE NIELSEN

"Iza mehaničara se nalaze kolica s velikim škarama za vijke. To je grub alat, ali dobro dođe ako u boks uđe bolid s kojeg visi donja zaštitna ploča i treba to brzo odrezati. U sedam godina nikad ih nismo koristili, ali je to momčad jednom morala, prije mog dolaska, pa su zato i one tu."



HEIKKI KOVALAINEN

"Obično držim nogu na kočnici i u prvu ubacujem još dok sam u zraku na dizalicama. Onda bacim pogled na dva svjetla na lizalici. Na žuto, podižem okretaje motora i spremam se za start. Kontrolu spojke aktiviram lijevom rukom i kad se lizalica podigne, otpustim spojku i odlazim."




GAVIN HUDSON

"Na kraju lizalice dva su svjetla, crveno i žuto. U ovom je trenutku upaljeno crveno svjetlo. I prije utrke znam koliko će trajati pojedino zaustavljanje, pa kad vidim priključenu brizgaljku za gorivo, počnem u sebi ranije odbrojavati dogovoreni broj sekundi. Nakon toga pritisnem gumb za žuto i promatram ruke članova ekipe koji mijenjaju kotače. Kad se podignu, puštam Heikkija."

FAZA 5


6.12

sec




“Da odvojim crijevo za dolijevanje goriva načinom korak unatrag i povučem crvenu ručicu koja otpušta mehanizam za otvaranje i odvaja brizgaljku. Premda izgleda kao jedan pokret, zapravo se sastoji od dva dijela. Gorivo se stalno proljeva, ali to su obično samo kapljice. Da se zapali, gorivo mora pasti na vruć ispuh, a to je stvarno rijetko.”

PIERO PALLAVICINI



“Dok promatrate člana ekipe koji dolijeva gorivo, primjećujete da njegov suradnik ima nešto na svojem pojasu. To je zapravo komad plastike. Poklopac spremnika za gorivo otvara se kad vozač uključi limitator brzine u boksovima. Prema pravilima, spremnik za gorivo mora biti stalno zatvoren. Ako poklopac zakaže ili se ne otvori, pa ga morate strgnuti, bolid ne smije napustiti boksove dok se spremnik ponovno ne zatvori, pa bismo morali uporabiti taj komad plastike. To nam se još nije dogodilo, ali nikad se ne zna, pa zato vježbamo i spremni smo i za to. U ekipi imamo i člana zaduženog za promjenu upravljača i čišćenje usisnika zraka za hladnjake od smeća.”

STEVE NIELSEN



Čim primijetim da su ruke članova ekipe koji mijenjaju kotače podignute, svoju pozornost usmjeravam na brizgaljku za gorivo. Katkad je već isključena i možete pustiti bolid natrag na stazu. Na brizgaljki je i narančasta pruga vidljiva samo kad je brizgaljka odvojena, pa kad je vidim, znam da bolid može krenuti.”

GAVIN HUDSON

FAZA 6

0,98

SEC

BRAKES
DIN



GAVIN HUDSON

"Čim pustite bolid, iduća stvar koju možete očekivati je gašenje motora. Ako se to dogodi, spuštate natrag "lizalicu", dok član ekipe uz stražnji dio bolida pali motor prijenosnim starterom."



STEVE NIELSEN

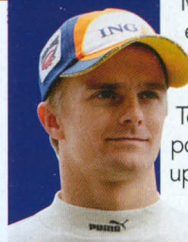
"Kad član ekipe koji skida stražnji lijevi kotač obavi svoj posao, trči do stražnjeg dijela bolida i uzima prijenosni uređaj za start motora. Ako se motor ugasi, ne želimo gubiti vrijeme tražeći ga. Drugi član uzima prenosiva kolica sa starterom, jer je kabel dugačak samo dva metra, a bolid se pri gašenju motora gotovo uvijek pomakne naprijed."

BRAKES
DIN



GAVIN HUDSON

"Jedno od najvažnijih pravila je da član ekipe s lizalicom ne smije napuštati prednji dio bolida. Recimo da imamo problem na lijevom stražnjem dijelu - vidim što se događa, ali ne mogu ništa učiniti. Ako se s lizalicom odmaknem od bolida, vozač bi mogao pomisliti da može krenuti. Vozači uvijek žele što prije krenuti. Najgore je kad u retrovizoru prate dolijevanje goriva. Jednom je Fernando Alonso, znajući da je gorivo doliveno, pokušao krenuti prije nego što je promjena guma bila gotova. Nasreću, bolid je još bio u zraku."



HEIKKI KOVALAINEN

"Morate imati povjerenja u članove ekipe oko sebe. Oni vas neće pustiti da krenete ako drugi bolidi u tom trenutku prolaze kroz boks. To je njihova odgovornost. Ako pogriješe, možemo se sudariti ili upropastiti zaustavljanje. Na njih se morate potpuno osloniti. Ali, kad se lizalica podigne, odoh ja."

FO

DC ZNA SVE

Riječi Stuart Codling

Najrječitiji
Grand Prix
vozač ujedno
je i najčešće
pogrešno
citiran vozač.
Ali to nije
nikad
spriječilo
Davida
Coultharda
da vam kaže
sve što misli.

Nta samome kraju jednog prethodnog intervjua, taman kad sam htio ugaziti uređaj za snimanje, David Coulthard iznenada mi je, ničim izazvan, rekao: „Znaš, ne mogu raditi s ljudima koji rečenice počinju s ‘Problem je...’. Takva negativnost me izluđuje. Mnogo mi je draže kad ljudi traže rješenja, a ne probleme.”

U tom trenutku nisam bio siguran “jesu li mu te riječi slučajno pale na pamet ili je David zapravo mislio na nekoga konkretnog.” A vi ćete se možda zapitati “kako to razmišljanje povezati s agresivnim čovjekom kojeg se u novinama vrlo često predstavlja kao samopozvanog nadzornika Formule 1 koji uvijek zbog nečega prigovara.”

Kad bih ponudio rješenje za ovu zagonetku, rekao bih da David vjerojatno ne obraća dovoljno pozornosti načinu na koji novinari izvlače riječi iz konteksta i da njegove službene izjave variraju od jezgrovitih ali mutnih, do onih koje su toliko profinjene da ih se ne može svesti na bombastičnu rečenicu. Zbog toga novinari vrlo rado izdvoje nekoliko detalja iz intervjua i iskoriste ih kao argument za priču koju žele napisati.

Razumljivo je da je Coulthardu to prilično naporno, pogotovo kad pokušava reći nešto doista važno, kao što je bilo nedavno pitanje sigurnosnih posljedica ukidanja sustava protiv proklizavanja, a novinari ga uvijek iznova prikazuju kao čudaka zastarjelog stila i potpuno izvan vremena.





SUIKE: COMPOSITE IMAGE; LORENZO BELLANCA/LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

THE BIG THREE: ALONSO

DC testira novi RB4 u Valenciji; (dolje) njegove povratne informacije o bolidu inženjerima su vrlo korisne

„Hmmm“, kaže DC, lagano kolutajući očima nakon što sam mu spomenuo tu temu. „To nije samo moje mišljenje, svi vozači se slažu s tim. GPDA (Udruženje Grand Prix vozača čiji je David bivši predsjednik) razgovara s FIA-om i Charliejem Whitingom (FIA-in sigurnosni delegat) kako bismo im objasnili situaciju. Vozači su jedini koji doista znaju kako je voziti ove bolide.

Naravno, posljednji put kad smo po kiši vozili bez kontrole proklizavanja, bolidi su bili prilično različiti i s motorima drukčijeg profila. Tehnologija je takva da se razvijate oko alata koji imate, a kad oduzmete jedan od njih, slijedi razdoblje prilagodbe. Želimo se pobrinuti da radimo zajedno s FIA-om kako bismo osigurali najbolje, ali i najsigurnije utrivanje.“

Ono na što je Coulthard zapravo mislio, premda prikriveno, slaba je isporuka snage 2.4-litrenog V8 motora danas standardnog u Formuli 1. Svaki aspekt dizajna tog motora izrađen je uzimajući u obzir ulogu profinjene elektroničke kontrole, a bez nadzora proklizavanja motori bi mogli biti zlokobno nepredvidljivi, posebice kad su uvjeti na stazi promjenjivi.

Ukidanje kontrole trakcije neće u osnovi promijeniti hijerarhiju vozača, odnosno tko je dobar vozač, a tko nije.



Michael Schumacher došao je do istog zaključka, premda drukčijim putem. Prošle godine, nakon prve vožnje u Ferrariju bez kontrole proklizavanja, Michael je izjavio da vožnja „nije toliko zabavna“ koliko je bila sa starim V10 motorima jer su imali bolje krivulje okretnog momenta koje je usto bilo lakše uskladiti s osjetljivim desnim stopalom. Ali zar nije neobično da nas naš jezik ograničava na to da te opasne i ekstremne oblike ponašanja opisujemo pojmovima „teže“ ili „lakše“, a zapravo je brzu vožnju F1 bolida nekom tko to nije probao najbolje opisati ne koristeći uopće pojam „lako“ nego samo različite stupnjeve „teškog“?

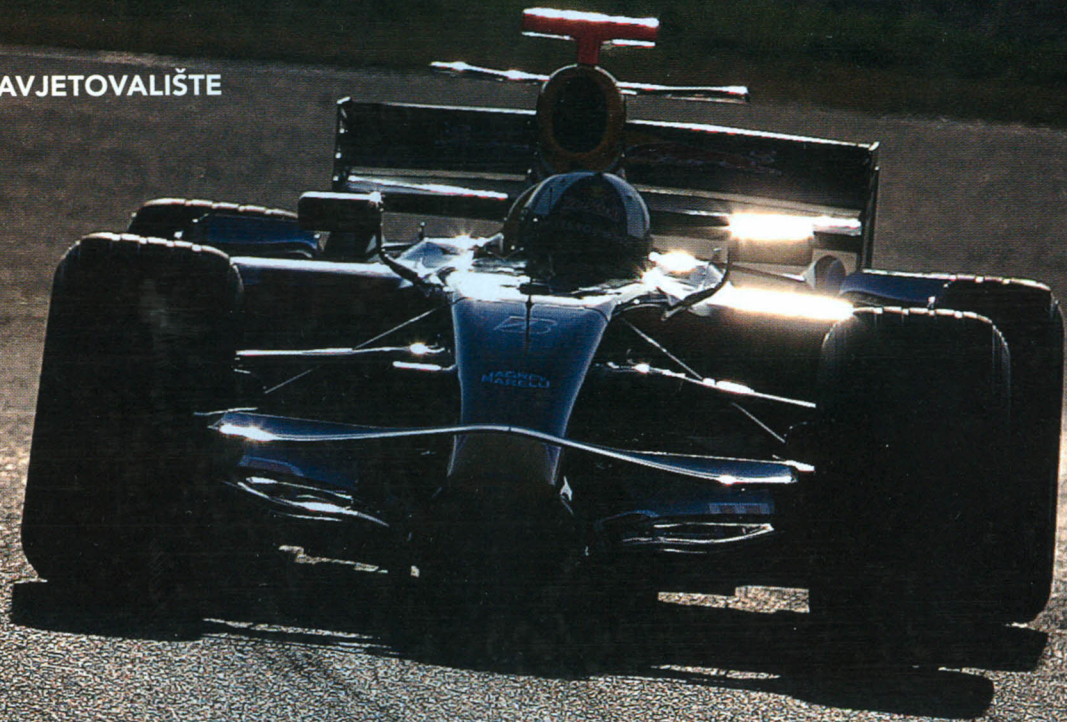
„Vožnja F1 bolida je zabavna i točka“, kaže DC, kratko i jasno definirajući razliku između F1 vozača i svih ostalih. „Sustav protiv proklizavanja je alat koji vam pomaže da izađete iz zavoja na mnogo konzistentniji način nego što bi vam to uspjelo bez njega, ali nije sustav taj koji će odvoziti zavoj umjesto vas i on ne može loš bolid učiniti dobrim. Voziti Ferrari vjerojatno je zabavnije nego voziti bolid Force Indije zbog toga što je dvije i pol sekunde brži i u svakom krugu na ploči vidite oznaku „P1“.

Uopće ne sumnjam da je količina zabave povezana s tim imate li više ili manje uspjeha. Ja zapravo smatram da ukidanje kontrole proklizavanja neće u osnovi promijeniti hijerarhiju vozača, odnosno tko je dobar vozač, a tko nije. Utjecat će na konzistentnost, ne samo iz kruga u krug, nego u promjenjivim uvjetima te ostaju li bolidi na stazi ili ne. Mi vozači pokušavamo prenijeti tu poruku ljudima koji vode utrke. Oni to moraju znati sad, a ne kasnije.“

Bio je to dug i, neki bi rekli, krivudav govor, ali David je cijelo vrijeme pomno birao riječi kako bi izbjegao pogrešno citiranje. No, možete vidjeti kako se njegovo mišljenje, rekao bih pragmatično i oprezno optimistično, može prebaciti u eksplozivne novinske naslove o opasnostima ukidanja nadzora proklizavanja. Jedna od čestih optužba na Davidov račun je da je postao relikvija prethodnog F1 doba i neka vrsta staromodnog reaktivara. Ne vjerujem u to. DC se još uvijek utrkuje jer voli to što radi, a ne zbog novca. U ovom trenutku dovoljno je mlad da bi ga frustriralo to što ljudi stalno spominju njegovu dob (blizu 37), ali dovoljno star da zna da neće

COULTHARDOVO SAVJETOVALIŠTE

David u podjednakoj mjeri može servirati porciju brzine ili porciju verbalnih fraza.



Red Bull je oduševljen predanošću koju pokazuje njihov vozač



dugo biti aktivni F1 vozač. Za razliku od nekih starijih osoba iz svijeta Formule 1, Coulthard nije sklon žaliti za „dobrim starim vremenima“ ili pričama o njihovom nestanku. On je, kao i uvijek, pragmatičan, pa i kad je riječ o budućnosti Formule 1 i raduje se utrkanju na novim stazama koje će ući u F1 kalendar.

„Formula 1 je međunarodni biznis, a posao se mora širiti pa Bernie (Ecclestone) odlazi u zemlje koje će donijeti više novca, što znači veću zaradu svim dioničarima. Svi imamo koristi od toga. Čineći to, Formula 1 se udaljava od Europe, pa su mnoge tradicionalne utrke pred mogućim ukidanjem, osim ako ne uspiju konkurirati novcu koji F1 biznis zarađuje drugdje.

Sport se ne može zamrznuti u vremenu. Ako se on sâm i poslovi povezani s njim ne kreću prema naprijed, ljudi neće platiti da bi ga gledali. Morate ići ondje gdje postoji zanimanje, ali zadržavajući kvalitetu, premda ne možete ni sve rasprodati i preseliti preko oceana samo zbog toga što si te države to mogu priuštiti. Jezgra se mora sačuvati, a F1 je još uvijek najvećim dijelom europski posao.

