NAJPRODAVANIJI SVJETSKI GP MAGAZIN

SVIBANJ 2006. 20 kn/6 KM/300 din www.f1racing.com.hr HR BiH SiCG

F1 RACING

WEBBEROV NAJTEŽI TEST
DOLAZAK ROSBERGA NIJE OLAKŠAO STVARI

U POTRAZI ZA ADRENALINOM
ŠTO UZBUĐUJE F1 VOZAČE VAN UTRKA?

ŠTO SE ZAISTA DOGAĐA KAD EKSPLODIRA MOTOR?
OTKRIJTE NA STRANICI 42

EKSKLUZIVNI RAZGOVOR



NICO TRESE F1
ROSBERG JUNIOR O TAJNI INSTANT USPJEHA

NEWEY NE ŠTEDI MCLAREN
"RAZOČARAO SAM SE"

EKSKLUZIVNI INTERVJU

TKO ĆE UKROTITI MONSTRUMA MONTOYU?

Williams nije uspio, McLaren ne uspijeva - mogu li to uspjeti Red Bull, Renault, BMW ili Toyota?

haymarket ISSN 1845-8270 9 771845 827008 vox-zagreb

F1 RACING
NAJPRODAVANIJI SVJETSKI GP MAGAZIN www.f1racing.com.hr
ZEMLJE IZLAŽENJA

RUBRIKE

6 RIJEČ, DVIJE GLAVNOG UREDNIKA
8 PITPASS
Fotka mjeseca
10 PITPASS
Gascoyneov odlazak iz Toyote, Hondine nevolje i još štošta
23 UZ DLAKU: PETER WINDSOR
Ima li granica Alonsove nadarenosti? Izgleda, ne
25 OVERDRIVE: MLADEN JERGOVIĆ
Honda i Toyota nemaju ljude koji bi pametno potrošili sve te novce
26 GAS DO DASKE: MAX MOSLEY
Boss FIA-e uvjerava nas da standardni ECU-i sigurno dolaze
48 F1 NA JEDAN: NICO ROSBERG
O njemu svi govore; on sam mnogo je skromniji
54 F1 NA JEDAN: CHRISTIJAN ALBERS
Koliko je Midland bolji od Minardija?
86 F1 NA JEDAN: SCOTT SPEED
Zločesti dečko Formule 1 o svojim prvim koracima
98 ŽUTA ZASTAVA: IVAN BLAŽIČKO
Imola znači samo jedno: Ayrton Senna

TEME BROJA

34 TKO ĆE UKROTITI MONTOYU?
JPM već uveliko planira život nakon McLarena
42 I MOTORE UBIJAJU, ZAR NE?
U Formuli 1 Big Bang nije početak nego kraj
50 SVE SVOJE NOSIM SA SOBOM
Kako Formula 1 putuje s kontinenta na kontinent
56 WEBBEROV NAJTEŽI TEST
Do sada nije bilo lako. A onda je došao Nico...
62 U POTRAZI ZA IZGUBLJENIM ADRENALINOM
Što rade F1 vozači kad se zažele malo frke?
68 NEWEYEV NOVI SVIJET
Aero čarobnjak iz Red Bulla: o McLarenu sve najgore
74 BUNTOVNIK S RAZLOGOM
Tonio Liuzzi nije korporativno ispravan, i zato ga svi vole
80 BERGER SE VRAĆA
Ili: kako osedlati (pola) Red Bulla

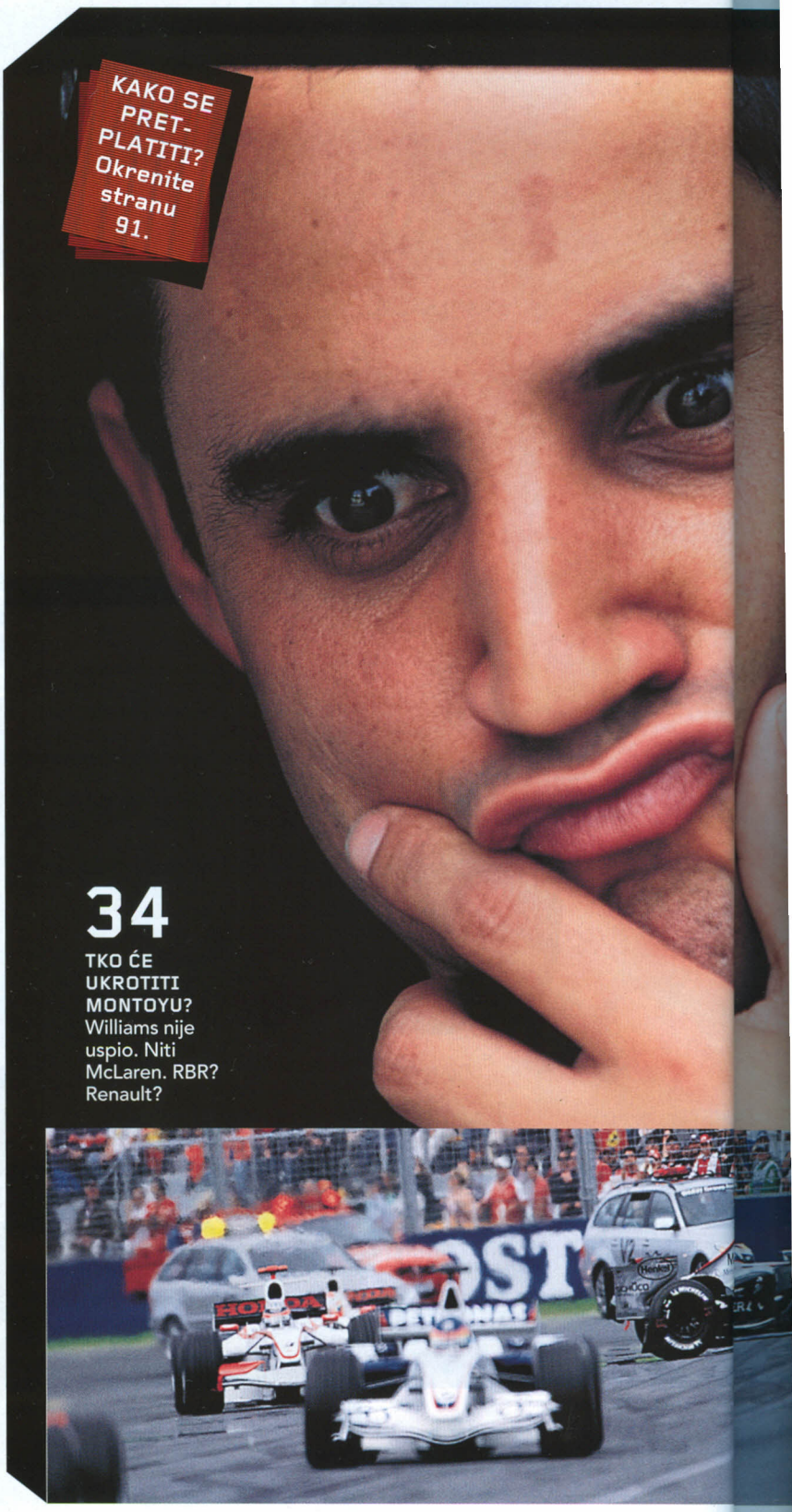
IZVJEŠTAJI S GRAND PRIXA

88 AUSTRALIJA: LUDA UTRKA U ALBERT PARKU

NAJAVE GRAND PRIXA

92 SAN MARINO: F1 STIŽE U EUROPU
94 EUROPA: MOŽE LI KIMI ODAGNATI NJEMAČKI PEH?
96 ŠPANJOLSKA: BARCELONA JE RASPRODANA MJESECIMA

Fotografije na naslovnoj strani: Ted Humble-Smith, Lorenzo Bellanca/LAT, Mark Thompson/Getty Images
Fotografije u ovom broju: Darren Heath, Mark Thompson/Getty Images, XPB. CC, Buzz Pictures
Posebno hvala: Claire Bateman, Emma Bearpark, Dan Brockway, Gary Brogden, Lindsey Campton, Liam Clogger, Simon Corbyn, Valenti Fradera, Ross Gregory, Martin Harrison, Ellen Kolby, Bradley Lord, Ruth Matthewson, Tracy Novak, Ian Phillips, Clare Robertson, Tim Routsis, Filippo Sapia, Nav Sidhu, Katie Tweedle, Fabiana Valenti, Claire Williams, Richard Woods



KAKO SE PRET-PLATITI? Okrenite stranu 91.

34
TKO ĆE UKROTITI MONTOYU?
Williams nije uspio. Niti McLaren. RBR? Renault?

Sadržaj

SVIBANJ 2006.





56
WEBBEROV NAJTEŽI TEST
Ni do sada nije bilo lako, a onda je došao Nico...



62
U POTRAZI ZA ADRENALINOM
Što rade F1 vozači kad se zažele malo frke?





48
NICO F1 GROZNICA
Već 10 godina nitko nije tako uzdrmao Formulu 1





68
NEWEY NOVI SVIJET
O McLarenu sve najgore



42
KAD V8 NAPRAVI BUM
U Formuli 1 Big Bang nije početak nego kraj

F1 RACING

NAJPRODAVANIJI SVJETSKI GP MAGAZIN

IMPRESUM
Broj 5
20.4.2006
ISSN: 1845-8270
Cijena: 20 kuna

IZDAVAČ
Vox-Zagreb d.o.o.
Maksimirska 128
10000 Zagreb
Tel : 01-2335 555
Fax: 01-2335 111
Website:
www.vox-zagreb.hr

TISAK
Kratis d.o.o.
Franje Tuđmana 14a
10431 Sveta Nedelja

BRITANSKO IZDANJE
Glavni izdavač
Tony Schulp
Izdavač
Andrew Golby
Izvršni izdavač
Jonathan Haines
Glavni urednik
Matt Bishop
Izvršni urednik
Oliver Peagam
Grand Prix urednik
Peter Windsor
Urednik vijesti
Steve Cooper
Produkcijska urednica
Lara Piercy
Umjetnički urednik
Frank Foster
Grafička urednica
Jody Hockley
Direktor marketinga
Ian Burrows
Direktor licencnih izdanja
Tim Bulley

HRVATSKO IZDANJE
Izdavač
Vox-Zagreb d.o.o.
Direktor
Oleg Šimić
Glavni urednik
Mladen Jergović
Direktor marketinga
Josip Ivičić
Tajnica redakcije
Renata Gelo
Grafičko oblikovanje
AMS nakladništvo
Grafička urednica
Ema Klubičko

Gost kolumnist
Ivica Blažičko
Stručni suradnici
Saša Teković
Ivan Zenzerović
Prevoditeljice
Dorina Vlakančić
Ljiljana Vlakančić
Lektorica
Vedrana Šimić
E-mail adresa
f1racing@vox-zagreb.hr

PRETPLATA
Vox-Zagreb d.o.o., Maksimirska 128, 10000 Zagreb; Tel.: 01-2335 555; Fax: 01-2335 111; E-mail: f1racing@vox-zagreb.hr

Riječ, dvije glavnog urednika

Tko bi se bio spreman kladiti i tvrditi kako će Juan Pablo Montoya o(p)stati u McLarenu nakon ove sezone? Vjerojatno nitko. Nije ni čudno: u Melbourneu Kolumbijac je imao klasično nevjerojatnu utrku. Prvo se izvrtio prije starta utrke. Zatim se izvrtio u jednom od četiri razdoblja pod Safety Carom. Onda je čudom ostao na stazi, nakon što je na istom mjestu napravio istu pogrešku kao Michael Schumacher. I onda je, napokon, to ponovio još jednom, s tim što je ovaj put njegov McLaren odlučio da je dosta, i poslao elektriku/elektroniku u tilt. Ah da, kao da to nije bilo posve dovoljno, Juan Pablo se onda nakon utrke obrušio na McLarenove stratege i iskritizirao njihovo vođenje i organizaciju zaustavljanja u boksovima u Melbourneu. Kimi Raikkonen? Unatoč promjeni nosa sredinom utrke, završio je na drugom mjestu, samo dvije sekunde iza pobjednika Fernanda Alonsa.

Oni koji znaju - a jedan od njih je urednik britanskog izdanja F1 Racinga Matt Bishop - tvrde da sada nema više nikakvih izgleda da Montoya ostane u McLarenu uz Alonsa iduće godine. Tome u prilog, naravno, govori i činjenica da ovog trenutka u Formuli 1 nema zaposlenijeg menadžera od Montoyinog Juliana Jacobija. O svemu tome pročitajte na stranici 34 i dalje.

I kad smo već kod nestašnih vozača, moramo spomenuti i Scotta Speeda koji se u Melbourneu nešto više od sat vremena veselio svojem prvom GP bodu, a onda ga je FIA rebnula s 25 sekundi kazne zbog pretjecanja Davida Coultharda pod žutim zastavama. Budući da je DC bio taj koji se sucima nakon utrke potužio na svojeg (skoro) timskog kolegu, Speed ga je pred tim istim sucima izvrijeđao i ispsovao onako kako to znaju samo mladi, ljutiti Amerikanci. DC se (navodno) samo smješkao, a vjerojatno i grohotom smijao kad je kasnije saznao da je FIA opalila Speeda još i s pet tisuća dolara, zbog dugačkog i poganog jezika.

I tako bod nije otišao Speedu, nego Coulthardu koji ga na stazi nikako nije uspijevao razdvojiti od tog vitalnog osmog mjesta, premda mu je (DC-u) vodstvo Red Bulla urlalo u kacigu "Moraš ga prestići, apsolutno moraš." Starom je liscu to napokon uspjelo u sudačkoj sobi.

Nama ostaju ambivalentni osjećaji. S jedne strane nitko ne želi sterilne i plastične vozače u Formuli 1. S druge strane, epilozi ludorija Montoye i Speeda sigurno obeshrabruju. Ako ne njih same, a ono sigurno nove, mlađe snage što kucaju na vrata Formule 1.



MLADEN JERGOVIĆ

Protagonisti

Frank Williams
Stari lisac Formule 1 jedan je od prvih koji u ovom broju (str. 80) s osmijehom i čestitkama dočekuju Gerharda Bergera u ekskluzivni klub vlasnika ekipa. Austrijanac je bio odličan vozač. Kakav će biti u novoj ulozi?



Max Mosley
Kad bi političko umijeće i sposobnost uvjeravanja donosili Grand Prix bodove, predsjednik FIA-e bio bi do sada svjetski prvak više puta i od Michaela Schumachera. U ovom broju (str. 26) objašnjava kako namjerava ukinuti elektronička pomagala u Formuli 1.



Maurice Hamilton
Mistični Mo, osim što sa svake utrke uveseljava svojim komentarima slušaoce britanskog Radija 5, izvještava za F1 Racing i prije i poslije svake utrke. Pročitajte kako je vidio Melbourne, i što će biti u prvim europskim utrkama (str. 88).



Gavin Green
Nekadašnji nadareni vozač u australskim domaćim kategorijama utrka, Green je već više od 25 godina specijalizirani novinar. Nitko nije u boljoj situaciji da ocijeni kako diše Mark Webber u kritičnim utrkama svoje Grand Prix karijere (str. 56).



Darren Heath
F1 Racingov vodeći foto-reporter upravo se vratio s treće utrke sezone i donio hrpu sjajnih fotki, između ostalih i onih koje su popratile naše priče o Montoyi (str. 34) i Webberu (str. 56).



F1 Racing izlazi mjesečno u Australiji, Bliskom istoku, Brazilu, Bugarskoj, Češkoj, Filipinima, Francuskoj, Grčkoj, Hong Kongu, Hrvatskoj, Indiji, Indoneziji, Italiji, Japanu, Južnoj Africi, 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 koji pripadaju Formula One Licensing BV-u, članu firme Formula One Group, i koriste se pod licencom.
• Tisak: Kratis d.o.o., Franje Tuđmana 14a, 10431 Sveta Nedelja

• Reprodukcija u cjelini ili bilo kojeg dijela fotografije, teksta ili ilustracije bez pismene suglasnosti izdavača zabranjena je.
• Posebna pažnja nepristano se pridaje tome da sadržaj F1 Racinga bude potpuno točan, no izdavač i tiskara ne mogu prihvatiti odgovornost za pogreške ili propuste.
• Detalji o pretplati: vidi stranu 91
• F1 Racing izlazi 12 puta godišnje i izdaje ga Haymarket Motoring, član tvrtke Haymarket Magazine Ltd u Velikoj Britaniji, a hrvatsko licencno izdanje izdaje Vox Media, član tvrtke Vox-Zagreb.

haymarket
VOX

F1 RACING VOX-ZAGREB, MAKSIMIRSKA 128, 10000 ZAGREB, HRVATSKA

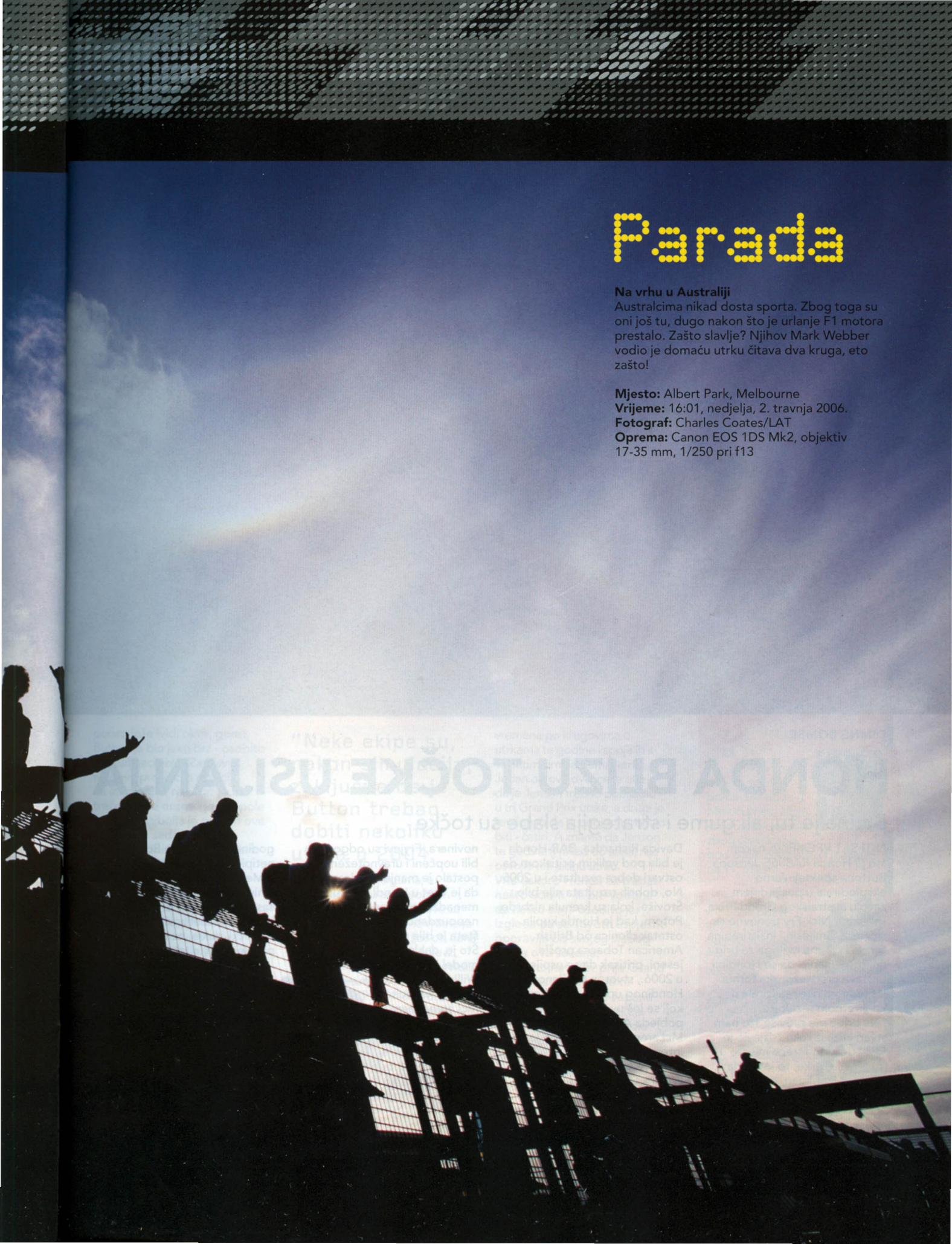
Fitness

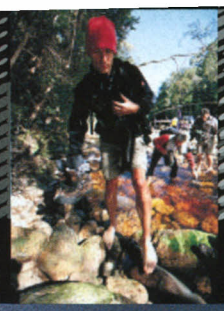


Parada

Na vrhu u Australiji
Australcima nikad dosta sporta. Zbog toga su oni još tu, dugo nakon što je urlanje F1 motora prestalo. Zašto slavlje? Njihov Mark Webber vodio je domaću utrku čitava dva kruga, eto zašto!

Mjesto: Albert Park, Melbourne
Vrijeme: 16:01, nedjelja, 2. travnja 2006.
Fotograf: Charles Coates/LAT
Oprema: Canon EOS 1DS Mk2, objektiv 17-35 mm, 1/250 pri f13





Dobrotvorni Webber
Mark Webber je obznanio da obnavlja znameniti Tasmania Challenge, 600 kilometara dugački specijalni triatlon (trekking, bicikl, kajak), organiziran da prikupi pomoć djeci oboljeloj od raka. Pobliže na markwebberchallenge.co



Buttonov motor izdahnuo je u oblaku dima u Melbourneu

DIMNE BOMBE

HONDA BLIZU TOČKE USIJANJA

Brzina je tu, ali gume i strategija slabe su točke

NITI SAT VREMENA nakon što je Honda RA806E Jensona Buttona spektakularno eksplodirala u posljednjem zavoju australskog Grand Prixa, šef ekipe Nick Fry ponovno se smiješio. Smiješio i inzistirao na tome da nema razloga za brigu, unatoč činjenici da se Hondina blistava predsezonska forma još jednom nije realizirala u konkretnom rezultatu.
"Ne brine me previše što nam stvari klize iz ruku," izjavio je Fry. "Četvrto i treće mjesto u prve dvije utrke, to je solidan početak." Solidan, da - no je li "solidno" dovoljno dobro? Nakon uspjeha 2004. (ni manje ni više nego drugo mjesto u poretku konstruktora), popraćenog odmah zatim neceremonijalnim otpuštanjem Davida Richardsa, BAR-Honda je bila pod velikim pritiskom da ostvari dobre rezultate i u 2005. No, dobrih rezultata nije bilo. Štoviše, kola su krenula nizbrdo. Potom, kad je Honda kupila ostatak dionica od British American Tobacca prošle jeseni, pritisak da se uspije u 2006., stvoren od članova Hondinog upravnog odbora koji se još uvijek sjećaju velikih pobjeda Ayrtona Senne i McLaren-Honde, postao je još intenzivniji.
Zatim je glavni aerodinamičar Willem Toet napustio ekipu prošle zime, poslavši svakom zaposleniku e-mail u kojem je izravno kritizirao način na koji menadžment upravlja ekipom, a pritom je poimenice prozvao Frya. Na neprekidne upite novinara, Fryjevi su odgovori bili uopćeni i uravnoteženi i postalo je manje-više jasno da je Toet u Hondi, među menadžerima, imao reputaciju nepouzdanog buntovnika. Ali., šteta je bila počinjena.
Što je, dakle, krivo? Iako model RA106 Geoffa Willisa nema potisak jednog Renaulta ili McLarena, nema ni inherentnu upravljačku nestabilnost koja je mučila prethodni model 007. A V8 motor, razvijan na stazi od svibnja prošle godine, patio je, do Buttonove netipične i vrlo javne eksplozije u Melbourneu, tek od rijetkih i minornih problema. Također, šasija je predivno izrađena i vrlo laka za rad mehaničara. Tehnički, dakle, nema velikih problema. Isto tako, iako je Rubens Barrichello sezonu



Jenson ne krije frustraciju Nicku Fryju, ali ovaj tvrdi da je sve "solidno"



Bez kazne za Buttona u Imoli
Jenson Button moći će u Imoli koristiti novi motor bez kazne jer nije završio utrku u Australiji. Pravila to dozvoljavaju. Honda je službeno objavila da je Button stao "iz sigurnosnih razloga".



Monza možda ostane tiha
Još uvijek se može dogoditi da ove godine ne bude Grand Prixa u Monzi, zbog spora između staze i lokalnih vlasti oko buke. Ukoliko se odluka o zabrani vožnje neutišanih automobila ne poništi, Grand Prix Italije bit će otkazan.

DA LI JE RUBENS KRIV ZA SVE?

U TO NEMA nikakve sumnje: Rubens Barrichello je sezonu počeo užasno. U pokušaju da podrži svog nesretnog novog vozača, Nick Fry se obratio kritičarima izjavom kako se "Rubens još nije privikao na novi automobil" - bez objašnjenja o tisućama kilometara zimskih testiranja koji su itekako trebali poslužiti (i) upravo za to privikavanje.
Pod pritiskom Fry je dodao kako "postoji nekoliko stvari na autu koje Rubens ne voli, no odvezili smo tek tri utrke. On ima još mnogo vremena da se dokaže."
Ipak, upravo upotreba fraze "da se dokaže" sugerira na postojanje klauzule u ugovoru koja govori o ostvarenim rezultatima. Barrichello i Honda imaju ugovor na tri godine, uz plaću od 10 milijuna dolara godišnje i teško da bi on bio potpisan bez takve klauzule.
Iskreno, Fry ima tri opcije: (a) ostati s Rubensom do kraja 2008.; (b) otpustiti ga i platiti mu 30 milijuna dolara da ne vozi; (c) pozvati se na klauzulu o ostvarenim rezultatima. Jasno, ukoliko Barrichello ne počne ostvarivati rezultate, treća je opcija najvjerojatnija.
(Klauzule o ostvarenim rezultatima obično su bazirane na vozačevoj formi 1. srpnja, ili nakon prve polovice sezone. Ove godine to će biti Grand Prix SAD-a 2. srpnja.)
Ako bi Barrichello bio izbačen iz ekipe polovicom ove sezone, treći vozač, Anthony Davidson, mogao bi popuniti prazninu.
No ako, kao što je najvjerojatnije, Rubens izdrži do kraja sezone, Honda vjerojatno neće ponuditi Anthonyju to mjesto.
Koga bi, dakle, Honda mogla unajmiti za 2007.? I Jarno Trulli i Giancarlo Fisichella bi mogli biti slobodni; obojica su brzi, no niti jedan nije čvrsti timski čovjek, kao što se Honda naivno nadala da će Barrichello biti. Nadalje, kako bi se smirili kritizeri F1 programa u Hondinom upravnom odboru, vrlo razočaranom najsvježijim nastupima ekipe, morat će biti unajmljena istinska super-zvijezda.
Juan Pablo Montoya? Malo vjerojatno, no Hondin sportski direktor, Gil de Ferran, vozio je protiv Kolumbijca u seriji Champcar 2000. i još uvijek sa zanosom govori o njegovom raskošnom talentu. Također, Hondin tehnički direktor Geoff Willis nedavno je izjavio kako smatra da su Montoyine sposobnosti nedovoljno iskorištene u McLarenu.

Vidi: Montoya, str.34



Satov Super Aguri bio je dugo prevelika prepreka za Barrichellovu Hondu u Australiji

počeo loše (vidi okvir, gore), Button je bio jako brz - osobito u kvalifikacijama. Zapravo, njegova prosječna pozicija na startu (2.0; rezultat jedne treće, jedne druge i jedne pole pozicije) najbolja je od svih ove sezone do sada.
Ono što, čini se, jest problem je to što je integracija svih ovih navedenih resursa tijekom Grand Prix vikenda vrlo problematična. Drugim riječima, strategija. Jedina među Michelinovim boljim ekipama, na primjer, Honda nije slušala preporuke svojeg dobavljača guma - i čini se da su njihova vremena po krugu u utrkama, vrlo sukladno tome, trpjela. U sve tri utrke ove godine Button je ostvario sjajno kvalifikacijsko vrijeme, ali bi zatim bio posve blijed u u trci; koliko god se trudio, on jednostavno nije uspio kompenzirati slabo ponašanje guma kroz kilometražu cijele utrke. To je problem na kojeg ukazuju i slabe utrke Barrichella.

> "Neke ekipe su, nakon simulacija, zaključile da je Button trebao dobiti nekoliko utrka u 2004."

Osim degradacije guma, tu je i sve kompliciraniji problem strategije odlaska u boksove za vrijeme utrke - dugo već vremena Hondina Ahilova peta (još od dana BAR-Honde). Inženjeri utrke iz dvije konkurentske ekipe potvrdili su za F1 Racing da su na kraju 2004. od svojih tehničkih direktora dobili zahtjev da kompjuterski proanaliziraju sva Buttonova vremena po krugovima u utrkama te godine i spoje ih s vlastitim simulacijama utrka. Jedan od ove dvojice je otkrio da je Jenson trebao pobijediti u tri Grand Prix utrke, a drugi je izračunao da je pobjeda trebalo biti - četiri. A znamo da Jenson te godine (i nikad do sada) nije osvojio niti jednu utrku.
Vrlo uskoro Honda će trebati nešto učiniti - ili biti vođena da nešto čini - osobito jer izgleda da se Toyota uspješno oporavlja od svojeg slabog starta ove sezone.
U subotu navečer prije Grand Prixa Australije Hondini najveći bossovi su u Japanu nazdravljali čašama sakea i proslavljali Buttonov pole position. Dvadeset četiri sata kasnije, nakon užasno spektakularne i užasno javne eksplozije jednog njihovog motora, bili su prisiljeni gledati kako Ralf Schumacher, u Toyotinom kombinezonu, prska šampanjac posvuda po postolju Albert Parka. Mnogo gore od toga nije moglo biti.



Honda je uprskala sa strategijom u Bahreinu; Button tvrdi da je auto bio dovoljno brz

POBJEDNICI I GUBITNICI

DOBAR MJESEC...



... za Španjolca po imenu Fernando Alonso; ima 28 od mogućih 30 bodova, i trenutno ga se općenito smatra najboljim. Ole!



... za kritizere Jensona Buttona i Honde, a takvih, čini se, ima mnogo. Prve tri utrke sezone snabdjele su ih s mnogo municije.



... za nogometne navijače širom svijeta. F1 utrke u doba prvenstva u Njemačkoj pomaknut će rasporede kvalifikacija i samih utrka kako ne bi bilo preklapanja.

LOŠ MJESEC...



... za Scotta Speeda koji se već veselio svojem prvom GP bodu u Melbourneu, ali ga je onda FIA kaznila zbog pretjecanja pod žutim zastavama i maknula na 11. mjesto



... za Scotta Speeda (opet) koji je nakon odluke sudaca FIA-e verbalno napao Davida Coulthardа, pa je zbog toga kažnjen i s 5.000 dolara globe.



... za šaljivdžije Flavija Briatorea i Norberta Hauga. Fotografiju njihovih nacističkih pozdrava u boksovima Melbournea objavile su njemačke novine. Briatore prijeti sudom.

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, CLIVE MASON/GETTY IMAGES, MARK THOMPSON/GETTY IMAGES, CHARLES COATES/LAT, ARHIVA LAT, XPB.CC



Iz graha u Formulu 1
Williamsov šef marketinga Jim Wright napustio je ekipu u potrazi za novim interesima. Zamijenit će ga Scott Garrett, dosadašnji potpredsjednik Heinza (firme poznate po konzerviranju graha).