Primjerice, ne možete preseliti proizvodnju Ferrarijevih cestovnih automobila u Kinu. Bit njihove privlačnosti je u tome što su načinjeni u Italiji. Dok se širite, morate zadržati integritet svojeg proizvoda.“

Kad je riječ o neposrednoj budućnosti, a pod time mislim

↑↑
Sport se ne može zamrznuti u vremenu. Ako se on sâm i poslovi povezani s njim ne kreću prema naprijed, ljudi neće platiti da bi ga gledali.
↓↓

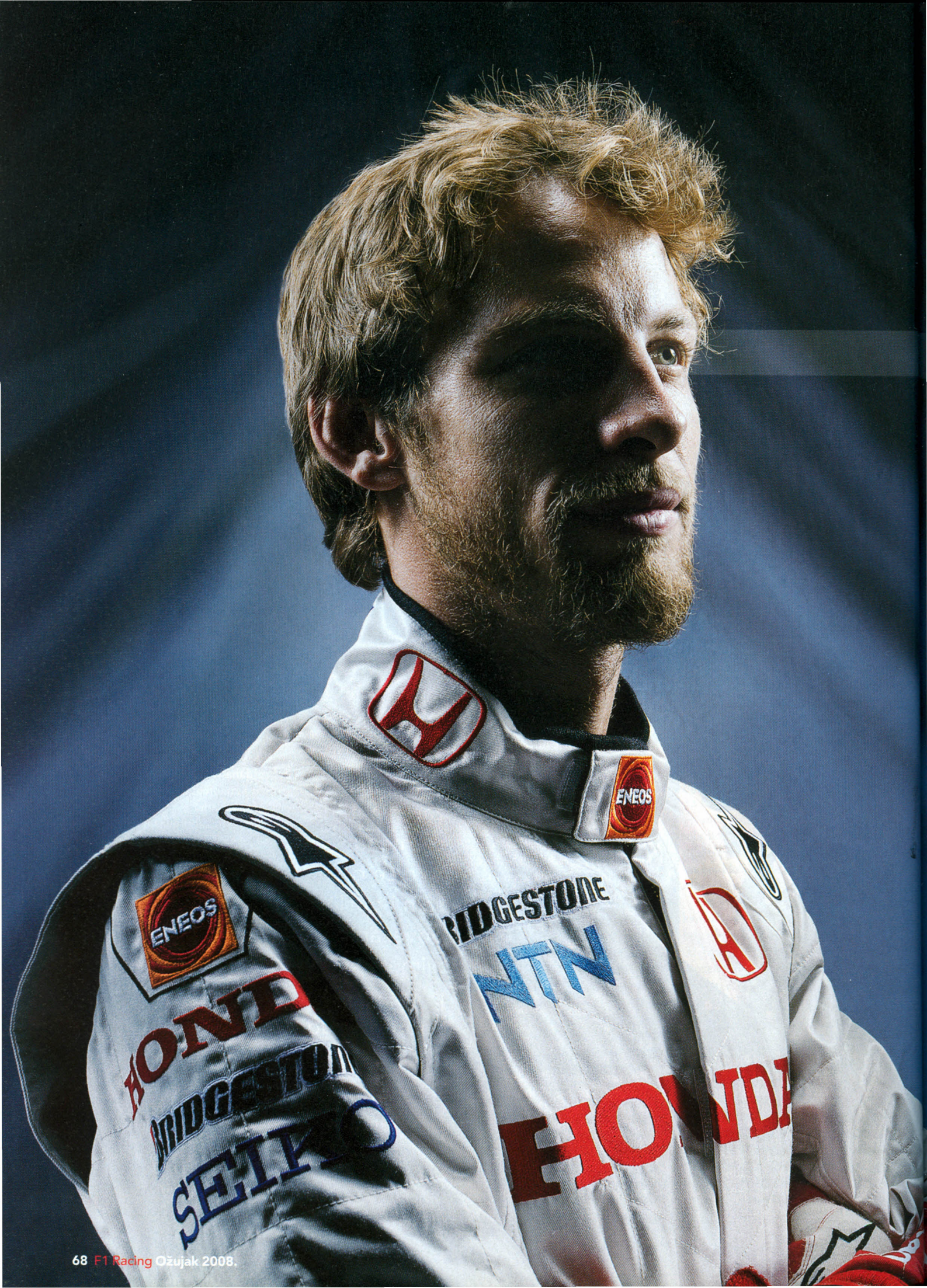
vrijeme do isteka njegova trenutačnog ugovora s Red Bullom potkraj ove godine, David će nastaviti onako kako je radio od svog dolaska u momčad: ostavljajući ih bez daha svojom predanošću, strašću i znanjem. I svojom brzinom, također.

Ljudi često zaboravljaju da je David još uvijek vrlo brz. Što nakon toga? Nisam siguran da je razmišljao o tome. Previše uživa u uzbuđenju utrkanja i njegove okoline da bi razmišljao o životu izvan toga, premda momčad Red Bulla ni 2008. najvjerojatnije neće ostvariti GP pobjedu.

„Nadam se da je novi bolid korak naprijed u odnosu na prošlogodišnji“, kaže David. „To nije iznenađujuće. Osim toga, želim voziti na razini koja će ovu godinu učiniti mojom najboljom F1 sezonom.“

To će biti teško kad je riječ o rezultatima jer sam prije završavao drugi u ukupnom poretku. Ali ja volim proces rada s ekipom, inženjerima i dizajnerima kako bismo Red Bull pretvorili u budućeg osvajača naslova.“

Oprezno optimistično, rekao bih.



IMA LI JENSON JOŠ UVIJEK ONO NEŠTO?

Riječi Peter Windsor
Stike Matthew Stylianou

Splet okolnosti dosad je Jenson Buttona držao podalje od prave F1 slave, ali stiglo je vrijeme da dokaže svoju vrijednost.

Nema sumnje da bi Jenson Button mogao s lakoćom osvojiti svjetsko prvenstvo. Mislim da bi ga mogao osvojiti na način na koji je to učinio Alain Prost 1993. u Williams-Renaultu –

sa savršenim bolidom i sjajnom ekipom oko sebe. Moglo bi se reći, u idealnim okolnostima. U bolidu s kojim bi svaki od bar desetak trenutanih vozača Formule 1 mogao pobijediti. Usto, Jenson bi mogao savršeno odigrati Prostovu ulogu jer je, baš poput Prosta, nevjerojatno senzibilan vozač, vozač sposoban upravljati dinamičkim energijama gotovo do savršenstva. Ali, kao i Prost, Jenson mora biti u stanju osjetiti te dinamičke energije. On nije improvizator ili ljubitelj rizika, niti reacionaran vozač savršene kontrole bolida kao što su, primjerice, Fernando Alonso, Robert Kubica, Nico Rosberg ili Nelson Piquet ml. Dajte mu kameno tvrdo set guma, nepostojanu šasiju (poput Honde iz 2007.), tijesni cockpit, stazu sa slabim gripom te osrednji ambijent i zauzvat ćete dobiti vrijeme kruga ispod svakog prosjeka. To objašnjava zašto je Giancarlo Fisichella 2001. u Benetton-Renaultu bio brži od njega u kvalifikacijama i to bez mnogo muke, a objašnjava i zašto ga je Rubens Barrichello pobijedio nekoliko puta tijekom 2006. Jednostavno, ne možete imati Jensonov osjećaj za kontrolu kočenja, upravljanja i ubrzavanja bez barem neke negativne strane – pogotovo ako vas je vaš stil vožnje odveo od kartinga preko Formule Ford i Formule 3 do Formule 1 u onoliko vremena koliko je većini vozača potrebno da nauče reći „treba mi menadžer“.

Dakle, protekle dvije godine Jenson nije imao drugog izbora nego raditi na reacionarnom aspektu svoje vožnje. Honde iz 2006. i 2007. nisu bili dobri trkaći automobili. Bile su nekonzistentne iz kruga u krug, nepredvidljive i s punim i s praznim rezervoarom i uživale su u mrvljenju guma.

Nakon što je uspješno obnovio ugovor s Hondom, Jenson je vrlo brzo iza sebe ostavio nezrele izjave poput one „Radije ću biti u Williamsu/Renaultu/Red Bullu“ i izravno se suočio s Hondinim problemima. Bez jadicovki i bez prebacivanja krivnje kako je to Mansell znao činiti. Protekle dvije godine o svim tekućim

Pogled u budućnost: čini se da će se Buttonovo strpljenje s Hondom ipak isplatiti

BUTTON SE VRAĆA

problemima govorio je odgovorno i logično. Nije trebao reći novinarima da je uz Barrichella izgledao jednako dobro kao i Michael Schumacher i nije trebao doseći uspjeh Lewisa Hamiltona; tijekom 2007. odavao je dojam kao da a) poprilično uživa što se donekle oslobodio britanskih medija i b) bit će ponovno u vrhu čim Hondina šasija bude spremna.

U međuvremenu je u nekoliko navrata, kad bi se stvari posložile i kad bi vremenske prilike ili uvjeti na stazi ujednačili bolide, uspijeva pokazati svoju vještinu. U polumokroj utrci u Kini gdje su visoke razine potiska ublažile poznatu čudljivost njegove Honde i s Bridgestonkama još uvijek u dobrom stanju, Jenson je punih 45 minuta bio doista izvanredan. U tom razdoblju utrke ključno je bilo svesti trošenje guma na najmanju moguću mjeru – savršeno upravljati prijenosom težine i opterećenjem upravljanja te ravnomjerno smanjivati brzinu i razumno rabiti kontrolu proklizavanja. Mnogi vozači bili su pri kraju sa svojim Bridgestonkama, a nekima su već počele pucati od istrošenosti. Jensonova Bellova kaciga obojena u boje Union Jacka bila je, kao i uvijek, nagnuta prema naprijed, ramena razmjerno visoko u cockpitu i izvana je izgledalo kao da svoju Hondu natjerava po tračnicama. Bez ijednog trzaja, naglih pokreta ili proklizavanja.

No dosta o prošlosti, vratimo se predstojećoj sezoni. Kakve su Jensonove šanse da konačno pobijedi u više utrka i osvoji naslov svjetskog prvaka?

Sve izgleda dobro. Honda je velika, moćna i gladna uspjeha, a preživjela je i dvije vrlo razočaravajuće sezone. Mogli bismo reći da je stiglo vrijeme za promjenu. A tu je i Ross Brawn koji je sa sobom donio desetljeće iskustva rada s najboljima od najboljih. Brawn vrlo dobro zna odrediti prioritete i zna kako voditi tehničku operaciju. Zna i kako treba raditi s vozačem poput Michaela Schumachera, a to je dobra vijest za Jensona. Teoretski, Ross će mu dati bolid s mnogo gripa, poput onoga u kakvom je Schumacher najviše uživao u Ferrariju, a Jenson će, zauzvrat, pokupiti koje Brawnovo zrnice mudrosti o Michaelovu načinu rada.

Naravno, to neće biti tako jednostavno, jer nikad i nije jednostavno. Jenson i Honda tražit će trenutačne rezultate, a Ross je u Hondu stigao potkraj 2007., vjerojatno prekasno da u većoj mjeri utječe na bolid za ovu sezonu. Tako barem izgleda. U stvarnosti bi netko tko je toliko dobar u svom poslu kao što je to Ross Brawn trebao biti sposoban ostaviti trag za otprilike šest mjeseci, bez obzira na prethodnu kvalitetu bolida. Veliki dio napretka Honde bit će povezan s informacijama koje dolaze od vozača, a u tom pogledu teško se sjetiti vozača koji će bolje od Jensona pomoći Rossu u prikupljanju znanja kako se sezona bude zahuktavala.

“JENSON SE S HONDINIM PROBLEMIMA SUOČIO IZRAVNO I BEZ JADIKOVANJA”

Ne mislim na vozačevo prepričavanje onoga što se zbiva s bolidom, to je za mediokritete. Mislim na manipulativnu sposobnost vozača da razumije što će bolid učiniti bržim (za razliku od onoga što će vozaču omogućiti brže upravljanje bolidom). To je ono što će Jenson raditi s Rossom i što je proteklih godina dobro razvijao sa svojim trkačim inženjerom Andrewom Shovlinom. Michael se mogao nositi s nešto većim podupravljanjem, ako je posljedica toga bila bolja trakcija, a tako će biti i s Jensonom. To neće biti pitanje proizvodnje savršenog bolida, nego utvrđivanja mehaničkih (pa stoga i aerodinamičkih) nedostataka koje Button može nadopuniti svojim nevjerojatno tankočutnim osjećajem za vožnju. Drugim riječima, RA108 Honda bit će, naravno, kompromis, ali postoji velika vjerojatnost da će se istaknuti dobre strane bolida. A dobre strane su, naravno, u skladu s Jensonom.

Osim toga, očekujte da će Button sigurno profitirati ukidanjem sustava protiv proklizavanja (i ovisnošću o brzini kod kočenja). Vozačeva sposobnost da umanjuje „štetu“ na izlazu iz zavoja gotovo je u potpunosti povezana s onim što je učinio između početka kočenja i vrha zavoja. Ako ima stabilan bolid kad dosegne središte zavoja i ako ga zaokreće u najboljem mogućem trenutku, eliminirajući bočno opterećenje što brže i učinkovitije, bit će ga razmjerno jednostavno dovesti do izlaza – osobito ako, poput Jensona, imate sjajan osjećaj za opterećenje na vanjskom dijelu stražnjeg dijela bolida.

Naravno, stabilnost bolida ne postiže se lako – ne ako se bolid vozi što je moguće bliže granicama trenja. Kako bi se postigla stabilnost, kočnica se mora primijeniti na točno određen način i u točnom trenutku, a skladni pokreti nogu trebaju apsorbirati sve neravnine na površini staze i predvidjeti moguću promjenu količine goriva i uvjeta na stazi. Nakon što se to postigne, kočnice se moraju otpustiti u točnom omjeru povezanom s preciznim rastom upravljačkog pritiska koji će biti potreban. Ne zaboravite da se nijedan od tih pokreta ne može izvesti

Honda RA108 prvi je put krenula sredinom siječnja i mnogo ovisi o poboljšanjima u odnosu na prošlogodišnji bolid



“OČEKUJTE DA ĆE
JENSON PROFITIRATI
UKIDANJEM SUSTAVA
PROTIV PROKLIZAVANJA”

samo primanjem vizualnih informacija, nego svi nastaju po „osjećaju“ i mijenjaju se iz kruga u krug. Znajući to, shvatit ćete i kolika je važnost inženjera poput Brawna i Showlina u svijetu vozača kao što je, primjerice, Button. Ako Ross i Jenson mogu raditi zajedno kao što je Michael radio s Brawnem i Chrisom Dyerom, Hondini i Jensonovi problemi trebali bi se eksponencijalno smanjivati. Pomoći će im i ukidanje sustava protiv proklizavanja: s mapiranjem motora ili bez njega, čisti izlazi iz zavoja moći će se ostvariti samo vještim upravljanjem bolida do trenutka skretanja – u brzim i u sporim zavojima.

Jenson Button 2008.? Svi sastojci su tu, osim, naravno, tehničkog pravilnika. (Današnja, dobro napisana pravila o zamrzavanju motora učinkovito onemogućuju svakog u stjecanju prednosti kakvu je imao Williams-Renault 1993.). Ipak, gotovo je sigurno da će Jenson i Honda ove sezone načiniti veliki korak naprijed. Jenson bi trebao imati polazište kakvo mu je dugo nedostajalo.

F1



Jenson je naporno radio preko zime kako bi bio siguran da je u top formi za izazov prvenstva pred njim



NOVI OPTIMIZAM ZAPALIO JE HONDU

Jenson Button pojavio se razbarušene kose i izgleda vrlo cool. Odjeven je u jednu od novih Hondinih majica s dvije zelene pruge na lijevom rukavu.

Tunika s V-izrezom otkrila je istaknute vene na njegovu preplanulu vratu, a one su, baš kao i preplanuo ten, posljedica intenzivnog treniranja tijekom protekle zime u Lanzaroteu. Kraj je siječnja i Jenson se nalazi u sjedištu Honde u Brackleyju na predstavljanju novog bolida RA108.

Odlično je raspoložen, za razliku od tjedna prije u Valenciji kad je prvi put provozao novi bolid. Unatoč herkulskim naporima tijekom 2007., RA108 iznevjerio je i Jensona i cijelu ekipu Honde. Prvi znakovi govorili su da novi bolid nije donio značajno poboljšanje.

Button je, također, pokušao sakriti svoju ljutnju zbog niza pitanja koje je na medijskim predstavljajima čuo već bezbroj puta: Jeste li motivirani? Koji je prihvatljivi minimum za ovu godinu? Je li Honda momčad u kojoj treba biti? Mislite li da Lewis može postati svjetski prvak...?

Ali zanemarite novinarska pitanja i zaboravite trenutačno stanje novog bolida jer je optimizam unutar ekipe na zavidno visokoj razini. Dolazak mnoštva novih zaposlenika, među njima i Rossa Brawna, potakle su Jensona da javno nagovijesti da je njegova dugoročna budućnost ipak u Hondi. „Hoćete li na kraju sezone razgovarati o ugovoru?“, pitao je jedan novinar. „Siguran sam da ćemo razgovarati“, odgovorio je Jenson sa smiješkom na licu.

JAMES ROBERTS

SLIKE: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

“U Formuli 1 uopće nemate mogućnost načiniti nešto polovično...”

Zašto je Williams spao na sjenu svoje nekadašnje nepobjedivosti? Zašto se toliko njihovih vozača ponaša nezahvalno? Drugi čovjek momčadi zna sve odgovore.

Intervju Stuart Codling
Slike Lorenzo Bellanca/LAT

Patrick Head, Williamsov direktor inženjeringa, nikad nije bio taj koji će lopatu nazvati pomagalom za premještanje zemlje. Frank Williams, njegov vječni partner u Williams Grand Prix Engineeringu, nedavno je rekao: „Zgodna stvar kod Patricka njegova je sposobnost da u svim prilikama bude politički nekorektan.“

„Pa, u ovom intervjuu bit će vrlo politički korektan,“ kaže Patrick istim gromkim glasom koji vam obično ne može promaknuti u predvorjima hotela ili na aerodromima dok razgovara mobitelom („Ono što ću ti sad reći strogo je povjerljivo...“)

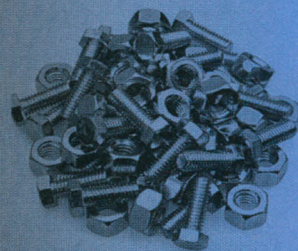
Smije se i vrti glavom. „Razočaravajuće...“
Naravno da ne. Čitajte dalje...

Čovjek snažnih riječi; sve kratke i oštre, ali ne uvijek šokantne

PRVO POGLAVLJE

Pitanje pouzdanosti

“Performanse su 2006. bile vrlo promjenjive.”



Stuart Codling Počnimo s teškim pitanjem. Zašto Williams nije osvojio svjetsko prvenstvo još od 1997.?

Patrick Head To je vrlo dobro pitanje... Najbliže što smo došli nakon toga bilo je 2003., kad smo trebali osvojiti prvenstvo, ali nismo zbog operativnih slabosti. (Pauza) Nije pomoglo ni to što smo imali dva vozača koji su bili kao ulje i voda (Juan Pablo Montoya i Ralf Schumacher). Gledajući unatrag na proteklo desetljeće, mislim da nismo uspjeli u istom trenutku pogoditi spoj svega što je potrebno za uspjeh – dobrog tehničkog vodstva, kvalitetne unutarnje strukture, dobrih aerodinamičara te postrojenja.

Patrick otpija gutljaj engleskog piva.

SC 2006. je pomalo bila annus horribilis, vjerojatno vaša najniža točka.

PH Istina!

SC Došlo je do važnog napretka u pouzdanosti, a i performanse su se također doimale boljima. Doduše, 2006. je često bilo teško točno procijeniti vašu izvedbu.

PH Performanse su 2006. bile vrlo promjenjive. Katkad je to bilo razumljivo, ali, osim u Monaku, nijednom nismo bili dovoljno jaki da ugrozimo vodeće. Nepouzdanost je bila doista neoprostiva. Morali smo vrlo ozbiljno preispitati naše unutrašnje postupke i njihov nadzor kako bismo otkrili gdje je problem. Kao što je normalno u takvim slučajevima, istodobno se poklopilo nekoliko čimbenika: neki su od njih bili posljedica lošeg dizajna ili lošeg nadzora pogrešaka, a neki su se dogodili zbog narušenih unutrašnjih sustava. Neki su od naših zaposlenika otišli u mirovinu, a oni koji su zauzeli njihova mjesta bili su mnogo mladi i nisu dobili sve upute o postupcima i procedurama, pa je mnogo pristupa koje smo razvijali tijekom niza godina otišlo s ljudima koji su se umirovili, a nisu bili prikladno zamijenjeni. Sad su poslovi mnogo bolje dokumentirani i uveli smo veću kontrolu procesa.

Nisam očekivao da će Patrick s takvom razoružavajućom iskrenošću nabrajati nedostatke svoje momčadi, ali upravo se to dogodilo. On je osmislio tehničku stranu posla, pa biste očekivali da ima potpun uvid u njezine operativne mogućnosti. Iznenadujuće je otkriti kako problem nije nastao zbog stare garde koja se nije uspjela prilagoditi promjeni, nego zbog mlađe generacije koja nije odgovarajuće podučena.

SC Nije mi namjera učiti vas menadžmentu, ali sigurno je ključno osigurati prijenos znanja unutar tvrtke kod fluktuacije zaposlenika?

PH Da, naravno, to je ključno. I ne odnosi se samo na vrh tvrtke, nego na cijelu njezinu strukturu. Put kojim je Sam Michael došao na svoje radno mjesto išao je preko Lotusa, gdje je radio kao inženjer podataka, zatim Jordana, gdje je bio trkači inženjer (premda je preko zime radio i na dizajnu), a na kraju je k nama došao na mjesto starijeg operativnog inženjera. U svibnju 2004. postavljen je na položaj tehničkog direktora, što je svakako zaslužio, ali vjerojatno u to doba još nije imao dovoljno široko iskustvo kojim bi opravdao to mjesto. Također, mislim da Sam i ja nismo dovoljno razradili kako iskoristiti moje iskustvo i njegovo znanje, energiju i entuzijazam. Od 2006. to smo bolje radili.

No ja mislim da je Sam, pogotovo 2006., i dalje previše radio kao stariji operativni inženjer i ne dovoljno kao tehnički direktor, pa smo morali premjestiti izravnu odgovornost za vođenje trkače

momčadi, što je golem posao. Postoji toliko načina kojima se može pogriješiti i to vam zaokuplja većinu misli. Zbog toga smo na mjesto starijeg operativnog inženjera doveli Roda Nelsona iz Renaulta. Sad nove ljude imamo i na seniorskim pozicijama. Restrukturirali smo kompaniju iznutra kako bismo osigurali dobar protok autoriteta, od vrha strukture prema dnu. Šefovi odjela znaju da nisu odgovorni samo za dostavu dizajna na vrijeme, nego i za dobar standard i za dostavu operativnoj grupi u razvijenom i pouzdanom obliku. Unutrašnja struktura momčadi sad je prilično drukčija i mnogo zdravija.

SC Sam izgleda mnogo opuštenije nego prije.

PH Pa, ne bi trebao. Trebao bi i dalje izgledati iznimno napeto. (Smijeh)



Svoj posljednji naslov Williams je osvojio 1997. Patrick stoji treći zdesna

Sam i ja nismo dovoljno dobro razradili kako iskoristiti moje iskustvo i njegovo znanje.

Preživljavanje prilagođenijih "Odbili smo svirati drugu violinu McLarenu"

DRUGO POGLAVLJE



Patrick je jedan od najboljih inženjera svoje generacije. Od svojih zaposlenika zahtijeva koliko i od samoga sebe – mnogo, i zbog toga je poznat kao hm... pa recimo otvoren, kao što bi vam rekao svatko tko se našao na nišanu njegove verbalne paljbe. On i Frank Williams krajnje su kompetitivni, a ta se osobina reflektira i u etici njihove kompanije.

SC Prati vas glas prilično teške osobe kad momčad podbaci. Što mislite o tome?

PH Kad kažete „prilično težak“ svjestan sam da izgledam mrzovoljno ako stvari ne idu dobro. Mi smo momčad koja želi postići nešto i potpuno nam je jasno da nam je, prema standardima koje smo sami sebi postavili, prethodnih godina išlo prilično loše. Loše performanse i prekid suradnje s BMW-om ostavili su posljedice na našem proračunu koji je u posljednje vrijeme dosta ograničen. Sve je u redu kad razgovaramo o 20 teraflopa kompjuterske snage, ali za to su potrebni deseci milijuna dolara. Trenutačno imamo postupni program povećanja proračuna. Već smo dizajnirali automobil za iduću sezonu FW30 i sigurno ga nitko nije zamislio da osvaja druga ili treća mjesta. Napravljen je koristeći sve naše mogućnosti i s ciljem da bude najbolji. Ne očekujemo iduće sezone osvojiti vozačko ili konstruktorsko prvenstvo, jer trenutačno nemamo dovoljno snažne resurse koji bi to podržali, ali sigurno smo na uzlaznoj putanji, a kad ste u poletu, ljudi su spremni ulagati u vas jer znaju da ćete biti prisutniji na televiziji.

Dakle, sad nam je okružje sigurno mnogo jače nego prije.

SC Neki kažu: „Zar se nisu promijenila vremena u Williamsu? 1988. su izgubili Hondine motore jer nisu željeli uzeti Satorua Nakajimu, a sad su zaposlili Kazukija Nakajimu, pretpostavljam zbog nastavka suradnje s Toyotom. Što vi kažete na to?

PH Premda ne bih rekao da je vaša prethodna izjava potpuno pogrešna, to se ipak nije dogodilo izravno zbog toga što nismo uzeli Satorua Nakajimu. Pravi razlog je što je Ayrton Senna, koji je 1987. bio u Lotusu, iduće godine prelazio u McLaren. Senna je imao odlične odnose s Hondom i oni su ga iz očitih razloga iznimno poštovali, premda smo mi, na njihovo veliko iznenađenje, 1987. premoćno razbili i McLaren i Ayrtonov Lotus. Za Hondu su Alain Prost i Ayrton Senna 1988. u McLarenu bili par iz snova.

Ovako su nam rekli: „I dalje ćemo vas opskrbljivati motorima, istima kao i McLaren, ali nemojte uzeti Nigela Mansella. Uzmite Nelsona Piqueta i Satorua Nakajimu.“

Ta bi kombinacija bila manja prijetnja za McLaren, a Nakajima bi, kao Hondin miljenik, ipak dobio konkurentan bolid. Gledajući unatrag, mogli smo to i bolje odraditi, ali Frank i ja smo odlučili da našoj kompaniji nije u planu biti broj dva McLarenu. Istina je da bi bilo mnogo mudrije da smo jednu godinu pristali na Hondine želje i tijekom 1989. dogovorili suradnju s Renaultom ili nekime drugim. No, mi smo rekli ne, ali to nije bilo usmjereno izravno na Nakajimu. Bilo je to ne sviranju druge violine McLarenu, kojeg je Honda očito smatrala svojom prvom momčadi.

Da se vratim na sadašnju situaciju. Nema sumnje da je Kazuki Nakajima dio Toyotina programa za mlade vozače. Ali nema šanse da bismo ga Frank i ja uzeli za vozača da to nije zaslužio svojim performansama.

I premda je u kvalifikacijama na Interlagosu napravio pravu zbrku, kao i u boksu (gdje je pregazio dva mehaničara), smatramo to nečime što se može prevladati. Ako netko nije dovoljno brz, tu je teško nešto učiniti, ali ako netko uđe prebrzo u boks i udari nekog, oštar razgovor i njegova vlastita savjesnost obično će riješiti problem.

On nije bez brzine i nismo ga uzeli samo zato što ga Toyota podupire. To je očito čimbenik, ali neću reći koliki.

Koliko para, toliko muzike

“Ne postoji s
to posto pouzdan
F1 motor”



- SC** Kad je Midland vozio s Toyotinim motorima, žalili su se da od Toyote ne dobivaju najbolju uslugu. Čini se da vi nemate taj problem i suradnja se doima dosta dobrom.
- PH** Od samoga početka se s obje strane podrazumijevalo da će nas Toyota opskrbljivati motorima jednake kvalitete kao i njihovu momčad. Tijekom suradnje s njima nismo vidjeli ništa što bi nas navelo na sumnju da to ne čine. Ako ništa drugo, doimaju se spremni na težak rad. Kako ja to vidim, a moram napomenuti da nisam upoznat s detaljima dogovora između Toyote i Midlanda, oni nisu dobili dva motora kasnije specifikacije, tj. vjerojatno nisu plaćali iznos koji je ravan iznosu što ga mi plaćamo za svoje motore. No, ja mislim da je Toyota aktivno pokušavala pomoći Formuli 1 i premda nisu htjeli pristati na taj sporazum, siguran sam da im je Bernie (Ecclestone) govorio: „Morate pomoći Eddieju (Jordanu)“. Bio je to dogovor za manje od pune cijene i nisu predvidjeli motore jednake kvalitete kao Toyota za svoju momčad. Možda motori nisu bili dovoljno snažni, ali mislim da su dobili onoliko koliko su platili.
- SC** Pretpostavljam da je danas, u doba homologizacije motora, snabdijevanje druge ekipe mnogo atraktivniji pristup za Toyotu, a to im omogućuje i da zadrže radnike koje bi inače morali otpustiti.
- PH** Čuli smo za interni raskol u Toyoti, između odjela za motor i za šasiju. Jedna strana je krivnju za slabu brzinu (na ravnome) njihova bolida TF107 svalila na težinu bolida, dok je druga tvrdila da je problem u nedovoljnoj snazi motora. Činjenica da je Williams bio 8 do 10 km/h brži na ravnom riješila je to pitanje.

Gdje su svezalice?

“U osamdesetima
sam mogao
usmjeravati dizajn”



- SC** Danas je Formula 1 postala vrlo specijalizirana i čini se da ljudi više ne prelaze tako lako iz jednog područja u drugo i da sve teže posjeduju znanje kojim bi mogli dati cjelovit pogled na performanse bolida. Što vi mislite o tome?
- PH** Mislim da je to istina i to je neizbježan proces do kojeg dolazi kad neka aktivnost dosegne visoku razinu razvijenosti. Bilo da je riječ o America Cupu ili Formuli 1, svezalica više nema. Od vas se

zahtijeva da imate skupinu ljudi koji pokrivaju sve glavne vidove performansa bolida, skupinu u kojoj se svi međusobno dobro slažu, vjeruju tuđim sposobnostima i koji, individualno, ne pokušavaju profitirati ili učiniti sebe superiornima. Mislim da su kompanije koje dizajniraju vojne avione naviknute na to, samo što u Formuli 1 nemamo 30 godina za dizajn i usavršavanje svakog novog vozila kao kod aviona.

- SC** U sedamdesetima i osamdesetima mogli ste proći kroz dizajnerski ured i reći, primjerice, „Ne sviđa mi se izgled tog ovjesa“ i zatim ili naškrabati konture novog rješenja ili skoknuti do radionice i načiniti svoj. Ali sad je sve mnogo složenije. . .
- PH** Mislim da i metodologija također može otežati starijima da svladaju proces dizajniranja. Istina je da sam u sedamdesetima i osamdesetima, čak i početkom devedesetih, mogao prošetati između svih tih crtačkih ploča i pogledati nekome preko ramena. Mogao sam navratiti nedjeljom ili navečer i pogledati njihove radove, čak ostaviti bilješke na stolu. Mogao sam usmjeravati dizajn. Ako sam vidio nešto za što sam imao bolju zamisao, mogao sam to staviti na svoju crtaču ploču, razraditi, i onda im pokazati. Danas su svi podaci na CAD monitorima, a kad zaposlenici odu s posla, monitori se gase. Možete postaviti sustave za pristup, ali to nije nužno jednako vidljivo. Upravo zbog toga morate odrediti pristup prikladan alatu koji danas rabimo. Možemo samo zamisliti kakav je bio osjećaj doći u Williamsov dizajnerski ured u ponedjeljak ujutro i naći svoj stol pun šefovih poruka „Učini to bolje!“

Ne moraš biti lud, ali to svakako pomaže

“Možda već i jesam!”



- SC** Sam Michael jednom je izjavio da svi F1 inženjeri završe kao Jack Nicholson u filmu „Let iznad kukavičjeg gnijezda“. Slažete li se?
- PH** Možda ja već jesam! (smije se) To je vrlo, vrlo zahtjevan posao i zapravo nemate mogućnost načiniti nešto polovično. Tvoj osobni ponos, konkurentnost i odlučnost za uspjehom tjeraju te da se potpuno predaš poslu. A ako mu nisi potpuno posvećen, prilično sam siguran da će te poslodavac malo pritisnuti kako bi to postao.
- SC** Inženjeri poput Rossa Brawna postali su šefovi momčadi. Je li to vrsta posla koju ste i vi nekad željeli raditi?
- PH** Jasno je da je Frank momčadski šef Williamsa i oko toga nema spora. Danas više ne odlazi na sve utrke, uglavnom zbog troškova, jer zbog svojeg zdravstvenog stanja svugdje mora putovati privatnim avionom. Zbog toga ja odem u Maleziju ili Interlagos i preuzmem ulogu šefa momčadi na terenu, da se tako izrazim. Frank gura s tehničke strane, jer je uvijek dosta ulagao u nove tehnologije, ali jednako tako Frank i njegovi ljudi upravljaju i poslovnom stranom. No, obično sve raspravlja sa mnom. Ja kažem svoja zapažanja, a Frank ih katkad uzme u obzir, a katkad ne.
- Vrlo je važno da u odgovoru na ovo pitanje Patrick ni u jednom trenutku ne spominje mogućnost rada za neku drugu momčad. Čini se kao da mu ta pomisao nikad nije pala na pamet.



Head je potvrdio da su Montoya i Schumacher bili „ulje i voda“

dogovorili uvjete sporazuma, rukovali se i pismo namjere je poslano na otok Man. Frank i ja smo smatrali da je dogovor dogovor. Nigel je nakon toga pobijedio u nekoliko utrka, pa su on i njegovi savjetnici odlučili tražiti mnogo više novca. Možete zamisliti kako je to zategnulo naš odnos jer smo Frank i ja mislili da je dogovor već postignut. Isto tako, sad imamo odličan odnos s Damonom Hillom i mislim da je ono što se dogodilo bila zapravo prilična nesreća. O okolnostima koje su utjecale na to ne želim pričati, ali nije istina da smo preferirali Heinza-Haralda Frenzena u odnosu na Damona. Željeli smo postići dogovor s Damonom, ali nismo se uspjeli dogovoriti s njegovim tadašnjim komercijalnim menadžerom. Nisam siguran da je Damon bio u potpunosti upoznat s uvjetima koje je njegov menadžer tražio od nas. Zbilja nesretna stvar.