GAZZAGATE

TOYOTA SUSPENDIRALA TEHNIČKOG DIREKTORA

Nakon dugogodišnjih svađa šef Toyote Motorsporta napokon se riješio Mikea Gascoynea

5. TRAVNJA Toyota je objavila kratko izvješće za medije: "Zbog fundamentalnih neslaganja u pogledu tehničkih operacija svoje ekipe Formule 1, Toyota Motorsport je, do daljnjega, suspendirala tehničkog direktora (za šasiju) Mikea Gascoynea."
U četvrtak, 6. travnja, novo izvješće citiralo je Gascoynea kako govori: "Želim provesti više vremena sa svojom obitelji." U objavljenom izvješću također se nalazi izjava prvog čovjeka Toyote Motorsport, Tsutomu Tomite, u kojoj je poželio Gascoyneu "sve najbolje u budućnosti."
Unatoč ovim formalnim ljubaznostima, F1 Racing je saznao da je Gascoyneov odlazak vrhunac neslaganja između multimilijunskog tehničkog direktora i njegovog izravnog šefa, predsjednika Toyote Motorsport, Johna Howetta.
Što se, dakle, dogodilo? Od Gascoyneovog dolaska u Toyotu u prosincu 2003., pa sve do kraja 2004., stvari su izgledale dobro. No, unatoč Trullijevim pohodima na pobjednička postolja tijekom prvih pet utrka 2005., između Howetta i Gascoynea izbijale su brojne svađe. Potom, kako se Toyotina konkurentnost topila, Howett je počeo sumnjati u Gascoyneove sposobnosti. No, Tomita-san je branio Gascoynea tijekom 2005., iako je prošle zime počeo podizati pritisak, zahtijevajući Toyotinu prvu pobjedu početkom 2006.
Unatoč ne baš spektakularnim zimskim testovima, Gascoyne nije učinio ništa da otupi veliki optimizam svojih velikih šefova, i Howett i Tomita su doputovali u Bahrein očekujući velike rezultate. Kao što znamo, Toyote su u Bahreinu bile u baznadežno slaboj formi - Trulli se kvalificirao kao 14., a utrku je završio 16., dok je

> "Gascoyne je totalno flipnuo i izgalamio se i na Howetta i na Tomitu-sana"



Howett (lijevo) i Gascoyne voljeli su se kao pas i mačka, a uspjeh u Australiji došao je prekasno



Veliki gazda Toyota Motorsporta Yoshiaki Kinoshita očekivao je pobjede u prvoj polovici 2006.

Schumacher startao 17. i završio 14. Bio je to neugodan šok, još bolniji kad se zna da su ostale velike momčadi na Bridgestone gumama, Ferrari i Williams, bile impresivno brze.
Tomita-san će u lipnju navršiti 65 godina i tada će se, u skladu sa striktnim Toyotinim pravilima, morati povući u mirovinu. Ono što je najvažnije, obećao je Yoshiakiju Kinoshiti, glavnom direktoru Toyotinog Motorsport odjela u Higashifujiju i čovjeku koji mu je povjerio vođenje Toyotine operacije u Formuli 1, da će Toyota do tada pobijediti bar u jednoj utrci.
Radi se, dakle, o pitanju časti. Nakon razočaravajućeg Grand Prixa Bahreina, upravne odbore u Kölnu i Higashifujiju potresla je panika - i Tomita-san je, kako se govori, Gascoyneu očitao prvu ozbiljnu bukvicu.
Gascoyne je tijekom tjedna između Grand Prixa Bahreina i Malezije radio u Kölnu bez prestanka. U Sepang je stigao tek u subotu ujutro, a do tada su Tomita-san i Howett, bez njegovog znanja, naredili velike promjene u kvalifikacijskoj strategiji momčadi.
Gascoyneu je prekipjelo, te je otvoreno počeo kritizirati Howetta i Tomita-sana pred cijelom ekipom - što je neoprostiv grijeh u kulturi japanskog poslovanja. Nakon toga, Howett je napokon bio u mogućnosti nagovoriti Tomita-sana da Gascoyne mora otići.
U ekskluzivnom razgovoru za F1 Racing Howett je priznao: "Mike i ja nismo uživali u nekom posebnom odnosu, ali gledajući iz poslovne perspektive, to nije ni bilo važno. Ono što je bitno je smjer razvoja automobila kakvog smo željeli. I da, tu se nismo mogli složiti."
U Australiji (gdje je također bilo nesuglasica i javnih svađa oko montiranja ovjesa iz 2005., bez Gascoyneovog znanja, ali tu je on pobijedio i automobil je ostao s originalno dizajniranim ovjesima) sudbina je htjela da Toyote prođu puno bolje. Ralf je završio na ohrabrujućem trećem mjestu. Ali, za Gascoynea bilo je to suviše malo suviše kasno. U ponedjeljak nakon utrke, primio je pismo u kojem je obaviješten da je suspendiran.
I, što sada? Pa, što god riječ "suspenzija" značila, Gascoyneova karijera u Toyoti je gotova. On će biti zamijenjen Pascalom Vasselonom, čovjekom koji se pridružio Toyotinoj F1 operaciji kao inženjer istraživanja i razvoja u ožujku 2005. Prije toga, bio je jedan od glavnih Michaelinovih inženjera.
Treba reći kako je Vasselonovo imenovanje zapanjilo svijet Formule 1. Ono što je sigurno je da se on neće suprotstaviti filozofiji Tomita-sana i Howetta, ali ne treba očekivati da će on ostvariti čudo koje će biti potrebno da bi se održalo obećanje Tomita-sana Kinoshita-sanu i ostalima u Toyoti.
U vrijeme pisanja ovog teksta Gascoyne nije bio dostupan za komentar.

Vidi: Izvještaj s GP Australije, str. 88

GREŠKA?

MASSA ISPRED SCHUMACHERA

VIDJETI FERRARIJE kako zajedno prolaze ciljem postalo je prilično uobičajeno - ali rijetki su dani kada Michael Schumacher nije u vodećem automobilu. No, upravo to se dogodilo u Maleziji, kad je Felipe Massa, s jednim zaustavljanjem u boksovima, preskočio Schumija i preuzeo petu poziciju. Nakon toga su neki počeli govoriti kako Ferrari više ne nameće timske odredbe. Istina bi mogla biti nešto drugačija. Prema saznanjima F1 Racinga, Massa nije dobio blagoslov ekipe da završi ispred Michaela. Zapravo, preko radija mu je rečeno da uspori u posljednjim krugovima jer riskira ostati bez goriva.

Ako je Massa zaista imao problem s gorivom, to se uopće nije moglo primijetiti kada je punim gasom projurio ciljem ispred Schumachera, očito s dovoljno goriva. Štoviše, govori



U Sepangu Massa se našao ispred Schumachera i ostao tamo do cilja

se kako u posljednjim krugovima utrke nikako nije potvrđivao da je čuo tu radio-odredbu o usporavanju. Ali zašto bi trebao? Schumacher je veći dio vremena nakon prvog odlaska u boksove vozio krugove od minute i 37 sekundi, da bi tek nakon upozorenja tehničkog direktora Rossa Brawna putem radija ubrzao na minutu i 35,6 sekundi. Da, vjerovali ili ne, Schumi je možda "zadrijemao".

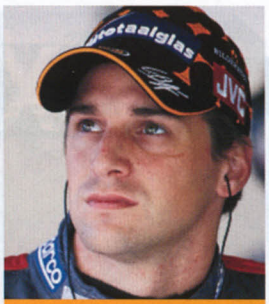
U međuvremenu je Jenson Button bez većih problema nadmašio svojeg ekipnog kolegu Rubensa Barrichella - i to uvjerljivije nego što je to Schumi obično radio dok je Rubens bio u Ferrariju, što je činjenica koja Nijemca zasigurno uzrujava. Naime, svaka utrka u kojoj Jenson obilato nadmaši Rubensa udarac je (relativno govoreći) za reputaciju Schumijeve brzine. U svojoj 38. godini on je stari, lukavi lisac, a neki od mladaca su sada već jednako brzi - ako ne i brži.

KOTAČ UZ KOTAČ

RUSKI RULET

TIAGO MONTEIRO vs CHRISTIJAN ALBERS





1	**Koje je nacionalnosti Colin Kolles?** **Odgovor:** Rumunj	Rumunjske. Točno	Čekajte, on govori njemački, ali dolazi iz druge zemlje. Rumunjske. Točno
2	**Koliko je star Alex Shnaider?** **Odgovor:** 37	36 ili 37? 37. Točno	31! Sad sam zaradio bodove kod njega! Krivo
3	**Koliko je GP utrka dobio Johnny Herbert?** **Odgovor:** Tri.	Hmm. Ili niti jednu ili četiri. Niti jednu. Krivo	Jednu. (Kad je čuo odgovor kaže: "Kako to mogu znati? Tek sam se bio rodio!") Krivo
4	**Kako se zove Midlandov ruski test vozač?** **Odgovor:** Roman Rusinov	Roman Rusinov. Točno	Rusinov. Točno
5	**Prije ove godine, tko je posljednji put, i gdje, pobijedio s V8 motorom?** **Odgovor:** Michael Schumacher, Benetton-Ford, GP Europe 1994.	Nemam pojma. Čak ne znam niti kad su V8 motori prestali voziti... Krivo	Michael Schumacher u Benettonu, zar ne? 1995.? Skoro
6	**Koliko je bodova osvojila ekipa Jordan 2005.?** **Odgovor:** 12.	Narain je osvojio 5. Dakle, ukupno je 12. Točno	Tiago je bio treći, Narain četvrti... 11 bodova. Blizu
7	**Čime se bavi Midlandov sponzor Superfund?** **Odgovor:** Investicijski menadžment.	Fondovi, investicije, te stvari. Točno	Rade investicijske pakete za razna ulaganja. Točno
8	**Tko je najuspješniji portugalski / nizozemski vozač svih vremena?** **Odgovor:** Tiago Monteiro i Jos Verstappen.	Tiago Monteiro? Jel' da? Točno	Htio bih da sam ja, ali to je još uvijek Jos Verstappen. Točno
9	**Kada je održana utrka u Estorilu / Zandvoortu?** **Odgovor:** 1996. / 1985.	Hmmm... 1991.? Krivo	1981.? Krivo
10	**Koliko brzo F1 vozač mora izaći iz cockpita da bi prošao FIA-in test?** **Odgovor:** 5 sekundi.	Pet sekundi. Točno	Deset sekundi, i mora vratiti upravljač natrag. Krivo
	Pobjednik ovog mjeseca je: **TIAGO MONTEIRO**	**POBJEDNIK** **7/10**	**GUBITNIK** **5/10**

FOTOGRAFIJE: XPB.CC



Format kvalifikacija treba zabetonirat
Otkako je stari format kvalifikacija odbačen 2002., pravila su mijenjana sedam puta. Ako se, dakle, sistem još malo modificira ove sezone, bit ćeto osmi put. Mislimo da je dosta.

F1 EXPOSE



PRLJAVO RUBLJE FORMULE 1

FIA nije samo samosvojno tijelo koje je zakon za sebe, već su njezini manevri i proglasi nabijeni politikantskom svadljivošću i čudnim javnim pozerstvom

27. OŽUJKA FIA je, službenom press izjavom, objavila najnoviji prijedlog pravila za homologaciju motora, koja bi trebala vrijediti 2008. i dalje. Suština tih pravila je u zamrzavanju mnogih aspekata razvoja motora između 2008. i 2012., ali FIA je do najsitnijih detalja odredila koje bi tehničke modifikacije bile dozvoljene između 1. siječnja i 1. veljače svake godine. Nabrajaju se, tako, detalji poput profila radilice i kinematike aktiviranja ventila.

Pet dana ranije, 22. ožujka, FIA je medijima izdala komplet prijedloga sportskih pravila za 2008., dogovoren na FIA-inom svjetskom vijeću motosporta ranije tog dana u Parizu. Do sada, ništa čudno... možda.
No onda, simultano, FIA je izdala pismo pet GPMA proizvođača (BMW-Sauber, McLaren, Honda, Renault i Toyota), datirano 21. ožujka, u kojem oni traže izmjene određenih detaljnih aspekata pravila, uključujući i zahtjev za izmjenu nekih prijedloga za homologaciju motora. U odgovoru predsjednika FIA-e Maxa Mosleya, datiranog 22. ožujka, ove su sugestije odbijene.
U ovom trenutku postaje jasno u kojoj je mjeri proces donošenja pravila postao javan. Ali nije uvijek bilo tako. Izrada pravila Formule 1 obično je bila neka vrst crne magije, nešto odlučivano od strane bezličnih inženjera i administratora iza zatvorenih vrata i s tri jasna cilja: (a) učiniti utrke pravednima, (b) učiniti ih sigurnima, i (c) učiniti ih zabavnima.
FIA je nedavno ovoj listi dodala i (d) "smanjenje troškova", definirajući ovaj aspekt primarnim fokusom po prvi puta u povijesti ovog sporta. Ali, čini se kako današnji proces stvaranja pravila djeluje istovremeno i kao politički malj, udarajući putem medija svakog za koga Max Mosley prosudi da bi trebao biti na udaru. Zašto se, dakle, to neuredno,



Japanci izlaze iz Formule 1?
U Hondi i Toyoti su izjavili da su spremni izići iz Formule 1 ako im FIA odbije prijave za svjetsko prvenstvo 2008. Popis dvanaest ekipa kojima su prijave prihvaćene bit će objavljen 28. travnja.



GPMA učvršćuje dogovor
Pet ekipa koje čine GPMA najavljuju da je komercijalni dogovor s FIA-om od 2008. nadalje blizu zadovoljavajućeg epiloga. "Ostvaren je značajan napredak," kaže se u njihovom priopćenju.

zbunjujuće i otegnuto donošenje pravila Formule 1 odigrava tako javno, uz prividnu prosudbu publike?

Dok su GPMA proizvođači automobila jednako krivi za provođenje ovakve taktike posljednjih godina, FIA je počela taj proces sve jače i jače dodatno poticati. Trend je bio osobito izražen otkako je Mosley krajem 2002. objavio niz izmjena, uključujući i novi sistem kvalifikacija od jednog kruga. Od tada je javnost bila izložena beskrajnom nizu intervencija u pravila u oblastima aerodinamičkih restrikcija, mijenjanja guma, zapremnine, konfiguracije i trajanja motora, onih čudnih izuma podijeljenih stražnjih krila, a, od nedavno, i u pravila vezana za novi Concorde Agreement (ili njegov ekvivalent) 2008. godine. Sve je ovo bilo javno obznanjeno, veli FIA, u interesu transparentnosti.

Odakle odjednom ovaj poriv, nije jasno, ali "transparentnost" je omiljena riječ FIA-inog direktora komunikacija, Richarda Woodsa, kojeg ovdje spominjemo samo zato što je upravo on posljednjih godina bio ključni igrač u FIA-inom korištenju medija.

"Proces donošenja pravila je uvijek bio transparentan," tvrdi Woods, "ali uzimajući u obzir konzultacije o Formuli 1 koje smo započeli početkom prošle godine, smatrali smo da je primjereno držati sadašnje, kao i potencijalne buduće, F1 natjecatelje u toku."

I dok jasan proces donošenja pravila, bez skrivenih agendi, izgleda kao hvale vrijedan cilj, lavina informacija, sama po sebi, ne čini transparentnost. No, takva lavina je lukav način da se ljude uvjeri da transparentnost postoji.

No, nisu baš svi uvjereni. Zapravo, Michelinov boss Edouard Michelin je nedavno rekao: "Imamo ograničeno povjerenje u transparentnost vladajućeg tijela Formule 1."

Javno pismo koje je Mosley uputio proizvođačima 22. ožujka, na dan sastanka FIA-inog svjetskog vijeća motosporta, je samo po sebi vrlo daleko od toga bude bez skrivenih agendi. Prva rečenica glasi ovako: "Hvala vam za vaše pismo od 21. ožujka, koje je bilo poslano u 22:11 sati prošle noći [tj. poslali ste ga jako kasno]."

Nastavlja se u sličnom stilu, informiranjem čitalaca da proizvođači nisu uspjeli predložiti odgovarajuće zamjenske prijedloge umjesto onih protiv kojih su se bunili, i podsjećanjem na prošle neuspjehe proizvođača: "Svjetsko vijeće motosporta također primjećuje da unatoč ponovljenim pozivima da to učinite, nitko od vas nije sudjelovao na sastancima održanim početkom 2005. u kojima se raspravljalo o pravilima za 2008., i da prijedlozi koje ste nam obećali poslati u svibnju 2005. još nisu stigli."

Sve ovo učvršćuje FIA-inu pregovaračku poziciju pri nametanju onih pravila kakva ona sama želi. To također povećava pritisak na proizvođače da, prije Mosleyevog isteka roka 31. ožujka (vidi okvir dolje), potpišu prijave za sudjelovanje u prvenstvu 2008. ili da se suoče s nemogućnošću da bilo što kažu u daljnjoj raspravi o pravilima.

Nadalje, tako javni naglasak na promjenama pravila za 2008. gotovo je neprimjetno prebacio težište s problema koji stvarno zanima ekipe - potrebe za ravnomjernijom raspodjelom enormnih dohodaka koje Formula 1 stvara. Ako se stvarno želi razumjeti politika Formule 1, ne smije se nikako zaboraviti ono što tvrde dobri poznavaoci prilika: da su, naime, Mosley i Bernie Ecclestone kao sijamski blizanci, uvijek ujedinjeni u svojim ciljevima, koliko god revno ponekad odavali suprotni utisak. Slagali se ili ne sa smjerom prema kojem FIA vodi Formulu 1 - a mnogi se ne slažu, kao što F1 Racingova pošta potvrđuje - makinacije pomoću kojih i FIA i proizvođači automobila postižu svoje ciljeve od malog su interesa za bilo koga, osim za vrlo sitnu grupu zaljubljenika u F1 politikantstvo. Imajmo manje transparentnosti, a više stabilnosti, kroz poštenu, kolektivnu, slobodnu raspravu - makar i iza zatvorenih vrata.

Vidi: Mosleyeva kolumna, str. 26

"PROCESI UVOĐENJA NOVIH PRAVILA UVIJEK SU POSVE TRANSPARENTNI", kaže Richard Woods, direktor komunikacija FIA-e. Možda je baš u tome problem?

TKO ĆE BITI NA STARTU 2008.?



Dvadeset dvije ekipe prijavile su se za natjecanje u Formuli 1 od 2008. na dalje. Ova brojka uključuje 11 postojećih ekipa, plus dvojicu ozbiljnih kandidata za 12. mjesto (koliko ih predviđa Concorde Agreement): Prodrive projekt Davida Richardsa i B-ekipu McLarena, vođenu od strane Direxiva. Preostalh 9 prijava, uključujući one bivših F1 bossova Eddieja Jordana i Paula Stoddarta, mogu se smatrati tek špekulantskima. Na kraju krajeva, baš svatko može poslati faks namjere Maxu Mosleyu.

No, čini se očitim da ispunjavanje 12 mjesta neće biti problematično. Zapravo, čini se da će bar jedna ozbiljna prijava morati biti odbijena. Ovo kod mnogih - a tu spada i Ron Dennis koji, naravno, pokriva interese svoje potencijalne B-ekipe - izaziva pitanje zašto uopće mora postojati limit od 12 mjesta. Više ekipa je zdravo za Formulu 1, a većina staza bez problema može primiti 30 automobila na startu, osim Monaka gdje je maksimum 24. Kao u prošlosti, ključne bi bile kvalifikacije. Najprestižnijoj utrci godine natjecateljski i komercijalni dodatni pritisak, uzorkovan mogućnošću neuspjeha u kvalifikacijama, bio bi samo od velike koristi.



"IZGUBLJENO U PRIJEVODU"

CHRISTIAN HORNER

"Možda imamo komercijalni ugovor o motorima s Ferrarijem, ali mi smo posve nezavisni. Naš se odnos tiče samo tehničkog snabdijevanja. Zadržat ćemo našu nezavisnost u svim drugim oblastima - bilo da se radi o gumama, gorivu, elektronici ili politici."
Christian Horner, boss Red Bull Racinga, u travnju 2005., nakon potpisivanja ugovora s Ferrarijem

PRIJEVOD:
"Potpuno ćemo plesati po Ferrarijevoj muzici na svim područjima - bilo da se radi o gumama, gorivu, elektronici ili politici."



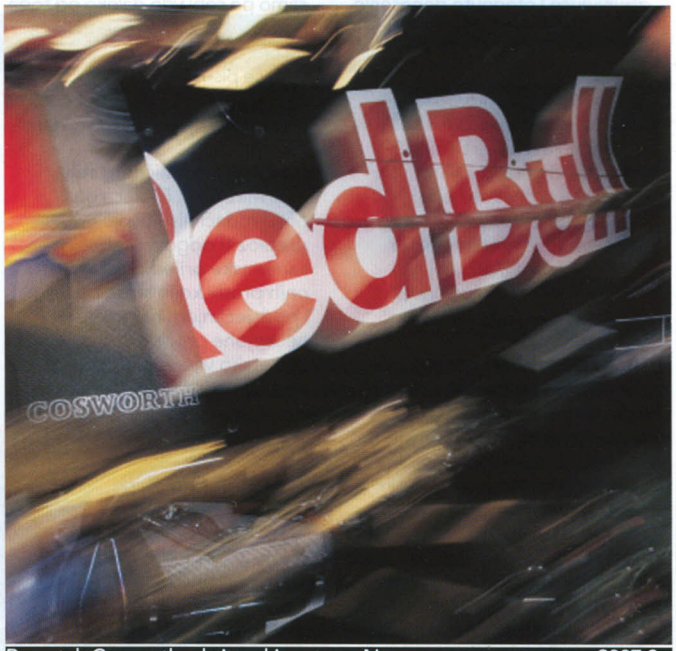
Tonio pred promocijom za 2007.? STR-ov vozač Vitantonio Liuzzi testirao je za Red Bull Racing u Paul Ricardu nakon Grand Prixa Australije gdje je po prvi put vozio Reb Bull RB2 i isprobao Ferrarijev V8 motor. Bila je to i prilika da impresionira ljude u ekipi pred pregovore za 2007.

MOTORNE TEME

RED BULL BEZ FERRARIJEVOG MOTORA U 2008.?

Novi RB3 Adriana Neweya možda će koristiti Cosworthove konje u potrazi za prvom Grand Prix pobjedom

BOSS EKIPE Red Bull Racing, Christian Horner, uspijeva zadržati ozbiljno lice kad god tvrdi da ne provode politiku "otvorenog novčanika". Ali ekipa koja je poharala pedokom regrutirajući brižljivo najbolje ljude iz mnogih ekipa - po svaku cijenu - možda se tek priprema obaviti svoju najskuplju kupovinu do sada. Radi se o poslu koji bi mogao zasjeniti plaću tehničkog direktora Adriana Neweya od 10 milijuna dolara godišnje. Zapravo, inicijativa za ovu potencijalnu kupovinu kreće upravo iz Neweyevog dizajnerskog ureda. Ukoliko šasija za 2007. bude tako dobra kako to Newey očekuje da će biti, postoji zabrinutost da bi sadašnji nabavljač motora, Ferrari, bio sve samo ne oduševljen ovoj ekipi prodati svoje najsvježije verzije V8 motora, koje bi onda matičnu ekipu mogle nadmašiti na stazi. Newey je, bez sumnje, već uzeo u obzir činjenicu da je za ozbiljan napad na svjetsko prvenstvo potreban neki drugi motor. Ali, čiji? Odgovor bi mogao biti... Cosworthov. Jasno, Red Bull će se nerado vratiti dobavljaču kojeg su napustili krajem 2005., ali supersnažni Cosworthov motor može se jednostavno preimenovati i postati Red Bull motor (kao što Ilmorovi motori već dugo nose oznaku Mercedes-Benz).



Povratak Cosworthu: britanski motor u Neweyevom novom autu 2007.?

Cosworthov vlasnik Kevin Kalkhoven mogao bi čak biti spreman i za prodaju firme. On je 2004. kupio Cosworth kako bi osigurao motore za američku Champ Car seriju. Kako se sada uveliko govori o ujedinjenju Champ cara i serije IRL, možda Kalkhovenu jednostavno više neće trebati tvornica motora. Hoćemo li, dakle, vidjeti Red Bull-Red Bull u 2007. ili 2008.? "Ne bih imao nikakvih problema s time," kaže Cosworthov direktor marketinga Bernard Ferguson. U međuvremenu, Horner sve komentira ovako: "Imamo ugovor s Ferrarijem do kraja 2007. Što će se dogoditi nakon toga, prerano je za reći..."

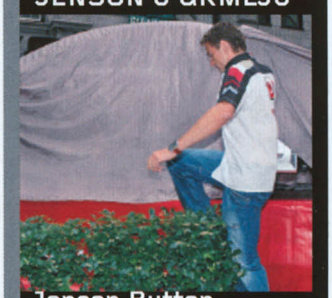
Vidi: Adrian Newey, str. 68



UHVAĆENO MOBITELOM

Uhvatili nekog slavnog u F1? Pošaljite nam sliku!

JENSON U GRMLJU



Jenson Button
Montreal, 2005
Fotka: Bob Hebert

Ne, ni nama nije jasno što je u šatoru u grmlju Montreala. Možda predujam goleme Hondine plaće? U svakom slučaju, Jenson je tamo proveo mnogo vremena...

DC JE SLJEDEĆI VOZAČ-MENADŽER U FORMULI 1?



DAVID COULTHARD vjerojatno neće pobijediti u 2006. i on to zna.
Iako je u formi i mladahan, on, bez obzira na sve, ipak ima 35 godina - i to je malo previše za mladošću opsjednuti Red Bull Racing.
Ali DC je više nego vozač u Red Bullu, i uvijek je to bio. On je, u stvari, bio taj koji je prvi kontaktirao Adriana Neweya. Bila je to uvertira koja je vodila do angažiranja najboljeg dizajnera u Formuli 1. Puno prije Neweyevog potpisivanja, DC je doveo u Red Bull nekadašnjeg McLarenovog i Ferrarijevog aerodinamičara Antona Stipinovicha (Južnoafrikanca hrvatskog porijekla). Zasigurno, DC posjeduje mnogo sive mase ispod sve sjedijih lokni na njegovoj glavi, i to Red Bullu i te kako pomaže.
Ali, u slučaju da za Red Bull potpiše neka tako željena vozačka superzvijezda, još nema razloga da Coulthard posve odloži svoju kacigu. (Dietrich Mateschitz ne taji svoju želju da unajmi Michaela Schumachera. Koliko god to izgledalo malo vjerojatno, još jednoj 100-milijunskoj ponudi Schumi bi teško odolio.) DC bi tada možda mogao kombinirati vožnje petkom sa svojom sve razvijenijom menadžerskom ulogom. I tko zna? Mogao bi čak jednog dana zamijeniti sadašnjeg sportskog direktora Christiana Hornera.
Iako je radišan i inteligentan 32-godišnjak, Horner ima svoje kritičare u ekipi Red Bulla. F1 Racing je čuo glasine da je njegov posao nedavno ponuđen dvojici jačih igrača iz pedoka. Jedan od njih navodno je Flavio Briatore.



Michelin razmišlja o povratku 2008. Iz Michelina su ponovili da neće promijeniti svoju odluku o napuštanju Formule 1 nakon 2006. Ali, postoje indikacije da kompanija ozbiljno razmišlja o povratku 2008., kad će biti dozvoljen samo jedan snabdjevač guma.

F1 ZNANOST



Fisichella, kao i svi današnji vozači Formule 1, troše mnogo vremena i energije u teretani. U protivnom, ne bi ih bilo nigdje

POLUMARATONCI FORMULE 1

Kako F1 vozači treniraju svoja tijela za vrhunske napore Grand Prix utrka

KAD GOD JE F1 vozač u automobilu na stazi, njegovo tijelo izloženo je vrlo napornim fizičkim opterećenjima. Kod naglih kočenja sile usporavanja dosežu 5,5 G, dok bočne sile u brzim zavojima mogu iznositi 3,5 G. A vremena za opuštanje nema. Zapravo, vozači si mogu dozvoliti nekoliko sekundi predaha samo kada dosežu najveću brzinu, na dugim ravnim dijelovima staze. Pa, kako se pripremaju za tako ekstremnu radnu okolinu, i koje su im potencijalne zamke?

IZAZOV

"Ako niste naviknuti na te sile," govori Juan Pablo Montoya, "može vam izgledati kao da vam bočne G sile pokušavaju otkinuti glavu." Pokušaj nadupravljanja (da se korigira rep auta pri zanošenju van) u brzim zavojima zahtijeva veliku fizičku snagu, bez obzira na servo-upravljač - i to je nešto što često iznenadi početnike.

"To je ono zbog čega sam izgubio kontrolu nad Minardijem u obje utrke u kojima sam nastupio 2002.," priznaje Anthony Davidson. "Jednostavno sam ostao bez snage."

No, vozačima je potrebna i izdržljivost baš kao i snaga - što nije ista stvar - da bi uspjeli voziti na granici kroz mnogo krugova. Za snagu su vam potrebni jaki mišići - i kao rezultat napornog i teškog programa vježbanja, Davidson je danas vidljivo mišićaviji nego što je bio 2002. To mu pomaže izdržati duge vožnje na testovima koje zahtijeva Honda, a po potrebi i utrke.

> **Ako niste navikli na bočne G sile, činit će vam se kao da će vam otpasti glava,**
> *Juan Pablo Montoya*

Samo veliki mišići nisu dovoljni za izdržljivost. Za to trebate povećati (aerobičnim vježbama) i optimizirati (anaerobičnim vježbama) količinu kisika u krvi. Kao i trkači maratona, tako i F1 vozači tijekom utrke moraju biti fizički i psihički efikasni, usprkos izlaganju visokim temperaturama i iscrpljenosti.

Dodatna komplikacija, posebno kod visokih temperatura, je utjecaj dehidracije. Tijekom ovogodišnjeg Grand Prixa Malezije, temperature u kokpitu prelazile su 50°C, a nekoliko vozača je znojeći se izgubilo čak 3,5 litre vode. Fiziološke posljedice teškog preznojavanja su dalekosežne. Vozač koji teži 70 kg - na primjer, Rubens Barrichello ili Fernando Alonso - u sebi sadrži 40 kg vode, pa je gubitak od 3,5 litre tekućine u Sepangu značio da je tijelo izgubilo 8,5 % ukupne količine vode. U bolnicama, pacijentima koji su dehidrirali 15 %, tekućina se hitno nadomještava intravenozno.

"Dehidracija je velik problem," govori Gerry Convey, Montoyin trener. "Gubitak od 1 % vode



Klanja se ili je posve iscrpljen? Vi odlučite - Alonso u Maleziji 2005.

FOTOGRAFIJE: CHARLES COATES/LAT; ARHIVA LAT; XPB.CC; DREW GIBSON



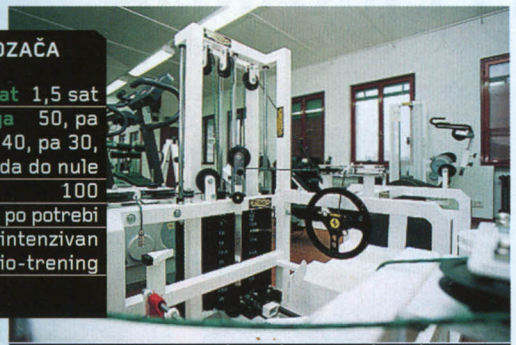
Galama oko fleksi-krila se smiruje
Nakon dvije utrke paranoje skandal oko fleksibilnih krila stišao se u Australiji. Nakon mnogih pojašnjenja Ferrari, McLaren i BMW pojavili su se u Melbourneu s normalnim krilima na svojim automobilima.



Super Aguri kratkih rukava
Želje ekipe Super Aguri da se dočepa Hondinog "zimskog" modela 078 nisu urodile plodom. Sad će SA morati izgraditi u potpunosti svoj model, ali to im neće uspjeti prije britanskog Grand Prixa.

TRENING VOZAČA

Vježbe za vrat	1,5 sat
Dizanje utega	50, pa 40, pa 30, i onda do nule
Trbušnjaci	100
Lagani utezi	po potrebi
Trčanje	intenzivan kardio-trening



F1 teretana ima i specijalan volan za vježbe ruku i torza

Tipična dijeta na dan utrke

"Natankati tijelo krivim gorivom," kaže Toyotin doktor Riccardo Ceccarelli "isto je kao to učiniti svojem automobilu: neće baš dobro raditi."
Od starta do cilja utrke vozač u prosjeku potroši oko 1.500 kilokalorija. To otprilike odgovara trčanju polovice maratona. Da bi u utrci imali dovoljno goriva za svoje tijelo, vozači se prije starta najedu hrane bogate ugljikohidratima. Najnovija istraživanja pokazuju da su voće i povrće najefikasnija hrana za pohranjivanje energije u tijelu.