Nigel je pobijedio u nekoliko idućih utrka, pa su on i njegovi savjetnici odlučili tražiti mnogo više novca.

SC Sjećam se da je David Coulthard u jednom intervjuu izjavio da je jedan od razloga zbog kojih je odlučio promijeniti svoj menadžment bio i taj što su ga oni, dok je još vozio za vas, usmjeravali u pravcu McLarena, kad bi zapravo za njegovu karijeru bilo mnogo bolje da je ostao u Williamsu na nešto slabijoj plaći.

PH Svi znaju da je Frank oduvijek bio dosta štedljiv. Keke Rosberg nas je nažalost napustio na kraju 1985., a mi smo iduće dvije sezone osvojili mnogo utrka. 1986. je bila teška godina jer je Frank slomio vrat i doslovno ga nije bilo nigdje. Frank je imao usmeni dogovor s Nelsonom Piquetom da će Nelson biti prvi vozač i imati povlašteni tretman, ali ta informacija nije došla do mene i nije bila u ugovoru. Frank je bio doslovno na smrti i meni je rečeno da će oba vozača imati jednak tretman.

Da smo bili više naklonjeni Nelsonu, Nigel bi 1986. osvojio manje utrka i Nelson bi bio svjetski prvak 1986. kao i 1987. Bila je to jako teška godina iz nekoliko razloga, ne samo zbog Frankove nesreće, nego i zbog toga što sam iznenada morao biti osoba koja će pregovarati s Hondom. Mislim da sam petnaest puta putovao u Japan i mogu reći da sam potkraj godine bio potpuno iscrpljen.

Zamislite taj prizor: izravni i uvijek otvoreni Patrick suočen s formalnostima, ljubaznošću i profinjenošću japanskog poslovanja u kojem izravnosti i otvorenosti nema ni na obzoru.

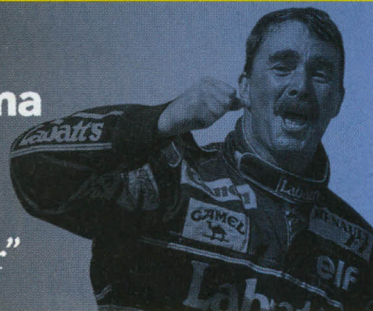
SC Kao što ste ranije rekli, niste momčad koja imenuje prvog i drugog vozača, jer želite vidjeti obojicu svojih vozača u najboljem izdanju.

PH Nico ima dvije sezone iza sebe, a Kazuki tek ulazi u svoju prvu godinu, pa naravno da postoje veće šanse da će Nico biti naš najjači natjecatelj u prvenstvu. Nadam se da do toga neće doći prečesto, ali ako se ipak dogodi i moramo favorizirati Nica, ne sumnjam da ćemo to i učiniti. Ali ne postoji ništa u ugovoru što kaže da Kazuki mora propustiti Nica.

ŠESTO POGLAVLJE

Zvijezde u njihovim očima

“Frank i ja smo mislili da je dogovor dogovor”



SC Nije tajna da postoji određeni tip vozača koji se vama i Franku sviđa. Kako se onda dogodilo da ste katkad imali loše odnose s tim vozačima, pa čak i s onima koji su se doimali savršenima za vas, primjerice Juan Pablo Montoya i Nigel Mansell?

PH Nisam baš siguran koliko stvari iz prošlosti treba iznositi u javnost... ali vidjeli smo ove godine s McLarenom i Alonsom kako u natjecateljskom okruženju Formule 1 odnosi mogu postati zategnuti. Montoya je fantastičan vozač koji vozi s nevjerovatnom strašću i vještinom i uvijek želi osjetiti da je momčad na njegovoj strani i da radi za njega.

Problemi nastaju kad u ekipi imate dva snažna vozača. Kao što možete pretpostaviti, Ralf Schumacher sigurno ne bi bio previše sretan da smo se priklonili Montoyi, a Juan Pablo je mislio da favoriziramo Ralfa kad to nije bilo istina i zbog toga je, u napadu ljutnje, odlučio svoju buduću sreću pronaći u McLarenu. Kako je ispalo, čini mi se da je nije našao. Mansell nam je pristupio početkom 1992., nakon prvih nekoliko utrka, i rekao „Želim znati što ću raditi iduće godine, možemo li sastaviti dogovor?“ Sastali smo se u Silverstoneu u našem motorhomeu,

Učiti novog psa starim trikovima

“To je jedna od jakih strana Lewisa Hamiltona”



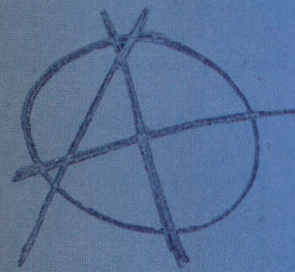
- SC** U prethodnom Velikom intervjuu (F1 Racing, kolovoz 2007.) Pat Symonds je rekao da mnogi vozači mogu imati koristi od poduke, ali zapravo ne žele prihvatiti potrebu za tim. On je svoje inženjere trenirao u menadžerskim tehnikama kako bi postigao taj efekt – rekli bismo kroz stražnji ulaz. Što vi mislite o tome?
- PH** Mislim da je to jedna od jakih strana Lewisa Hamiltona. Lewis je ušao u F1 momčad već u ranoj dobi i mislim da su on i ljudi oko njega shvatili da uspjeh u Formuli 1 zahtijeva mnogo više od samog dara i truda.
- Nijedan tenisač ne bi ni pomislio na igranje tenisa bez nekoga tko će mu pomoći razviti pravi pristup, a taj pristup vam pomaže nositi se s teškoćama. Ne govorim o neuspjehu u izravnom smislu. Svi su vozači Formule 1 u ranijim fazama bili izvanredni vozači u nižim kategorijama i njihove su obitelji smatrale da oni mogu u svemu pobijediti. Ali kad dođete u Formulu 1 to se događa u manjoj mjeri jer se suočavate s drugim izvanredno talentiranim momcima koji su također bili odlični u nižim kategorijama. Ono što tad postaje važno je mentalni proces – koliko dobro možete primijeniti svoj talent i koliko dobro se možete prilagoditi teškoćama i problemima, a u tome mnogo mogu pomoći utjecaji izvana. Ne mislim na ljude koji sjede u zadimljenim prostorijama mrmljajući „ommmmm...“ (smije se) To je intelektualni proces kojim analizirate ono što se dogodilo. Mislim da to možete vidjeti kod Lewisa. U Spa je bio poražen, i to jako, ali je odmah otišao u tvornicu analizirati sve podatke sa svojim inženjerima kako bi otkrio gdje je razlika, a nakon toga je u simulatoru pokušao primijeniti ono što je smislio. No, neki ljudi dopuštaju jednom porazu da negativno utječe na njih.

Toyota slijedi Williams-Toyotu u Maleziji. Williams je imao bolju aerodinamiku



Pravila su tu da bi se kršila

“Tehnički propisi su zatvoreni”



- SC** Kritičari Formule 1 kažu da se previše novca troši na razvoj i duplicirana aerodinamička istraživanja.
- PH** Govorite o Maxu Mosleyju, zar ne? (smije se)
- SC** Zapravo, razgovarao sam neki dan s jednim povremenim gledateljem (a ne velikim obožavateljem) koji smatra da bi svi trebali voziti u identičnim bolidima i vozači bi onda sami rješavali stvari.
- PH** Zar nemamo druge formule poput toga? F1 je mnogo složenija i premda je i to utrka između vozača, to je i utrka između inženjera, aerodinamičara, stručnjaka za dinamiku fluida, stručnjaka za instalaciju motora, dizajnera motora. I taj dio je zatvoren, prilično kontroverzno. Ne bih imao ništa protiv da Bernie, uz F1 utrke, organizira i GP2 utrku u kojoj bi svi F1 vozači morali sudjelovati kao dio kvalifikacija. Tako biste dobili najbolje od oba svijeta i subotom vidjeli F1 vozače u jednakim bolidima. Nadao sam se da će reći nešto poput toga.

Sve do početka 1990-ih FIA se pojedinostima naših bolida nije bavila ni približno toliko koliko to čini danas.

- SC** Tehnički propisi su vrlo ograničavajući, zar ne? Je li s inženjerskog gledišta bilo stimulativnije u sedamdesetima i osamdesetima kad biste se pojavili na trkaćem vikendu, ne znajući ni približno što su Colini Chapmani i Gordoni Murrayi u međuvremenu smislili?
- PH** Sigurno je postojala veća sloboda za smišljanje novih ideja i mnogo manje miješanja od strane FIA-e. Sve do početka devedesetih nisu se bavili pojedinostima naših bolida ni približno toliko koliko to danas rade. Mislim da je FIA obavila sjajan posao nakon Ayrtonove nesreće 1994. s poboljšanom sigurnošću bolida i staza. Naravno, u tome im je pomoglo sudjelovanje i tehnička podrška ekipa, ali FIA je dobro vodila taj program. Istodobno se počelo jako miješati u performanse bolida, katkad i na načine s kojima se nije jednostavno nositi jer je dobar dio ostavljen otvorenim za različita tumačenja. Nekad nam kažu „Da, možete to imati“ ili „Ne, to ne možete imati“ ili „Da, prošle godine smo rekli da možete, ali sad smo se predomislili, pa ne možete“, a to se događa jer su lobirani. Bilo je mnogo slučajeva kad su nam rekli „Da, to je u redu“ a zatim bi, zbog lobiranja neke druge momčadi, iznenada promijenili mišljenje.
- SC** Kako to da još uvijek postoje pravila koja ne mogu biti kvalitetno primijenjena? Kad sam to pitao, mislio sam ponajprije na situaciju s gorivom. Našli ste se na sudu s McLarenom (zbog temperature goriva u spremnicima), a zapravo oboje želite istu stvar – imati homologizirane senzore za gorivo u

spremnici kako bi se raščistila ta siva zona. Ali onda sam u kolumni Nigela Roebucka u Autosportu pročitao citat Colina Chapmana: „Kad ovo završi ozbiljno ću razmisliti je li grand prix utrivanje još uvijek ono što se podrazumijeva: vrhunac sportskih i tehnoloških postignuća. Nažalost, čini se da to više nije slučaj i ako se to ne promijeni Formula 1 će završiti u kaljuži plagijata, prigovaranju i tumačenju pravila kojima će manipulirati ljudi za koje riječ sport nema nikakvog značenja.“ Što kažete na to?

PH To je vjerojatno rekao oko 1981. (pogodak!) kad su ga zaustavili u razvoju bolida s dvostrukom šasijom (ponovno pogodak!), što je bio način zaobilaznja određenog pravila.

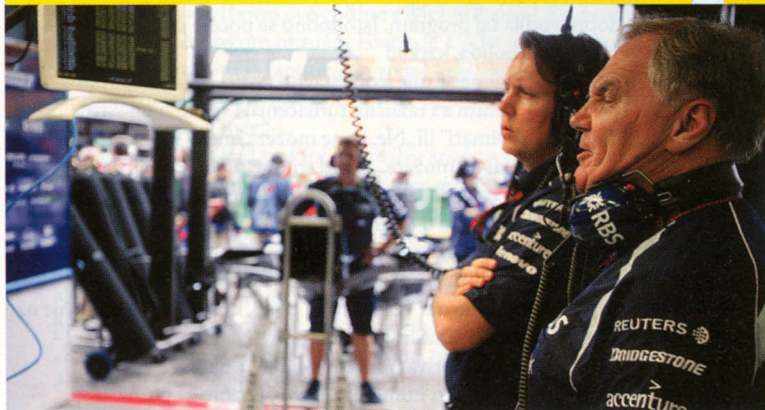
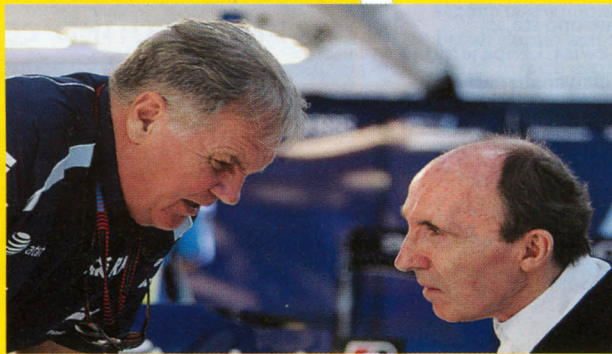
Činjenica da taj bolid nikad zapravo i nije bio posebno brz, ne govori mnogo. Situacija s gorivom je ovakva: prvo je ono što je u pravilima i što je napisano u tehničkim propisima, a drugo je kako se to primjenjuje. Pravila spominju gorivo „natočeno u bolid“, a ono što se zapravo dogodilo je da je gorivo mjereno termoelementom u sredini spremnika. Ono što je nama i BMW-u stvorilo probleme je da je predviđena dnevna temperatura bila 32 stupnja, a zapravo je bilo toplije od toga, ali čak i uz tu činjenicu kontroverza i dalje postoji. Jedno očitovanje vanjske temperature iznosilo je 34 stupnja, a drugo je doseglo čak 38 stupnjeva. Smatram da je izmjerena temperatura u našem spremniku za gorivo bila 24 stupnja, ali ona je izmjerena termoelementom koji nije bio zatvoren i nikad nije bio podešen. Nitko nije znao je li njegovo mjerenje točno.

Ni mi ni BMW nismo imali namjeru zaobići pravila, ali problem je što su samo pravilo i način na koji se ono primjenjuje dvije potpuno različite stvari. I što će suci uzeti u obzir? Pravilo ili nešto o čemu se raspravljalo na tehničkoj radnoj grupi?

SC Sigurno da izglasavanje na sastanku vijeća ne može biti legalno obvezujuće, čak i ako je u zapisniku.

PH Jasno, suci u Interlagosu su rekli da je to potpuni kaos i da nisu spremni isključiti bolid i promijeniti svjetsko prvenstvo na temelju nečega što vrlo očito treba hitno pospremanje.

Vjerojatno najčvršće partnerstvo u Formuli 1: Head i Williams (desno); i prilagodba na Sama (dolje)



Nakajima je unatoč povremenoj zbuđenosti u Brazilu pokazao svoju brzinu

Mučno pitanje kloniranja
“Nitko se nije savjetovao s nama”



DEVETO POGLAVLJE

SC Kad bi se dopustio ulazak tvorničkih bolida u F1, tada bi u roku od nekoliko sezona vaša momčad i sve za što se zalazete postalo zastarjelo. Dakle, sigurno ste se borili protiv toga, najviše iz principa.

PH Da. Mogao bih raspravljati o vašoj izjavi jer ona pretpostavlja da ne bismo bili sposobni pobijediti momčadi koje imaju tvorničke bolide, a ne bih rekao da je povijest ljudi koji su vozili takve bolide bila osobito dobra.

Ali, naravno, ako bi ih vodili zaposlenici ekipe koja pribavlja bolide, moglo bi biti drukčije.

I to bi mogao biti problem za nas.

Ali zapravo je riječ o tome da mi već dosta godina sudjelujemo u Formuli 1 kao konstruktori, a nitko se nije savjetovao s nama oko promjena u Concordskom sporazumu koji zahtijeva da svatko bude konstruktor i posjeduje intelektualna prava nad svojim bolidom.

Prema tome, očito je da su Super Aguri i Toro Rosso anomalije, čak i 2006. i 2007.

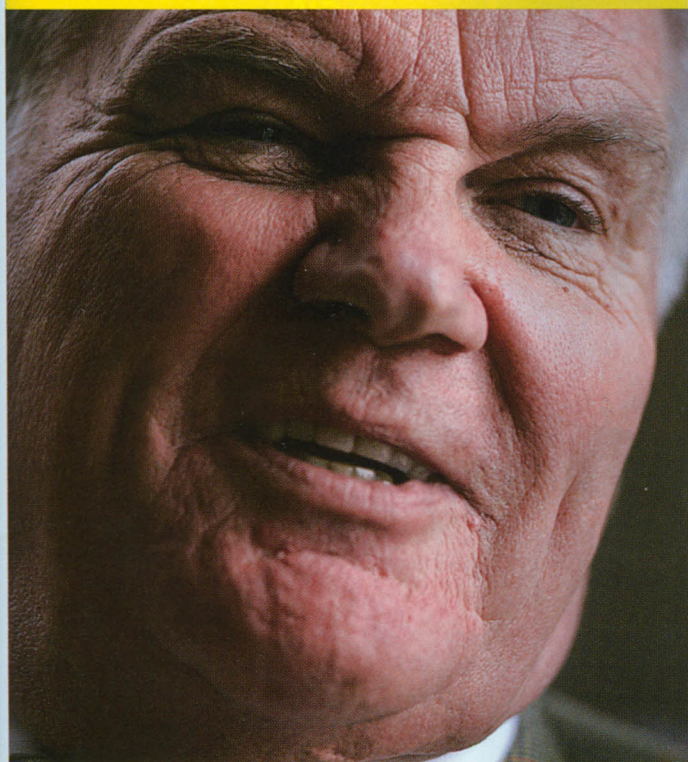
Na pragu 2008. iznenada su, ne znam je li to bio Bernie ili Max, odlučili da bi bilo zgodno imati tvorničke automobile? Ali mi smo 2005. potpisali ugovor s Berniejem u kojem piše da ćemo sudjelovati u prvenstvima od 2008. do 2012. i to prema pravilima (tada važećeg) Concordskog sporazuma, s malim prilagodbama detalja.

E pa, mi tvorničke automobile ne smatramo malim detaljem. Bernie nije došao do nas i rekao:

„Želim ponovno pregovarati o ugovoru koji ste potpisali“ i zbog toga je naša pozicija jasna – potpisali smo da ćemo se 2008. natjecati kao konstruktori i očekujemo da ljudi s kojima se natječemo također budu konstruktori.

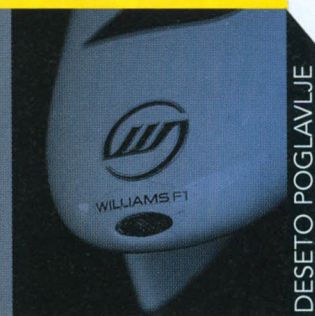


Wurz (u Williamsu) ispred Satova „tvorničkog“ Super Agurija na Magny-Coursu



Kad je riječ o tvorničkim bolidima, Head je beskompromisan

Što momčad Williamsa čini posebnom? “Volimo vidjeti moćne bolide”



DESETO POGLAVLJE

SC I posljednje pitanje. F1 je business vrlo orijentiran na brandove i navijači su vjerni određenim vozačima ili proizvođačima automobila. Mnogo ljudi sebe smatra navijačima Williamsa, bez obzira tko vozi za vas ili tko vam nabavlja motore. Što mislite zašto je to tako?

PH Djelomice zbog naše dugovječnosti i činjenice da smo bili prilično uspješni. Mislim da Frank projicira snažnu sportsku etiku. A katkad ponudimo i nešto zabavnog utrivanja. (smije se)

I Frank i ja smo entuzijasti za utrivanje. Volimo vidjeti moćne bolide. Pogledajte posljednje dvije utrke 2007. – za Lewisa Hamiltona je nešto sigurniji pristup bez mnogo rizika mogao biti bolji izbor. Ali Frank i ja volimo vidjeti bolide na samom rubu. To mi se sviđa i kod Superbikesa i Moto GP-a – samo ih pogledate i odmah znate da vi to ne biste mogli.

Kad sam na grand prixu, volim bar jednu od GP2 utrka pogledati u motorhomeu Williamsa. Frank i Patrick su uvijek prisutni i dok se akcija odvija sve su oči fiksirane na monitore. Strast za utrivanjem je očita i to strast koja je mnogo više od poslovnog interesa. I neka potraje još dugo.



VELIKI NELSON

Piquetov odlučan pristup Formuli 1 donio mu je tri naslova prvaka, ali to ga nije zaustavilo u dobroj zabavi!

Riječi Mike Doodson Slike LAT Archive

Riječ je o jednoj od sigurno najbizarnijih nesreća u povijesti utrkivanja. Dogodila se prije više od 25 godina, na dan kad je ekipa Brabhama testirala nove dijelove na Silverstoneu. Momci su se taman spremali na pauzu za ručak, kad su vidjeli kako njihov bolid, bez vozača, juri prema boksu. Vozač koji je trebao sjediti u njemu bio je Nelson Piquet. „Odlučio je iskočiti točno prije boksa i pustiti bolid da se bez vozača spusti do ulaza u boks samo kako bi vidio izraze na licima mehaničara“, sjeća se Piquetov prijatelj Eduardo Prado. „Ali bolid je išao mnogo brže nego što je Nelson zamislio i na kraju je bio ozbiljno oštećen.“

Ta priča najbolje oslikava promjene koje su se u međuvremenu dogodile u Formuli 1. Tada je momčad mogla provesti nekoliko dana testiranja bez ijednog novinara na vidiku. Danas vozač ne može ni kihnuti a da neka internetska stranica ne objavi detalje događaja, a novinski kritičari smatraju svojom dužnošću iznijeti mišljenje o svemu, pa tako i o, primjerice, vozačevoj odluci da se preseli u inozemstvo. Da je danas neki šaljivac izveo štos poput ovog Piquetovog, bio bi u svim večernjim vijestima. Unatoč svojoj dobi (55 godina) i ozljedama noge, posljedicama nesreće na treningu za Indy 500 1992. koje mu otežavaju hodanje, trostruki svjetski prvak Formule 1 još uvijek ima vragolast pogled u očima. Piquet danas živi u Braziliji gdje vodi uspješan posao satelitskog praćenja vozila i

privatnim avionom redovito vodi svoju obitelj (ima sedmero djece sa četiri žene) na Nizozemske Antile gdje drži privatnu, 64 metra dugačku jahtu Pilar Rossi. Premda mu to ne uspijeva uvijek u potpunosti, Nelson se pokušava ne miješati u karijeru svojeg drugog sina, novog vozača Renaulta, Nelsona Angela Piqueta. Kada Piquet st. počne pričati o danima provedenim u Formuli 1, njegovim pričama nema kraja. S veseljem spominje Meksiko 1986. kad je njegov momčadski „kolega“ iz Williamsa Nigel Mansell imao probavnih tegoba, a iz momčadskog zahoda misteriozno je nestao sav toaletni papir. Neke od Nelsonovih priča pokazuju koliko je Formula 1 u to doba još bila amaterska, čak i kad su joj se priključile neke od velikih svjetskih tvrtka poput BMW-a, Brabhamova dobavljača motora.

„Na zimskim testiranjima potkraj 1981. ostvarili smo izvanredan napredak na elektroničkim BMW-ovim (turbo) motorima“, sjeća se Piquet. „Motor je bio sjajan, savršen čak i na mokrom. Momci iz BMW-a izvadili su (elektroničku) kutiju kako bi kopirali njezin postav, ali prije nego im je to uspjelo netko je spojio pogrešan napon i kutija je eksplodirala.“

Premda je ta pogreška koštala BMW nekoliko motora (neki od njih su se sami uništili pri zagrijavanju) prije nego što su pronašli pravi postav, ni Nelson ni Brabhamov dizajner Gordon Murray nisu gubili vjeru. BMW je nestrpljivo čekao prve bodove i Brabham je cijelu prvu polovicu 1982. imao jedan bolid s četverocilindričnim

turbomotorom njemačkog proizvođača (uglavnom za Piqueta) i drugi s Cosworthovim V8 motorom (za Ricarda Patrese). BMW-ov turbomotor prvi je put pobijedio na utrci u Kanadi, a postavljen je u velikoj žurbi i s nikad testiranim prednjim hladnjakom za ulje.

„Nismo trebali pobijediti u toj utrci“, objašnjava Piquet. „Zapravo, utrcu nije osvojio BMW, nego ja, jer sam odvezio sedamdeset krugova sa stopalom koje je bilo potpuno opečeno zrakom koji je strujao iz novog hladnjaka. Odbio sam stati jer je Patrese bio odmah iza mene u Fordovu bolidu. Ja sam razvio i taj bolid i rekao sam sâm sebi kako nema nikakve šanse da mu prepustim pobjedu (pogotovo u tom bolidu).“ Ta priča otkriva Piquetovu najveću slabost: potpuni izostanak momčadskog duha. Za njega je utrkivanje uvijek bila vrlo osobna stvar, neometana od strane momčadskih kolega. U Brazilu je sâm izrađivao svoje kartove, a zbog loše financijske situacije sâm je načinio i vlastiti Super V automobil. Uspjeh u europskoj Formuli 3 ostvario je u momčadi s jednim bolidom kojom je upravljao njegov prijatelj Gregg „Peewee“ Siddle, a čak je i njegov prvi nastup u Formuli 1 1978. bio u Ensignu, Mo Nunnovoj momčadi s jednim bolidom. Osim Nikija Laude 1979., Ricardo Patrese bio je najjači momčadski kolega kojeg je Brazilac imao tijekom sedam sezona provedenih u Brabhamu. Nelson ima ponešto drukčija sjećanja: „Patrese se uvijek žalio govoreći da mu BMW ne želi dati ravnopravan tretman.“



SVI ZA JEDNOG

U Velikoj Britaniji
1980. Piquet je bio
drugi, kao i na
kraju prvenstva

Marlboro British Grand Prix
Silverstone July 26-28 1980
PASSED
by the Stewards



Ali bio je jednostavno pregrub prema bolidu.“ Nakon iskustva s Brabhamom, u Williamsu je naletio na Nigela Mansella. Kad je u kolovozu 1985. potpisao za englesku momčad, Frank Williams mu je obećao status prvog vozača. Taj detalj nije stavljen u ugovor, ali to se nije ni činilo potrebnim jer je Piquet već imao dva naslova svjetskog prvaka, a posljednje četiri godine Mansell nije izgledao mnogo bolje od prosječnog drugog vozača, slično Patreseu u Brabhamu.

Ipak, na kraju sezone Englez je imao dvije uzastopne GP pobjede, Veliku nagradu Europe na Brands Hatchu i utrku u Južnoj Africi u Kyalamiju, i htio je još. Piquet je znao da će te pobjede okrenuti naklonost Williamsovih mehaničara prema Mansellu i zbog toga je svog momčadskog kolegu namjerno proglasio neprijateljem i podijelio momčad na dvije strane, ovisno o tome u kojem je dijelu garaže tko radio. Situacija nije bila mnogo drukčija od onoga što se u McLarenu zbilo prošle godine.

U ožujku 1986. Frank Williams je doživio stravičnu automobilsku nesreću pa se u njegovoj odsutnosti Piquetov dogovoreni status prvog vozača nije primjenjivao. No, čak i tada dva su vozača ostavljala dojam (dovoljno) složnog tima. Ali u srpnju, tijekom Velike nagrade Velike Britanije na Brands Hatchu, prividnom slaganju došao je kraj.

Nakon ponovljenog starta utrke, dva vozača Williams-Honde bila su u vodstvu, Piquet ispred Mansella, ali kad je Brazilac u dvadeset trećem krugu promašio brzinu, njegov momčadski kolega nije mnogo oklijevao hoće li iskoristiti priliku.

„Mogao sam mu zatvoriti vrata, ali zbog brzine kojom je išao obojicu bi nas izbacio iz utrke“, rekao je Piquet.

Nakon Piquetova planiranog zaustavljanja u boksu radi promjene guma, Mansell mu nije uzvratilo jednako ljubaznom gestom i, premda su mu gume bile već ozbiljno istrošene, prkosno je držao svoju poziciju i pobijedio u utrci. Je li Mansell trebao priznati da mu njegov status drugog vozača u ekipi zabranjuje pretjecanje službenog broja jedan? Po Piquetovu mišljenju, Williamsov cilj bilo je osvajanje prvenstva, a taj je cilj kompromitiran dopuštanjem Mansellu da ga pobijedi na Brands Hatchu. Rezultat borbe za vozački naslov te godine nameće zaključak da mu je procjena ipak bila točna – Alain Prost u McLarenu ukrao je naslov obojici Williamsovih vozača.

Takva je bila atmosfera u ekipi Williamsa pred početak sezone 1987. Piquet je u svoju drugu sezonu s

ekipom ušao prilično nervozno, nadajući se da je Frank shvatio kako može biti kontraproduktivno dopustiti dvojici svojih vozača da se međusobno utrkuju. Nije pomoglo ni što je za većinu britanskih medija bio plačljivac koji nije mogao primiti udarac bezgrešnog Mansella. Kad sam ga tada pitao za komentar, Piquet mi je ponovio svoju individualističku filozofiju: „U ovom poslu sam kako bih osvajao prvenstva, a ne zbog borbe s drugim vozačem u istoj ekipi ili dokazivanja da sam bolji od njega“, rekao je.



Piquet (desno) je BMW-ovu turbo-motoru (sasvim desno) donio prvu pobjedu, u Kanadi 1982.

Treći naslov stigao je 1987., unatoč porazu od Mansella u Austriji

iznimke će vam i danas reći da su im godine provedene s njim bile najkorisnije i najugodnije razdoblje. Osim njegova vrlo dobrog prijatelja Nikija Laude koji ga je naučio cijeniti stvari izvan utrivanja, primjerice letenje, Nelson nije bio u bliskim odnosima s drugim vozačima. Ali nikad nije skrivao koliko duguje svojem zemljaku Emersonu Fittipaldiju koji ga je još prije trideset godina nagovorio na prvo putovanje u Europu i sudjelovanje u Formuli 3. Piquet je na televiziji pratio Emersonov razvoj i osvajanje dvaju naslova prvaka (1972. i 1974.) u pravom „fittipaldijevskom“ stilu – glatko i besprijekorno. Mladi je Nelson toliko cijenio Fittipaldija (ta Piquetova kvaliteta nije dugo potrajala) da priznaje kako je karijeru gradio po uzoru na starijeg kolegu.

„Emerson nije bio fantastično brz vozač, ali bio je iznimno inteligentan“, kaže. „Bio je nježan prema bolidu, pa čak i kad se nije dobro kvalificirao, najčešće je završavao na cilju i gotovo uvijek na postolju.“ Također, Piquet nije bio nimalo ogorčen zbog dolaska Michaela Schumachera u Benetton 1991., čak

Sezonu 1983. počeo je domaćom pobjedom u Brazilu, na putu prema drugoj F1 kruni

„Ne moram ništa dokazivati. Već sam osvojio dva prvenstva i ono što sad želim je osvojiti još utrka i još naslova. Iskustvo koje

sam stjecao godinama želim iskoristiti za sebe, a ne učiti nekoga podešavanju bolida i pomoći mu da mi oteža put do pobjede.“

Možda zvuči sebično, ali upravo ga je takav pristup odveo do krune svjetskog prvaka 1987. Zimu prije početka sezone Piquet je radio na Williamsovu projektu aktivnog ovjesa, a Mansell, zbog lošeg iskustva sa sličnim projektom u Lotusu 1983., nije htio sudjelovati u tome.

„Nigel je isprobao ovjes nekoliko puta, ali onda nije više htio imati ništa s tim“, tvrdi Piquet. „Momčad je došla do mene i pitali su me želim li preuzeti projekt, a ja sam im odgovorio ‘U redu, preuzet ću cijeli projekt. Ali ako je dobar, morate mi obećati da će na kraju biti samo moj.’ Zašto bih se mučio i trudio dan za danom testirajući i riskirajući, a da na kraju Nigel dobije moj proizvod? Čak sam predložio da zajedno radimo na programu, ali Mansell je rekao ‘Ne, nisam zainteresiran. Ta stvar sigurno neće raditi.’ Ja sam, ipak, bio sretan što ću sâm obaviti sav posao jer sam bio svjestan potencijala aktivnog ovjesa.“

„Mogao sam zatvoriti vrata Mansellu, ali pri toj brzini obojicu bi nas izbacio iz utrke.“

Upornost se isplatila. Unatoč teškoj nesreći u Imoli u kojoj je zaradio snažan udarac u glavu i probleme sa spavanjem, Nelson je bio pravi primjer konzistentnosti – u prvoj polovici sezone osvojio je pet drugih mjesta, nakon čega su slijedile sretno pobjede u Njemačkoj i Mađarskoj. No pravi uspjeh došao je pobjedom u Italiji, u premijernom nastupu bolida FW11B s aktivnim ovjesom, nakon koje je postao glavni kandidat za naslov prvaka. Mansell je propustio taj vlak.

Nelson nije bio ljubitelj opsežnih intervjua i, među britanskim kritičarima, do danas se zadržala slika Piqueta kao sebičnog i primitivnog čovjeka. Ali on se od najranijih dana utrkiivao zbog toga što je utrkiivanje odgovaralo njegovim kompetitivnim instinktima, a ne zbog toga što mu je trebao ugled ili javno obožavanje. Praktične šale i prljavi humor sigurno su utjecali na takvu nezgodnu percepciju, ali ona nije u potpunosti točna. Piquet je zapravo osjetljiv i obazriv, prvak koji nikad ne propušta priliku odati priznanje onima koji su mu pomogli u karijeri. Oni koji su radili s njim u Brabhamu bez

ni kad ga je mladi Schumi potkraj te godine praktički izgurao iz Formule 1.