Dijeta za vrhunske napore
Doručak: zobene pahuljice ili cornflakes (300 kcal), rezane banane (95 kcal), sok od naranče (50 kcal), poluobrano mlijeko (50 kcal)
Ručak: piletina (250 kcal), riža (150 kcal), rajčice (100 kcal), voće (50 kcal)
Večera: tjestenina (250 kcal), šunka (200 kcal), voće (50 kcal)



može utjecati na sposobnost procjene i do 20 %. Zato je u vrućim utrkama vitalno održavati hidraciju vozača."
Osim što utječe na procjene vozača, dehidracija može uzrokovati mutan vid (kad dođe do dehidracije od 12 %), a nakon iznad 20 % organi se počinju isključivati.

DRŽ' SE BOCE

Prvi put u povijesti Formule 1, baš svaki automobil na ovogodišnjem Grand Prixu Malezije imao je bocu za piće. Doduše, neke su imale kapacitet od samo pola litre. Danas većina vozača ima jednolitrene boce u kojima se nalazi hipotonična tekućina, mineralna otopina razvodnjena nešto više od krvi. Razvodnjenost pomaže tijelu da elektrolite apsorbira brže nego što to čine obična izotonična pića.
No, neke ekipe ne vole boce za piće, jer vjeruju da bi jedan kilogram smješten tako visoko mogao poremetiti težište i upravljivost automobila.
"Ekipe troše milijune dolara da bi njihovi automobili postali što brži," govori Mark Arnall, trener i terapeut Kimija Räikkönena. "Zašto, onda, i vozači ne bi bili u najboljoj mogućoj formi?"

OSTATI NISKO

Kao što boca za piće od 1 kg može poremetiti upravljivost automobila, istu stvar može prouzročiti gornji dio vozačeva tijela ukoliko je nepotrebno "nabildano". Zbog toga inteligentni vozači, poput Alexa Wurza, nastoje oblikovati svoj torzo koristeći specijalno usmjeren trening. "Kada skinem majicu, ne izgledam kao kokoš - ali niti kao body builder," rekao je Wurz F1 Racingu. "Moji mišići na gornjem dijelu tijela su dugi i tanki - što je dobro za najbolji kompromis između snage, izdržljivosti i zadržavanja niskog težišta."

TRENING

Treba li vozač svakodnevno i naporno vježbati, ili su opsežna predsezonska testiranja sama po sebi dovoljna?
"Najbolji oblik treninga je vožnja F1 automobila," govori Williamsov Mark Webber. "Niti jedna vježba u teretani ne može replicirati ono što se dešava u automobilu i zato je vožnja najbolji način pripreme." Vrat trpi najveće napore u gornjem dijelu tijela zato jer nije pričršćen sigurnosnim pojasem od 6 točaka. Naslon za glavu pomaže pri ubrzanjima, ali vrat i glavu ništa ne podupire pri kočenju i pri prolascima kroz zavoje. Paradoks je ove godine u činjenici da vrat trpi veća opterećenja nakon uvođenja slabijih V8 motora od 2,4 litre zapremnine, zato što su automobili u zavojima brži, zbog bolje aerodinamike, nego što su to bili prošlih godina s V10 motorima od 3 litre.
"Kroz posljednji zavoj u Barceloni," govori Jenson Button, "sada idemo 16 km/h brže nego 2005. Postoji mnogo razloga za to: s V8 motorom je lakše voziti punim gasom, aerodinamika je bolja nego prošle godine i gume sada imaju bolje prijanjanje. Sve to ovaj zavoj čini vrlo brzim, a G sile su ogromne."
Izvan automobila, trening vrata obavlja se u teretani. Vozači razvijaju vlastite sisteme, ali su svi varijacija na istu temu. Sistem kolotura i utega pričvršćen na staru kacigu i onda vozač odrađuje razne vježbe u skupinama po 10. Trening obično traje oko sati i pol, koliko traje prosječna Grand Prix utrka.
A što je s ostalim dijelovima tijela? Gležnjevima treba puno vježbe, osobito lijevom koji treba podnijeti nevjerojatne sile na papučici kočnice. Podlaktice također trebaju biti dovoljno snažne da upravljaju automobilom kroz brze zavoje, kada sile potiska na stazu počnu poništavati svu pomoć koju pruža servo-upravljač.
"Trebate biti u nevjerojatnoj formi," govori Button. "To je potrebno ne samo da izidete na kraj s fizičkim naporima, već će pomoći i mentalnoj strani stvari."



Klien je prije australskog Grand Prixa puno vozio bicikl

VJEŽBE UMA

Toyotin doktor, Riccardo Ceccarelli, vjeruje da su, za dobru razinu vozačevih performansi i drugi faktori isto toliko važni koliko i fizička pripremljenost.
"Uz dobru disciplinu," govori Ceccarelli, "bilo tko može biti spreman za utrku u F1 automobilu - trebate samo naporno vježbati u teretani. Ali, to je samo polovica onoga što vam je potrebno; druga polovica je mozak. Mozak morate tretirati kao i mišiće: morate ga zagrijati prije nego ga koristite i odmoriti u pravim trenucima. Tijekom utrke od dva sata nema nikakvih popuštanja za mozak, ali niti za tijelo, i upravo to čini Formulu 1 najzahtjevnijim sportom na svijetu."

MARANELLOV ČOVJEK OD 5 MILIJUNA DOLARA

KIMI VEĆ NA PLAĆI FERRARIJA

Odlična stvar - ako vam uspije. Ferrari žele Räikkönena toliko da ga plaćaju unaprijed

F1 RACING saznaje da je Ferrari platio Kimiju Räikkönenu 5 milijuna dolara samo da bi oni bili prvi koji će s Fincem moći sklopiti ugovor za njegov angažman 2007. godine i nadalje.

Ako Ferrari odluči realizirati opciju s Räikkönenom, očekuje se da će njegova plaća biti oko 30 milijuna dolara godišnje.

Ukoliko se Michael Schumacher krajem ove sezone povuče (ili, što je vjerojatnije, prijeđe u neku drugu ekipu) Ferrari će sigurno regrutirati Räikkönena. Schumacher se mora odlučiti do 1. lipnja. Kimi je, priča se, obavijestio Ferrarijev menadžment da se on nikog ne boji, i da on ne bi imao nikakvih problema biti u istoj ekipi sa Schumacherom. No, Schumacher, koji će na početku sezone 2007. imati 38 godina, sigurno ne bio baš oduševljen da mu timski kolega bude superbrzi 27-godišnji Finac. Zapravo, mogućnost dolaska Räikkönena može čak nagnati Schumachera da odbije potpisati novi ugovor za Ferrari i uvjeriti ga da je mnogo elegantnija i dostojanstvenija opcija mirno se povući s utrka.

Možda je to i pritajena želja Jeana Todta koji je često izjavljivao kako nikada ne bi želio okončati Schumacherovu karijeru protiv njegove volje.

S druge strane, Schumacher može pokušati nagovoriti Todta da Ferrari nastavi s vozačkom taktikom koja im je toliko dobro služila, s njime kao glavnim vozačem i precizno definiranim drugim vozačem. U tom slučaju Kimi bi dobio svojih 5 milijuna za apsolutno ništa, i bio bi slobodan ponovno potpisati za McLaren ili, što je jednako moguće, za Renault.

U takvom scenariju Todt bi mogao zadržati Felipea Massu ili se kockati i uzeti motociklističkog superstara Valentina Rossija. Obje opcije bile bi značajno jeftinije od Räikkönena, bez obzira na izgubljenih 5 milijuna dolara. Ali, ništa ne traje vječno, i na osnovu prve tri utrke 2006. čini se da je Massa - još 2004. u Sauberu posve u sjeni Giancarla Fisichelle - po pitanju čiste brzine sada neprijatno blizu Schumachera. Todt to sigurno primjećuje, a možda je to čak i predviđao. Drugim riječima, možda je razlog što je Ferrari već osigurao Räikkönena u tome što im je on vrlo potreban.

"Kimi se ne boji nikoga i spreman je biti u ekipi sa Schumacherom"



Schumi čestita čudotvornom Kimiju na briljantnoj vožnji od 22. do 3. u Bahreinu

Obilje dobrih mjesta

Bez obzira na to da li će Ferrari unajmiti Räikkönena, većina najboljih ekipa (McLaren, Renault, Toyota, Red Bull, BMW i Honda, ukoliko Rubens Barrichello nastavi s razočaranjima) bit će u potrazi za velikom vozačkom zvijezdom za sezonu 2007.

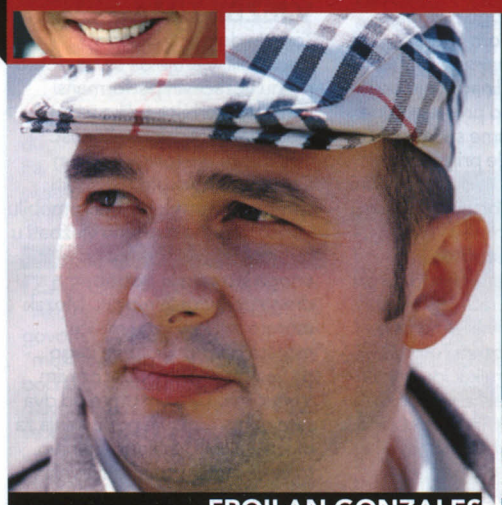
Ovo je vrlo neobičan odnos snaga za Formulu 1. Obično, više je dobrih vozača nego dobrih mjesta u ekipama. Iduće godine bit će točno suprotno. Da, Juan Pablo Montoya, Giancarlo Fisichella i Jarno Trulli bit će slobodni na tržištu, ali mora se reći da niti jedan od njih nema kalibar oko kojeg bi se uspješno gradila kampanja osvajanja svjetskog prvenstva.

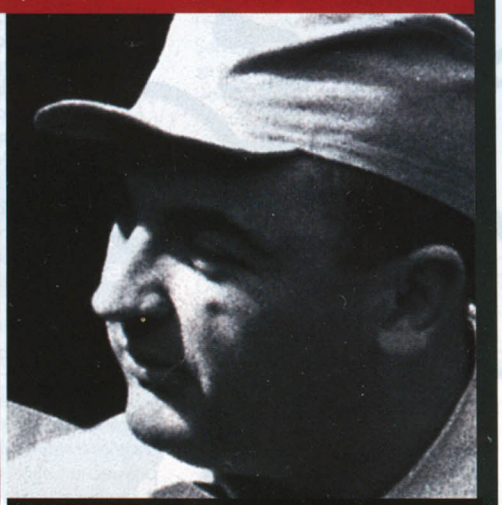
Kao posljedica svega bi mogla biti velika prilika da Alex Wurz i Anthony Davidson konačno (opet) voze utrke za dobru ekipu, nakon godina u ulogama test-vozača.

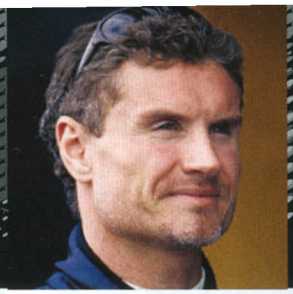
S druge strane, nakon nekoliko godina u potrazi za najboljom mogućom ekipom, Jenson Button bi mogao na kraju biti veliki gubitnik, budući da je neraskidivo vezan za Hondu bar do kraja 2008.

KAO JAJE JAJETU

Svatko ima svoj uzor. Froilan Gonzales, zvan "Bik s pampasa" dojurio je kroz desetljeća i posve očigledno inspirirao jedinstvenog bossa Midlanda Colina Kollesa.


FROILAN GONZALES


COLIN KOLLES



Coulthard o Montoyi
DC se ovako izrazio o Montoyi u Australiji, usred glasina da Kolumbijac dolazi u Red Bull: "To, je li on lijena, problematična individua s mnogo prtljage ne bih nikako mogao komentirati."

STRATEŠKI GURU



1,3 milijuna dolara je sitniš za čovjeka Symondsovog kalibra. Nije čudo da rivali navaljuju

BORBA ZA POTPIS PATA SYMONDSA

Sposobnosti Renaultovog izvršnog šefa inženjeringa vrlo su tražene

NEKADA je zapošljavanje Adriana Neweya ili Rorya Byrnea bio oproban i potvrđen način za dovođenje ekipe na prag osvajanja svjetskog prvenstva u Formuli 1.
Ali 2005. to se promijenilo. Da, tehnički direktor Bob Bell i glavni dizajner Tim Densham su od Renaulta R25 stvorili brz i robustan automobil, iako ne toliko efikasan kao što je to bio McLarenov MP-20. No, u nekoliko navrata Renaultov izvršni direktor inženjeringa Pat Symonds pretvarao je bodove u podije, a podije u pobjede.
Neweyeva plaća u Red Bullu iznosi 10 milijuna dolara godišnje. Byrne zarađuje gotovo jednako toliko. Čak je i Toyotin odlazeći tehnički direktor, Mike Gascoyne, koji nije niti strateg niti dizajner, zarađivao nevjerojatnih 8 milijuna dolara na godinu. Za razliku od njih, Symonds zarađuje "samo" 1,3 milijuna dolara - relativno skromna plaća koja je, istina, lani bila osnažena bonusom za osvojena prvenstva između 900.000 i 2.200.000 dolara. U svijetu inženjera Formule 1 ovo je sjajna plaća, ali uzme li se u obzir Symondsova uloga u Renaultovim uspjesima, to je prava sitnica.
U Australiji su započele kružiti glasine da su na Symondsa mnogi bacili oko - osobito Honda i McLaren. Ron Dennis je, u međuvremenu, već izjavio kako kontakta nije bilo - što ne znači da ga neće biti. Symonds bi se mogao naći na kušnji da prihvati ovaj angažman i da u McLarenu 2007. nastavi surađivati s Alonsom. Povrh toga, Red Bull je nedavno preoteo Neila Martina,

> "On je kadar bodove pretvoriti u postolja, a postolja u pobjede"

McLarenovog stratega sa zida boksova, kojeg će sada trebati zamijeniti.
I Hondi jako nedostaje strateg utrke Symondsova kalibra, što iz utrke u utrku potvrđuje njihova nesposobnost da dobru startnu poziciju pretvore u jednako dobar plasman na kraju utrke.
Symonds umanjuje vlastitu ulogu: "Ostajem u Renaultu," rekao je, "i zato mi samoreklama nije potrebna." Pitamo se hoće li to reći i kad počnu pristizati konkretne, supernunosne ponude?



NEKAD KAO SAD

Pet F1 legendi iz pet desetljeća Grand Prix utrka otkrivaju kako je to bilo u njihovo doba

Pitanje 1: Da li ste ikada u utrci razgovarali sami sa sobom?
Pitanje 2: Da li je postajao netko na utrkama koga nikako niste voljeli?

Stirling Moss 1950s

Rođen 1929., 66 Grand Prixa (1951.-1961.) 16 pobjeda, 0 naslova prvaka



Odgovor 1: Da, jesam. To je glupo, ali koristi ako mislite da će vam pomoći da ostvarite ono što želite.

Odgovor 2: Ne, nikada. Osim kad sam vozio iza nekoga tko je bio spor i nije se micao s puta. Tada sam ga intenzivno mrzio.

Jack Brabham 1960s

Rođen 1926., 126 Grand Prixa (1955-1970.) 14 pobjeda, 3 naslova prvaka (1959., 1960., 1966.)



Odgovor 1: Ne.

Odgovor 2: Ne.

Niki Lauda 1970s

Rođen 1949., 171 Grand Prix (1971-1979., 1982-1985.) 25 pobjeda, 3 naslova prvaka (1975., 1977., 1984.)



Odgovor 1: Ne.

Odgovor 2: Zbilja se ne mogu sjetiti, ozbiljno.

Keke Rosberg 1980s

Rođen 1948., 114 Grand Prixa (1978-1986.) 5 pobjeda, 1 naslov prvaka (1982.)



Odgovor 1: Uvijek sam sam sebi govorio "Kurvin sine, prestani se bojati i pritisni već jednom taj gas."

Odgovor 2: Peter Windsor, u osamdesetima, jer je bio totalno naklonjen Mansellu. Sada smo posve u redu.

Damon Hill 1990s

Rođen 1960., 115 Grand Prix (1992-1999.) 22 pobjede, 1 naslov prvaka (1996.)



Odgovor 1: Ne, samo sam se jako koncentrirao. Bez riječi. Samo zen.

Odgovor 2: Bilo je lakše nekog pobijediti ako vam se nije sviđao, tako da sam mrzio brižljivo odabranu selekciju pojedinaca. Striktno iz profesionalnih razloga, naravno.

FOTOGRAFIJE: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES, CHARLES COATES/LAT, LORENZO BELLANCA/LAT, ARHIVA LAT, XPB.CC, ROMILLY LOCKYER/GETTY IMAGES, ALISTER THORPE

"Ne treba mi nikakva reklama", Pat Symonds

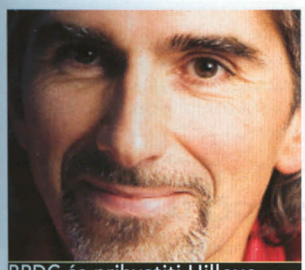
DAMON SE VRAĆA

HILL SPAŠAVA SILVERSTONE

MOGLO BI SE desiti da svjetski prvak iz 1996., Damon Hill, preuzme ulogu predsjednika British Racing Driver's Cluba (Britanskog kluba vozača utrka), ukoliko se njegov izbor krajem travnja potvrdi glasanjem na klupskom godišnjem skupu.

Kako se to desilo? Hill je u veljači, kad smo o tome pričali, rekao F1 Racingu: "Ne znam dovoljno o Formuli 1 i ne želim raditi 24 sata na dan, 7 dana tjedno". Odakle ovakav preokret?

"Vi pretpostavljate da ću ja raditi sedam dana tjedno...," rekao je na upit. "Obzirom da ja imam perspektivu, iskustvo, a i vezu s Britanijom i s britanskim Grand Prixom koja seže u prošlost u doba prije mene - u doba mog oca - mislim da je važno da se uključim u ovako nešto."



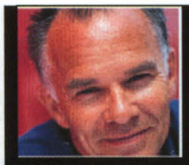
BRDC će prihvatiti Hillove planove?

BRDC posljednjih godina prolazi kroz nemirno razdoblje. Imidž pakosnih sukoba i neprekidnih prepirki o sudbini britanskog Grand Prixa polako prevladava nad onim o staromodnoj, dosadnoj organizaciji. Hoće li Damon preuzeti zatrovani prijesto?

"Hm, o BRDC-u dovoljno govori činjenica da se mene, s mojih 45 godina, smatra mladim čovjekom," priznaje on. "Ali, tu ima mnoštvo problema koji zahtjevaju otvoreni um i ozbiljni trud kako bi se riješili. Jedan od njih je britanski Grand Prix."

Da, budućnost britanskog Grand Prixa - i sučeljavanje s Berniejem Ecclestoneom - bit će Damonov najpreči posao.

"Bernie ima vrlo nepokolebljive stavove o Silverstoneu," priznaje on, "i ja to naravno poštujem. Pa ipak, tradicionalne utrke moraju ostati u Formuli 1."



Peter **Windsor's**

Uz dlaku

Sa svakom utrkom mladi Španjolac postaje sve specijalniji. Sada već čini čuda i na hladnim gumama

Australski Grand Prix bio je jedan od klasika s mnoštvom odlučujućih varijabli i još jednom potvrdom svakim danom sve veće briljatnosti Fernanda Alonsa Diaza. Hodao sam prema pedoku, ujutro prije utrke, kad sam namirisao onaj zlokobni, poznati miris: negdje u blizini gorjelo je kvačilo Renaulta Megana Turbo. Okrenuo sam se i ugledao Fernanda, svog u osmijehu, kako maše gledaocima dok se izvlačio iz svog zadimljenog auta.

"Poznat mi je miris odnekud," rekao sam u prolazu. "Sprženo Megane kvačilo."

"Oh, da!" rekao je smijući se. "Neobično zar ne? Samo sam se malo igrao s autom i smrdi kao onaj moj u Engleskoj. Baš čudno...!" I ode on, okružen fanovima s hrpom programa i T-majica za potpisivanje, i svitom Renaultovih ljudi zatrpanih mnoštvom obaveza.

Nekoliko sati kasnije on se "malo igrao s autom" i pobijedio australski Grand Prix s takvom paletom sposobnosti da je mene, a mislim, i većinu mojih kolega ostavio u očajanju jer smo sve superlative već potrošili u Japanu prošle godine, pa onda opet u Šangaju - a u skorije doba u Bahreinu i Maleziji. Pa ipak, Melbourne je bio osobit, jer nam je pružio još jedan uvid u njegov fenomenalan, rastući talent.

> "Fernandova umješnost s hladnim gumama danas - u vrijeme grijača guma i enormnih lateralnih sila prijanjanja - rijetko je viđena umjetnost"

Tu, naravno, mislim na Fernandovu sposobnost da vozi na hladnim gumama - što je u današnje doba grijača za gume i lateralnog prijanjanja od 4 G rijetko viđena umjetnost, i to umjetnost u pravom smislu riječi. Možete je naći u poglavlju o vožnji po mokrom - a znamo što većina F1 vozača misli o kiši. Većina je mrzi - i kažu vam da je mrze.

Fernando, nasuprot tome, daje utisak da obožava sirovi osjećaj na hladnim gumama - na izlasku iz boksova ili iza Safey Cara, čekajući ponovni start. Prijanjanja neće biti. Točka. Zadnji dio će se zanijeti. Prednje gume će zablokirati. Vozit ću se na ledu. Neće biti TC-a. I tako Fernando, kao što smo imali prilike vidjeti u Melbourneu, počne razmetljivo razbacivati svoj Renault dajući mu onu pravu količinu gasa s točno pravom količinom trzaja volanom i tek dodirom suprotnog locka prije no što se baci natrag, u drugom smjeru u onom gracioznom, savršeno simetričnom stilu Sébastiena Loeba. Mislim da Fernando u ovakvim situacijama ne samo da postigne veće temperature u svojim zadnjim gumama od bilo kojeg svojeg suparnika, nego time obavi dobar posao i sa svojim prednjim gumama. Ne baci svoj Renault u punokrvno, namjerno proklizavanje i podupravljanje Kimijevog načina zagrijavanja... ali nije daleko od toga. U ovom su pogledu njih dvojica bez suparnika.



Fernandov entuzijazam prisutan je na stazi, ali i izvan nje - i vrlo je zarazan

Niti jedno od ovog nije lagano - i kao dokaz toga pogledajte sav onaj besmisao kojeg je većina vozača napravila od uvjeta sa slabim prijanjanjem u Melbourneu. Obzirom da su navikli na ogromno prijanjanje i prolaske zavoja kao po crti, mnogi su vozači izgledali sasvim obično kad je, u hladnom povjetarcu iz Port Philipa, na stazi nestalo trenja. Čak je Michael udario u zid. A i Juan Pablo je pao kao žrtva hladnih guma.

Fernando je, međutim, nastavio sa svojim majstorskim programom. Vidjeli smo to na stazi - kroz njegovu kontroliranu agresiju, njegovu sposobnost utrkivanja, njegovu briljantnu brzinu, kroz oporavke iz lošijih situacija i iz njegove sposobnosti da maksimalno iskoristi uvjete lošeg prijanjanja; i što je možda još i važnije, i što je toliko presudan dio njegovog pogleda na svijet, kroz njegovu mirnu poniznost, dostojanstvo, poštenje, njegovu samodisciplinu i njegovu sklonost dobrom, solidnom radu.

FOTOGRAFIJE: CHARLES OATES/LAT, CHARLES BEST

F1 BIZNIS

TOYOTA TROŠI NAJVIŠE, UZ MALO EFEKTA

BROJKE IZ NEDAVNOG, u F1 Racingu objavljenog, pregleda troškova Formule 1 stvaraju veliku nervozu unutar establishmenta ovog sporta. Prošli mjesec, predsjednik Toyote Motorsporta John Howett burno je reagirao na navode F1 Racinga o Toyotinom budžetu u 2005. Tvrdio je da je 499 milijuna dolara daleko previše.

Howett stoga neće biti zadovoljan kad čuje da je, u posljednje tri godine otkako F1 Racing neslužbeno ispituje budžete F1 ekipa, Toyota najneefikasniji tim (osim Minardija) u pogledu osvojenih bodova po milijunima potrošenih dolara. I sve to unatoč njihovim impresivnim rezultatima u 2005.

Analiza trogodišnjih brojki F1 Racinga - za koje mnogi ključni ljudi u Formuli 1 smatraju da su prilično precizne - otkriva da su Toyota i Minardi bili slični u pogledu odnosa trošak/rezultat, unatoč njihovim totalno različitim budžetima. Tijekom ovog razdoblja, F1 Racing je utvrdio da je Toyota potrošila 1,265 milijardi dolara na svoj F1 program, dok je Minardi potrošio samo 136,4 milijuna dolara. U tom istom razdoblju Toyota je osvojila 113 bodova, a Minardi samo 8. No, kad se sve ovo pretvori u odnos bodova i milijuna dolara, proizlazi da je Minardi osvajao 0,06 bodova po milijunu utrošenih dolara, a Toyota 0,09 bodova po milijunu dolara (vidi tablicu desno).

Dakle, Toyota je osvajala samo 0,03 boda po milijunu više, a potrošila je dodatnih 1,128 milijardi dolara.

Na drugoj strani tablice, Renault - dvostruki svjetski prvak prošle godine i već sada dominantna ekipa u 2006. - najefikasnija je ekipa od svih, i jedina je velika ekipa koja je u tri godine potrošila manje od milijarde dolara. U razdoblju od 2003. do 2005. oni su potrošili 801,58 milijuna dolara i osvojili 384 boda, što znači da su osvajali skoro pola boda po utrošenom milijunu. Posve jasno: taj je novac bio vrlo dobro raspoređen.

Unatoč tome što su u ove tri godine imali najveći budžet, Ferrari su tek druga najefikasnija ekipa u današnjoj Formuli 1.

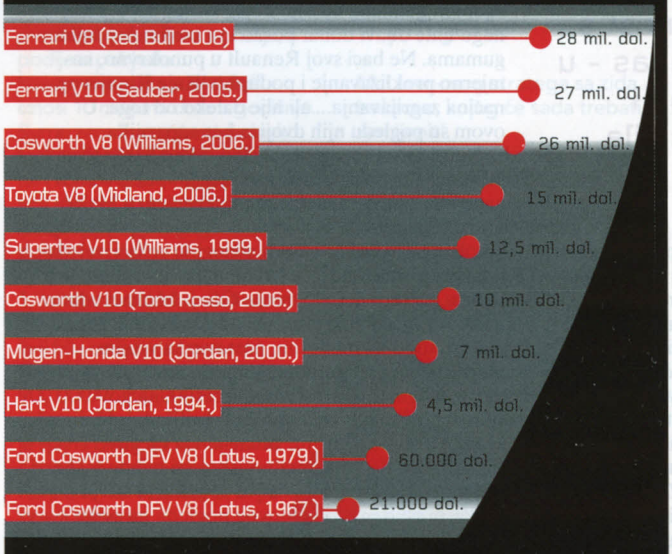
Efikasnost trošenja ekipa Formule 1

EKIPA	PROCJENA BUDŽETA 2003.-2005. (MILIJUNA DOLARA)	OSVOJENI BODOVI 2003.-2005.	EFIKASNOST (BODOVA PO MILIJUNU DOLARA)
Renault	801.58	384	0.48
Ferrari	1277.45	520	0.41
McLaren-Mercedes	1138.50	393	0.35
BMW-Williams	1074.75	298	0.28
Red Bull *	139.22	34	0.24
B.A.R-Honda	1013.62	183	0.18
Sauber-Petronas	462.33	73	0.16
Jordan	251.90	30	0.12
Jaguar **	284.97	28	0.10
Toyota	1264.77	113	0.09
Minardi	136.41	8	0.06

* samo 2005. ** samo 2003.-2004.

KRIVULJA POTROŠNJE

Cijene naručenih (ne-tvorničkih) F1 motora nekad i sad



NB: Sve brojke su procjene F1 Racinga

BAHREIN POPULARNIJI ZA POČETAK SEZONE

AUSTRALSKI GRAND PRIX će 2007. opet dobiti svoju ulogu premijerne utrke sezone Formule 1, tvrdi promoter utrke Ron Walker, usprkos tome što je prva utrka ove godine, u Bahreinu, ostvarila znatno veću globalnu TV gledanost nego obično.

"Siguran sam da ćemo se vratiti na prvo mjesto [u kalendaru] slijedeće godine," govori Walker. No, cijela stvar možda neće biti tako jednostavna. Bernieju Ecclestoneu se prilično sviđaju mnogo veće brojke gledanosti ovogodišnje prve utrke, uzrokovane, nema sumnje, Europljanima mnogo ugodnijom vremenskom zonom Bahreina. Također, u Australiji će od 2007. biti na snazi novi anti-duhanski zakon, i to će bitno ojačati Ecclestoneovu pregovaračku poziciju.

"Ako u ugovoru ima nešto što se odnosi na reklamiranje duhana, to je očito nešto o čemu treba brinuti," rekao je Ecclestone. Walker, Ecclestoneov prijatelj, ne brine osobito. "Mr Ecclestone me voli zezati," izjavio je. "Bernie točno zna što piše u ugovoru. On ima najoštriji um na svijetu."

Australija će možda morati platiti za gubitak reklamiranja duhana. Što se tiče datuma, vjerojatno će se sve vratiti na staro, iako se mnogim ekipama svidio ovogodišnji početak sezone. Kraći let do Bahreina bio je logistički manje zahtjevan zalogaj za otvaranje sezone.



Bernie je trenutno u klinču s Ronom Walkerom (desno) oko datuma australskog Grand Prixa

Vidi: velika F1 putovanja, str. 50

FOTOGRAFIJE: XPB.CC

V10 PROTIV V8

V10 PROBLEMI NISU PROŠLI

KAD JE U 12. krugu australskog Grand Prixa Vitantonio Liuzzi pritisnuo gas svojeg V10 Coswortha i kad je njegov Toro Rosso STR01 prešao Ferrari V8 Michaela Schumachera, opet su na površinu izbile sve one tvrdnje da je formula ekvivalencije motora u ovogodišnjoh Formuli 1 ipak ponešto kriva. Bez obzira na činjenicu što su Schumacherove gume u toj fazi utrke odbijale raditi kako treba na stazi Albert Parka, i Liuzzi i njegov timski kolega Scott Speed pokazali su razinu brzine koja zabrinula njihove rivale. Već i prije Melbournea neke su se ekipe oglasile zahtijevima da se Toru Rossu (doslovno) skrešu krila i da se toj ekipi onemogući osvajanje bodova za svjetsko prvenstvo. Osobito su Midland i Super Aguri, najljući rivali i oni koji najviše gube



M Schumachera uskoro će prestići nekadašnji Minardi

uspješnošću Tora Rossa, bili glasni u ovoj kampanji - zapravo od samog početka sezone. No, sada se oglašuju i veliki proizvođači. Vrlo uskoro očekuje se da se obrate FIA-i sa zahtjevom za brisanjem svih bodova koje eventualno ekipa Toro Rosso osvoji ove godine. FIA za sada ne reagira i kaže samo da formula ekvivalencije funkcionira dobro. Boss STR-a Franz Tost slaže se: "Ne razumijem svu tu galamu. Ne uspijevamo se kvalificirati među prih 10, a bodove možemo osvojiti samo ukoliko veći broj drugih odustane."
Do daljnjeg ne treba očekivati veće promjene, sve do nedjeljnog popodneva u kojem će vozači Tora Rossa opet podići prašinu nekim senzacionalnim pretjecanjem ili rezultatom na kraju utrke. Ako se to dogodi, i veliki se opet pobune, sve je moguće.