„Naravno da je bio brz, katkad brži od mene“, priznao je tada. „Vidio sam njegovu kvalitetu. Bio je vrlo dobar momak i Benetton je htio da potpiše ugovor za iduću sezonu. Meni je bilo zadovoljstvo ispričati mu i pokazati sve.“ Ipak, idućih je godina imao mnogo manje komplimentata za Schumachera i nekoliko je puta vrlo srdito komentirao Nijemčeve nespportske poteze. Čak i nakon nesreće u Indianapolisu kad je udario u zid i zamalo ostao bez stopala, Piquet se iduće godine vratio na Brickyard. Nakon toga se nastavio utrkiivati u Brazilu i čak se ponovno, na dvije godine, pridružio BMW-u u njihovom McLaren F1 Le Mans programu. Prije osam godina rekao je konačno „zbogom“ utrkiivanju. Bez imalo kajanja.

Umirovljeni prvak kaže: „Čak i nakon osvojena tri F1 prvenstva, utrkiivanje je posao koji se stalno ponavlja, a to može biti vrlo frustrirajuće. Što sam ja? Samo prokleti vozač. Bolidi su brzi i zarađujete mnogo novca, ali to je sve!“

FO

ŠTO AKO?...

McLaren je obratio pozornost na Senninu oštru vožnju u sezoni '94 i stavio ga na iskušenje vožnjom u...

McLambo

Riječi Anthony Rowlinson Slike Sutton Images

Kasno je ljeto 1993. Ron Dennis se zajedno s partnerom, milijunerom Mansourom Ojjehom vozi u limuzini. S njima je McLarenov direktor komunikacija Norman Howell. Mobitel (posljednja riječ tehnike) zazvoni. Pola desetljeća prije mobilne groznice, vrlo malo ljudi imalo je ovaj broj. Moralo je biti važno.

Dennis pruža manikiranu ruku prema crnoj slušalici; stavlja je na uho.

„Bok, Ron,“ kaže glas s blagim južnoameričkim naglaskom. „Ayrton ovdje.“

Senna je u emotivnoj fazi. Nešto ranije izišao je iz kokpita McLarenova MP4-8 'hibrida' pogonjenog Lamborghinijevim motorom i oduševljen je pogledom u moguću budućnost. Primjerak sa snagom V12 motora, vrišteći stroj željan okretaja iza njegovih ramena; obećanje još veće konkurentnosti. Više brzine.

Godina 1993. bila je teška za Sennu i McLaren. Nakon ukupno tri naslova svjetskog prvaka nakon '88, momčad je uzdrmao Williams-Renaultov tehnički malj. Senna se poput gladijatora borio cijelu sezonu i ipak završio drugi, unatoč hendikepu zbog Fordova V8 koji je slabiji, ne samo od Renaultovog V10, nego također i od sličnog motora koji je Ford isporučivao Benettonu. No Ayrton Senna – bez sumnje još uvijek najbolji vozač svog doba, unatoč nedavnim uspjesima Nigela Mansela (prvak 1992.) i Alaina Prosta (koji će osvojiti prvenstvo '93) – želi još snage. A želju je

izazvalo ono što je upravo okusio.

Moćan V12 smješten u dokazano odličnu MP4-8 šasiju (koju su dizajnirali Neil Oatley i Henri Durand) dat će McLarenu, vjeruje Senna, poticaj koji trebaju za osvajanje krune 1994. Moći će se ponovno posvetiti momčadi za koju je cijele '93 vozio utrku po utru. Moći će zanemariti

pokušaje Franka Williamsa, koji žudi za Senninom prisutnošću u jednom od bolida svoje momčadi jednako kao što Senna žudi za konjskim snagama. Počinje lobirati. Podsjeća Rona na uspjehe koje je momčad ostvarila s Hondinim V12 motorima...No, već je prekasno. Pokrenut je slijed događaja koji će dovesti do

Senninog odlaska iz McLarena i odvesti ga, kobno, u Williams.

Stvari su vrlo lako mogle ispasti drukčije. Dennis, u iskušenju zbog vrtoglavog obećanja divljeg talijanskog V12 motora, postigao je načelni dogovor s Lamborghinijevim vlasnikom, Chryslerom, da će McLaren '94 voziti s njihovim motorima.



Estoril 1993, Senna testira i oduševljen je McLaren-Lambom


Dennis, Chryslerov predsjednik Bob Lutz i Lambov F1 šef Daniel Audetto na Frankfurtском autosalonu u rujnu 1993. rukovanjem su postigli dogovor (premda Dennis, kako će se to kasnije pokazati, nikad nije vjerovao da će dogovor 'prijeći na papir'). Lutz i Audetto počeli su planirati, potičući glavnog

inženjera, briljantnog Maura Forghierija da posluša Sennino preklinjanje za manje brutalnom krajnjom snagom i više snage u srednjem rasponu okretaja.

Naravno, poslušalo ga se, jer on je bio Ayrton Senna, trostruki prvak svijeta. Legenda. Dvadeset i pet konja, koji su pasli na pročišćenim pašnjacima gornje

granice raspona okretaja, raspoređeno je i još 60 ih se našlo na nižim obroncima. Promjene su motor učinile pogodnijim za vožnju, a bolid bržim.

Mika Häkkinen, McLarenov testni vozač '93, prije nego što je zamijenio Michaela Andrettija u posljednje tri utrke sezone i jedina živuća osoba koja je vozila

McLaren Lamborghini, testirao ga je nedugo nakon Senne. Nakon četrnaest godina sjećanja su svježa: „Vrlo se jasno sjećam tog testiranja – bilo je to vrlo uzbudljivo vrijeme. Fordov motor bio je vrlo dobar, no od Lamborghinijivog V12 vrlo smo mnogo očekivali – kada biste pustili nogu, stvarno je išao. 

„Istina, bilo je problema. Za početak, bio je vrlo dugačak i to nije pomagalo šasiji. Potrošnja goriva bila je visoka, bio je malo pretežak i trebao je više hlađenja. No, bio je to vrlo uzbudljiv motor.“ I tako, jednog hladnog poslijepodneva u Silverstoneu. „Ha! O da... Nikad neću zaboraviti taj osjećaj,“ prisjeća se Mika. „Bio je izvanredan. Snaga nije prestajala dolaziti. Bio je fantastičan, stvarno smo letjeli. No na potezu od ravnine Hangar prema Stowe je eksplodirao – zaista je eksplodirao! Bila je to možda najveća eksplozija motora koju sam doživio. Zapravo, bilo je malo šokantno. Dijelovi motora i klipovi letjeli su pored mene lijevo i desno, posvuda. Mogao sam ih vidjeti kako prolaze pored moje kacige. Bio je to tako veliki udarac da je ostavio rupu na podu. Ipak, bio je to jedan od najposebnijih

“Dijelovi motora i klipovi letjeli su posvuda kraj mene”



trenutaka u mojoj F1 karijeri. I kakav nevjerojatan zvuk...” Bez sumnje, Lambo 3512 nije bio spreman za prvenstvo, no bilo je vremena za testiranje i razvoj. Šasija je bila odlična. Giorgio Ascanelli, tadašnji Sennin trkači inženjer, danas tehnički direktor Torro Rossa, prisjeća se kako su ljudi po čitave noći pokušavali umetnuti V12 u monokok konstruiran za mali V8.

„Bilo je to tri mjeseca napornog rada, usred sezone: nova kontrola startanja, izmijenjena šasija, mjenjačka kutija, drive-by-wire... Bilo je zaista mnogo posla. To je mogla ostvariti samo velika momčad poput McLarena, a ono što je nastalo iz toga bilo je prilično posebno. Bio je nešto dulji i teži od bolida s V8 motorom, no stabilniji i nježniji prema gumama. I bio je mnogo jači.“

Oduševio je Häkkinena.

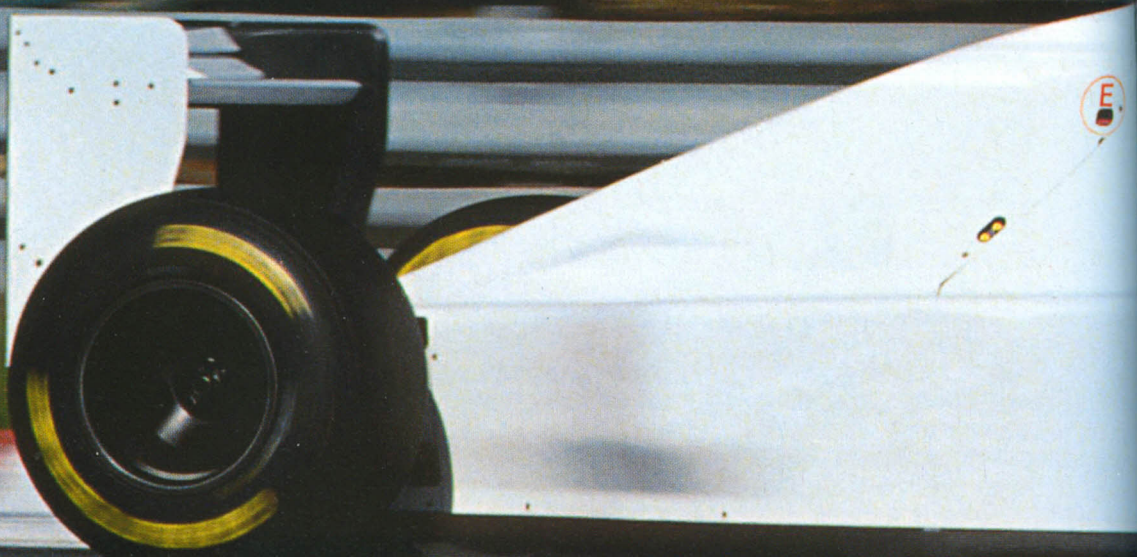
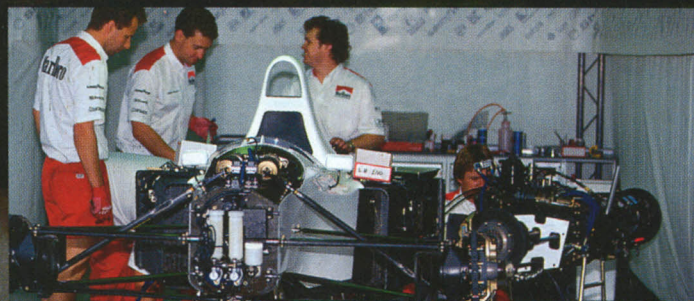
Nadahnuo je Sennu, koji je s njim odmah želio voziti utrke, prije kraja '93. Ako eksplodira, pa neka eksplodira. Barem bi bio brz.

Dennis, romantični, no bezosjećajni Ron Dennis, ipak se nije pokolebao. Momčad će završiti sezonu s Fordom (i Senna će osvojiti svoju posljednju utrku za McLaren – Veliku nagradu Australije 1993. – briljantno, iz prve startne pozicije). usto, Dennis, kojemu je kompanija uvijek bila na prvom mjestu, već je imao druge planove. Za '94 zaključio je dogovor s Peugeotom, ambicioznim francuskim gigantom, ljubomornim na brojne Renaultove uspjehe.

Peugeot je došao McLarenu s prototipom A6 V10, vrećom punom franaka i obećanjem o intenzivnom razvojnom programu. Kao veliki proizvođač, nudio je stabilnost i duboke džepove za

McLarenovi mehaničari ubijaju se od posla pripremajući Lambov V12 s Chryslerovim znakom

Momčad ugrađuje mjenjačku kutiju i stražnji ovjes (desno); V12 je imao mnogo snage, ali bio je težak



koje se Dennis prilijepio još otkad se njegova momčad razila s Hondom potkraj 1992. Financijski povod učinio je partnerstvo neizbježnim, no ono nije bilo dogovoreno uz Sennin blagoslov i izazvalo je besmrtni gnjev

Lambovog/Chryslerovog menadžmenta. Kratka veza koja je mogla rezultirati velikim uspjehom, završila je nakon nekoliko mjeseci kao jedno od zajedljivijih poglavlja u F1.

Čim je objavljen, dogovor je bio

osuđen na propast. Senna je napustio momčad (ne samo zbog neuspjelog partnerstva McLarena i Lamborghinija, nego i zato što je znao da McLaren-Peugeot neće biti dostojan protivnik Williams-Renaultu 1994.); Chrysler je morao prekinuti financiranje F1 projekta; Lambo je morao zatvoriti tvornicu (premda je prema talijanskom zakonu ostala otvorena još jednu sezonu, tijekom koje je motorima opskrbljivala Larrousse).

McLaren-Peugeot bio je na stupu srama kao jedan od najneuspješnijih bolida koji je momčad ikad proizvela. U prvenstvu '94 završio je na dalekom četvrtom mjestu s 42 boda, osam postolja, no bez pobjede. U anglo-francuskom partnerstvu svađe su počele rano, razarale su ga frustracije nastale zbog nepouzdanosti, a Dennis,

Lamborghinijev krvnik i Peugeotov ljubimac započeo je istraživati novu vezu s Mercedesom (koji će se ironično, s Chryslerom spojiti četiri godine kasnije). Uškopljene Lamborghinijeve F1 operacije odvuče su se u božju čekaonicu. Ayrton Senna poginuo je 1. svibnja 1994.; morbidno, Williams-Renaultov san je nestao uz FW16 koji se odbijao od asfalta na zavoju Tamburello u Imoli. U F1 još postoje mnogi koji su bili bliski Senni i bliski onima uključenima u McLaren-Lambo aferu, i koji vjeruju da bi da su se momčad i proizvođač motora dogovorili da nastupaju zajedno u 1994., Senna još bio živ.

Vjeruju da bi još dugo bio ovdje kako bi naširoko mogao pričati o epskim duelima s očitim nasljednikom Michaelom Schumacherom.

F1



Sennine povratne informacije o Lambovu motoru; tražio je više snage u srednjem području okretaja, a manje na granici

Senna je bio toliko impresioniran (dolje) da je odmah želio voziti Lambo



JIM CLARK (4.3.1936. – 7.4.1968.)

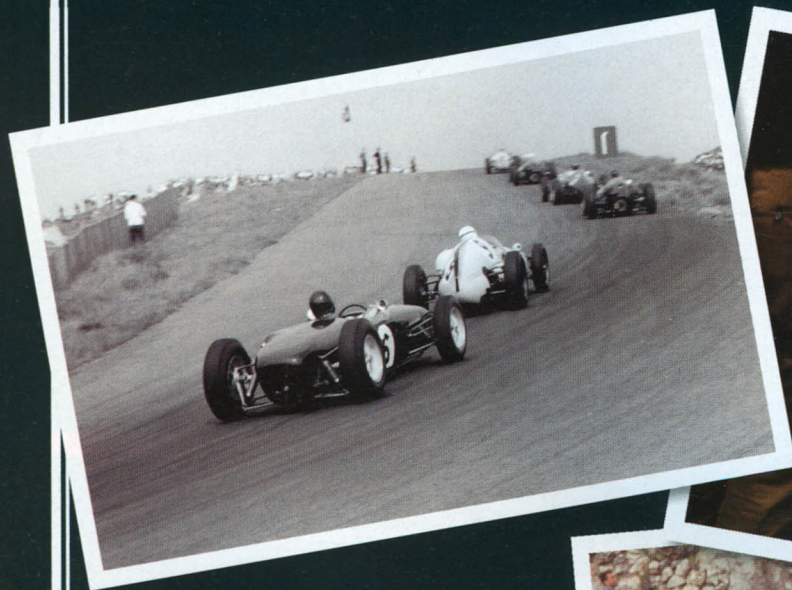


Prije točno četrdeset godina, 7. travnja 1968., na Hockenheimringu je pod nikada do kraja razjašnjenim okolnostima poginuo originalni Leteći Škot, dvostruki svjetski prvak.

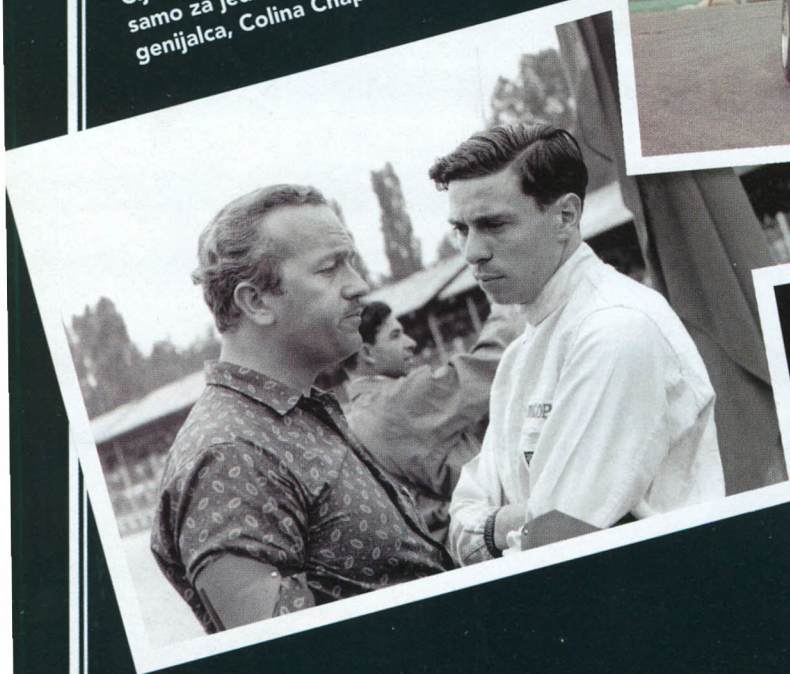
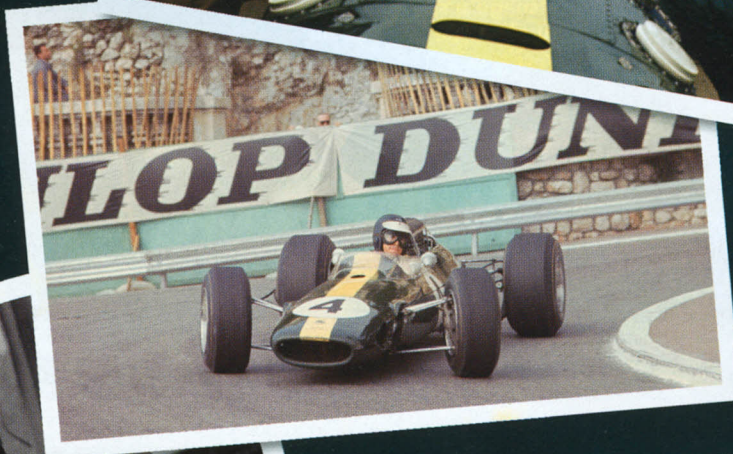
Uz ovo malo fotografsko prisjećanje (kako biste mogli, poželite li to, zapaliti svijeću na sam datum obljetnice) za sljedeći broj F1 Racinga najavljujemo opširniju priču

o Jimu Clarku, jednom od najvećih vozača svih vremena...

Ako ne i najvećem.



Cijela je Clarkova F1 karijera vezana samo za jednu momčad, Lotus. I jednog genijalca, Colina Chapmana.



VELIKA NAGRADA AUSTRALIJE



Utrka br. 1

MELBOURNE 16. 03. 2008.

IZVJEŠAJ S UTRKE



Poslije svih prošlogodišnjih nevolja, McLaren i Lewis uzvratili su tamo gdje je najvažnije – na stazi u Melbourneu

POREDAK VOZAČA

nakon prve od 18 utrka

1.	Lewis Hamilton	10
2.	Nick Heidfeld	8
3.	Nico Rosberg	6
4.	Fernando Alonso	5
5.	Heikki Kovalainen	4
6.	Kazuki Nakajima	3
7.	Sébastien Bourdais	2
8.	Kimi Räikkönen	1
9.	Robert Kubica	0
9.	Timo Glock	0
9.	Takuma Sato	0
9.	Nelson Piquet	0
9.	Felipe Massa	0
9.	David Coulthard	0
9.	Jarno Trulli	0
9.	Adrian Sutil	0
9.	Mark Webber	0
9.	Jenson Button	0
9.	Anthony Davidson	0
9.	Sebastian Vettel	0
9.	Giancarlo Fisichella	0
9.	Rubens Barrichello	0

POREDAK KONSTRUKTORA

nakon prve od 18 utrka

1.	McLaren-Mercedes	14
2.	Williams	9
3.	BMW-Sauber	8
4.	Renault	5
5.	Toro Rosso	2
6.	Ferrari	1
7.	Red Bull	0
7.	Toyota	0
7.	Super Aguri	0
7.	Force India	0
7.	Honda	0

LEWISOVO PRVO PA MUŠKO

Ferrarijeva je prijetnja isparila na melbournskoj vrućini i Hamiltonu omogućila da novu sezonu otvori početkom iz snova.

Lewis Hamilton pobijedio je tog nedjeljnog poslijepodneva, čisto kao suza. Utrka je, s jedne strane, bila dobivena već kad se Ferrari Kimija Räikkönena iznenada zaustavio nekoliko metara od pit lanea, nekoliko metara od utočišta koje bi mu omogućilo da uđe u Q2 (pod pretpostavkom da bi popravio kvar pumpe za gorivo). Jedan manje, još jedan ostaje.

Felipe Massa trebao je, dakako, nastaviti tamo gdje je Kimi stao. To je ono što kolege čine. Vide partnera u nevolji i cmaču usnama i trljaju ruke. Lani je u Melbourneu na suhom ostao Felipe, ove je godine to bio Kimi. Ciklusi.

No Massa je iznenađujuće loše reagirao. Pomalo kao u Mađarskoj 2007., kad je

uzurbano napustio boks, pa nije stigao zagrijati gume i kvalificirati se. Slično je bilo i u Melbourneu: promet ga je uzrujavao.

Stalno je morao uzmicati kako bi našao prostor. Stalno je gubio temperaturu guma. Kad je Q3 postala "odlučujućim trenutkom", Felipe (i njegove Bridgestonke) bili su na mlakom četvrtom mjestu.

Dva manje.

No tu nije bio kraj, rijetko kad jest.

Massa je na startu sve zabrljao – no to mu nije bila posljednja pogreška koju će načiniti u utrci



Tamo gdje su mogli biti Ferrariji, na glavnoj pozornici, izišao je par plavo-bijelih bolida s više aerodinamičkih dodataka nego što biste ih našli u nekom muzeju dizajna. BMW-i su tijekom zime bili malo izvan forme. Uništiti su nekoliko mjenjačkih kutija sparenih s novim McLaren-Microsoftovim ECU-om i grčevito tražili ravnotežu, no u australskom V8 boks u srijedu poslijepodne, gdje su zabavljali okupljene i potpisivali kape i majice, Nick Heidfeld i Robert Kubica bili su sigurni da će ih najnovije dorade vratiti tamo gdje pripadaju, tj. u turbulenciju McLarenovih i Ferrarijevih stražnjih krila.

Kako se pokazalo, Poljak je doista imao priliku za prvo startno mjesto. No s koliko goriva ući u tu novu Q3? Bolide se ne može puniti do vrha, sjetite se (ove se godine Q3 još više vrti oko činjenice da morate biti dovoljno lagani da budete brzi, ali i dovoljno teški da pobijedite).

Sad znamo da su se Robert i njegovi momci odlučili za mnogo lakši teret od Lewisa i njegove ekipe. U subotu je, dakako, Lewis o tome mogao samo nagađati. Poznaje Roberta dobro od njegovih ranih dana. Zna



Heidfeld je mirno gledao svoja posla i klonio se nevolja – taktika za drugo mjesto

kako razmišlja. Lewis je predvidio da će Robert ići na prvi stint od 16-17 krugova, a sam se, odmjeravajući Robertovu i svoju brzinu te ugodne, tople reakcije svojeg McLarena, odlučio za teret dostatan za 19-20 krugova. Ali bilo je blizu. Vrlo blizu. Lewis je

PROKLIZAVANJE 1

ROSBERG NA POSTOLJU

Bio je to prvi put da se ime Rosberg našlo na postolju Formule 1 nakon Velike nagrade Monaka 1986., no ne i posljednji. Nico je tijekom cijelog australskog vikenda bio izvrstan. U petak ujutro nije vozio zbog teškoća s mjenjačem, a poslijepodnevi je trening morao voziti s neispravnim diferencijalom. No zadržao je hladnokrvnost i kvalificirao se na sedmo mjesto, odvoživši jedan od svojih "najboljih kvalifikacijskih krugova", za, kako će se pokazati, ustrajnu utrku bez posustajanja. "Odlično sam startao", rekao je Nico, "a bolid je tijekom cijele trke bio doista dobar. Kakav sjajan početak godine." Nažalost, otac Keke nije bio u Melbourneu da uživo vidi mezimca na djelu, ali mjesta brizi nema: Rosbergova je dinastija u sigurnim rukama.

Tata će biti ponosan: Nico Rosberg prvim je postoljem pošao tragovima oca Kekea



mogao izgubiti pole u Melbourneu jednako lako kao što su ga kočeci u Zavoju 9 gubili svi ostali. Robert je zamalo uspio. I, da se to zbilom, Lewis bi ING AGP možda započeo s pogrešne strane prvog reda i završio na trećem mjestu nakon prvog zavoja. A kad ste na tom mjestu, svašta se može dogoditi. Može vas dohvatiti netko poput Masse ili Rosberga – i praktično ste gotovi prije nego što ste krenuli. Robertova je junjava za poleom, dakako, bila sjajna, drukčija nije ni mogla biti. Strugao je zidove, trzao zadnjim krajem na izlazima. A onda je, s malo zaprljanim gumama od takve vožnje, ispustio konce iz ruku. Sva četiri kotača završila su na travi. Još uvijek je snažno pritiscao papučicu. Dobrodošli u svijet bez nadzora proklizavanja.

Räikkönen se provozao šljunkom prije nego što su ga jadi s motorom primorale na preuranjen završetak



PROKLIZAVANJE 2

HONDA IMA BRZINU

Honda nije javno testirala svoj novi aeropaket prije Melbournea, pa su mnogi bili iznenađeni brzinom RA108 u kvalifikacijama. Obojica vozača, Rubens Barrichello i Jenson Button bili su unutar dvije desetinke do Q3, a Barrichello je vozio dobru trku s izgledima za bodove. No momčad je ostala praznih ruku. Jenson se sudario i odustao u prvom krugu, a Rubensovu je utrku upropastio katastrofalan odlazak u boks u 45. krugu. Pit lane bio je, naime, zatvoren zbog trećeg izlaska sigurnosnog automobila kad se Rubens odlučio na drugi i posljednji planirani boks, zaradivši tako "stani-kreni" kaznu od deset sekunda. Ali stvari su se još pogoršale. Izišao je iz boksa vukući crijev za gorivo i prošao kroz crveno svjetlo na kraju pit lanea - ravno u diskvalifikaciju.



Rubens je pokazao da Honda napreduje, no zatim je sve upropastio cirkusom u pit laneu



Jesu li BMW-ov zimski neuspjesi bili samo varka? Robert Kubica bio je otkriće kvalifikacija

Izraz njegova lica govorio je sve. Ili se kvalificirao za prednji red veličanstvenim naporima ili je upropastio lako prvo mjesto osnovnom pogreškom.

“Dovoljno je bilo da ga pogledam da znam da je propustio priliku”, rekao je Lewis, čiji je krug imao trenutak podupravljanja koji ga je možda stajao desetinku ili dvije.

U tom je trenutku Lewis bio siguran.

Znao je da ima pole, imao je više goriva od momka pokraj, a Ferrarija manje-više nije bilo na vidiku.

U tome je trenutku Lewis pobijedio u prvoj utrci sezone. Uslijedila je jedna od utrka nakon kojih se priča o svima, samo ne o pobjedniku.

Massa se odbijao od bolida i zidova, kao i David Coulthard prije nego što je naposljetku

“Lewis je s prvog mjesta, koje je držao tijekom 53 od 58 krugova, jednostavno diktirao tempo utrke.”

odustao kad mu je otkazao motor. Donja sredina grida implodirala je u prvom krugu, a Timo Glock, u prvom nastupu za Panasonic-Toyotu, uspio je postići veći nalet okomite g od bočne. Publika u Melbourneu sjajno se zabavljala.

Dok se sve to zbivalo, Lewis je na čelu diktirao tempo. Vodstvo nije imao samo u pet od 58 krugova, jer je gume i gorivo uzimao kad je još imao dovoljno vremena (da bude spremniji za neizbježne sigurnosne automobile), i jer je pazio na gume te bio najbolji u sva četiri ulijetanja u prve zavoje (početno i nakon tri starta u hod).

Toliko je dobro vozio da je poslije morao pitati što se dogodilo Robertu i Ferrarijima. Robert?

Isprva ga je usporilo malo preupravljanje (nema nadzora proklizavanja), a zatim varljivi odzivi motora. I baš dok ga motor nije slušao u koloni iza sigurnosnog automobila u stražnji mu se kraj zabila Williams-Toyota Kazukija Nakajime. Massinu priču znamo, a Kimi?

PROKLIZAVANJE 3

BOURDAIS SJAJI

Kad je prošlog kolovoza Toro Rosso unajmio Sébastiena Bourdaisa, šef ekipe Gerhard Berger rekao je svakome tko je htio slušati da je Francuz sjajan trkači vozač. To se u Australiji i dokazalo. Bourdais je svoj prvi grand prix startao s osamnaestog mjesta, nakon što mu je najbolji krug u Q1 upropastila žuta zastava. Takvih teškoća nije imao tijekom utrke, koju je odvezao bez pogreške i uz maksimalno iskorištavanje prilika koje su se nudile na kraju svakog izlaska sigurnosnog automobila. Do 49. kruga probio se na četvrto mjesto i činilo se da prilično lako odolijeva Fernandu Alonsu i Heikkiju Kovalainenu. Napredak mu je najvjerojatnije zaustavio kvar na motoru, no i to je bilo dovoljno za konačno sedmo mjesto. “Bourdais je ovim vikendom dokazao da je bio najbolji izbor za kolegu Sebastianu Vettelu”, rekao je Berger.

Bourdais je imao dojmiv debi, osvojivši bodove unatoč tomu što se morao zaustaviti prije šahovnice



Lewis bi možda bio pod dojmom da ge je mogao gledati. Novi svjetski prvak odlučio je startati na mekim gumama vrlo kratkog vijeka i s dovoljno goriva da izdrži do kraja malezijske utrke. I bio je fantastičan, doista, u prvoj fazi utrke.

S petnaestog mjesta na osmo u jednom dahu, a zatim zadivljujuća vožnja bez zaustavljanja sve do 31. kruga, ili malo više od polovice trke.

Kad razmislimo, nije nas to trebalo previše iznenaditi. Većina se momčadi bojala mekših guma, no Ferrari je imao poteškoća da ih zagrije za jedan krug kvalifikacija na temperaturi od 38 °C.

Dakle, meke su u trkaćim uvjetima trebale savršeno raditi pod punim Shellovim teretom.

To u osnovi znači da je Ferrari blaži (lakši?) prema svojim gumama od glavnih suparnika – premda, kao što je Lewis istaknuo u pobjedničkom krugu, McLarenu nitko nije disao za vrat, pa nisu ni razmišljali o kockanju s mekšom smjesom.

Svejedno, to nije bilo važno. Kimi je sam sebe “zakočio”, a naposljetku je morao odustati zbog kvara na motoru. Sličnu je dramu proživio i izvrsni Sébastien Bourdais u Toro Rosso-Ferrariju.

Praktično neprimjetan, Bourdais je tijekom drugog izlaska sigurnosnog automobila “izveo Satoa” (tj. mudro je rabio meke gume kad to nije bilo važno), pa je bio spreman za pohod na cilj već u 29. krugu.

Da se Lewis nije zaustavio ranije u drugom navratu, Bourdais bi mu se u finishu opasno približio.

No Lewis nije zakasnio, pa nije ni morao razmišljati o ulju koje je curilo iz tog Ferrarijeva motora.

Za razliku od Ferrarijevih vozača i svih ostalih koji su doletjeli u Melbourne s tračkom nade, Lewisov je vikend bio potpun uspjeh.

VELIKA NAGRADA BAHREINA



Utrka br. 3

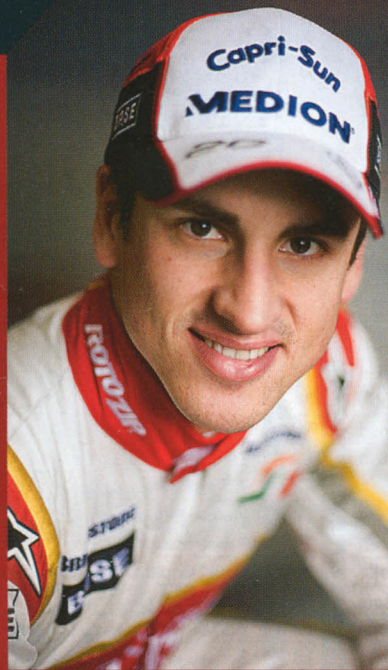
Sakhir, 05. 04. 2008.