Vidi: Tonio Liuzzi, str. 74

FOTOGRAFIJE: XPB.CC



Mladen Jergović

Overdrive

Japancima u Formuli 1 novac nije problem. Pronaći sposobne Europljane da im vode ekipe - to je već druga priča



Johnu Howettu nije se sviđao Mike Gascoyne. I Toyota i Honda imaju mnogo novaca, ali ne i ljudi da ga pametno potroše

Dvije teme koje dominiraju posljednjim tjednima u Formuli 1 vezane su, ne baš igrom slučaja, za dvije vodeće japanske ekipe u ovom elitnom sportu. Kroz sve tri prve utrke Honda i Toyota, ekstremno ljuti rivali u japanskom, ali i svjetskom dvorištu, krenule su u sezonu podaleko od onoga što su predviđale.

Honda je blizu vrhu, ali kad ste tako blizu i kad ne uspijevate potencijal iz kvalifikacija preobratiti u konkretan vrhunski rezultat, onda vam se i treće mjesto čini neuspjehom. Toyota, pak, nakon katastrofalnog početka u prve dvije utrke mora smatrati treće mjesto u Melbourneu odličnim rezultatom, ali se tjeranjem Mikea Gascoynea iz ekipe istovremeno upetljala u nove, teške probleme.

Što je, dakle, krivo? Zašto se čini da Japanci ne mogu ili ne znaju, unatoč ogromnim novcima na raspolaganju, postići ono što upravni odbori u obje kompanije s pravom očekuju?

Razlog je složen i jednostavan istovremeno: ljudski faktor. Hrpa novaca može omogućiti vrhunsku tehnologiju, vrhunske materijale, vrhunske snabdjevače opreme i, naravno, vrhunske ljude (vozače, ali i dizajnere i inženjere), ali ako nemate nekoga tko će to sve složiti u harmoničnu cjelinu, tko će biti u stanju kontrolirati eksplozivnu sumu egoa na vrlo malom prostoru, i nekoga čiji vlastiti ego neće biti opterećenje za ekipu, tada imate ozbiljan problem. I to je ono što muči Hondu i Toyotu.

> "S budžetom od pola milijarde dolara očekivalo bi se da će ego biti pospremljen duboko u neki ormar podsvijesti"

Urednik britanskog izdanja F1 Racinga nedavno je napisao da je Honda, umjesto silne plaće Rubensu Barrichellu trebala te iste novce potrošiti na Pata Symondsa, čovjeka koji je vjerojatno najnadareniji tehničar i strateg danas u Formuli 1, i koji je, jasno uz Fernanda Alonsa, daleko najzaslužniji što je Renault sada tamo gdje jest.

I ta je tvrdnja vrlo točna. Hondom trenutno upravlja Nick Fry, čovjek koji je do kraja 2004. bio njihov (zapravo, BAR-ov) glavni organizator upravljanja osnovnom tvornicom u engleskom Brackleyu. Fry je odlično funkcionirao u toj ulozi, ali onda se poželio progurati u prvi plan. Najprije je živo poradio na rušenju dotadašnjeg gazde Davida Richardsa (pod čijim je vodstvom ekipa imala sjajnu 2004.), i to tako da je odradio briljantnu domaću zadaću iza scene s Hondinim glavnim ljudima u Japanu. Jednom kad je DR uklonjen, Fry je sam sebe elegantno posjeo u najvažniju fotelju.

Problem je u tome što on nema pojma o utrkama, niti o vođenju ekipe u dinamičkom okruženju Grand Prixa. OK, BAR-Honda možda je i 2004. (u vrijeme Richardsa) trebala dobiti utrku ili dvije, ali 2005. je (pod Fryovom paskom) bila kompletna katastrofa, od varanja u Imoli do općenito mršavih rezultata i užasnih strateških odluka u utrkama.

Ove je godine automobil kudikamo bolji, ali Jenson Button još uvijek ne uspijeva ozbiljno ugroziti Renaulte, McLarene ili Ferrarije bez problema. Jednostavno, ili imaju krive gume u utrci, ili im se motor raspadne u milijun komada, ili posve promaše strategiju zaustavljanja u boksovima. O Barrichellu je bolje i ne govoriti. No, Fry se smješka i tvrdi kako je sezona počela "solidno".

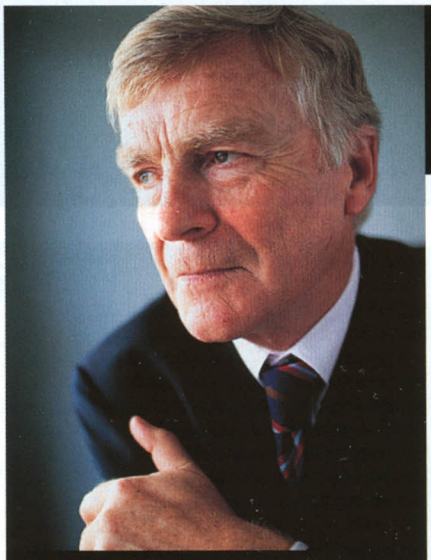
U Toyoti je došlo do kratkog spoja između dva vodeća Engleza u japansko-njemačkoj ekipi. Predsjednik sportske divizije John Howett više nije mogao podnijeti tehničkog direktora (za šasije) Mikea Gascoynea. Ne Gascoyneov rad, nego čovjeka osobno. Onda je marljivo, i uspješno, poradio na njegovom uklanjanju.

Pri vođenju kompanije s budžetom od pola milijarde dolara godišnje očekivalo bi se da će ego biti pospremljen duboko u neki ormar podsvijesti. Kod Toyote to nije slučaj. Velika greška. Gascoyne nije samo sjajan inženjer; on je i briljantan organizator posla. Kako će sada ekipom od 600 ljudi upravljati Howett (koji o suštini i strategiji utrka zna baš koliko i Fry, a o tehničkoj strani da ne govorimo) i društvo, bit će zanimljivo promatrati.

Zanimljivo je i da su se i u slučaju Honde i onom Toyote Japanci maknuli u drugi plan i prepustili glavne uloge Europljanima, vjerojatno u uvjerenju da ovi znaju što rade. Sada je pitanje koliko će im trebati da shvate da su odabrali krive Europljane.

See Pitpass Business, p30

FOTOGRAFIJE: GLENN DUNBAR/LAT



GAS DO DASKE

Osobno viđenje Maxa Mosleya

Zašto bi automobili Formule 1 trebali imati standardne elektronske jedinice? Ne samo zato što ekipe ne bi mogle varati, nego i zato što bi svi znali da se varati ne može

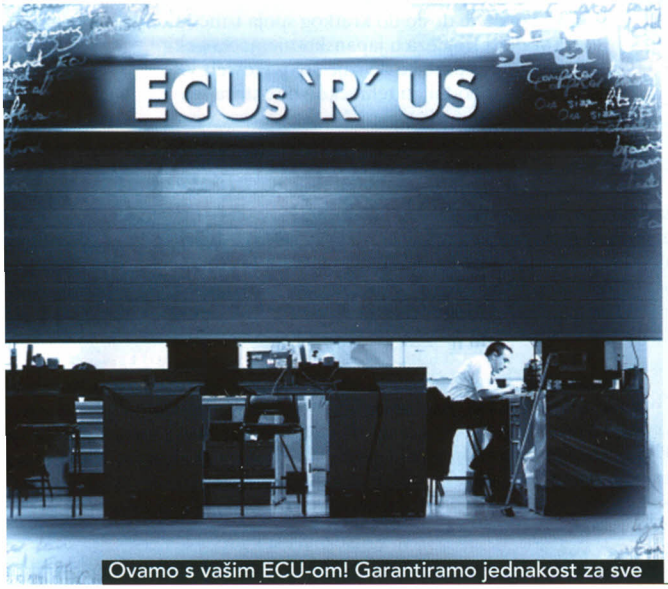
Po prvi put posljednjih godina, australijski Grand Prix nije bio prvi u sezoni; ta je čast, po prvi put ikada, pripala Bahreinu. Bio sam u Sakhiru preko Grand Prix vikenda i osjetio da je većina velikih proizvođača raspoložena zaboraviti nekadašnje razlike i nastaviti s utrkama.

Ipak, trojicu među njima još uvijek zabrinjava pitanje standardne elektronske kontrolne jedinice ili ECU-a (što je dio tehničkih pravila Formule 1 za 2008., objavljenih prošlog prosinca). Kako su proizvođači objasnili u Bahreinu, ECU je za cestovne automobile jedno od najvažnijih područja budućeg razvoja, obzirom da predstavlja sam mozak automobila. Zaustaviti proizvođače u razvoju vlastitih ECU-a za potrebe Formule 1 i inzistirati na standardnim jedinicama koje priskrbljuje FIA prekinulo bi važno područje istraživanja i razvoja cestovnih automobila.

Zašto onda inzistiramo na standardnim ECU-ima? Postoji nekoliko razloga. Najočigledniji je taj da jedini mozak kojeg želimo u jednom automobilu Formule 1 jest mozak vozača. Zbog toga posljednjih 12 godina pokušavamo spriječiti upotrebu on-board kompjutera koji pomažu vozaču u vožnji.

Kod cestovnih automobila situacija je, međutim, obrnuta: što više pomoći pružite vozaču, tim bolje. Kompjuteri mogu pomoći da se izbjegne nesreća i mogu kompenzirati vozačke nedostatke. Ali Formula 1 je prvenstvo vozača, sportsko natjecanje; želimo da najbolji pobijedi, vozeći auto sam i bez vanjske pomoći. Ova debata traje od ranih devedesetih, i ja još uvijek čuvam božićnu čestitku Ayrtona Senne u kojoj mi je napisao da se u Formuli 1 moramo riješiti elektroničkih pomagala.

"Pobjeđivati bi trebali najbolji vozači, bez ikakvih pomagala. Još čuvam božičnu čestitku Ayrtona Senne u kojoj traži da zabranimo elektronska vozačka pomagala"



Ovamo s vašim ECU-om! Garantiramo jednakost za sve

Neki nam proizvođači kažu da možemo zabraniti traction control, automatsku kontrolu starta i druga sofisticirana vozačka pomagala, a da će nam oni omogućiti besprijekorne metode kontrole legalnosti automobila. Ali, jesu li to oni doista u stanju napraviti? Da li ikada možemo biti potpuno sigurni da u neizmjerno složenom softwareu njihovih uređaja nema ničeg skrivenog? Mi na utrkama imamo samo laptope, dok oni u svojim istraživačkim odjelima imaju gotovo neograničene izvore.

Prije nekoliko godina, kad je traction control bio zabranjen, stalno su u pedoku Formule 1 brujale glasine o varanju. Novinari su nam govorili da je ovaj ili onaj inženjer izjavio da je varanje jako učestalo i kako FIA nije dorasla tom problemu. Fotografi su pričali novinarima kako su čuli da je ovaj ili onaj auto sumnjivo 'trokirao' na izlascima iz zavoja. Na kraju je atmosfera postala posve zatrovana, pa smo se s proizvođačima dogovorili ovako: mi ćemo ponovno dozvoliti traction control, a oni će nezavisnim ekipama osigurati opskrbu jeftinijih, dostupnijih motora.

I, što se onda dogodilo? Mi smo dozvolili traction control ali, suvišno je i reći, obećani motori se nisu nikada pojavili. Dozvolivši ponovno traction control, nekoliko smo puta imali zanimljiv spektakl s automobilima koji su ostali na gridu sa sistemima u kvaru. Izgleda pomalo nevjerojatno da su ekipe do tada imale ilegalne sisteme koji su savršeno funkcionirali, a sada kad je sve postalo legalno, odjednom su zaredali kvarovi. Drugim riječima, mi smo, očito, bili dorasli kontroli ilegalnih sistema. Ali, novinari, pa dakle i publika, mislili su da nismo, a to je ono što je bilo važno. Nijedan sport si ne može dozvoliti sumnju da se u njemu vara.

Sa standardnim ECU-om koji koristi FIA-in software i koji se ne može mijenjati, možemo biti apsolutno sigurni da nema varanja. Ekipe će moći podesiti sistem i automobil onako kako budu htjele, u okvirima ograničenja fiksnog softwarea, ali neće moći reprogramirati ECU. Mi ćemo biti u stanju kontrolirati sve što rade, a sistem im neće dozvoliti da rade ništa što je izvan pravila.

Imati ćemo, također, dostupne informacije o testiranju, moći ćemo kontrolirati stvari kao što su potrošnja goriva, a moći ćemo crpiti i informacije o stvarnim vremenima, dragocjene za TV prijenose.

Hoće li ova odluka utjecati na odlazak jednog ili više velikih proizvođača iz Formule 1? Ne vjerujem. Nekoliko ekipa trenutno koristi ECU-e dvaju velikih dobavljača, ali publika vjerojatno ne zna i sigurno ne mari o tome koju ECU koristi koji automobil ili tko priprema software. Ako velika auto kompanija osvoji svjetsko prvenstvo Formule 1, vrijednost njihove pobjede neće biti umanjena činjenicom da su koristili standardnu ECU. Naprotiv, možda će biti uvećana - jer nitko neće moći tvrditi da su pobijedili zbog nekog ultrasofisticiranog elektronskog uređaja za varanje.

Što s argumentima za cestovne aute? Stvari su ovdje, također, zanimljive. Trend kod cestovnih automobila, zapravo, danas ide prema - da, pogodili ste - standardnoj ECU. Važniji proizvođači, barem u Europi, a vjerojatno i u Japanu, sve su bliži standardiziranju njihovih ECU-a - a to rade kako bi smanjili troškove. To je konačni i, po mojem sudu, odlučujući argument za standardizaciju u Formuli 1. Sa standardnom ECU eliminirat ćemo veliki i rastući trošak u vrijeme kad se svi velikii proizvođači slažu da se troškovi u Formuli 1 moraju smanjiti. A nastaviti s neograničenim ECU-ima u Formuli 1, dok ih proizvođači sve više standardiziraju za cestovne automobile, ne bi doista imalo nikakvog smisla. FO

ILUSTRACIJA: THOMAS EDWARDS

ČLAN INA RACING TEAMA SUDJELOVAO NA SVJETSKOM PRVENSTVU U RELIJU



Siniša Crnojević i Martina Maretić, članovi INA Racing Teama i jedan od najuspješnijih timova u Hrvatskoj, koji je prošlu sezonu završio na sedmom mjestu, nastupili su na petom ovosezonskom Svjetskom prvenstvu u reliju od 7. do 9. travnja na Korzici. Uspješnom tandemu ovo je bio prvi nastup na WRC (World Rally Championship) natjecanju, ali i prvi nastup automobila s diezelskim motorom na WRC-u.

U petak, 31. ožujka, na Ininoj benzinskoj postaji okupili su se članovi INA- Racing Teama kako bi kolegama iz tima, Siniši i Martini poželjeli sreću na predstojećem natjecanju. Ovom prilikom Siniša je natočio u svoj automobil Inin niskosumporni Eurodizel s kojim je odvozio utrku na Korzici. Siniša već treću sezonu nastupa s istim automobilom, Škodom Fabiom RS Tdi, a u njega toči isključivo Inin dizel te koristi Inina motorna ulja, jer kako je i sam rekao „nema potrebe za skupljim gorivima čija cijena prelazi i pet eura po litri, kvaliteta Inina goriva je neosporna, i zato je upravo ono moj izbor za utrku!".

Reli na Korzici poznat je još i pod nazivom „Rally 10.000 zavoja", a vozi se u potpunosti na asfaltu. Ove godine je ovaj reli donio i dvije nove dionice u produžetku ranije poznatih brzinaca. Tijekom vikenda Siniša i Martina su tako prešli 12 brzinaca, po četiri dnevno, više od 300 kilometara opasne brdske ceste omeđene najčešće s jedne strane zidom od stijena, a s druge dubokom provalijom.

Siniša Crnojević nastupio je u grupi A8, u kojoj sudjeluju najjači WRC automobili tako da su očekivanja izuzetno dobrih rezultata bila realno minimalna. Unatoč problemima koji su počeli već s tehničkim pregledom vozila, a nastavili se prvog dana relija kada je Siniša ostao bez turbine, naš tim uspješno je ostvario svoj jedini cilj - završiti utrku. U ukupnom poretku Siniša je bio na 54. mjestu, 18. u svojoj klasi. U borbi s najjačim automobilima koji sudjeluju na natjecanjima ove vrste, ovo ipak nije mala stvar, jer već činjenica da je naš vozač bio jedan od preko stotinu prijavljenih, velika je stvar za hrvatski reli.

"Iskustvo koje smo ovdje stekli ne bismo u domaćem prvenstvu ni za deset sezona. WRC je stvarno rally svemir za sebe i mi smo još premali za velike stvari, ali već ovo što smo Jura (Šebalj, op.pri.) u Monte Carlu i ja ovdje na Korzici napravili obogatiti će i domaće prvenstvo koje bi moglo biti jako zanimljivo već ove godine. Nadam se, dakako, da nam ovo nije jedini izlet na WRC. Vidjet ćemo..." - sa smiješkom je izjavio Crnojević.

Siniša i Martina, koji su od samog početka u Ininom Racing Teamu, bili su jedan od najatraktivnijih timova na Korzici, djelomično i zbog toga što su nastupi hrvatskih posada na ovakvim natjecanjima rijetki, a djelomično i zato što su bili jedina i prva ikada posada sa „dizelašem" na WRC natjecanju.

Nastup hrvatske posade pratila je i jaka novinarska ekipa, a svi ljubitelji relija u Hrvatskoj mogli su ponovno sa zanimanjem navijati za domaćeg vozača u najjačoj svjetskoj konkurenciji.

Na Auto showu predstavljeno novo Inino motorno ulje - Futura MB

Na Zagreb Auto showu koji je završio ove nedjelje, osim najnovijih modela automobila i prekrasnih hostesa, imali smo priliku i prvi put se upoznati s novim proizvodima na automobilističkom tržištu. Tako je INA u četvrtak, 30. ožujka, u 12 sati na svom izložbenom prostoru u paviljonu 9 zagrebačkog velesajma promovirala novo motorno ulje INA Futura MB namijenjeno Mercedes-Benzovim vozilima.

Uz mnoštvo prisutnih novinara i ljubitelja automobila, promocija je započela plesom, a Futuru MB u samo nekoliko minuta predstavila je Lana Borić, voditeljica MTV-eve emisije Dance Floor Chart. Kratko i slatko, kako su zaključili mnogi.

Kako smo saznali na lansiranju, INA Futura MB je novi proizvod u paleti motornih ulja INA Maziva Rijeka. Ovo sintetično motorno ulje vrhunske kvalitete je prvenstveno namijenjeno podmazivanju modernih MERCEDES-BENZ-ovih benzinskih i dizelovih motora osobnih i lakih dostavnih vozila uz produženi interval zamjene ulja. Preporučuje se i za podmazivanje drugih modernih benzinskih i dizelovih motora osobnih vozila, koja zahtijevaju kvalitetu ulja ostalih navedenih specifikacija (ACEA, BMW, Volkswagen).

Ulje optimalno podmazuje pri niskim i vrlo visokim temperaturama te osigurava trenutno paljenje motora pri niskim temperaturama. Osigurava izvanrednu čistoću motora, efikasno štiti motor od trošenja i korozije, smanjuje potrošnju goriva te manje zagađuje okoliš. INA Futura MB 5W-30 je motorno ulje specijalno razvijeno kako bi zadovoljilo zahtjeve Mercedes-Benz 229.5 specifikacije, koja traži višu razinu kvalitete ulja, veću uštedu goriva i manje zagađenje okoliša. Ulje je uspješno prošlo sve motorne i dodatne testove kao i eksploatacijska "Snail" i "Barracuda" ispitivanja predviđena navedenom specifikacijom.



INA Futura MB jedan je od rijetkih proizvoda na tržištu koji će udovoljiti zahtjevnim vlasnicima skupih automobila, a možete ju kupiti na Ininim benzinskim postajama po cijeni od 70,66 kn/l (+PDV).

KAKO RADI FORMULA 1

2 AERODINAMIKA I ŠASIJA

Što čini da automobil Formule 1 jest to što jest? Stvaranje najbržih automobila na svijetu zahtijeva možda najkompliciraniju tehnologiju koja je danas dostupna inženjerima. Investicija u aerodinamički tunel i testiranja aerodinamike jedna je od najvećih stavki u bilo kojoj ekipi, a dizajn šasije ključan je za sigurnost vozača i gledatelja, kao i za konačnu brzinu automobila



NA STAZI

Aerodinamika i šasija modernog automobila Formule 1 najčešće igraju vitalnu ulogu u sveukupnoj brzini automobila. Stvaranje superiornog aerodinamičkog paketa zahtijeva milijune dolara svake godine, ali dobitak može biti i do pola sekunde po krugu. Šasije od karbonskih vlakana, s druge strane, posve su revolucionalizirale ovaj sport. Pridružite nam se na malom izletu kroz tehnologiju Formule 1...

AERODINAMIKA

Nakon uvođenja V8 motora vremena po krugovima na nekim stazama sporija su za dvije sekunde. Svježim aerodinamičkim idejama, ekipe će taj deficit vrlo brzo povratiti

Aerodinamika obavlja dvije glavne funkcije: čini da auto prijanja uz stazu i smanjuje aerodinamički otpor koji usporava auto. No, za razliku od prvih automobila koji su eksperimentirali s prednjim i stražnjim krilima u šezdesetima, moderni auti su brižljivo oblikovani kako bi se što bolje iskoristio svaki centimetar njihove površine. Sve na autu je u funkciji aerodinamike, od elemenata prednjih ovjesa, preko vozačevih retrovizora do složenih struktura stražnjeg krila. Sve to pridonosi stvaranju potiska od preko jedne tone pri brzini od 240 km/h i letralnih sila od 3,5 G u zavojima. Ako biste krila okrenuli naopačke, automobil bi doslovno poletio…

VRIJEME ODLUKE

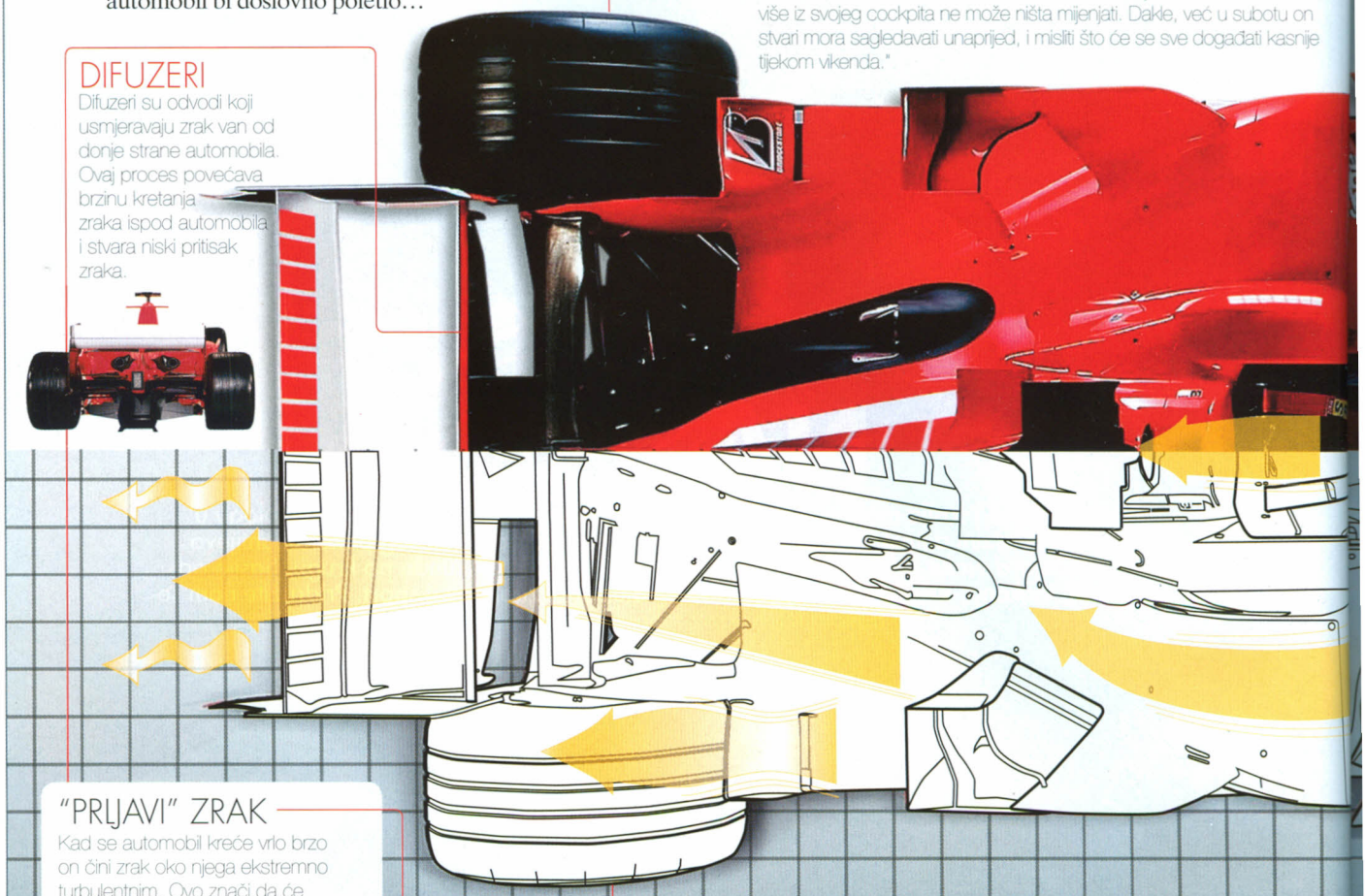
Vozači mijenjaju aerodinamičke postavke na automobilu za svaku stazu, ovisno o tome koliko ima zavoja. No, kako se troši gorivo iz spremnika u toku utrke, težina i ponašanje automobila dramatično se mijenjaju što, opet, bitno utječe na aerodinamičke karakteristike.

"Set-up je uvijek kompromis između upravljivosti i prijanjanja uz stazu," kaže Mike Copson, Shellov tehnički menadžer za Formulu 1.

"Jednom kad vozač i njegov inženjer odrede aero postavke za kvalifikacije, sve aerodinamičke karakteristike automobila ostaju iste za utrku, i vozač više iz svojeg cockpita ne može ništa mijenjati. Dakle, već u subotu on stvari mora sagledavati unaprijed, i misliti što će se sve događati kasnije tijekom vikenda."

DIFUZERI

Difuzeri su odvodi koji usmjeravaju zrak van od donje strane automobila. Ovaj proces povećava brzinu kretanja zraka ispod automobila i stvara niski pritisak zraka.



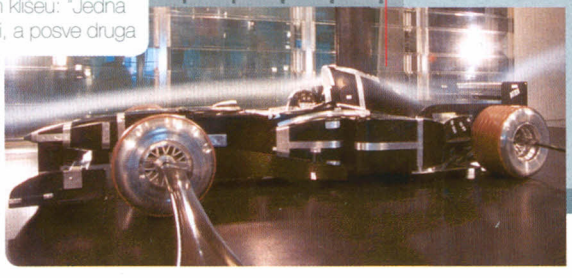
"PRLJAVI" ZRAK

Kad se automobil kreće vrlo brzo on čini zrak oko njega ekstremno turbulentnim. Ovo znači da će zrak, koji stiže na krila automobila odmah iza, biti "prljav". Zrak ne klizi ujednačeno preko površine tog automobila, što onemogućuje dobar aerodinamički potisak. Zbog toga ima mnogo istine u starom kliše: "Jedna je stvar nekoga dostići, a posve druga prestići ga.".

TUNELSKA VIZIJA

Aerodinamički tuneli danas su osnovni dio infrastrukture svake ekipe, i neke čak posjeduju dva tunela. Većina konstruktora koristi umanjene modele svojih automobila, no Ferrari ima i tunel za modele u prirodnoj veličini. Korist je golema: aerodinamički tunel omogućuje najvjerniju simulaciju uvjeta na stazi bez da automobil stvarno vozite po stazi.

Prije nego što dizajneri i inženjeri počnu raditi u aerodinamičkom tunelu sve se modifikacije najprije kompjuterski obrađuju upotrebom CAD (Computer Aided Design) programa. Aerodinamičari također najprije koriste programe u Kompjuterskoj fluidnoj dinamici (CFD) koja simulira strujanje zraka preko automobila i koja će im odmah pokazati koliko



PITANJE BALANSA

Zlatno pravilo aerodinamike je ovo: kako se povećava brzina, tako se smanjuje pritisak na površini. Krilo automobila dizajnirano je tako da je zrak koji se kreće po donjoj površini brži od zraka koji se kreće po gornjoj površini. Zbog tih različitih brzina stvara se potisak prema dolje. To "guranje" prema dolje povećava aerodinamički otpor, tako da je za aerodinamičara najveći izazov pronaći balans između najvećeg mogućeg potiska i najmanjeg mogućeg aero otpora.

PREDNJE KRILO

Prednje krilo čini glavno krilo, obješeno o nos automobila. Sa svake strane su podesiva krilca od karbonskih vlakana. Na svakom kraju glavnog krila su bočni vertikalni stabilizatori, dizajnirani tako da usmjeravaju zrak oko prednjih kotača prema šasiji automobila.



STRAŽNJE KRILO

Stražnje krilo sastoji se od dva aero profila. Gornji profil stvara najviše potiska i posebno se podešava za svaku stazu. Donji profil je manji i stvara niski pritisak zraka odmah ispod krila, pomažući difuzeru da stvori potisak na donjem dijelu automobila.



BOČNE AERO PLOČE

Ova pomagala smiruju strujanje zraka oko automobila. "Čisti" zrak koji napušta prednja krila se usmjerava prema bočnim hladnjacima.

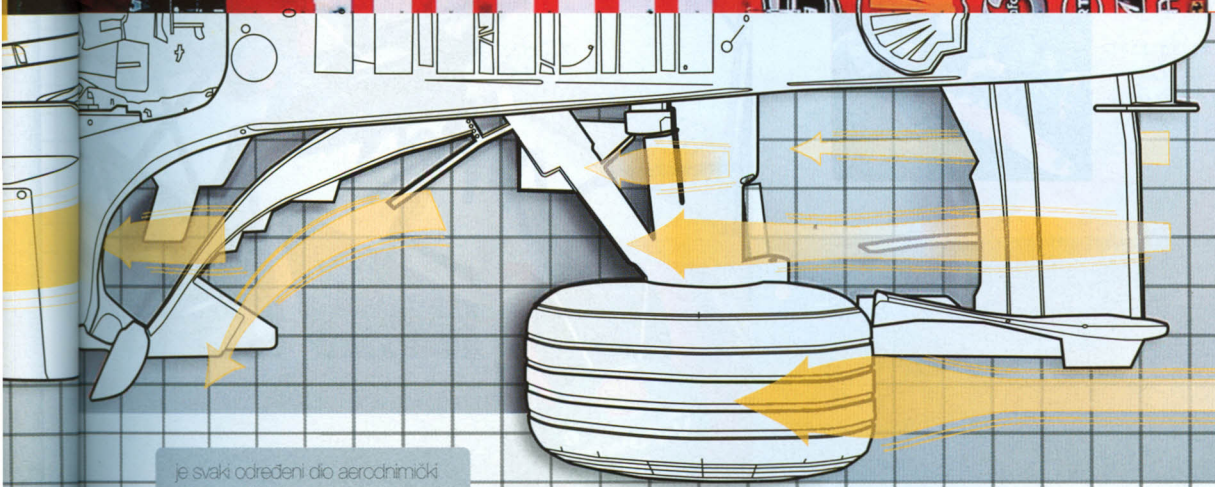


ELEMENTI OVJESA

Premda pravila zabranjuju da elementi ovjesa kreiraju aerodinamički potisak, oni su ipak dizajnirani tako da stvaraju što manji otpor zraka i šalju "čisti" zrak prema bočnim hladnjacima.

RAZDJELJNIK

Uloga razdjelnika zraka je da razdvaja struju zraka ispod automobila i dio tog zraka šalje prema sistemima za hlađenje.



je svaki određeni dio aerodnimički efikasan. Tek tada se odlučuje koji će se dio proizvesti u obliku smanjenog trodimenzionalnog modela i podvrći daljnjem ispitivanju u tunelu.
Aero tunel sam je po sebi spektakularan: to je snažan ventilator promjera 2 i pol metra, koji stvara vjetar brzine do 250 km/h. On omogućava aerodinamičarima da testiraju svaku komponentu, ili cijeli automobil, u različitim uvjetima, pod različitim kutovima. Na taj se način mogu simulirati svi uvjeti u kojima će se auto naći na stazi.



BITI COOL

Prelaskom na manje snažne V8 motore, aerodinamika je postala još važnija nego ranije. Mnoge ekipe, uključujući Ferrari, provele su mnogo vremena prošle zime testirajući manje sisteme za hlađenje i manje usisnike zraka za motore, koji su zbog toga postali aerodinamički efikasniji. Ovo je postalo moguće zbog toga što V8 motor zahtijeva manje hlađenja od V10 motora.

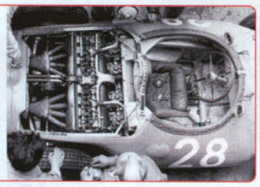
ŠASIJA

Suvremene šasije u Formuli 1 lakše su i čvršće nego ikada do sada. Prije pedeset godina šasije su bile građene od čeličnih ili aluminijskih cijevi, a karoserija je onda pričvršćivana na njih poput omotača. Danas su to lagane, čvrste konstrukcije izrađene u jednom komadu od karbonskih vlakana. Karbonska vlakna omogućuju dizajnerima da oblikuju šasiju upravo onako kako oni žele, što je, naravno, dobro za vrhunsku aerodinamičku efikasnost. Motor i elementi ovjesa pričvršćeni su izravno na šasiju.



DESTLJEĆA RAZVOJA

1950 Šasije prvih automobila u svjetskom prvenstvu Formule 1 bile su, zapravo, kavezi od aluminijskih cijevi. Unutrašnja konstrukcija nosila je sva opterećenja kojima je automobil bio podvrgnut.



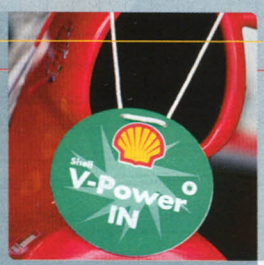


1963 Jim Clark je postao svjetski prvak u Lotusu 25 Colina Chapmana - prvom automobilu Formule 1 čija je šasija imala konstrukciju monokoka. Ta je konstrukcija bila izrađena od jednog komada aluminija, oblikovanog poput kade za kupanje, s otvorom na gornjem dijelu u kojem je sjedio vozač.

1981 McLarenov dizajner John Barnard uveo je u Formulu 1 prvu monokok šasiju posve izgrađenu od karbonskih vlakana. Bio je to ogroman napredak u pogledu sigurnosti vozača.



GORIVO: OD F1 DO BENZINSKE CRPKE



Duboko unutar sigurnosne ćelije, smještene odmah iza vozačevog cockpita, osiguran elastičnom gumenom ovojnicom, nalazi se spremnik sa gorivom. Smješten je tamo upravo zato jer je to najsigurniji dio automobila Formule 1. I dok će gorivo uvijek ostati zapaljivo, obavljena su enormna istraživanja ne bi li se ono učinilo što sigurnijim.

"Shellova goriva za Formulu 1 su mješavina od oko 200 do 250 različitih kemijskim sastojaka," kaže Mike Copson, Shellov tehnički menadžer za Formulu 1. "Svaki je sastojak pomno odabran i prilagođen potrebama Ferrarijevog F1 motora."

I dok je Shellovo gorivo za utrke specijalno prilagođeno zahtjevima Formule 1, ono ipak nije baš toliko različito od goriva koje se može kupiti na svim Shellovim benzinskim crpkama. Svaki put kad svoj spremnik napunite Shellovim V-Power gorivom vi se koristite iskustvom Ferrarija u Formuli 1 i saznanjima prikupljenim na utrkama. Pored toga što omogućuje optimalnu pouzdanost i kratko vrijeme reakcije, Shell V-Power aktivno čisti vaš motor, i uklanja naslage na ulaznim ventilima i ubrizgačima benzina, naslage koje su posljedica korištenja niskodetergentskih goriva. Pored toga što poboljšava performanse vašeg motora, ovo svojstvo čišćenja rezultira manjim i čišćim emisijama, što svakako koristi vašoj okolini.





STRAŽNJE KRILO

MOTOR/MJE



SHELL
NA BRZINU

- Za vrijeme zaustavljanja u boksu Shellovo se gorivo pumpa u spremnik Ferrarija brzinom od 12 litara u sekundi - oko 25 puta brže nego što to radi obična pumpa na cestovnoj benzinskoj crpki.
- Mehaničari Ferrarija za vrijeme svakog Grand Prixa, prije utrke, uvježbavaju točenje goriva u spremnik F1 automobila oko 30 puta.
- Shell šalje tri ili četiri inženjera na svaku utrku Formule 1.
- Shellova motorna ulja Helix Racing testirana su i dokazana u svim oblastima vrhunskog motosporta. Ova sintetička ulja razvijena su u cilju maksimiziranja snage motora bez povećanja njegovog trošenja.

UNUTAR SIGURNOSNE ĆELIJE

Dio automobila koji kreće nešto ispred njegovih nogu i završava oko roll-bara iza njegovih leđa, brižljivo je dizajnirana karbonska ćelija koja čuva vozača u slučaju velikog sudara. Dok je ostatak automobila konstruiran tako da se lomi i apsorbira energiju udarca, sigur-nosna ćelija ostaje netaknuta.

Ovaj dio automobila izgrađen je od 12 slojeva karbonskog "tkiva", a bazu svega čine karbonska vlakna od kojih je svako oko pet puta tanje od ljudske kose. Između svih karbonskih slojeva je tanki sloj aluminijske konstrukcije slične saću, što još dodatno pojačava sveukupnu rigidnost monokoka. Karbonska vlakna idealna su za Formulu 1: dva puta su čvršća od najjačeg čelika, ali pet puta lakša.



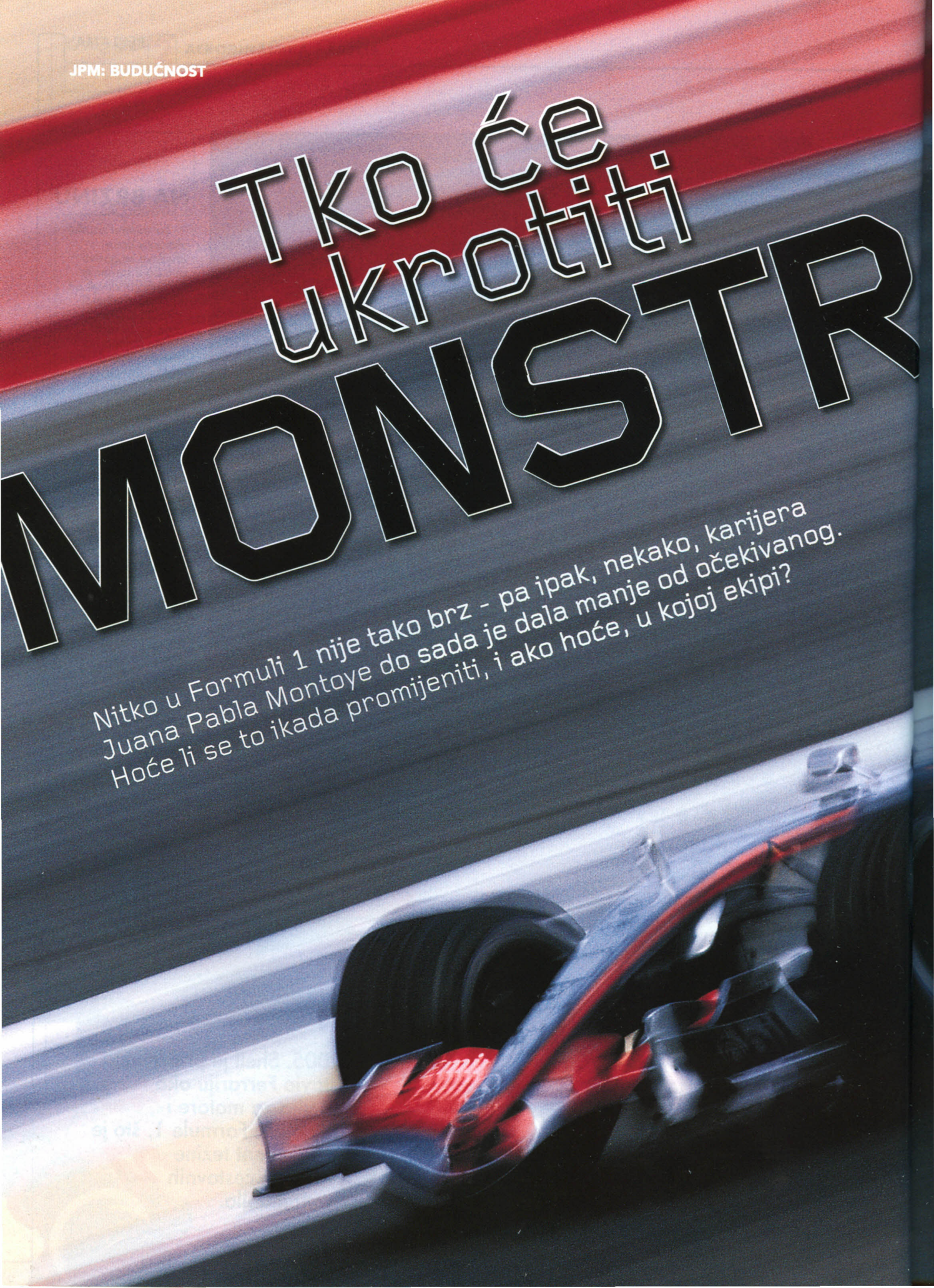
U 2005. Shell je pripremio i dostavio Ferrariju oko 40 tona ulja za motore i mjenjače Formule 1, što je ekvivalent težine 27 manjih cestovnih automobila.

ŠASIJA

NOS

Tko će ukrotiti MONSTR

Nitko u Formuli 1 nije tako brz - pa ipak, nekako, karijera Juana Pabla Montoye do sada je dala manje od očekivanog. Hoće li se to ikada promijeniti, i ako hoće, u kojoj ekipi?



RUMA?



Intervju: Matt Bishop **Fotografije:** Darren Heath

U Bahreinu je Montoya mirno odvezao do petog mjesta; priznaje da je auto mogao bolje, ali njemu nije uspjelo

Trenutno se većina tračeva u pedoku, na temu Juan Pablo Montoya, ne vrti oko toga što će on raditi u 2006. - u smislu pobjeda ili pole positiona ili sudara ili teniskih ozljeda ili što god već bilo - već, što će raditi u 2007.? Ponekad se uistinu čini da je i sama Juanova pažnja usredotočena na 2007., premda on to negira.

"Nikako," zaštekće, prepoznatljivo visokim monotonim glasom. "Ne, ja ozbiljno radim na ovoj godini. Pokušavam ove godine. Ne želim godinu dana čekati na pobjede. I zato sam koncentriran. Ne želim osposobiti ovaj automobil samo da bi (Fernando) Alonso mogao pobjeđivati sljedeće godine. Nikako." I tako dalje..

Intervjuiram Montoyu u četvrtak 16. ožujka, u pedoku Sepanga, ispred McLarenovog ostakljenog i klimatiziranog "kontejnera" i on izgleda vrlo raspoložen za priču. Ne može se za njega se reći da je intelektualac, iako je bez ikakve sumnje oštrouman, a i tempo njegove konverzacije je uvijek napet. Pored svega, najčešće kaže ono što zaista misli.

Na primjer, istina je da je već mjesecima, usprkos svom pažljivo dorađenom "opušteno latinskom" imidžu, zaista "ozbiljno radio". Njegov glavni boss u McLarenu Ron Dennis to potvrđuje: "Od kraja prošle sezone," Ron je rekao F1 Racingu početkom ožujka, "mogu vam iskreno reći da nisam nikad - nikad - vidio vozača koji bi radio marljivije od onog što Jaun Pablo čini sada. U i izvan auta, njegova je usredotočenost ne samo na svoju fizičku kondiciju, već takoder i na proces sazrijevanja u boljeg vozača - koristeći pritom one stvari unutar McLarena koji mu u tome mogu pomoći - bila besprijekorna."

Dok preko zime Kimi Räikkönen nije uopće posjetio McLarenov Technology Centre, Juan ga je počastio svojim prisutstvom



2006. je presudna godina za Montoyu - ali posljednje što želi je prepustiti brz i sjajno podešen automobil dolazećem Alonsu

ni više ni manje nego devet puta. I usprkos tome - i u doba pisanja ovog članka, to jest nakon Malezije, a prije Australije, nema nikakve promjene - 2006. je započeo na istom mjestu na kojem je proveo većinu 2005.; u Räikkönenovoj sjeni.

Kako u Bahreinu, tako i u Maleziji Kimi je naišao na poteškoće - ili bolje rečeno poteškoće su nahrupile na Kimija. Njegovo stražnje krilo puklo je u kvalifikacijama u Sakhiru, a gubitak potiska izbacio je onda njegov McLaren u propinjući vrtlog, što je uzrokovalo trganje kotača; posljedica je bila P22 na startu. U Sepangu je Christian Klien u prvom krugu krivo procijenio i zabio svoj Red Bull RB2 u rep Kimijevog MP4-21 lomeći njegov zadnji ovjes - i još je jednom Räikkönen bio samo putnik u srazu koji je okončao njegovu utrku. U obje je utrke Kimijev McLaren bio ispunjen gorivom do vrha. U Sakhiru je brilijantno iskoristio svoju strategiju jednog zaustavljanja kako bi se do kraja utrke probio do trećeg mjesta. A nakon utrke u Sepangu, Renaultov je izvršni direktor inženjeringa Pat Symonds privatno priznao da, iako je odušević ljen njihovo dvrostrukom pobjedom, nije siguran bi li sve bilo baš isto da je i Räikkönen bio u igri do kraja. I opet je Kimi bio na strategiji jednog zaustavljanja, a obzirom da se kvalificirao u trećem redu i s punim rezervoarom goriva bio je, pred utrku, za većinu favorit.

Montoya? Premda je završio oba Grand Prixa, nije bio na pobjedničkom postolju ni u jednoj od utrka i nitko ne zna stvarno reći zašto u oba slučaja nije ozbiljno figurirao.

"Što je pošlo krivo u Bahreinu?" upitao sam ga u Maleziji.

"Hm, možda smo malo pogriješili s gumama i možda sam cijeli vikend bio malo sporiji od Kimija," odgovara s osmijehom koji je istovremeno i otvoren i ispričavajući. "Ali svaki je McLaren kojeg sam vozio bio malo uneravnotežen. Poduprav- ljanje, u većini slučajeva. I ne možeš ga se riješiti. Nemojte me krivo shvatiti: to su brzi automobili, i MP4-20 (auto iz 2005.) i MP4-21. Na neki način to je smiješno, jer da sam ikada u William-

MONTYOJINI USPONI I PADOVI

Kompilirao: Dom Taylor **Dodatno istraživanje:** Sean Moriarty

14. OŽUJKA
GP Australije. Buran debi - kvalificira se 11., odlazi u travu na startu, spotiče se o Irvinea u zavoju 3 i onda odustaje zbog kvara motora

1. TRAVNJA
GP Brazila. Vodi u utrci nakon spektakularnog pretjecanja Michaela Schumachera. Na putu ka pobjedi, ali onda.ga odostraga udara za krug zaostali Verstappen

29. TRAVNJA
GP Španjolske. Prvo postolje, drugi nakon 11. na startu. Impresivna, zrelo vožena utrka.

27. SVIBNJA
GP Monaka. Greška u 3. krugu završava sudarom u zaštitnu ogradu

10. LIPNJA
GP Kanade. Odustaje zbog sudara nakon burnog vikenda. U petak se potukao s Villeneuveom nakon nesporazuma i kolizije na stazi

16. RUJNA
GP Italija. Prva pobjeda, nakon pole positiona. Strpljiva vožnja, strateški sjajna pobjeda

29. SRPNJA
GP Njemačke. Prvi pole position. U utrci vozi najbrži krug, ali odustaje zbog kvara motora

17. OŽUJKA
GP Malezija. Sudar s M. Schumacherom nakon starta. Zarađuje stop-and-go kaznu, ali vozi odličnu utrku i završava kao drugi iza R.Schumachera

2001 2002



Button je prešao Montoyu dva puta u Bahreinu

"Prošle godine htio sam auto prilagoditi sebi. Ove godine prilagodit ću sebe autu"

su imao toliko podupravljanja - ne bi me nigdje bilo. Baš nigdje. A ipak, s velikim podupravljanjem McLareni koje sam vozio su uvijek bili tako brzi. Ali mislim da bi bili i brži da su ugodniji za vožnju.

"Iskreno, podupravljanje čini vožnju baš teškom. Morao sam prilagoditi svoju vožnju tim autima. Mislim da sam na početku prošle godine pokušavao auto prilagoditi sebi, i nije išlo. Ove godine pokušavam sebe približiti autu. Ali još uvijek se hrvamo."

"Kimi ne izgleda kao da se hrva sa svojim autom, Juan..."

"Hm, ne, ali Pedro (de la Rosa, McLarenov treći vozač) kaže otprilike isto što i ja. I njemu bi se sviđalo manje podupravljanja. I mislim da svi osim Kimija kažu istu stvar, i svi se mi s tim mučimo. To podupravljanje je još uvijek limitirajući faktor."

Nema sumnje da Montoya, kad ima dobar dan i kad je auto podešen onako kako se njemu sviđa, može biti razorno brz. Zadivljujuće, čak bizarno, brz. U takvim prilikama - Interlagos 2004., Silverstone 2005., Interlagos 2005. - često je izgledao da je na razini, ili čak i bolji od Räikkönena. Ali, nekonzistentan je i pravi previše pogrešaka. Ne suviše u smislu lupanja u zidove guma ili krivljenja ograda - premda i toga ima malo previše za vrhunskog vozača u zidove stoj sezoni - već više u smislu gubitka savršene linije za nekoliko desetaka centimetara ovdje, ili kratkog blokiranja kotača pod kočenjem negdje drugdje. Nisu to pogreške koje će se, drugim riječima, pojaviti na godišnjem tablicama bilo kojeg F1 websitea, već se radi o nizu nedorađenosti koje, kad se zbroje, pridonose činjenici da je Kimi obično taj koji je brži.

I što će se onda dogoditi s Montoyom? Ili, da budemo precizniji, kako se Monstrum može obuzdati? Jer, kako sam već pisao, vjerujem da Juan u sebi nosi nešto od one Sennine zapanjujuće prirodne sposobnosti, pokvarene podjednakim grumenom Jean Alesijeve mušićavosti.

Može li ono prvo nadvladati?

Ne, po mojem sudu, ne u McLarenu. Juan je vrlo tajanstven oko činjenice da želi "stabilnost" - i premda to ne želi službeno izreći, ono što pod tim misli je dugogodišnji ugovor. Trenutno je u posljednjoj sezoni dvogodišnjeg ugovora, i obzirom da ga se ipak može nagovoriti da kaže da dvije godine "ne donose dovoljno stabilnosti", možemo zaključiti da ono što želi je ugovor na tri ili više godina. A to neće dobiti u McLarenu. Ne, s Alonsom zabetoniranim za 2007.-2009. - i ne, s Ronovim štićenikom, mladim Lewisom Hamiltonom na čekanju pod okriljem Wokinga. I ne uz mogućnošt da McLaren za



JPM i Matt Bishop raspravljaju o mogućnostima za 2007. - više od svega Juan želi "stabilnost"

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH

31. OŽUJKA
GP Brazila. Pole position, najbrži krug, ali tek peto mjesto nakon još jednog sudara s M. Schumacherom u prvom krugu

14. TRAVNJA
GP San Marina. Ferrarijev uvjerljiv 1-2 uništava sve nade da je Montoyin Williams dovoljno dobar za osvajanje prvenstva

28. TRAVNJA
GP Španjolske. U boksovima ruši Williamsovog glavnog mehaničara Carla Gadena. Ipak, na kraju je drugi

26. SVIBNJA
GP Monaka. Prvi od pet uzastopnih pole positiona: Monako, Kanada, Europa, Britanija, Francuska. Ali, tri puta odustaje

13. LISTOPADA
GP Japana. Završava na trećem mjestu u prvenstvu, prvi nakon Ferrarijevog dvojca

13. OŽUJKA
GP Australije. Vrti se 11 krugova prije kraja utrke i gubi sigurnu pobjedu

18. SVIBNJA
GP Austrije. Sigurno vodstvo, ali onda odustaje zbog kvara motora

2003



U Bahreinu je startao kao peti, završio kao četvrti. Da li je moglo bolje?

sezonu 2007., možda može iz William
sove krune odvaliti dragulj zvan Nico
Rosberg.

Po mom će mišljenju Montoyina karijera u McLarenu završiti kao potpun
replika karijere u Williamsu: nekoliko pobjeda, nešto prepirki, nula prvenstva i pomirljivo, rezignirano razdvajanje puteva način koji će svijet ostaviti pod utiskom da s nekako ipak moglo postići više.

Ali priča ne može, a i ne mora tu završiti. Je usprkos činjenici da u Formuli 1 danas ima tek 16 stvarno poželjnih automobila, postoji manjak vozača kojim se ta mjesta mogu popuniti. I ta se nestašica najviše osjeća upravo pri vrhu. Jedno-stavno nema dovoljno super-zvijezda.

To je nešto čega je Juan itekako svjestan: "Ostavljajući McLaren za trenutak po strani, mje-sta ima u Red Bullu, Toyoti, BMW-u, Renaultu i Ferrariju. Sve su to prilike za mene."

Možda je pet ekipa nesvjesno poredao obr-nutim redom od onog kojim ga zapravo te ekipe privlače, a i, po svemu sudeći, najprestižniju vožnju od svih - onu u Ferrariju - će pokupiti Räikkönen. Ali Renault? U subotu poslijepodne pedokom Sepanga proširio se šapat; a ono što nam je dojavio bila je priča da je Juanu za 2007. ponuđeno mjesto u Renaultu.

Gotov ugovor? Vjerojatno ne, jer tek ima dima, ali ne i vatre. Pa je li to onda bio tek susret Montoyinih i Renaultovih ljudi, bez ugovora, bez tinte, čak i bez stiska ruku?

Zašto to kažem? Jer odabir vozača u Renaultu obavljaju dvojica - i premda bi prvi čovjek ekipe Flavio Briatore mogao lako doći u napast da svo-jeg nekad voljenog, kod kuće uzgojenog svjetskog prvaka nadomjesti s tako velikim imenom poput Montoyinog, drugi čovjek u odlučivanju, logični i praktični Symonds, zasigurno je za tako nešto manje raspoložen. Uputit ću vas na primjedbe koje je Pat obznanio tijekom velike predsezonske najave F1 Racinga (u kojoj su, osim Symon-dsa, sudjelovali Nigel Mansell, Jody Scheckter, Eddie Jordan i Murray Walker), objavljene u

1. LIPNJA
GP Monaka. Iznenađujuća pobjeda. Williams je odjednom u formi

15. LIPNJA
GP Kanade. Gubi moguću pobjedu vrtenjem iza Ralfa u 2. krugu. Na kraju ipak treći

SRPANJ
Grove. Vodstvo ekipe ozbiljno ga prekorava zbog incidenta u Francuskoj

6. SRPNJA
GP Francuske. Vjeruje da je vodstvo ekipe strateškim potezima omogućilo Ralfovu pobjedu. Ljutita svađa preko radija

20. SRPNJA
GP Velike Britanije. Sigurna vožnja do drugog mjesta. Raširene glasine da je potpisao za McLaren

3. KOLOVOZA
GP Njemačke. Vrlo dominantna pobjeda s pole positiona. Ozbiljne šanse u prvenstvu: samo je 6 bodova iza M. Schumachera

17. STUDE
McLaren izd
priopćenje
kojim potvr
da je Monto
potpisao za

28. RUJNA
GP SAD. Ispada iz
utrke za naslov prva
nakon pogreške u
napadu na Barrichell
i sudara nakon kojeg
zarađuje kaznu
prolaska kroz bokso

2003

"Mjesta su slobodna u Red Bullu, Toyoti, BMW-u, Renaultu i Ferrariju. Sve su to mogućnosti"



Montoya se niti ne nada da može nagovoriti Dennisa na dugačak ugovor s McLarenom

našem ožujskom broju: "Imam vrlo određeno mišljenje o Montoyi. On je vrlo, vrlo brz vozač - i može pobjeđivati utrke - ali ćemo usprkos tome vidjeti isuviše grešaka. Rekao sam to na kraju 2004., i govorim to sada."

Izgleda da Renaultov neslužbeni zamjenik prvog čovjeka ekipe Juanu baš i nije sklon, zar ne? Ali, premda ta tvrdnja stoji, da budemo pošteni, nije to sve što je rekao. Dodao je ogradu koja Juanu ostavlja malo nade: "Možda Montoya jednostavno treba novi izazov." Međutim, može se na koncu dogoditi i da u Renaultu nema mjesta. Briatore već dugo priprema svoju najnoviju zvijezdu, Heikkija Kovalainena (ovogodišnjeg Renaultovog test vozača), za poziciju vozača utrka - i ukoliko Giancarlo Fisichella uspije održati veličanstvenu formu koju je pokazao impresivnom pobjedom u Sepangu, možda za Montoyu i neće biti mjesta.

BMW? To je mogućnost. Premda se prvi čovjek ekipe Mario Theissen do kraja 2008. osedlao s Nickom Heidfeldom - što je bila nepotrebna popustljivost koja govori više o pronicljivosti Nickovog menadžera Wernera Heinza, nego o Theissenovom ugledu u boksovima - on će se sigurno kra-jem godine riješiti Jacquesa Villeneuvea. A s druge strane, neki od tih istih ljudi koji sad rade za BMW-Sauber su u Magny-Coursu 2003. nosili slušalice i čuli onu Montoyinu opasku kojom nekolicinu viših Williamsovih inženjera naziva "drkadžijama" - što ih uopće nije impresioniralo.

A što o tome misli Juan? "Pa zašto ne? Sauber nije nikad izgradio loš auto."

"Ali ne, Juan," suprotstavljam se, "oni isto tako nisu nikad izgradili dobar auto."



Kamo će Montoya ako, kako se predviđa, romansa s McLarenom završi? Ima mnogo mogućnosti, jedino se čini da Williams nije jedna od njih

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, JIRI KRENEK

4. TRAVNJA
GP Bahreina. Ferrarijeva dominacija pokopava nade Williamsa.Michelinove gume trpe u hladnijem ambijentu od očekivanog

21. OŽUJKA
GP Malezije. Impresivna utrka i drugo mjesto iza M. Schumachera podgrijavaju nade da je novi Williams s nosem morža prava stvar

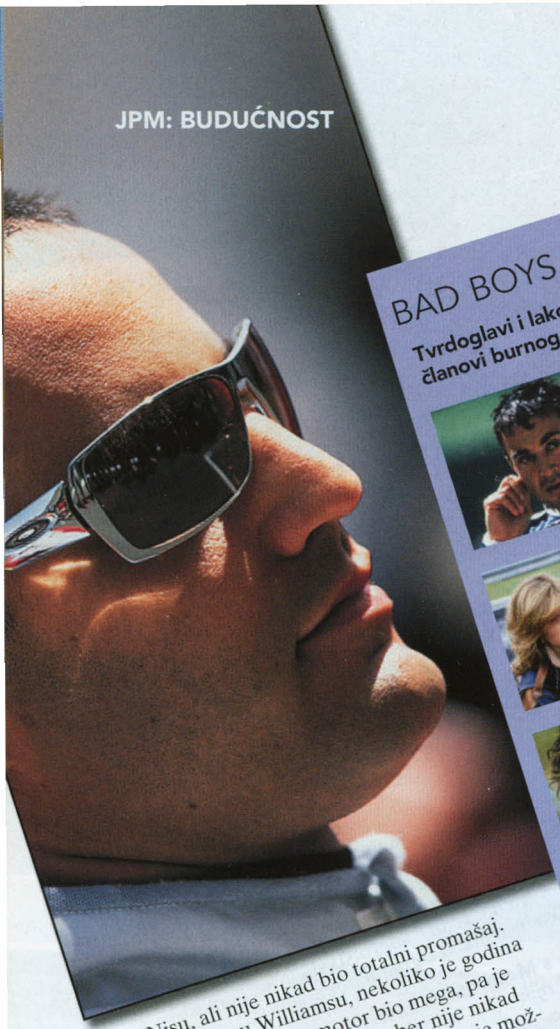
13. LIPNJA
GP Kanade. Oba Williamsa diskvalificirana nakon utrke zbog nepravilnosti u sistemu hlađenja kočnica

20. LIPNJA
GP SAD. Diskvalificiran radi hodanja po gridu manje od 15 sekundi prije početka kruga za zagrijavanje, dok je žurio u boksove po rezervni auto

24. LISTOPADA
GP Brazila. Pobjeđuje Räikkönena, svojeg budućeg timskog kolegu, u hrabrom dvoboju na izlasku iz boksova. Posljednja pobjeda u Williamsu

30. OŽUJKA
McLaren potvrđuje da će JPM propustiti Bahrein (i kasnije Imolu) zbog "teniske" ozljede ramena. Glasine da je do ozljede došlo pri padu s motocikla su opovrgnute

2004 2005



DARREN HEATH; LAT ARCHIVE

"Nisu, ali nije nikad bio totalni promašaj. Kad sam bio u Williamsu, nekoliko je godina šasija bila loša, ali je motor bio mega, pa je nadomještao za šasiju. A Sauber nije nikad imao pravog proizvođača motora, pa je možda šasija malo nadomještala za motor. Kužiš što mislim?" Očito je već razmišljao o ovome. A Toyota? Ako ne potpišu s Jarnom Trulliem, tamo će biti mjesta (Ralf Schumacher ima ugovor do kraja 2007.). A uprava Toyote je već pokazala da ono što misle da im iznad svega nedostaje je upravo biljeg kvalitete koji bi veliko ime dalo njihovom F1 trudu ; zbog čega bi, inače, unajmili Schumachera koji nije Michael za navodnu sumu od 25 milijuna dolara godišnje?

I premda bi Montoyin menadžer Julian Jakobi,

BAD BOYS KLUB

Tvrdoglavi i lako zapaljivi. JPM riskira postati član ovog ekskluzivnog F1 kluba čiji su članovi burnog temperamenta često uzbuđivali publiku... ali i promašivali velike ciljeve

Jean Alesi

Vatreni Francuz odmah je zacementirao svoju reputaciju dvjema sjajnim vožnjama u Tyrrellu. Osvojio je četvrto mjesto u GP debiju u Paul Ricardu 1989., a u Phoenixu 1990. izmjenjivao je vodstvo sa Ayrtonom Sennom kao iskusni veteran. Na žalost, u idućih 11 sezona samo je jedna usamljena pobjeda u Kanadi 1995. ostvarila rana obećanja.



René Arnoux

Nakon fantastičnog starta, karijeru mu je usporila fiksacija da mora pobijediti vječnog rivala Alaina Prosta. Dobio je 7 Grand Prixa s Renaultom i Ferrarijem, ali Talijani su mu 1985. dali otkaz. Nastavio je u Ligieru, gdje je samo povremeno podsjećao na najbolje dane. Postao je poznat po nevoljkosti da gleda u retrovizore - osobini koja je uzrokovala mnoge sudare.



Vittorio Brambilla

Nadimak mu je bio "Gorila iz Monze", i to je možda naznačavalo određeni nedostatak finoće. Brambilla je pokazao obje strane svojeg talenta na Grand Prixu Austrije 1975. kad je po teškom pljusku došao do svoje prve pobjede, i onda razbio auto tijekom početnog kruga! Karijeru mu je obilježio broj sudara daleko iznad prosjeka.