NAJAVA

VOZAČKI POGLED ADRIANA SUTILA

Objekti su sjajni, no sadržaja je malo, pa staza nije baš najzbudljivija

VELIKA NAGRADA BAHREINA završetak je dugog izbjavanja od kuće. Ne kanim se vraćati u Europu između prvih triju utrka, što znači da do dolaska na Bliski istok dom neću vidjeti već nekoliko tjedana. Dvotjednu stanku između utrka u Maleziji i Bahreinu provest ću na jednom dalekoistočnom otoku, gdje ću moći naveliko trenirati na otvorenome. Na kraju tog razdoblja trebao bih se osjećati vrlo spremnim i posve aklimatiziranim na vrućine, premda uvjeti u Bahreinu nisu toliko zahtjevni poput onih u Maleziji. Pustinjska je vrućina vrlo suha, a to ne iscrpljuje kao vlaga ekvatorijalnih područja. Bahrain International Circuit vrlo je suvremena staza, po opremi spada među najbolje na svijetu. Momčadi se ondje osjećaju vrlo ugodno i svi se dobro zabavljamo. Mislim da pustinja nije najbolje mjesto za stazu jer sve izgleda isto, što je pomalo dosadno. Više se volim utrkiivati kroz prirodu i, recimo, kad staza prolazi šumom, kao u Spa ili na starom Hockenheimu. Bahreinska je



"Staza je tehnički zahtjevna, no u prepreku je nemoguće udariti."

staza, međutim, tehnički dosta zahtjevna, s mnogo različitih zavoja i nagiba. Ipak, dio izazova ublažavaju veliki prostori za izlijetanje jer je uz njihovu pomoć gotovo nemoguće udariti u prepreku. Možete biti žešći na gasu – ući u zavoj za treću u četvrtj, primjerice – jer pođe li štogod po zlu, jednostavno ćete se otklizati i malo dalje vratiti na stazu. Malo je drukčije nego u Monaku, recimo.

Bahrain International Circuit

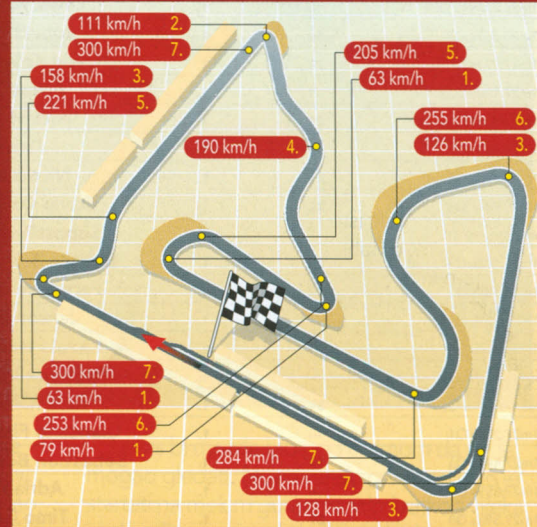
Broj krugova 57

Duljina staze 5.412 km

Duljina trke 308.497 km

Pobjednik 2007. Felipe Massa (Ferrari)

Rekord kruga 1:30.252 s (2004.) Michael Schumacher (Ferrari)



Goleme površine za izlijetanje blagonaklone su prema pogreškama

ILUSTRACIJE: ALAN ELDRIDGE; SLIKE: MALCOLM GRIFFITHS/LAT; ANDREW FERRARO/LAT; ARCHIVE; CORBIS

PROŠLOGODIŠNJI REZULTAT

- Felipe Massa**
Ferrari F2007 1:33:27.515s (197.96 km/h)
- Lewis Hamilton**
McLaren-Mercedes MP4-22 +2.360s
- Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-22 +10.839s
- Nick Heidfeld**
BMW-Sauber F1.07 +13.831s
- Fernando Alonso**
Ferrari F2007 +14.426s
- Robert Kubica**
BMW-Sauber F1.07 +45.529s
- Jarno Trulli**
Toyota TF107 +81.371s
- Giancarlo Fisichella**
Renault R27 +81.701s



FORMA U BAHREINU

	2003.		2004.		2005.		2006.		2007.	
	K	R	K	R	K	R	K	R	K	R
Kimi Räikkönen	-	-	19	O	9	3	22	3	3	3
Felipe Massa	-	-	13	2	12	7	2	9	1	1
Nick Heidfeld	-	-	18	15	4	O	10	12	5	4
Robert Kubica	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6
Fernando Alonso	-	-	16	6	1	1	4	1	4	5
Nelson Piquet	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	12	7	10	10
Kazuki Nakajima	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
David Coulthard	-	-	10	O	14	8	13	10	21	O
Mark Webber	-	-	14	8	5	6	7	6	8	O
Jarno Trulli	-	-	7	4	3	2	14	16	9	7
Timo Glock	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sébastien Bourdais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sebastian Vettel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jenson Button	-	-	6	3	11	O	3	4	16	O
Rubens Barrichello	-	-	2	2	20	9	6	15	15	13
Takuma Sato	-	-	5	5	13	O	20	18	17	O
Anthony Davidson	-	-	-	-	-	-	-	-	13	16
Adrian Sutil	-	-	-	-	-	-	-	-	20	15
Giancarlo Fisichella	-	-	11	11	10	O	9	O	7	8
Lewis Hamilton	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
Heikki Kovalainen	-	-	-	-	-	-	-	-	12	9

O: odustao

K: rezultat kvalifikacija R: konačan rezultat

KAD JE...

F1 PRVI PUT DOŠLA NA BLISKI ISTOK

VN Bahreina sad bi se moglo nazvati dobro uhodanom utrkom, ali na premijeri, prije četiri godine, mnogi su bili na iglama...

U natoč tomu što je dosadašnjih 715 utrka Formule 1 održano u 24 različite države, kad je riječ o Velikom nagradama, Bliski istok do inauguracijske je utrke 2004. u Bahreinu doslovce bio pustinjom.

Utrka koja je dotad održana najbliže tom području bila je VN Maroka 1958. u Ain Diabu, u kojoj je pobijedio Stirling Moss. Premda je to bila prva VN u nekoj arapskoj zemlji, bilo je to ipak 5600 kilometara zračne linije od Bahreina. Zapravo, dok se cirkusu nakon Bahreina nije pridružila Turska, s Istanbulom udaljenim samo 2500 kilometara, Manami je najbliža staza bio Hungaroring, udaljen 3600 kilometara.

Tijekom gradnje kolale su glasine da staza neće biti dovršena na vrijeme.

Premda se utrka F1 na Bliskom istoku doimala poput prirodnog koraka naprijed u globalnom razvoju sporta, Bahrein možda nije uvijek bio favorit. Otrprike u isto vrijeme, planove za stazu F1 izložio je Dubai, koji se zasigurno nadao da bi mogao uskočiti zadese li njegove susjede ikakve poteškoće.

Tijekom gradnje kolale su glasine da staza neće biti dovršena na vrijeme, no unatoč dugogodišnjim planiranjima sve je okončano za, kako je istaknuo Bernie Ecclestone, "četiri stotine osamdeset šest dana". Dan utrke, 4. travnja 2004., ili 04. 04. 04., kako su to

marketinški stručnjaci sročili, bio je potpun uspjeh. Britansko Ministarstvo vanjskih poslova bilo je zabrinuto zbog rizika od terorističkih napada, no cijeli je vikend prošao bez ijednog incidenta.

Vozači i momčadi bili su, pak, zabrinuti zbog jednog u pustinji vrlo stvarnog problema, a to je mogućnost da vjetar nanese pijesak na stazu. "Pijesak?", rekao je Schumacher. "Nikakav problem. Možda je staza malo skliskija nego što smo očekivali, no objekti su vrlo dobri. Sve je vrlo dojmljivo."

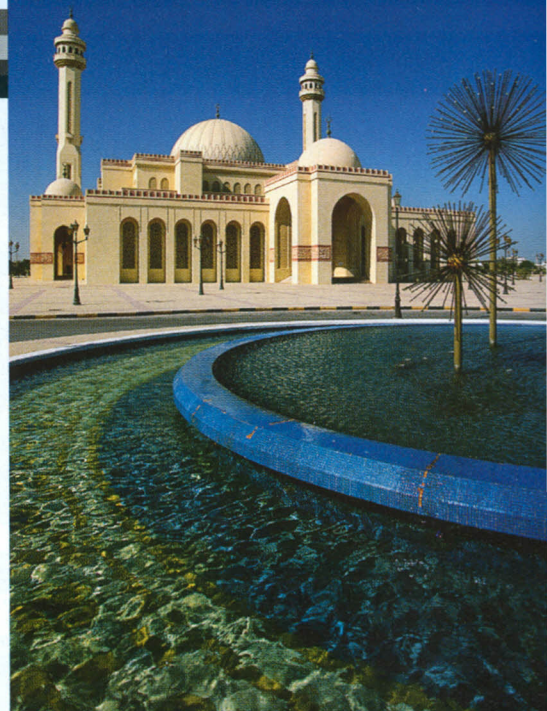
Zamjerki na organizaciju, stazu Hermanna Tilkea ili objekte jedva da je bilo, osim male poteškoće u petak ujutro sa stršanjem nekih odvoda. Na dan utrke Bahrein je pošao stopama Australije i Malezije i usreo Michaela Schumachera i Ferrari. Schumi je trećom pobjedom nastavio svoju stopostotnu uspješnost te sezone. Kolega Rubens Barrichello savjesno ga je ispratio do cilja, s lijepom prednošću pred trećeplasiranim Jensonom Buttonom u BAR Hondi. Ipak, bio je to jedinstven slučaj da je događaj bio važniji od same trke. Budućnost Bahreina bila je zajamčena.

Stewart Williams

Obljetnice VN Bahreina

- 125. postolje Michaela Schumachera – 2004.
- Prvi najbrži krug Pedra de la Rose...
- Prvi najbrži krug Nica Rosberga
- 65. pole position Michaela Schumachera, izjednačen rekord Ayrtona Senne
- Prvi start iz prednjeg reda Felipea Masse
- Prvi start iz prednjeg reda Lewisa Hamiltona
- Treće uzastopno treće mjesto Kimija Räikkönena

Hoće li pustinja osvojiti stazu?
"Ne", rekao je Schumi.



INFO KUTAK

PODESITE SATOVE

3. – 5. travnja 2008.

Petak – trening, dva puta po 90 min

09:00 – 10:30, 13:00 – 14:30

Subotnji trening i kvalifikacije

09:00 – 10:00; kvalifikacije u 13:00

Nedjeljna trka

13:30

GDJE ODSJESTI

Ramada Hotel

Building 88 Road 351 Block 326

Adliya Bani Otbah Ave

Manama, Bahrain

tel. +973 17 742000

fax +973 17 742809

E-mail: ramada@batelco.com.bh

Diplomat Radisson SAS Hotel

PO Box 5243

Manama

Kingdom of Bahrain

tel. +973 17 531666

fax +973 17 530843

Email: sales.diplomat@radissonsas.com

Banyan Tree Desert

Spa & Resort,

Al Areen

PO Box 75055

Juffair, Bahrain

tel. +973 17 845000

fax +973 17 845001

e-mail: reservations-bahrain@banyantree.com

The Ritz-Carlton

PO Box 55577, Manama, Bahrain

tel. +973 17 580000

fax +973 17 580333

Web <http://www.ritzcarlton.com/en/Properties/Bahrain/>

Gulf Hotel

PO Box 580

Manama

Bahrain

tel. +973 17 713000

tel. +973 17 713040

e-mail: ghbc@batelco.co.bh



Vidim Lewisa, ali zanima me Alonso...

Minuta troboja, ali i hladnokrvni Mark Webber, to je ono što ćemo pamtili s prva dva Grand prixa '08

Riječi Goran Dijaković

Daleko najuzbudljiviji dio VN Malezije bila je kazna Rubensu Barrichellu da mora proći kroz boksove jer se na zavoju broj 6 svađao s nekim gledateljima... Bilo bi bolje da sam otišao na uskršnju misu nego kaj sam gledao kako ribič Ross Brawn, u nekoliko mjeseci staroj izjavi, trkkelja o izgledima da Honda bude četvrta u bar jednom Grand prixu 2011... Istina, moj odlazak u crkvu bilo bi nešto nalik odlasku Al Pacina u crkvu u filmu Đavolji odvjetnik, ako znate na što mislim... Rijetko koji program na HTV-u uzme oko tri sata sve dosadnijeg vremena... Dajte nam više rukometa... Ono što bi se pod svaku cijenu moralo zabraniti je radio veza s boksom. 'U zadnjem krugu dobijaš tri stotinke na zavoju pet, a gubiš dvije desetinke u zavoju osam... Coca cola i sendvič su ti u donjem pretincu desno, tamo gdje je nekad stajao mjenjač. Sendvič ima 120 kalorija a za CC ne smijemo reći...'

Kad bi se ukinuo radio, vjerojatno bi se vratili Morseovim znacima ili staroj dobroj tabli... Flavio očigledno i dalje servisira najbolje svjetske komade dok mu se Fernando muči na osmom mjestu. Je, Flavio je davno skužio da je život kratak. Svoje je obavio u godini kada je Michael potopio Grahamaovog sina. Najtrofejniji svjetski vozač imao je tada 100 konja sporijeg Benettona, za razliku od Damona u Williams Renaultu. No, po prvi smo puta vidjeli genija na djelu. Učinio je to isto i godinu kasnije, sada s istim motorom. Pst, pst... Sad mi je lakše pisati jer su nas, najvjerojatnije, napustili mnogi koji ne vole Crnu zastavu. U ovim redovima iznad, stigli su do pojnova kao što su 'Hill', Benetton... Tad su bili u vrtiću, nemaju pojma o čemu se ovdje govori pa su vjerovatno napustili kolumnu... Kad sam bio mlad novinar, u novinarstvu je bila poznata izreka da papir sve podnosi. To bi se tek trebalo reći za internet... Svatko, makar F1 prati tek nekoliko sati, može na netu objaviti svoje negativne kritike na ma čiji račun... Ok, prihvatim sam savjet, ne čitam više to. Australija je prvi dio utrke bila dosadna. Malezija gotovo cijela.

Dakle, mogli bi reći da su nam prve tri četvrtine zakazale, a ono malo čega ćemo se sjećati je troboj Coultharda, Heidfelda i Alonsa. Da, ljepotica. Zar najjači svjetski sport (pored rukometa, dakako), ne bi trebao imati malo više ovakvih stvari? Istina, do troboja je došlo jer je Coulthard imao probleme i zato što se Alonso našao na krivoj strani. Već vidjeti dva bolida da voze paralelno je ushit, a kamoli ne tri. Drugim su dijelom Australije bili zadovoljni samo oni koji bi i dalje najradije vidjeli krv u F1. Lupanje je atraktivno, ali esencija F1 trebala bi biti preticanja. Tako da Albert Park nije bila dobra utrka, bila je to tek utrka ispunjena događanjima. Nekad je za poslovicu vrijedilo 'J... ti zemlju koja Bosnu nema.' Danas vrijedi 'J... ti start u kojem se ništa ne dogodi.' Start u Maleziji je dao do znanja što ćemo gledati. Svatko drži svoje mjesto i slijedi čekanje boksova. A Sepang je, kao, izgrađen da bi na njemu nestala monotonija!? Lewis se, u 'sto konja jačem' McLarenu, cijelu utrku vozio iza Webbera!? Istina, puno toga nismo vidjeli iz prvog kruga u kojem je Lewis mlatio i lijevo i desno te s devetog stigao na peto mjesto. A to da je Webber tako dugo bio ispred Hamiltona i da se u razgovoru s boksom osjećao toliko sigurnim pa se raspitivao je li ih Alonso stiže, najljepši je dio prva dva Grand

Ono što bi se pod svaku cijenu moralo zabraniti je radio veza s boksom. 'U zadnjem krugu dobijaš tri stotinke na zavoju pet, a gubiš dvije desetinke u zavoju osam...'

prixa. Kubica - super. Kod Poljske me smeta da se jako često ismijavaju s poljskom inteligencijom, da su poljski turisti na Jadranu bili na margini (a sasvim su simp ekipa) i da im je himna jako slična 'Hej Slaveni'. Čini se da se i trenutna politika guma zakomplicirala. Naime, više uopće na pratim tko je na kojima nego čekam kraj utrke da vidim je li itko napravio nešto po čemu ćemo pamtili taj Grand prix. Meko, meko, tvrdo, tvrdo... Zvuči kao seminar o Viagri... Kimi je postao nešto razgovorljiviji, ali još uvijek u njemu vidim Matti Nykänena i tupi pogled... 'Samo da mi vas se riješiti

i domoći se pivčine...' Iako su imali svoje velike trenutke na VN Malezije, Massa i Kovalainen su vozači broj 2 u svojim momčadima, samo to ne smijemo naglas reći. Nema sumnje da ova godina pripada Lewisu i Kimiju. Prva utrka jednom, druga drugom. Naravno, to znači da kada obojici bude sve radilo savršeno, početak ćemo gledati prave utrke. Samo, hoće li bar tada postati moguće preskočiti podatak da uskoro počinju odlasci u boks, uslijed zanimljivosti drugih događaja na stazi? **FO**