Andrea de Cesaris

Financiran od oca, "de Crasheris" je također imao karijeru prepunu sudara. Čuven je njegov otkaz kojeg mu je izgalamio Guy Ligier nakon što se 1985. isprevrtao u Austriji. Njegova je sirova brzina bila čudesna, ali rijetko ju je uspijevao održati. Jedan je mehaničar iz Brabhama za njega rekao: "Kad god bi došao u boks, sagibali bismo se i vadili travu iz hladnjaka."



Jean-Pierre Jarier

Nakon što je jednom povezao Jodyja Schecktera do staze u Watkins Glenu, ovaj ga je nazvao "najopasnijim vozačem kojeg sam ikada vidio", jer su za dlaku umakli jurećem vlaku. Često je na krivi način pokazivao ratobornost, kao na primjer u Monzi 1977. kad je Ferrarijima Laude i Reutemanna odbijao da ga "iberundaju" - punih 12 krugova!



Clay Regazzoni

Periodi u Ferrariju u sedamdesetima su mu donijeli 4 pobjede, ali bio je na lošem glasu zbog svojih blokiranja i udaranja kotača. Nakon Grand Prixa Kanade 1976. Carlos Pace je, bijel u licu od bijesa, rekao: "Clay me je pokušao ubiti!" Uvijek favorit u Monzi, običavao je nekažnjeno startati ranije od drugih, što mu je pomoglo u pobjedama 1970. i 1975.

8. SVIBNJA
GP Španjolske. Mnogo sporiji od Räikkönena koji pobjeđuje, JPM završava tek na sedmom mjestu

21. SVIBNJA
GP Monaka. Uzrokuje sudar Coultharda i Villeneuvea na treningu, nakon što sporom vožnjom blokira Ralfa Schumachera. Starta kao posljednji, Räikkönen pobjeđuje

12. LIPNJA
GP Kanade. Zbrka s radio porukama navodi ga da uđe u boks u vrijeme Safety Cara. Na izlasku prolazi kroz crveno i suci ga diskvalificiraju

10. SRPNJA
GP Velike Britanije. Uvjerljiva prva pobjeda za McLaren, ali Räikkönen (nakona starta otraga zbog promjene motora) je brži

23. SRPNJA
GP Njemačke. Vrti se u kvalifikacijama, baš kad je potrebno da pomogne Räikkönenu u borbi protiv Alonsa

21. KOLOVOZA
GP Turske. Sudar s Monteirom (zaostalim za krug), zatim griješi i poklanja drugo mjesto Alonsu

2005



Neplanirani problemi u Bahreinu pretvorili su Montoyu u mehaničara



Izgubljena godina? JPM vjerojatno odlazi nakon Brazila 2006.

"Ono što Red Bullu još nedostaje je vozački super-star..."

vjerojatno slasno ubrao 15 posto, ili nešto slično, od plaće poput ove, bi li se Toyota sviđala Juanu? Na kraju krajeva od svih 11 ekipa u Formuli 1 danas, menadžeri samo jedne ekipe mogu razmotriti postignuća svojih automobila u prva dva Grand Prixa sezone i ne vidjeti ama baš ni jedan razlog za veselje - menadžeri Toyote.

Što nas ostavlja s Red Bullom, pandanom nogometnog kluba Chelsea u modernoj Formuli 1. Dietrich Mateschitz i njegova kohorta austrijskih menadžera se tijekom evropskih Grand Prixeva zabavljaju u njihovom Energy Stationu - najvećem i najskupljem motorhomeu u povijesti sporta, premda je "motorhome" zapravo smiješna riječ za to enormno i upadljivo zdanje od tri kata. Unajmili su Adriana Neweya za 10 milijuna dolara godišnje, i ponudili veliku lovu Neweyevom prvom asistentu u McLarenu, Peteru Prodromou, koji je trenutno predodređen da 1. studenog počne raditi u Milton Keynesu. Napravili su to i još mnogo toga, ali ono što im još nedostaje je vozačka super-zvijezda. Juan bi lijepo popunio to mjesto.

"Da, Red Bull je definitivno moguć," razmišlja Juan, "i sviđa mi se Helmut (Marko, 62 godine, stvarni boss ekipe, usprkos činjenici da 32-godišnji Christian Horner nosi titulu "sportskog direktora"). On je, zapravo Red Bull je, sponzorirao mog brata u Formuli BMW prije dvije godine. Nikad se ne zna..."

I tu je zanijemio. Ovaj puta, što god se motalo po njegovoj glavi, ostaje neizrečeno. Ukoliko ne uhvati Renault, očekujmo da će se dogoditi Red Bull.

Očekujmo i da Red Bull unese malo više vedrine u Montoyinu anomaliju, ali nemojmo očekivati da će ukrotiti Monstruma. Ne, slijedeće godine, u Neweyom autu, s riješenim problemom podupravljanja (s malo sreće!), očekujmo da će Juan zaraditi čitavo bogatstvo i pobijediti utrkudvije, i da će prodati nekoliko milijardi limenki tog mučnog napitka u Latinskoj Americi, ali nemojmo očekivati nikakvo svjetsko prvenstvo. U svakom slučaju, ne još. A možda i nikad. FO

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH

4. RUJNA
GP Italije. Briljantna pobjeda. Hrabra vožnja s istrošenim gumama u posljednjim krugovima

25. RUJNA
GP Brazila. Pole position i značajna pobjeda ispred Räikkönena

9. LISTOPADA
GP Japana. Uništava šanse McLarena u prvenstvu konstruktora sudarom u 1. krugu, nakon pokušaja prelaska Villeneuvea

16. LISTOPADA
GP Kine. Odustaje nakon udara u poklopac odvoda vode

19. PROSINCA
Woking. McLaren objavljuje potpis Alonsa za 2007. JPM je vrlo nezadovoljan

23. SIJEČNJA
Barcelona. Prve vožnje McLarena MP4-21. U ekipi kažu da su vrlo impresionirani pristupom i predanošću Montoye

12. OŽUJKA
GP Bahreina. Anonimna vožnja do 5. mjesta. Räikkönen je treći nakon što je startao kao posljednji

19. OŽUJKA
GP Malezije. Još jedna neprimjetna utrka i 4. mjesto. Izgubio postolje kad ga je Button prešao kroz zaustavljanja u boksovima

2006



Nakon katastrofalne eksplozije motora: Davidsonova Honda u Maleziji 2005.



BIG BANG TEORIJA

Baš kao i stare desetke, i novi V8 motori znaju eksplodirati. Zašto? Zbog čega uopće motori otkazuju? Evo nam malo znanosti...

Piše: Dom Taylor

Tri čovjeka trebaju tri dana da sklope jedan motor Formule 1. Manje od tri sekunde je potrebno da se on u potpunosti uništi. Svaka od 5.000 komponenti jednog 2,4-litarskog V8 motora može se pokvariti. Ne postoji ništa suvišno u ultralaganoj (95 kg), ultrasnažnoj (750 KS) jedinici, pa će tako baš svaki kvar najvjerojatnije završiti s nekim oblikom otkazivanja motora. Isto tako, sve se vrste kvarova ne daju izbrojati, premda postoje tri glavna uzroka: nove, loše komponente; zamor materijala i nehotična šteta (vidi tabelu). Rezultirajući se kvarovi mogu otprilike kategorizirati u pet glavnih skupina: mehanički kvarovi komponenata, električni problemi, problemi propuštanja, problemi vezani za kontrolu gasa i problemi sistema dotoka goriva.

MEHANIČKI KVAROVI

Ovi su mahom uzrokovani lomovima raznih pokretnih dijelova, koji se olabave i onda udare u nešto drugo. Jedan od najčešćih je napuknuće klipa.

Uzroci napuknuća klipa su, opet, nebrojeni, ali najjednostavniji od njih je zamor materijala: svi će klipovi napuknuti ukoliko se dovoljno dugo koriste. Sile na njegovoj aluminijskoj, poput palačinke ravnoj površini pri vrhu, ili kruni, su ogromne, budući da vitlaju gore-dolje unutar cilindra i, pri maksimalnoj brzini od 20,000 okretaja u minuti, prelaze 40 metara u sekundi.

Na testiranju se obično napuknuća klipova uoče prije no što je komora za izgaranje oštećena, i tako se izbjegne veći kvar. Pritisak unutar obloge radilice (bloka motora) se također nadgleda, pa tako bilo koji neobičan podatak automatski aktivira elektronski prekidač za nuždu koji zaustavlja motor prije nego što se kvar pretvori u ozbiljnu štetu.

Ako, međutim, motor nastavi raditi (kao što je to slučaj u utrci, kad su prekidači isključeni) napuknuće će rasti. Na koncu će se ta napuklina ili spojiti, stvarajući tako rupu, ili će se nastaviti širiti niz klip dijeleći ga na pola. U svakom slučaju klip - još uvijek u punom zamahu gore-dolje unutar cilindra - sada je itekako izvan dizajniranih parametara i potpuno izvan ravnoteže, pa se vreli plinovi koji eksplodiraju unutar komore za sagorijevanje šire na sva ona mjesta na koja u normalnim prilikama ne bi dospjeli. U ovakvim se uvjetima klip ubrzo raspada na tisuću komada.

Klip obično prenosi udarnu snagu iz cilindra preko klipne osovine do radilice i istovremeno služi kao lokacijski mehanizam za vrh klipne osovine. Tako, kad se klip dezintegrira vrh klipne osovine će mlatiti po unutrašnjosti cilindra jer će se radilica na koju je pričvršćena i dalje vrtiti do 20,000 okretaja na minutu. Tako će nekontrolirana klipna osovina od titana ubrzo izbiti rupu u stranici aluminijskog kućišta radilice, a 350 milijuna ljudi koji to promatraju na televiziji ugledat će oblak gustog, masnog dima kako izbija iz ispušnih cijevi.

Jedna jedina matica koja je u garaži slučajno upala kroz ispušnu cijev proizvest će isti efekt. Ako mehaničar kojem to uspije ima sreće, ispušni će ventil biti zatvoren i matica će pod pritiskom izletjeti kad se motor pokrene. Ako je ispušni ventil otvoren, matica će kliznuti u cilindar i sjest će na vrh klipa.

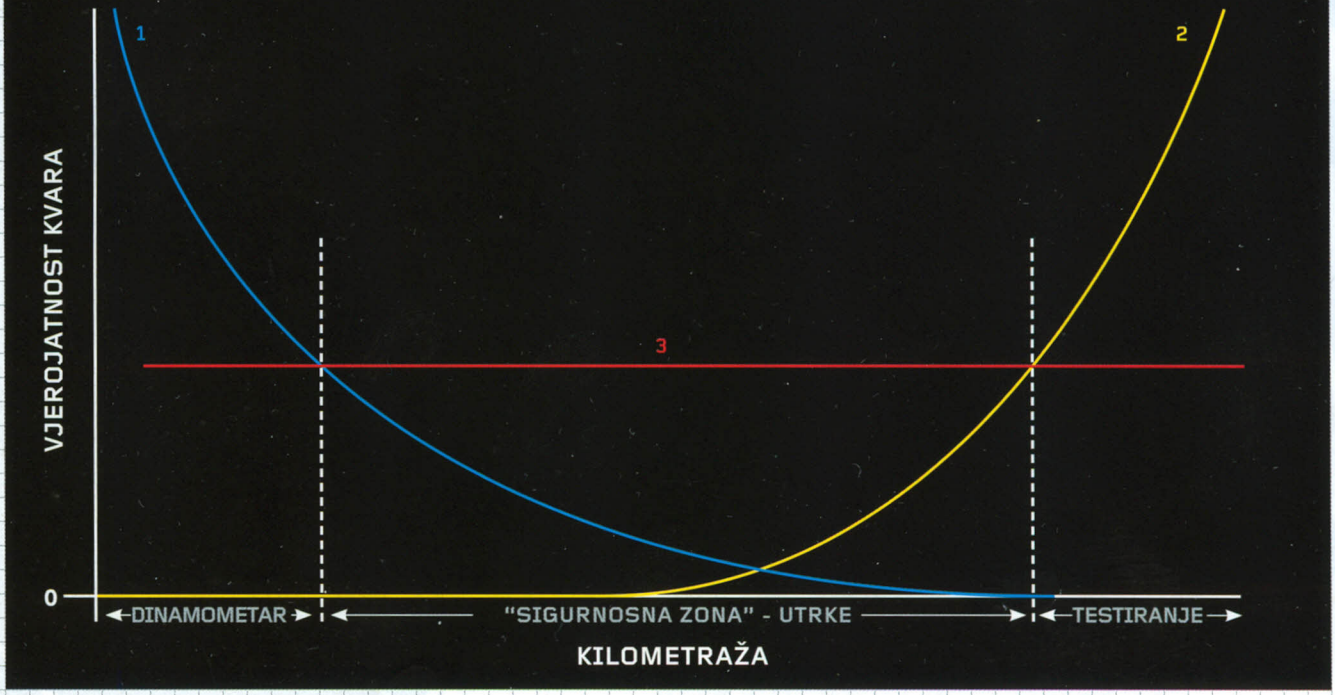
Naravno, bilo kakva slobodna stvar u cilindru je, ne loša, nego katastrofalna vijest. Kad se motor pokrene "sendvič" s maticom će izbušiti rupu u klipu ili u glavi cilindra, ili će izbiti jedan

Dugovječnost motora - i mogućnost otkazivanja

1. Rani kvarovi (rana smrtnost)
Obično su uzrokovani novim ili neispravnim komponentama i najvjerojatnije je da će se dogoditi na samom početku života jednog motora. Svaki novi F1 motor prvo radi na dinamometru, pa se pregleda, pa se opet stavi na dinamometar, a tek onda se ugradi u automobil. Srž postupka je da je u trenutku ugradnje motor već prošao doba ranih kvarova. U biti, na taj se način žrtvuje dio već ionako ograničenog života motora kako bi se izbjegli neki početni kvarovi.

2. Kasni kvarovi (zamor materijala)
Svaka komponenta motora se pod opterećejem savija i suče, a time i slabi. Kako se zamor materijala nagomilava, tako se njegove karakteristike mijenjaju; postaje ujedno i mekši i krtiji da bi na koncu zatajio. Motori su dizajnirani da izdrže minimalnu kilometražu (od oko 1.100 km, što znači dvije utrke) nakon čega se može očekivati kvar zbog zamora materijala. Tijekom testiranja, motor će prijeći veću kilometražu - oko 1.350 km - dakle više od "sigurne" granice.

3. Slučajna šteta (ljudske greške)
Ljudski faktor je uvijek prisutan kad govorimo o pouzdanosti motora. Od izrade, preko ugradnje, održavanja, pa do same vožnje, vjerojatnost da će netko napraviti grešku koja će dovesti do kvara (kao npr. ispustiti maticu niz ispušnu cijev) se tijekom života jednog motora ne mijenja. Tome usprkos, kako su operativne procedure tijekom godina poboljšane, tako se takve greške značajno rijede događaju.



FOTOGRAFIJE: VLADIMIR RYS/GETTY IMAGES; ILUSTRACIJA: ALAN ELDRIDGE

od nosača ventila. Posljedica? Kataklizma.

Drugi značajniji mehanički kvarovi, poput kvarova radilice, su sve rijeđi jer dizajneri sve bolje razumiju torziono ponašanje svojih motora i stoga uzimaju u obzir popratna opterećenja. Radilice mogu puknuti samo ukoliko je u dizajnu nešto suštinski krivo - na primjer ukoliko je radilica, u nastojanju da se uštedi na težini, isuviše stanjena - ili ako dođe do nekog nepredviđenog vanjskog opterećenja, poput blokade mjenjača. A ukoliko radilica nastrada, tad imamo priliku vidjeti ozbiljnu eksploziju motora - šrapnelske bombe uz kolosalno napuknuće bloka motora.

PROBLEMI S ECU-OM

Elektronski će kvar najvjerojatnije zaustaviti motor bez neke katastrofalne štete. Međutim, problemi s ECU-om (elektronskom jedinicom kontrole) su najčešća paravan isprika - bolje da je kriva elektronika, nego sam motor.

Jedan stručnjak za motore Formule 1 prisjeća se TV reportera koji je stajao uz automobil s ogromnom rupom u bloku motora: "Voda i ulje su curili iz zadnjeg dijela auta, stvarajući jezero oko njegovih nogu, a on je u isto vrijeme govorio kako je ekipa pretrpjela 'Još jedan kvar uzrokovan novim sistemom elektronske kontrole motora'."

Zapravo je izravan kvar ECU-a vrlo rijedak. Većina je uzrokovana senzorima ili olabavljenim instalacijama, ili stvaranjem oštećenja od topline ispušnih plinova, što je opet najčešće uzrokovano lošim instalacijama.

PROBLEM PROPUŠTANJA ULJA

Ulje igra više uloga od samog svojstva podmazivanja - ono također smanjuje toplinu, te ima ključnu ulogu u hlađenju motora - ali će propuštanje ulja imati katastrofalnu posljedicu na svaku mehaničku komponentu motora.

Ulje, naravno, osigurava onu vitalnu ovojnicu između svih zajedničkih pokretnih dijelova, što dolazi do najvećeg izražaja upravo uokolo najvećih i stresu najizloženijih dijelova motora: ležajeva donjeg kraja klipne osovine i klinova radilice. Ako ulje propušta, rezultat je kontakt metala s metalom, pri čemu se stvara ogromna toplina usljed koje ti metali počinju mijenjati svoja svojstva i postaju mekši. Pritom se komadići ljušte i djeluju poput brusnog papira, još više povećavajući temperaturu.

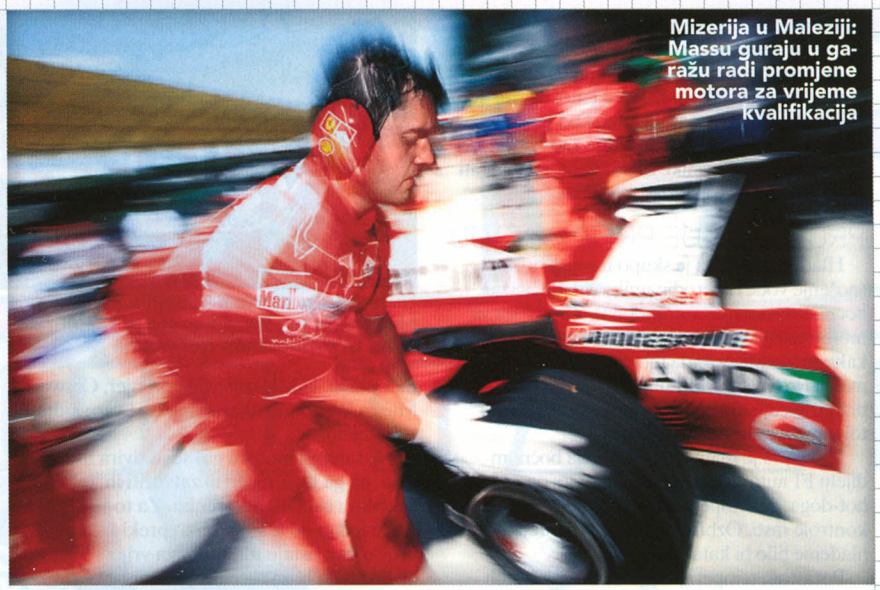
Može se desiti da se na koncu, uslijed trenja, klipna osovina i radilica čak i stale. U tom se slučaju klipna osovina, koja se sad više ne može slobodno vrtjeti oko klina radilice, odvaja od klipa i probija rupu u kućištu motora. Kraj filma.

PROBLEM PROPUŠTANJA U PNEUMATSKOM SISTEMU

Pneumatski sistem kontrolira usisne i ispušne ventile pri vrhu cilindra. Ti su krhki dijelovi smješteni na milimetar od vrha klipa koji se naizmjence otvaraju i zatvaraju, puštajući unutra mješavinu zraka i goriva, brtveći za vrijeme kompresije i izgaranja, i omogućavajući potom izlaženje ispušnih plinova.

Ventili se moraju točno podudarati s brzinom motora, kako bi se izbjegao kontakt ventil-klip. Otvaraju ih bregaste osovine (koje pokreće radilica), dok pneumatske opruge kontroliraju brzinu zatvaranja ventila. Propuštanje u pneumatskom sistemu znači smanjeni pritisak, pa, pri određenim brzinama motora, ventili zaostaju za bregastom osovinom. Klip, koji se i dalje kreće istom brzinom, tad neizbježno snažno udari u ventil koji zaostaje i koji se ne uspije dovoljno brzo zatvoriti pri taktu kompresije.

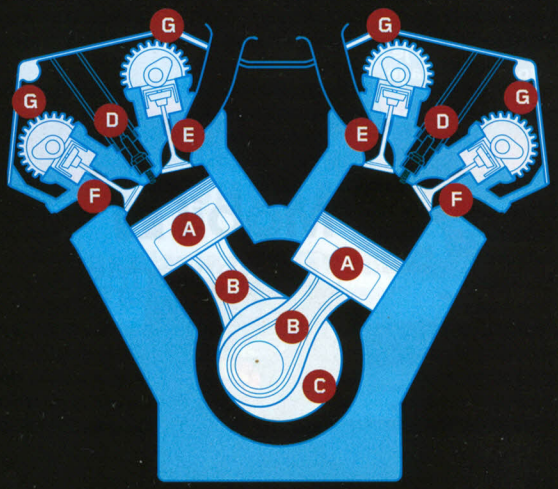
Ventil se savija, a tek onda njegova glava u obliku trube otpadne. Leteći po cilindru, on odmah probija rupu u klipu ili glavi cilindra, a moguće i na ovojnici spremišta za vodu. ▷



Mizerija u Maleziji: Massu guraju u garažu radi promjene motora za vrijeme kvalifikacija

"ECU problemi su obično samo paravan: bolje je okriviti elektroniku nego motor"

A sada znanost: kako zapravo radi F1 motor



a. Klip
Aluminij. Klipovi ubrzavaju do 10,000 G (1 G je ubrzanje od 10 m u sekundi na kvadrat). Četverotaktni ritam: usis-kompresija-eksplozija-isis. 1 dolje - usis: usisni ventili otvoreni, smjesa zraka i goriva se usisava u komoru za sagorijevanje 2 gore - kompresija: ventili zatvoreni, smjesa zraka i goriva se sabija u komori 3 dolje - eksplozija: ventili zatvoreni, smjesa se pali i snažno gura klip na dolje 4 gore - isis: ispušni ventili otvoreni i ispušni plinovi izlaze van

b. Klipna osovina
Titan. Pri trećem taktu prenosi snagu od klipa do koljenaste osovine (3, gore)

c. Radilica
Čelik. Pokreću je klipne osovine spojene na klin radilice, a ona potom prenosi snagu - putem transmisije - na zadnje kotače. Vrti se oko 20.000 puta u minuti, dakle do 333 puta u sekundi

d. Svjećica
Pali smjesu (3) osam milijuna puta tijekom jedne utrke

e. Usisni ventil
Omogućava dotok smjese zraka i goriva (1); pneumatski se kontrolira

f. Ispušni ventil
Omogućava isis ispušnih plinova (4); ritam je također pneumatski kontroliran

g. Bregaste osovine
Okreću se na pola brzine radilice, aktivirajući ventile

Ulje i sredstvo za hlađenje se prelijevaju po ispušnim plinovima, i doviđenja svima.

Na testiranju bi ekipa primjetila nizak pritisak zraka u pneumatskom sistemu i možda čak ne bi ni pokrenuli motor. Na utrci, kod problema zaostajanja ventila, jedini izlaz je zatražiti od vozača da izbjegava velike brzine motora, i nadati se da problem neće eskalirati.

PROPUŠTANJE PRI HLAĐENJU

Hlađenje motora je skupo u smislu težine (nošenje vode) i aerodinamike (hladnjaci na bočnim dijelovima automobila). Zbog toga su motori dizajnirani da rade što je moguće topliji, kako bi hladnjaci onda mogli biti što je moguće manji. Propuštanje pri hlađenju stoga vrlo brzo izbacuje motor izvan zone njegove uske tolerancije.

Dovoljno je malo začepljenje na bočnom dijelu F1 automobila, poput, recimo, omota hot-doga, da temperatura započne spiralno i van kontrole rasti. Ozbiljno propuštanje sredstva za hlađenje bilo bi katastrofalno.

Porastom temperature preko dizajniranih granica komponente postaju sve slabije i slabije. Na primjer, čelične zakovice koje pričvršćuju aluminijsku glavu cilindra za blok motora olabave kad temperatura prijeđe kritičnu razinu. Kad je spoj popustio, plinovi izgaranja izlaze, a motor završava s terminalnim taljenjem. Istovremeno sa sve većim propuštanjem iz sve više sistema, posvuda po motoru popuštaju polimerske brtve i dolazi do kompletnog raspada sistema.

PROBLEMI GASA

Veoma često se ispostavi da je problem koji je naizgled bio kvar motora zapravo problem



U Red Bullu su imali ozbiljnih problema s hlađenjem prošle zime, što je rezultiralo ovim brzopoteznim rješenjima

hidraulike. U Maleziji je, na primjer, Cosworth Marka Webbera otkazao nakon kvara hidraulike u mjenjaču.

Na samom motoru gas se aktivira hidraulički, pa ga kvar može ili zatvoriti ili, još gore, zakočiti i ostaviti otvorenim. Za to se obično brine jedan od tek nekoliko prekidača za nuždu koji ostaju uključeni za vrijeme utrke, obzirom da bi zakočeni i otvoreni gas prouzročio neobuzdanu vožnju automobila kojeg

"Probije se rupa u klipu, ulje i voda nadiru kroz ispuh, i to je doviđenja svima..."

više nikakvo kočenje ne bi moglo kontrolirati. ECU je na oprezu i detektira svaku veću diskrepanciju između papučice gasa i mehanizma gasa na motoru. Svako značajnije pomanjkanje ravnoteže ugasit će motor.

Ipak, ne postoji ništa što bi spriječilo vozača da namjerno "sprži" svoj motor. Kimi Räikkönen je u Bahreinu 2004. iz bijesa i frustracije, jer je njegov Mercedes počeo popuštati, učinio upravo to. U "leru" i pod punim gasom, motor je sam sebe progutao u sekundi. Pomisao na sate bolnog naknadnog analiziranja koje je čekalo inženjere Mercedesa vjerojatno je izmamilo Kimijev zluradi osmijeh - ali to vjerojatno nije pomoglo da se dospije do srži problema.

PROBLEMI SISTEMA DOVODA GORIVA

Nije najpikantniji način kvara motora, ali je veliki problem. Ako ima goriva u automobilu, ali se to gorivo iz nekog razloga ne može izvući ili proslijediti, motor će stati. Jednostavno, ali užasno efikasno.

I, zašto onda ti pametni inženjeri Formule 1 nisu u stanju proizvesti motor koji je pouzdan poput onog u mojem Peugeotu 306? Hm, naravno da bi oni to mogli, ali to onda ne bi bio motor Formule 1, sa svom tom posljednjom riječju tehnologije, sa svojom lakoćom i, iznad svega, sa spektakularnom snagom koju današnji F1 motori proizvode. Izvučii 300 KS po litri zapremnine iz agregata koji ne teži više od snažnijeg čovjeka, gura tehnologiju motora do apsolutnih granica mogućeg. Da biste to postigli, morate pogurati motor gotovo do točke uništenja. FO



Kad je Kimijev Mercedes eksplodirao Bahreinu 2004., Finac je bio toliko ljut da je odbio dići stopalo s papučice gasa

F1 na jedan

Nico Rosberg
Vozač: Williams

O Kekeovoj reakciji na prvu utrku, o prelasku iz serije GP2, o Webberu

Što vam je prvo rekao vaš tata, Keke, nakon što ste izašli iz automobila nakon vaše prve utrke u Bahreinu?

Samo je rekao "Dobar posao". Naravno da mu je bilo drago - jer nikad ne znaš što se može dogoditi u prvoj utrci. Dobro, pogriješio sam u prvom zavoju, ali, u sve u svemu, mislim da je ovaj prvi vikend bio dobar. Bilo je sve bolje i bolje kroz utrku, i stvarno sam grizao, i osvojio dva boda, pa je bio zadovoljan. (Nico je odvozio i najbrži krug.)

Da li je bilo lako nakon serije GP2 uhvatiti se u koštac s Formulom 1?

Ne, uopće nije. Toliko se toga događalo oko mene - osobito s novinarima - da je bilo teško pohvatati i naučiti sve što se trebalo napraviti. U GP2 seriji sam običavao zaista uživati sjedeći po tri sata pred kompjuterom s mojim inženjerom, razmišljajući o autu kad god sam to htio. Ali sada je cijeli vikend isplaniran - imaš 20 minuta na raspolaganju da popričaš o automobilu, pa ideš na neki sastanak i ne možeš baš puno razmišljati o svemu. Bilo mi je teško prilagoditi se tome. I bilo je jako puno intervjua - osobito u Bahreinu. Znao sam da će se to događati, ali vidjeti to napisano u programu i doista to raditi, dvije su vrlo različite stvari.

A vožnja?

Vrlo različito. Poznajem jako dobro stazu u Bahreinu jer smo tamo vozili u seriji GP2, pa sam mislio da ću nakon samo nekoliko krugova u F1 autu odmah imati brzinu. Ali bilo je grozno - stil vožnje je totalno drugačiji i sve što sam od ranije znao o stazi je sada bilo krivo, pa sam morao početi od nule. Dakle, nije bilo lako. U Maleziji je bilo bolje - možda mi je bilo od veće pomoći to što nisam poznavao Sepang. Očigledno, nije idealno ne poznavati staze, ali će sve s vremenom postati lakše.

Da li je teško suočiti se s epitetom "senzacije preko noći" kojeg su vam prišili?

Ne, ne baš. Jasno mi je što ne trebam raditi. Pokušavam se fokusirati na vožnju i nisam još čitao nikakve novine. Možda je i bolje ne čitati previše o tome. Moj tata je, naravno, uvijek u pozadini da mi pomogne, ali ja se mogu prilično dobro i sam nositi s time.
Postoji jedna druga stvar na koju se moram priviknuti. U GP2 seriji sam obično puno napora ulagao u davanje intervjua i slične stvari, ali u Formuli 1, u vikendu utrke, to ne možeš tako raditi jer ćeš se uništiti.
Sad se pokušavam opustiti dok radim intervjue, ali, u isto vrijeme, pokušavam biti prirodan i prijateljski. Sve treba izbalansirati.

Kako se razvija vaš odnos s Markom Webberom?

Doista dobro. On je odličan timski kolega, idealan za moj početak. Poštujem ga, a i on je dobar prema meni, i cijeni me od samog početka. Ne tretira me poput nekog klinca koji je, eto, upravo stigao u Formulu 1, i zahvalan sam mu zbog toga. Naravno, nakon utrke u Maleziji (Nico se prije prvog zavoja gurao s Webberom i tako otvorio prostor za Alonsa) imao sam mali razgovor s Markom i ekipom, i sad razumijem neke stvari. Sad vidim da sam učinio krivu stvar - ne toliko što se tiče naše međusobne borbe, nego činjenica je da sam nas obojicu oštetio, pa smo pustili Alonsa da prođe. To se ne radi tako. Moram učiti stvari korak po korak - stvar je u razumijevanju onog što treba učiniti.

Nakon tako snažnog starta sezone, vjeruje li ekipa u pobjedu u skoroj budućnosti?

Pobjeda vjerojatno ne dolazi u obzir, jer su ekipe poput Renaulta u ovom trenutku strašno jake. Ali motivacija postoji, osobito sad kad sam pokazao da mogu u utrci biti brz. Prirodno je da je postojao mali upitnik prije početka sezone, ali je ekipa sad zaista motivirana.

Da li mislite da ste se već počeli oslobađati te predodžbe da ste samo sin Kekea Rosberga?

O ne, defitnitivno ne. Nažalost, mislim da će mi trebati nešto duže od samo dvije do tri pristojne utrke u Formuli 1 da se toga riješim. Ali to je proces koji ide korak po korak. Tata mi kaže da njega već zaustavljaju ljudi koji ga zovu "tata Nice Rosberga", što je prilično zabavno. Oslobodit ću se polako te predodžbe, ali većina ljudi me još uvijek doživljava samo kao Kekeovog sina - osobito ljudi u pedoku koji se sjećaju njegovih vožnji. FO

5 brzih pitanja

1 Koja je posljednja stvar koju ste "skinuli" na vaš iPod?
Ja nikad ništa ne "skidam", nego samo slušam 3 Doors Down.

2 Koji je najveći iznos kojeg ste potrošili za par cipela?
230 eura za par mokasinki Tod.

3 Kad ste se zadnji put napili?
Ooh....negdje prije dva mjeseca.

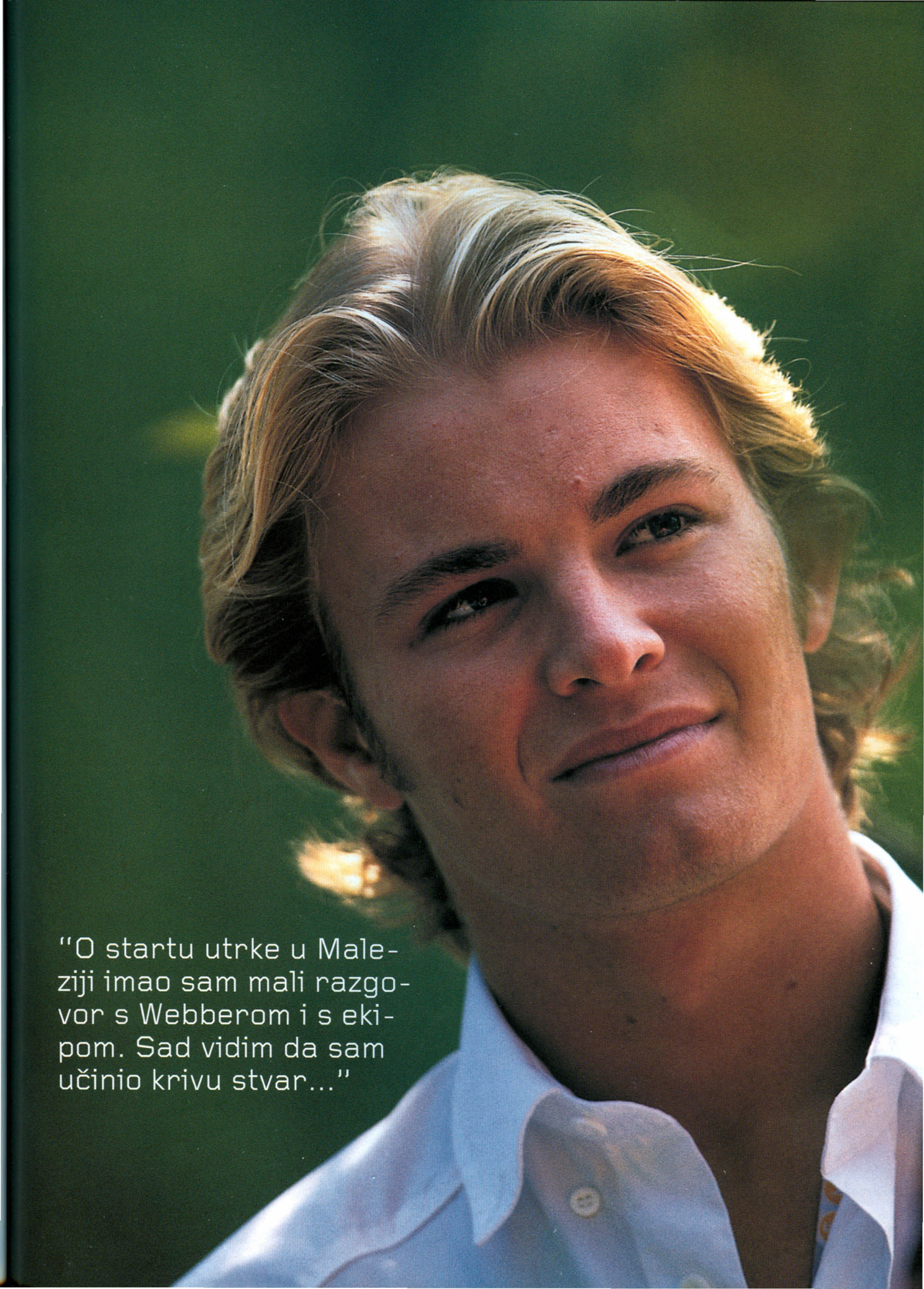
4 Bez čega ne možete otići iz kuće?
Bez mobitela.

5 Koji je posljednji film kojeg ste gledali?
K-PAX s Kevinom Spaceyom. Pogledao sam ga dok sam bio u Singapuru. Bio je zanimljiv, drugačiji...



Nije o tome pričao bajke, ali tata je bio zadovoljan prvom utrkom

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, DPPI


"O startu utrke u Maleziji imao sam mali razgovor s Webberom i s ekipom. Sad vidim da sam učinio krivu stvar..."

Ne zaboravite **četkicu za zube**

Automobili i oprema Formule 1 ne nađu se samo tako na drugom kontitentu. Radi se o golemoj logističkoj operaciji

Piše: Steve Cooper

Pokušajte zamisliti da se 18 puta godišnje selite - ogroman poduhvat koji zahtijeva mudro pakiranje i prijevoz, kao i vrlo striktan raspored uz okromne količine domišljatosti. Grand Prix ekipa prebacuje svoju cjelokupnu operaciju po Europi u ogromnim namjenski izgrađenim transporterima, ali kad F1 cirkus krene preko oceana cjelokupna se operacija mora spakirati u dvanaestak kontejnera i sanduka i tada se to zrakom seli uokolo zemljine kugle.

Pa, krenimo stopama Red Bull Racinga iz Milton Keynesa u Bahrein, pa Maleziju i dalje za Australiju.

PRIPREME I PAKIRANJE

PRIJEVOZ AVIONOM

Samo tjedan dana prije prve utrke 27.000 kg opreme se avionima prebacilo u Bahrein. Tu su bili uključeni i sami automobili, njihove karoserije, oprema za garaže i boksove, i sve ono što je dovršeno suviše kasno za prijevoz morem.

Teretnim avionima upravlja Formula One Management (FOM), organizacija koja brine o svim potre-



Ovako se dragocjeni tovar iskrcava na aerodromu Mangalore, 100 kilometara sjeverno od Melbournea

ANDREAS BEIL

bama svake ekipe na prekomorskim destinacijama. "Postoje različita vremena odlaska, ovisno o tome gdje završiš u prvenstvu konstruktora," kaže RBR-ov menadžer ekipe Jonathan Wheatley. "Velike ekipe dobiju malo više vremena i FOM prijevoznici ih nešto bolje tretiraju."

Zračni teret se prevozi na specijalno izrađenim paletama, koje ekipe izgrađuju kako bi točno pristajale unutrašnjosti teretnih aviona.

Ekipa Red Bull Racing je poslala:
Četiri zračne palete za gornju palubu aviona
Dvije zračne palete za donju palubu aviona
Jedan plitki kontejner: velika kutija za bazu trupa aviona

PRIJEVOZ BRODOM

Sve se češće događa da ekipe ne toliko suštinski važnu opremu šalju brodom. Jeftinije je nego avionom, što je rezervirano za prijevoz važnijih predmeta u posljednji trenutak, kao što su sami automobili.

U sjedištu Red Bull Racinga u Milton Keynesu, ekipa priprema dva sanduka za odlazak krajem siječnja. Vrlo je neglamurozno - izgleda baš kao pakiranje u nekom skladištu. Prvi sanduk se šalje u Bahrein, gdje se - jednom kad je prva utrka u sezoni gotova - preslaže i šalje dalje u Melbourne. Drugi sanduk ide direktno u Kuala Lumpur.

"Brodski sanduci sadrže takve stvari kao što su stolovi i stolice; stvari koje su suviše teške ili suviše skupe da se kupe ili iznajme lokalno," kaže Wheatley. "Tu također stavljamo trake, vezice, raznu opskrbu i opasne materijale. Aerosoli i ljepila se ne smiju slati avionom. Ali njihov transport treba pažljivo planirati jer ljepila imaju kratak rok trajanja, neka čak i kraća od šest mjeseci."

Ekipa Red Bull Racing je poslala:
Sanduk br 1: Velika Britanija - Bahrein, pa nakon Bahreina za Australiju
Sanduk br 2: Velika Britanija - Malezija

BRIGA ZA LJUDE

Za prvu utrku sezone u Bahreinu ekipa Red Bull je rezervirala sobe u tri hotela - vrhunski hotel za vozače i glavni menadžment ekipe, hotel pri sredini ljestvice za inženjere i još jedan za mehaničare i tehničare.

"Kako bi reducirali troškove obično uzimamo dvokrevetne sobe," rekao je Wheatley. Inženjeri imaju jednokrevetne sobe, i za njih rezerviramo 10-15 soba u njihovom posebnom hotelu. Mehaničari dijele sobe - samo glavni mehaničar i uprava ekipe imaju sobu samo za sebe. Premda sam menadžer ekipe, ipak ponekad putujem s momcima. Vrlo je lako postati elitist."

Na utrke ide 80 ljudi iz ekipe, premda pred kraj tjedna to dosegne i brojku od 90 kad razni članovi ekipe na stazu donose "ručnu prtljagu". Tijekom tjedna uoči utrke ljudi iz Velike Britanije stižu svakodnevno koristeći gotovo svaki let donoseći komponente koje su završene u posljednji trenutak. "Ponekad oni donesu tek malu torbu sa sitnim dijelovima," kaže Wheatley, "ali to mogu biti i cijeli kovčezi puni dijelova - ekipnog materijala, karoserije."

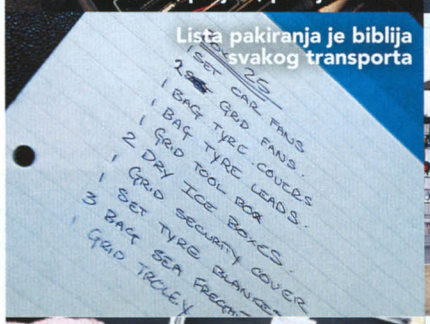

Prije puta, sva se oprema posloži



Gdje je što? Naljepnice će znati


Skakljive stvari (ljepila, sprejevi) putuju morem


Teško da postoji krhkiji kargo teret od ovog



Lista pakiranja je biblija svakog transporta


F1 kontejneri su posebno krojeni za avione



Aero dijelovi osobito se paze

"Opasni materijali, kao sprejevi i ljepila ne mogu se slati avionom"

Ekipa Red Bull Racing treba:
15 soba u vrhunskom hotelu u gradu za vozače, njihove menadžere i članove obitelji, za vođu ekipe
10-15 soba u srednje dobrom hotelu za inženjere
22 dvokrevetne sobe u običnom hotelu za mehaničare
10 jednokrevetnih soba u običnom hotelu za mehaničare
14 iznajmljenih automobila - većim dijelom su to minibusovi s 15 sjedala za transport mehaničara na stazu

HRANA

Kuhari ekipe za dobavu namirnica koriste prodavače na veliko i ugostiteljske tvrtke koje snabdjevaju velike lokalne hotele.


Automobili Scuderije Toro Rosso na australskom zraku

Ekipa Red Bull Racing potroši:
Piletine, govedine, svinjetine i ribe - 150 kg za vikend.
Jaja - 400 na dan.
Voća - 30kg od svakog: banana, jabuka, naranača, grožda, šljiva.
Povrća - 150kg dnevno.
Kruha - 100 kom, 1000 peciva za vikend.
Pića - 200 limenki Red Bulla, 150 Diet Coke na dan; 500 flaša vode.

NA STAZI

GARAŽA

Ekipi Red Bull je za zaustavljanja u boksovima potrebno 26 ljudi. Pored toga na zidu boksova obično ih ima još šestoro, a u pozadini garaže radi grupica inženjera na kompjutorima. Svi su odjeveni u identično označenu, iako raznoliku odjeću, koja uključuje i kombinezone protiv vatre, balaklave, rukavice i cipele. Osoblje treba ekipne uniforme, kao i 65 radija i 50 laptop kompjutora.

Onu ogromnu količinu garažnog dekora treba svaki puta sklopiti i rasklopiti. Pregrade, u stvari pravi "zidovi" koji u pozadini garaže tvore mnoštvo malih prolaza i zaklonjenih dijelova su otpremljeni već u veljači. Oprema koja dolazi na "pročelje kuće" se prebacuje avionom u tjednu uoči utrke i uključuje sve one luksuzne pregrade s natpisima sponzora koje se mogu vidjeti u TV prijenosima.

"Viličar transportne kompanije prenosio je kontejner jedne od ekipa ispod niskog mosta, i razbio kontejner"

U garaži ekipa drži ono što oni zovu "potrošnom robom" - opremu koja je nužna za funkcioniranje automobila.

Ekipa Red Bull Racing potroši:
Gorivo- 1.800 litara, koje Shell direktno šalje morskim putem - to je za prijevoz najopasniji materijal.
Demineralizirana voda - 200 litara. Prevozi se u kontejnerima, a u nekim se slučajevima kupuje lokalno. Mnogo vode se ne iskoristi.


Po dolasku sve se provjerava


Red Bull šalje 27.000 kg opreme avionima


Na svaku utrku putuje šest kompleta krila


Osnovne stvari, stolice, stolovi, putuju morem



Najveća opasnost je oprema za točenje goriva



Imena za signale iz boksova: tko fali?

Kotači - 36 setova.
Kočnice - 30 setova. I nisu sve potpuno nove. One već korištene su za slobodni trening.
Tekućine za kočnice, motorna ulja, hidrauličke tekućine i maziva se transportiraju morskim putem zbog uštede troškova.

AUTO

Ekipa Red Bull Racing je poslala:
Monokok - tri komada
Mjenjači - pet potpuno opremljenih jedinica (izgrađenih s već ugrađenim zupčanicima spremnim za priključivanje). I još dovoljno dijelova za izgradnju dodatna dva mjenjača. Mjenjači iz utrke i testiranja petkom bit će nakon svake utrke poslati u bazu na doradu.
Kvačilo - sedam komada.
Motori - sedam do deset jedinica, uključujući i spremnike za ulje, radijatore, ispušne cijevi, štitnike za toplinu.

KAROSERIJA

Kontejneri s karoserijom automobila su ogromni. Sami dijelovi gotovo da i nemaju težinu, ali obzirom da su tako krhki, moraju ležati u blokovima od pjenastih materijala. Čak i prije završetka utrke, većina ekipa će već započeti raspremati svu nebitnu opremu. Do kasno u nedeljnu noć punit će se kontejneri i otpremati na avion, za let rano ujutro u ponedjeljak nakon utrke.

Većina ekipa je navikla prebacivati svoju opremu iz zemlje u zemlju, ali neizbježno je da stvari ponekad pođu krivo.

"Paleta s opremom uvijek može pasti," kaže Wheatley. "To nam je najveća mora, ali srećom se ne dešava jako često. Nedavno je prevoznička tvrtka prebacivala sve kontejnere jedne ekipe na drugu lokaciju i pritom su prolazeći ispod niskog mosta smrskali sve kutije - što je izazvalo enormne probleme. Ali naučili smo se uhvatiti u koštac sa svim tim problemima. Na koncu konca, tu iskustvo, timski rad i dobra komunikacija dolaze do izražaja."

Ekipa Red Bull je poslala:
Pokrivači za aute - pet komada.
Prednja krila - šest kompleta. I nije jednostavno skrpati novi set iz dijelova starog, razbijenog. Vrhunske ekipe će uvesti novi dizajn prednjih krila za naredne utrke i zbog toga će im trebati nekoliko dodatnih setova.
Stražnja krila - pet kompleta.
Ovjesi - pet kompletnih kompleta prednjih i stražnjih ovjesa, s dijelovima za izgradnju dodatna dva do tri kompleta. FO

FOTOGRAFIJE: MALCOLM GRIFFITHS/LAT, GLENN DUNBAR/LAT

F1 na jedan

Christijan Albers
Vozač: Midland F1

O Midlandu i sezoni 2006. do sada, o V8 motorima, o svojoj budućnosti

Kako se odvija sezona 2006. za vas i Midland?

Bahrain je bio razočaranje za ekipu (poluosovina na Christijanovom autu je otkazala na startu, a Tiago Monteiro je morao startati s rezervnim autom zbog problema na transmisiji). Šteta što nisam uopće uspio voziti utrku; nikad ranije nismo imali takav problem.

Nismo imali sreće ni na startu u Maleziji; i Tiago (koji je završio 13.) i ja (12.) bili smo blokirani rano u utrci, i to je ograničilo naše mogućnosti u ostatku utrke. Ali, bilo je lijepo odvoziti cijelu utrku bez ikakvih problema. Ekipa je dobro odradila posao.

Sveukupno gledajući, što mislite što se realno može očekivati od Midlanda ove sezone?

Sad kad je Jordan postao Midland, očigledno će biti nešto više pritiska. Ja sam sada nešto iskusniji, ali imam i izazov u novom timskom kolegi, Tiagu, koji je bio (F1 Racingov) rookie prošle sezone. Smatram da jedan drugog možemo jako dobro potaknuti i da smo obojica željni borbe, od čega ćemo i mi i ekipa imati koristi. A ako se auto pokaže dobrim, doista možemo postići napredak, jer ekipa ima bolji budžet nego u prijelaznoj sezoni 2005.

Koji je bio vaš prvi utisak o Toyotinom V8 motoru? Možete li opisati njegove karakteristike, i koliko se u snazi razlikuje od vašeg prošlogodišnjeg Coswortha V10?

Da budem iskren, u prvoj, drugoj i trećoj brzini postoji vrlo mala razlika u odnosu na V10, ali se razlika počinje zaista primjećivati pri većim brzinama i u većim prijenosima. Ali tu je odluku donijela FIA i svi je trebamo poštivati. Mislim da ako želite ograničiti eskalaciju brzine, morate odnekud započeti. Toyota radi doista dobar posao za nas, i naravno, sad kad ponovno mijenjamo gume, nadoknađujemo nešto od tog izgubljenog vremena po krugovima, jer smo sad u stanju koristiti mekše gume.

Mislite li da je realno nadati se da ćete ove sezone ostvariti dovoljno s Midland-Toyotom, kako biste u budućnosti mogli očekivati poziv neke od vodećih ekipa?

Nadajmo se. Ali, najvažnija stvar je šutiti i postizati rezultate. Konačno, šefovi ekipa će donijeti odluku, a ne Christijan Albers. Ja samo želim priliku. Ako možeš biti kompetitivan u DTM seriji, sigurno to možeš biti i u Formuli 1.

Koja vas je utrka s Minardijem prošle sezone najviše zadovoljila, i zašto?

Znate, bez ikakvog omalovažavanja, bilo je doista teško učiniti nešto specijalno prošle sezone za volanom Minardija. Mislim da je, recimo, u redu reći da je njihov deficit (u performansama) u odnosu na druge ekipe bio veći nego što je to bio 2001., kad je s njima bio Alonso. Milsim da sam u kvalifikacijama u Montrealu bio jako dobar (bio je 15., ispred oba Jordana i Red Bulla), ali to je staza gdje su auto i aero potisak možda manje važni, a sam vozač može mnogo toga nadoknaditi.

Što mislite o novom kvalifikacijskom sistemu eliminacija ove godine?

Isti je za sve nas, tako da sam prilično otvoren. Mogu vidjeti nešto privlačno i mogu naći pozitivne elemente u svim formatima kvalifikacija koji su se koristili posljednjih godina.

Nizozemska ima veliku povijest u Formuli 1, kako u smislu vozača, tako i po popularnosti nizozemskog Grand Prixa u Zandvoortu.

Volio bih da se nizozemski Grand Prix vrati u Zandvoort. Imao sam samo pet godina kad je tamo vožena posljednja utrka 1985. Volio bih to, ali s tim stvarima moramo biti realistični. Konačna odluka ovisi o tome misli li Bernie Ecclestone da je to ostvarivo.

Vi ste, poput Garyja Paffetta, bili uspješni i u njemačkom prvenstvu Formule 3 i u seriji DTM. Jeste li ikad brinuli da biste mogli ostati izolirani u DTM-u i postati stereotip vozač turističkih automobila?

Naravno. Ali, najvažnija stvar u utrkama je da se nikad ne odustaje, kakav god auto se vozio. Mercedes i ekipa HWA su mi pomogli i dali priliku da se iz DTM-a vratim u Formulu 1. Ja nisam tip vozača kojeg motiviraju novac ili slava. Jedino što želim je biti uspješan.

Koja je vaša najdraža staza i zašto?

Hm, naravno da volim Zandvoort zbog veze s Grand Prixom Nizozemske. Ali u sadašnjoj Formuli 1 volim Bahrein, Suzuku, Montreal - krasan grad, sjajna atmosfera - i Silverstone. F1

5 brzih pitanja

1 Tko je bio vaš heroj u djetinjstvu?
Michael Schumacher - i još uvijek je moj heroj. On je perfekcionist koji zna da je vjerojatno najvažniji ključ do uspjeha imati dobru atmosferu u ekipi.

2 Koji je najveći iznos koji ste potrošili na par cipela?
Nemam pojma. Cipele mi kupuje djevojka.

3 Što je na vašem iPodu?
Slušam sve, od Robbieja Williamsa do Marie Carey.

4 Koju ste zadnju knjigu pročitali?
Knjigu o mentalnom treningu koja se zove "Tijelo nikad ne laže", koju mi je poklonio moj trener fitnessa.

5 Kad ste se posljednji put napili?
One večeri kad sam pitao Norberta Hauga može li mi srediti DTM vožnju. Pitao je, "Jesi li za pivo?" Rekao sam: "Ne, ja ne pijem", a on je dodao: "Hm, to ćemo još vidjeti." Slijedećeg je dana pristao da mi pomogne.



Haug i Albers: približilo ih je pivo (i DTM utrke)

FOTOGRAFIJE: MALCOLM GRIFFITHS/LAT, XPB.CC



"Ne motiviraju me novac ili slava. Jedino što želim je biti uspješan"

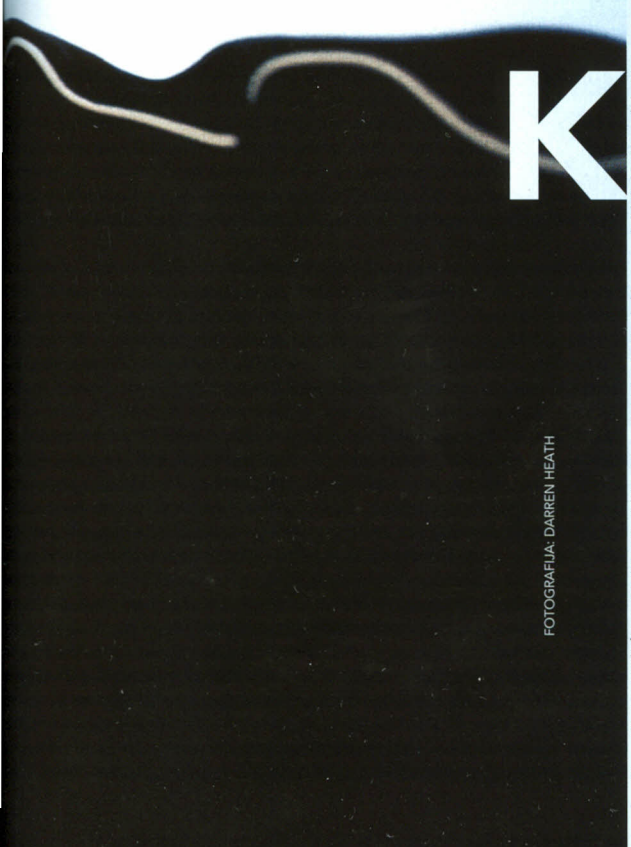


Kako je išlo do sada? Ne baš onako kako se Mark nadao, ali on žudi da u Formuli 1 čuje australsku himnu

"OVO NIJE MALA MATURA"

Jedan iz plejade onih što su skoro uspjeli u Formuli 1, Mark Webber pobjeđuje u natječaju za "dobrog momka", ali istovremeno želi uništiti sve svoje rivale

Intervju: Gavin Green



FOTOGRAFIJA: DARREN HEATH

Kad dođeš do svoje pete sezone u Formuli 1 i kad se približiš 30-toj, tada prestaneš biti talent koji obećava. Ili si uspio, ili nisi.

Neprobavljiva istina za bivše čudo od momka Marka Webbera - koji je u svom debitantskom Grand Prixu davne 2002. završio na petom mjestu i to za beznadežni Minardi - je ta da se on još uvijek može pohvaliti s tek jednim postoljem u četiri pune sezone u Formuli 1. Bio je to onaj sretni Monako prošle godine, gdje ga je, međutim, nadmašio timski kolega Nick Heidfeld.

Pa, je li Mark Webber uspješan F1 vozač?

Hladne, čvrste činjenice tvrde da nije; i kažu da se još uvijek mora izboriti za svoje mjesto pod suncem. Je li ovo ta godina Webberovog obračuna, vrijeme kad će se toliki njegovi pristalice - a oni uključuju i Pata Symondsa, majstorskog stratega za svjetske prvake Renault - pokazati da su bili u pravu...? Ili je ovo godina kad će skeptici ("Nedovoljno konzistentan u utrkama; suviše često lošiji od Heidfelda. U najboljem slučaju, vrh druge lige.") samodopadljivo reći: "Eto, uvijek sam ti govorio."

Webberov timski kolega u Williamsu Nico Rosberg će ga ili potaknuti da uspije ili da se slomi. Za sazrelog vozača koji postiže manje od očekivanog nema ničeg goreg od briljantnog pridošlice. Webber mora neprekidno biti brži i bolji od Rosberga. Autosportov i F1 Racingov rookie godine (2002.) sad se mora suočiti s klincem od kojeg gotovo svi očekuju da će biti najveća senzacija u 2006. Klinac koji je u prvoj utrci 2006. u Bahreinu - svojoj prvoj F1 utrci uopće - odvezao najbrži krug. Klinac kojeg patron ekipe Frank Williams veliča kao "potencijalnog superstara". Klinac čiju utrku u Bahreinu je Sam Michael, tehnički direktor Williamsa, opisao kao "briljantnu". Sva pozornost u Bahreinu bila je usmjerena na mladog Nicu, a ne na Webbera koji je obavio dobar i postojan posao; i završio na šestom mjestu. Webber se, uz genijalnog svježeg Nicu, nakon Bahreina morao osjećati kao jednoličan, stari pomoćni radnik - stabilan, iako pomalo dosadan.

Ni sam Webber - nakon jedne godine u Minardiju, dvije u problemima opterećenom Jaguaru, i sada u svojoj drugoj godini s nekadašnjim svjetskim ▷

prvacima Williamsom - ne poriče da je njegova karijera razočaravajuća.

"Naravno da sam se do sada već nadao pobjedi. Nakon nekog vremena postaneš frustriran. Želiš rezultate. Volio bih da sam do ovog stadija moje karijere bio bolji. Ali, ono što sad trebam, je uskladiti svoje ciljeve. Pogledajte, Michael Schumacher nije osvojio pravu pobjedu prošle godine, a sedmerostruki je svjetski prvak. Fernando je počeo prošlu godinu nadajući se da će osvojiti nekoliko utrka, a osvojio je prvenstvo. To samo pokazuje koliko su stvari nepredvidive.

"Prošle je godine bilo teško doći u Williams, očigledno jednu od boljih ekipa i ekipu sa sjajnom prošlošću, i ne moći se pravo natjecati. Bilo je to za cijelu ekipu vrlo frustrirajuće. Naprosto nismo mogli dobiti rezultate koje smo željeli. Da smo stvari učinili na malo drugačiji način, malo bolje... moglo je biti potpuno drugačije. Ali, kažu, za prolivenim mlijekom ne treba žaliti."

Webber je visok i atletski građen, više veslačkih proporcija nego onih idealnih za F1 džokeja. Visok je 184 cm, četvrtastih ramena, pravi tipični australski sportaš. Oči boje lješnjaka se oštro fokusiraju na sugovornika. To je karakteristika uspješnih Australaca (sjećate li se laserske oštrine nekadašnjeg kriketskog kapetana Stevea Waugha, Webberovog idola?). Ima nečeg razmetljivog u Webberu, usprkos njegovom pomankanju uspjeha u Formuli 1.

Živi nedaleko od Wendovera u Buckinghamshireu sa svojom djevojkom. Obožava bicikl - kako cestovni, tako i terenski bickil, bez razlike - i smatra da je najbolja gimnastička dvorana za F1 vozače upravo F1 kokpit. "Ništa ne može nadomjestiti



Nico ispred Marka u krugu za zagrijavanje u Sepangu; Alonso ih obojicu prešao u prvom zavoju

kilometražu u autu - kako za fitness, tako i za natjecateljski um." Navija za Chelsea, voli bendove Red Hot Chilli Peppers i Maroon 5, i kaže da je speedway, siromašni rođak iz velike obitelji benzinskih sportova, njegov najdraži sport za gledanje.

Kad je Webber krajem 2004. napustio Jaguar da bi se pridružio BMW-Williamsu, većina je mislila da je na domak svoje prve pobjede. Vozači Williamsa u odlasku, Juan Pablo Montoya i Ralf Schumacher su obojica okusili pobjede, premda ne onoliko koliko su se oni, ili Frank, nadali. Od potpuno novog partnerstva Webbera i Heidfelda, obojice svjesnih svoje velike prilike, očekivao se preporod ekipe. Dvojica gladnih vozača, željnih uspjeha u Formuli 1. Williams u novom uzletu s podrškom svojih dugogodišnjih partnera BMW-a, jednog od najvećih svjetskih proizvođača auta.

Ali, umjesto toga, 2005. je bila jedna od Williamsovih sušnih godina, nalik na ono razdoblje oskudice u kasnim devedesetima. "Jako loša godina, zaista," rekao mi je Williams, sumirajući 2005. iz svog ureda u Groveu.

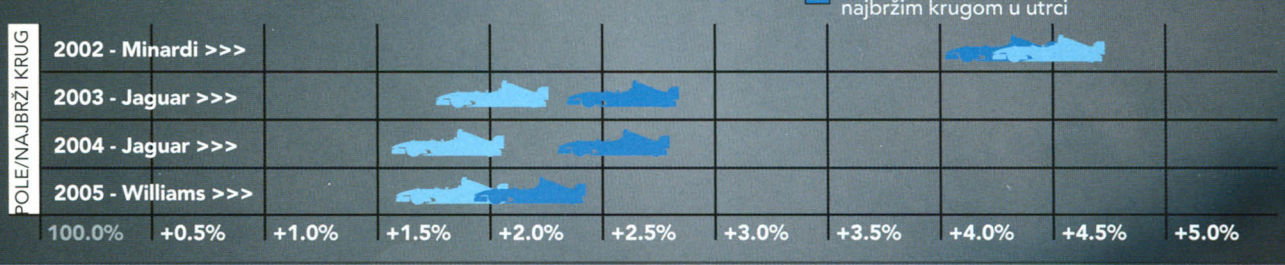
O čemu je Webber razmišljao kad se iz Jaguara prebacio u Williams? "Jaguar je na koncu prerastao u dobru F1 ekipu," kaže. "Bili su iznimno dobro organizirani, a direktor menadžer Dave Pitchforth je fenomenalan momak i nevjerojatno dobar u vođenju ekipe. Nema sumnje da je Red Bullov dobar početak prošle godine posljedica napora koje je ekipa Jaguara uložila pri kraju svog postojanja. Ta disciplina, organiziranost... Jaguar je jako napredovao i mi smo prilično dobro prošli s onim što smo imali na raspolaganju.

"Onda sam prešao u Williams. To je mnogo veća ekipa, s boljim izvorima prihoda. Ponekad, kad voziš veći brod čak je i teže efikasno upravljati stvarima. Williams je vraški dobra ekipa, ali veliko nije uvijek i dobro.

"Naravno da oni nisu ono što su bili pred 10 godina. Tada su imali Adriana Neweya, tvorničke motore iz Renaulta i naprosto nisu mogli prestati pobjeđivati. Ne možemo u jednom danu ponovno izgraditi ekipu. Tanka je razlika između Bijele Kuće i svinjca. Ako neki proizvođač automobila financijski podrži Cosworth i ako se ekipa zaista jako potrudi... treba nam taj vjetar u leđa da bismo opet dominirali."

Webber u subotu i nedjelju: brži je u kvalifikacijama nego u utrci

Naši podaci pokazuju da je Webber, osim u svojoj prvoj godini, uvijek bio bio bliži najbržima u kvalifikacijama, radije nego u utrci. Razlika je mala, ali važna.



FOTOGRAFIJE: GLENN DUNBAR/LAT, PAUL GILHAM/GETTY IMAGES



Bahrein 2006.: Webber je sam prije starta; svi novinari opsjedaju novog timskog kolegu Nica Rosberga

Frank i njegov partner Patrick Head imaju reputaciju potpune nesentimentalnosti po pitanju vozača. Ako je suosjećanje ono što želiš, nemoj doći ovamo. Nisam to rekao Webberu, ali kad sam intervjuirao Williamsa, Heada i Sam Michaela prošle godine, upitao sam svu trojicu: "Tko je, uz Schumachera, najbolji vozač?" Njihovi su odgovori bili: Williams - "Räikkönen i Alonso. S Jensenom gotovo tu negdje."; Head - "Službeni odgovor je Webber i Heidfeld, a oni su obojica jako dobri... Ali, vrlo sam impresioniran Räikkönenom."; Michael - "Räikkönen, Alonso, Button i Montoya." Izuzev Headovog dužnog odgovora, ovo se baš ne bi moglo interpretirati kao gromoglasna podrška Webberu.

Webber kaže: "Ja nisam čovjek o kojem se treba puno brinuti. Ponekad ljudi trebaju biti nagrađeni, i ja jesam. I ne mislim da je Williams baš tako daleko od onog gdje treba biti kad je u pitanju briga za svoje vozače. Mi smo vraški sretni, mi vozači. Plaćeni smo prilično dobro i ja pokušavam biti ekstremno profesionalan. I napravit ću sve što Frank od mene traži."

"Ekipa se ne može obnoviti preko noći. Tanka je razlika između Bijele kuće i svinjca"

Što se tiče njegovih perspektiva za 2006., Webber kaže: "Volio bih pobijediti svoj prvi Grand Prix ove godine, ali bit će to teško. Mogao bih reći da su moji izgledi otprilike isti kao i prošle godine. Nema razloga za više nade. Suparnici su jednako dobri kao i u 2005." ▷

FOTOGRAFIJE: GLENN DUNBAR/LAT, PAUL GILHAM/GETTY IMAGES

"Kimi i Fernando su vrlo kompletni vozači. Svi zavoji, sve staze, svi uvjeti, sve okolnosti"



Loš dan u Sepangu: Webber je odustao zbog kvara na hidraulici, Rosberg još ranije zbog otkazivanja motora

Četiri i pol godine od ulaska u svijet Grand Prix utrka, i po prvi puta nakon Minardijevog doba, Webber se našao bez motora koje proizvodi i održava veliki proizvođač automobila. Cosworth V8 je na testiranju, kao i u prvoj utrci u Bahreinu, ulijevao strahopoštovanje, a bio je brz, ali i nepouzdan u Maleziji. Pa ipak, izgleda nevjerojatno da bi vantvornički motor mogao osvojiti svjetsko prvenstvo, ne u konkurenciji proizvođača poput Renaulta, Ferrarija, BMW-a, Mercedes-Benza, Honde i Toyote.

"Svatko očigledno želi imati neprekidnu podršku proizvođača. Ne samo financijsku nego i tehničku pomoć," primjećuje Webber. "Williams je imao BMW-ovu podršku tijekom pet ili šest godina i skoro je profunkcioniralo, ali ipak ne u potpunosti. Razišli su se. Trenutak razlaza je za nas bio odličan zbog uvođenja pravila o V8 motorima. Cosworth, naš novi dobavljač motora, ima mnogo iskustva s V8 formatom i naša vremena na testiranju van sezone su bila izrazito kompetitivna. Motor je strašno dobar - na koncu, Cosworth je specijaliziran za Formulu 1. Ali, nedostaje nam financijski poticaj. Na duge staze, bit će to težak posao."

Najbolja ekipa, prema Webberu je Renault. Ali najbolji vozač? "Michael je odvezao neke nevjerojatne utrke prošle godine. Kao i Fernando i Kimi. To su vozači koje treba pratiti. Trebaju nam ljudi u koje ćemo se ugledati. To je kao igranje golfa s Tiger Woodsom. Zaostani tek nekoliko udaraca, ali si svejedno dobar."

Što ih čini boljima od tebe, pitam. Na primjer, Martin Brundle mi je nedavno rekao da je telemetrija njegovih bivših ekipnih kolega Mike Häkkinena i Michaela Schumachera pokazala da su obojica bez iznimke bili brži od njega u sporim zavojima. "Imali su neku urođenu sposobnost da izvuku više brzine na izlasku iz zavoja," kaže Brundle. "Jednostavno im nisam bio dorastao."

Webber kaže: "Nisam nikad bio u istom autu kao Kimi ili Fernando. Očigledno, oni su vrlo kompletni vozači. Svi zavoji, sve staze, svi uvjeti, sve okolnosti, bez iznimke. To je ta prečka koju moramo dosegnuti. Rekao bih da je Fernandova najveća snaga njegova konzistencija. Kimi je doživio više neuspjeha... Samouvjerenost poput Fernandove, to je presudan faktor. Um je toliko važan. Prošle godine nisam se mogao utrkivati s Fernandom i Kimijem, obzirom na aute koje su imali. Ali obzirom da nisam bio u istom autu ako i oni, teško je to uspoređivati."





Španjolska 2005.: Kimi i Alonso počistili su sve pred sobom; Webber je ostao u sjeni, na šestom mjestu

Na izletu u Teksasu Mark je sreo svojeg velikog idola Lancea Armstronga

A odnos s Heidfeldom, tvojim prošlogodišnjim ekipnim kolegom? Gdje je on bio bolji od tebe, a gdje si ti bio bolji od njega? "Općenito, ja sam bio bolji od Nicka u brzim zavojima. On je bio malo bolji pri izlasku iz sporih zavoja. Jako poštujem Nicka. Njemu je pravilo nemijenjanja guma jako odgovaralo. Ja sam na tome morao malo više poraditi i sretan sam što opet možemo mijenjati gume, i što se možemo posvetiti utrkivanju. Što se tiče brzine, također mislim da sam nadmašio Nicka. Ali u mnogim utrkama, vrlo brzo bih upao u probleme."

Sve u svemu, Webber je nadmašio Heidfelda u prvenstvu, ali su mnogi mislili da je Heidfeld (koji je imao tri postolja) bio bolji vozač. Prošle je godine Webberova reputacija kao potencijalnog svjetskog prvaka malo uzdrmana, tek malo.

A sad je u paru s Nicom Rosbergom.

"To je fantastično. Nitko ne želi previše starih prdonja uokolo. Nico je bio odgojen da postane prvak i da obavi što je moguće bolji posao."

Ali loša strana toga je da bi on mogao biti brži od tebe, zar ne? "Daa. Ali neće mu uspjeti," bio je Webberov brzi odgovor.

Hoćeš li mu pomoći? "Ne, ovo nije mala matura. Učinit ću sve da cijelo vrijeme budem ispred njega. Ja nisam tu da dajem savjete."

Najbolja stvar u tome što si Grand Prix vozač, kaže Webber, je "to što voziš te automobile i što si dio zaista dobre utrke. Također si u prilici da sretneš neke specijalne ljude, kao (pobjednika Tour de Francea) Lancea Armstronga. On je nevjerojatan. Moj djed je ružno umirao od raka, jako dugo vremena, i to me je zaista pogodilo. Način na koji je Lance sve to prebrodio je... veličanstven. Kad sam bio u Indianapolisu, posjetio sam onkološku kliniku gdje se liječio. Pričali su o načinu na koji je odbijao pomoć i kolica. Ta sušta upornost. Njegova snaga u glavi. Zbog toga je on tako uspješan. Još jedna specijalna osoba je Michael Schumacher. Koji je to nevjerojatan sportaš! Steve Redgrave, također. Njegovo osvajanje pete zlatne medalje u Sydneyu u četvercu s kormilarom - bio je to jedan od onih nezaboravnih sportskih trenutaka."

A koja je najgora stvar činjenice što si vozač Formule 1? "Taj prijetvorni svijet. Moda. Partiji. Ljudi koji žive na nekoj drugoj planeti."

Njegovi ciljevi? "Jednostavni. Pobijediti Grand Prix, a onda i svjetsko prvenstvo. Nismo čuli australsku himnu na Grand Prixu u zadnjih 25 godina - od vremena Alana Jonesa. I nije to baš tako lako. Ali, to je barem jasan cilj. Do sada nisam pobjedio. Ali mogu ti reći, prijatelju, to nije zbog toga što nisam pokušavao." FO

FOTOGRAFIJE: STEVEN TEE/LAT, XPB.CC

ŠTO JE FRKA?

Možda mislite da bi vas bilo strah voziti 290 na sat kroz tunel u Monaku? Vjerujte bilo bi, ali F1 vozači kad se zažele malo adrenalina traže izazove izvan svojeg sporta

Kompilirao: Tom Clarkson

FOTOGRAFIJA: NOAH CLAYTON/GETTY IMAGES



Albers nije bedast. On misli da je ova-ko nešto opasno. I jest

YUJI IDE

"Slobodni pad je bio opasan - veliko uzbuđenje, ali ne bih to nikad više isprobao."

TAKUMA SATO

"Teško je reći, hm - možda voziti Hondin trkaći čamac kad sam bio u BAR-u.
Strašno je brzo i ne smijete na krivi način udariti u val."

CHRISTIJAN ALBERS

"Zaista se bojim visine. Kad mi je bilo 14 godina penjao sam se u Ardenima i upao sam u veliku frku. Kad sam se spuštao niz liticu zapeo sam jer se na mom užetu stvorio čvor.
Nisam se mogao maknuti, a bio sam još tako visoko; bilo je zastrašujuće. Dečki su na koncu to nekako riješili, ali tek nakon što sam 20-tak minuta visio tamo gore."

FOTOGRAFIJA: NOAH CLAYTON/GETTY IMAGES



TIAGO MONTEIRO

"Radio sam mnogo opasnih stvari, osobito kad sam bio mlađi, ali jednu stvar ne mogu zaboraviti. Vodio sam svoje rođake na surfanje, premda taj dan to nismo nikako smjeli jer su valovi bili ogromni. Bili su preveliki za nekoga s mojim znanjem, a kamoli sa znanjem mojih nećaka.

"Pokušali smo se vratiti, ali su nas valovi neprekidno udarali i bili smo potpuno van kontrole. Bili smo u moru puna četiri i po sata, čekajući i pokušavajući se vratiti. Bili smo zaista uplašeni, jer kad si u takvom moru nemaš kontrolu. Pa ipak, ovaj me incident nije odvratio od surfanja; između Bahreina i Malezije otišao sam na Bali da uhvatim par valova.."

"Valovi su nas neprekidno udarali i bili smo potpuno van kontrole"

SCOTT SPEED

"Trenutak kad sam se najviše preplašio bio je kad sam u svibnju 2004. posjetio svog doktora u Beču zbog svoje bolesti, gnojnog kolitisa. Rekao mi je da ću, ukoliko njegova terapija ne pomogne, morati operirati tanko crijevo i da ću morati nositi vrećicu koja bi držala izmet. To bi značilo kraj s utrkama. Srećom tretman je uspio i već 18 mjeseci nemam nikakvih znakova bolesti."

TONIO LIUZZI

"Nakon australskog Grand Prixa prošle godine otišao sam sa Christianom Klienom, mojim timskim kolegom, u trening kamp na Langkawi, jednom od malezijskih otoka. Jednog smo dana ronili i sjećam se kako sam se okrenuo i ugledao ogromnu barakudu na tek nekoliko metara od mene. Razjapila je zube i to je stvarno bilo zastrašujuće. Nakon toga nisam više ronio."

FOTOGRAFIJE: REALE HAYNES/BUZZ PICTURES, GETTY IMAGES



Nick Heidfeld je rano otkrio da traktori nisu građeni za brzinu, i da mogu biti jednako opasni kao i divovski valovi

NICK HEIDFELD

"Jednom su me skoro izbacili iz škole, ali vam neću reći zašto. Inače, kad mi je bilo 14 godina desilo se nešto što je bilo zaista strašno. Prijatelj me je vozio na traktoru i kad smo se na nizbrdici počeli približavali oštrom zavoju, pritisnuo je kvačilo i počeli smo ići sve brže. Završilo je tako da smo u zavoj ušli na dva kotača. Bilo je to jako blizu tragedije, jer na traktoru nije bilo roll-bara."

JACQUES VILLENEUVE

"Utrke zapravo nisu tako opasne. Napravio sam nekoliko ludih stvari u životu i ne mogu izdvojiti ni jednu posebno. Ali mislim da bi to moglo biti nešto što sam radio na skijama, recimo skijaški skokovi. Radio sam to kad sam bio mlad i lud. Mislim, i sad sam mlad, ali nisam više tako lud."



Bob zovu najbržim laksativom na svijetu - Trulli se slaže

"Otkad živim u St. Moritzu dvaput sam se spustio u bobu četverosjedu - grozno je"



CHRISTIAN KLIEN

"Jednom sam bio putnik u akrobatskom avionu za vrijeme snimanja filma i pilot je vrtio avion u svim pravcima. Kad bi naglo skrenuo ili pojurio prema gore g-sile su bile sulude i totalno su rasturile moj želudac. Bilo me jako strah, jer nisam bio u kontroli i nisam znao šta će se slijedeće dogoditi."



Kad je Jenson bio klinac njegov auto skoro se survao u provaliju dubоku 50 metara, nakon klizanja po mokroj travi



DAVID COULTHARD

"Moj najstrašniiji trenutak bio je kad sam bio suvozač na motociklu iza leđa Micka Doohana. Vozio je na jednom kotaču i išli smo jako, jako brzo, što se s njim moglo i očekivati!"



RUBENS BARRICHELLO

"Jednom sam se u Miamiju odvažio na bungee skok. Bilo je strašno, jer nisam nešto dobar sa visinama. Bio je to trostruki skok s Tonyjem Kanaanom i Felipeom Giaffoneom, tako da je bilo puno međusobnog udaranja. Padali smo preko 100 metara i činilo se da traje cijelu viječnost, kao i svo ono ljuljanje i čekanje da nas pokupe. Užas!"



JENSON BUTTON

"Kad mi je bilo 17 godina sjećam se da sam sa nekim društvom iz Croyda u Devonu otišao na surfanje. Vozili smo se u tri različita auta i kad smo stigli na parking na vrhu litice od kojih 50 metara svatko je povukao svoju ručnu kočnicu. Bilo je to rano ujutro i nitko od nas nije uzeo u obzir rosu na travi...

"Dečki ispred mene napravili su piruetu i uspjeli su se za dlaku promašiti, moj auto je na toj travi samo dobivao na brzini. Jurio sam prema rubu provalije i tek me je šljunčani put nekih dva metra prije samog kraja uspio zaustaviti. Moja djevojka nije bila impresionirana!"



NICO ROSBERG

"To je sigurno bio skok s 21-metarske stijene u mali rukavac rijeke u južnoj Francuskoj. Taj 'bazen' nije imao više od kojih 4 metra u promjeru, i gledajući ga s visine od 21 metara, izgledao je kao potpuno nemoguće sitan cilj. Glava mi je rekla: 'Ne', ali moje noge su krenule - a i morao sam to učiniti jer je moj prijatelj već skočio."



MARK WEBBER

"Sudar u Le Mansu 1999. bila je najgora stvar koja mi se ikad dogodila. Drugi od moja dva salta bio je strašniji i ja sam definitivno mislio da sam gotov. Začuđuje što ti prolazi kroz glavu u to kratko vrijeme u trenucima kao što je taj bio.

"A što se tiče vremena izvan utrka, imao sam zastrašujući slučaj kad sam pješačio u francuskim Alpama. Bio sam sam i odjednom je počela oluja. Mislio sam da ću tamo morati ostati cijelu noć, ali sam srećom prepoznao jedan puteljak i uspio se vratiti u bazu."



JARNO TRULLI

"Izbor mora pasti na vožnju bobom. Otkad živim u St. Moritzu dvaput sam se spustio u bobu četverosjed i grozno je. Oba puta sam bio s Martinom Annenom, osvajačem zlatne olimpijske medalje. On je jako dobar vozač, ali je to ipak strašno opasno."

FOTOGRAFIJE: SANDA BEHNE/GETTY IMAGES, REX FEATURES

FOTOGRAFIJE: VLADIMIR RYS/GETTY IMAGES, DEAN PURCELL/GETTY IMAGES



Posvađati se s Connie Montoya navodno nije dobro



RALF SCHUMACHER

"Utrke su opasne, ali sam bar u kontroli stvari i to je ono što u tome volim. Nisam pristalica padobranstva ili bungee skokova gdje ima faktora djelomično izvan moje kontrole. Ali, naučio sam voziti avione i helikoptere - a bilo me je uvijek jako strah u helikopteru prije nego što sam prošao obuku, pa je to vjerojatno najopasnija stvar koju sam ikad napravio."



FELIPE MASSA

"Moram odabrati slučaj kad sam se vozio u akrobatskom avionu prije mađarskog Grand Prixa 2002. godine. Vozio me je neki kompletno ludi pilot, koji mi je htio pokazati nekoliko stvari, i završili smo radeći hrpu akrobacija. Imao sam glavobolju slijedeća tri dana, što nije baš jako dobro kad morate odvesti Grand Prix."

Massa i Klien su obojica izvrtali želuce u akrobatskim avionima



MICHAEL SCHUMACHER

"Igranje hokeja prošle godine s mojim sinom, ili bih radije trebao reći: protiv njega? (Ima tri godine.) Mick očigledno postaje hokejški profesionalac, tako da su svi koji igraju protiv njega u opasnosti! Ja sam mu bio na putu i, na žalost, počeo sam se smijati što me je dovelo u još opasniju situaciju - postao sam njegov cilj."



JUAN PABLO MONTOYA

"Oženiti se mojom suprugom Connie."



KIMI RAIKKÖNEN

"Napravio sam mnogo opasnih stvari, ali se nisam nikad uplašio. Jednom sam padobranom iskočio iz helikoptera, što mi je bilo zabavno, iako bi se neki toga mogli uplašiti."



GIANCARLO FISICHELLA

"Nekoliko letova helikopterom po stvarno jakom vjetru. Ništa više, vjerujte mi."



FERNANDO ALONSO

"Skijanje - dok nisam naučio!" FO

HRABRI NEWEY SVIJET

Ima nešto gotovo mitsko u auri koja okružuje najvećeg aerodinamičara Formule 1, inženjera koji je u zlato pretvorio sve čega se dotakao

Intervju: Matt Bishop

FOTOGRAFIJA: PAUL-HENRI CAHIER

"D A,

u početku smo zabrljali", priznaje Adrian Newey, Red Bullov novi tehnički menadžer s plaćom od 10 milijuna dolara godišnje, dok u bahreinskom pedoku pijucka bazgin napitak za jačanje. Pa u čemu je bila stvar?

Kad se u Španjolskoj prošle zime RB2 po prvi puta testirao, on se pregrijavao. Zapravo, pregrijavao se kolosalno. U njegovoj su izuzetno fino oblikovanoj karoseriji morali probušiti ogromne rupe kako bi istančano nakrivljeni radijatori dobili više zraka. I opet su se pregrijavali. I kao što to uvijek u Formuli 1 biva, zadovoljni su schadenfreude-meisters trljali ruke, govoreći da je auto i bez obzira na te probleme s hlađenjem bio hrpa dreka, za otpis, u svakom slučaju.

Ne, nije bio za otpis. Naravno. Ali da se jest pregrijavao i da jesu nešto zabrljali to je točno. A tko je zabrljao? Jedna glasina veli da je Ferrari, čije V8 motore Red Bull po prvi puta koristi u 2006., proslijedio netočne podatke o isijavanju topline - šuška se da su brojevi odudarali za čak 15 posto - ali Newey se odhrvao napasti da okrivi svog uzvišenog dobavljača.

"Ne, kao i uvijek u ovakvim slučajevima, treba pomalo kriviti i jedne i druge. Ali, 15 posto? Ne. Mislim, da je veliki dio problema bila je interpretacija. Momci iz Red Bulla bili su navikli na način na koji je radio Cosworth, i onda..."

I onda? Slijeganje ramena i nedovršena rečenica vjerojatno impliciraju da se nisu sve komponente dovoljno adaptirale za novi motor. Gluposti se događaju. Ljudi zabrljaju.

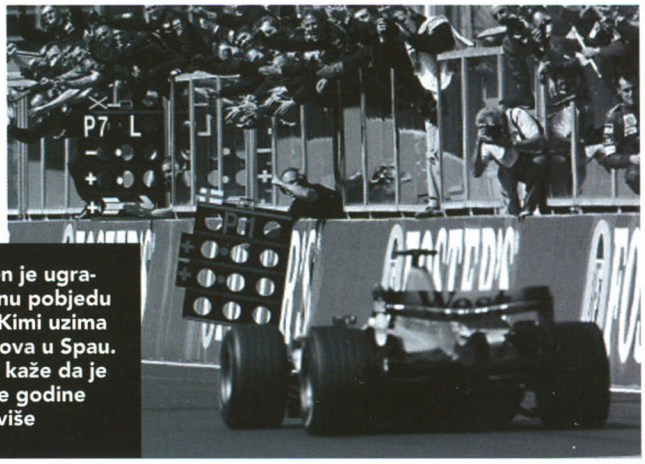
Osim toga, kao i uvijek, hladne se, zimske, horor priče uvijek preuveličavaju. I štoviše, do vremena kad se Formula 1 cirkus ukotrljao u Bahrein, na jedan od najtoplijih Grand Prixa u sezoni - što se tiče temperature zraka, auto se pokazao dovoljno spremnim da odveze cijelu utrku. I s Christianom Klienom za volanom, čak je osvojio jedan bod u prvenstvu.

Zapravo, briga za RB2 nije pravi Neweyev posao. Neweyev posao - posao kojim ga je Dietrich Mateschitz tako lijepo osedlao - je da RB3 učini super brzim. Taj će auto sigurno biti, pretpostavljam, preslik ovogodišnjeg super brzog McLarena MP4-21, dizajniranog pod Neweyevim tehničkim vodstvom.

"Pa dobro," kaže Adrian, možda malo iznerviran zbog implikacije da ima jednoobrazni um, "nesumnjivo je da će MP4-21 i RB3 dijeliti neke aspekte dizajnerske filozofije, obzirom da sad MP4-21 predstavlja kulminaciju mojeg razmišljanja tijekom posljednjih nekoliko godina. Ali ono što me je najviše zapanjilo kad sam stigao u Red Bull i kad sam vidio što dizajnerska ekipa radi, bio je taj dijametralno različit pristup rješavanju određene problematike usprkos činjenici da su bili ograničeni potpuno istim tehničkim pravilima kao i mi u McLarenu. I bilo bi to glupo zanemariti. Pa će tako RB3 biti kombinacija - uzet ćemo najbolje iz oba pristupa."

Ali, je li Newey autor modela MP4-21 - ili je on, kako to sad neki McLarenovi ljudi vole sugerirati, tijekom 2005. već uvelike bio u pozadini zbivanja? McLarenov boss Ron Dennis rekao je F1 Racingu prije mjesec dana da je u 2005. Newey imao "više od dva i pol mjeseca godišnjeg odmora" i da je postepeni prijelaz ka odlasku u mirovinu bila jedna od opcija o kojoj su Ron i Adrian raspravljali - ostale su bile prijelaz na funkciju McLarenovog savjetnika ili rad na McLarenovom America's Cup programu.

"Da, prošle sam godine bio nešto duže nego obično na godišnjem," kaže Newey, uzimajući još jedan gutljaj bazgina napitka, "ali što se tiče odlaska u mirovinu, jedino vrijeme kad sam o tome zaista razmišljao, da budem potpuno otvoren, bilo je krajem 2003., tijekom one gorke borbe u McLarenu o tome koji bi put razvoja trebali usvojiti za 2004. Cijela me situacija učinila pomalo rezigniranim. Radilo se o modelu MP4-19A, zapravo preimenovanom modelu 18A (što je McLarenov radikalan, nikad vožen auto za 2003.), a ja sam znao da 18A ima sebi svojstvene probleme. Mogli smo, a vjerujem i trebali, odmah izgraditi 19B i, da smo već početkom 2004. imali 19B, mislim da bi sezona bila u potpunosti drugačija. Sumnjam da bismo osvojili prvenstvo, ▷

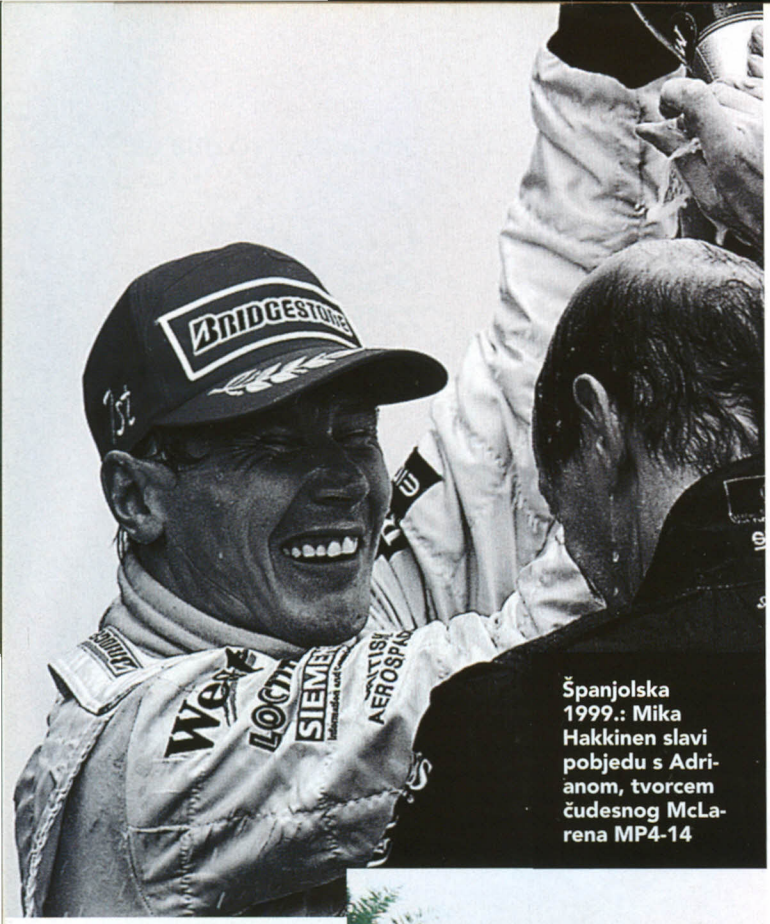


McLaren je ugrabio jednu pobjedu 2004.: Kimi uzima 10 bodova u Spau. Newey kaže da je ekipa te godine mogla više

"Jedino vrijeme kad sam pomišljao na povlačenje bilo je krajem 2003., u vrijeme velikih borbi u McLarenu oko modela za 2004."



Kad je Newey 2001. bio privučen u Jaguar, gotovo da je otišao zbog velikog pritiska. Bili su krivi razlozi, zaključio je konačno



Španjolska 1999.: Mika Hakkinen slavi pobjedu s Adrianom, tvorcem čudesnog McLarena MP4-14



Newey (desno) dijeli s Mattom Bishopom razmišljanja o konceptu novog Red Bulla za 2007.

ali bismo sigurno dobili više utrka nego što smo dobili (McLaren je 2004. pobijedio samo jednom, u Spau)."

Pročistio je grlo i zatreptao nekoliko puta za redom, možda malo zatečen činjenicom da se, napokon osobođen verbalnih okova koje rad u Wokingu neizostavno nameće, može tako slobodno povjeriti svemogućem diktafonu jednog novinara.

"Ali gledajte," nastavlja, u želji da izbalansira stvari, "sve u svemu, jako sam uživao u McLarenu. Uživao sam raditi s momcima, s Ronom, s Martinom (Whitmarshom, McLarenovim direktorom menadžerom). Prve su godine bile osobito dobre. Da, 1998. i 1999. bile su vrlo ugodne (McLareni su osvojili prvenstva u obje te godine). I kad sam skoro otišao u Jaguar 2001. to je bilo jednostavno zato što sam imao osjećaj da stalno radim iste stvari - kako u McLarenu, tako i prije toga u Williamsu (Newey je veći dio desetljeća, prije no što se pridružio McLarenu, bio šef aerodinamike u Williamsu). Isto tako, jako me zamarala ona politička situacija 1999. i 2000. - sva ona pravnička prepucavanja s Ferrarijem i sve to.

"Ali to je bila (Neweyev flert s Jaguarom) reakcija na pritisak, što naravno nije dobar razlog za odlazak. Bio bih poput bankara Cityiju koji se prebacuje iz jedne banke u drugu, pokušavajući se izvući iz žrvnja koji ga frustrira. I da, usprkos sveopćem uvjerenju, još sam uvijek dobar prijatelj s Bobbyjem (Rahalom, ondašnjim šefom F1 Jaguara, koji je tada pokušao unajmiti svog starog kompu iz Champ-Car serije) i vozit ćemo jedan od mojih starih auta (olakšani Jaguar E-Type) na ovogodišnjem Goodwood Revival Meetingu.

"I tako, pridružiti se Red Bullu bilo je sasvim drugačije nego skoro se pridružiti Jaguaru - potpuno drugačiji sklop okolnosti i osjećaja. Ovom sam prilikom zaista želio napraviti nešto iskonski izazovno. I McLaren i Williams su dobro afirmirane organizacije, s dobro etabliranim infrastrukturama i, nakon toliko uspjeha s ove dvije velike ekipe, zaista sam želio doći negdje gdje je sve još blizu početka; biti dio nečega što je toliko ambiciozno. Pored toga, i u McLarenu i u Williamsu menadžerski je vrh vrlo dobro etabliran - što nije neobično. Williams je Frankovo i Patrickovo dvorište, dok je McLaren Ronovo dvorište. Moj odnos s Ronom je ostao dobar - naša su se dva para (Ron/Lisa i Adrian/Marigold) jako dobro slagala - i drago mi je da je moje napuštanje McLarena bilo u potpunosti prijateljsko. Ali ovdje u Red Bullu, osjećam se više kao partner Christiana (Hornera, sportskog direktora). Već se sad jako dobro slažemo i imamo vrlo blizak radni odnos."

Premda je konačno potpisan nekoliko tjedana kasnije, sporazum "Newey/Red Bull" bio je zapečaćen u vremenu oko prošlogodišnjeg Grand Prixa Kine. Ali prvi je kontakt - razgovor uz piće - obavljen mnogo ranije, u Monaku. Premda je Horner Red Bullov sportski direktor, a djeluje i kao prvi čovjek ekipe, iskusni i inteligentni David Coulthard od svog dolaska u ekipu ima daleko veću menadžersku ulogu nego li ijedan drugi vozač u Formuli 1.

Dugo se pričalo kako je Coulthard jako upleten u Neweyevo potpisivanje s Red Bullom, i Adrian to konačno i priznaje: "Prvi ozbiljniji sastanak s Red Bullom bio je u stvari s Christianom i s Davidom u Londonu. Bilo mi je stalo sresti Christiana, jer jako cijenim DC-ja i zanimao me njegov entuzijazam za Red Bull. Nakon Londona, opet smo se sreli u Šangaju."

Usprkos njegovoj pozamašnoj plaći, Newey tvrdi da ga novac ne motivira. "Dobro, uživam u posljedicama dobre zarade, ali daleko od toga da mi je to primarna motivacija. Ako je u Formuli 1 novac tvoja primarna motivacija, nikad nećeš dovoljno težiti uspjehu." I kao potvrda toga, Dennis još uvijek opisuje svojeg bivšeg tehničkog direktora kao "jednog od najkompetitivnijih ljudi koje sam ikada sreo".

"Osjećam se više kao partner Christiana Hornera. Dobro se slažemo i vrlo usko surađujemo"

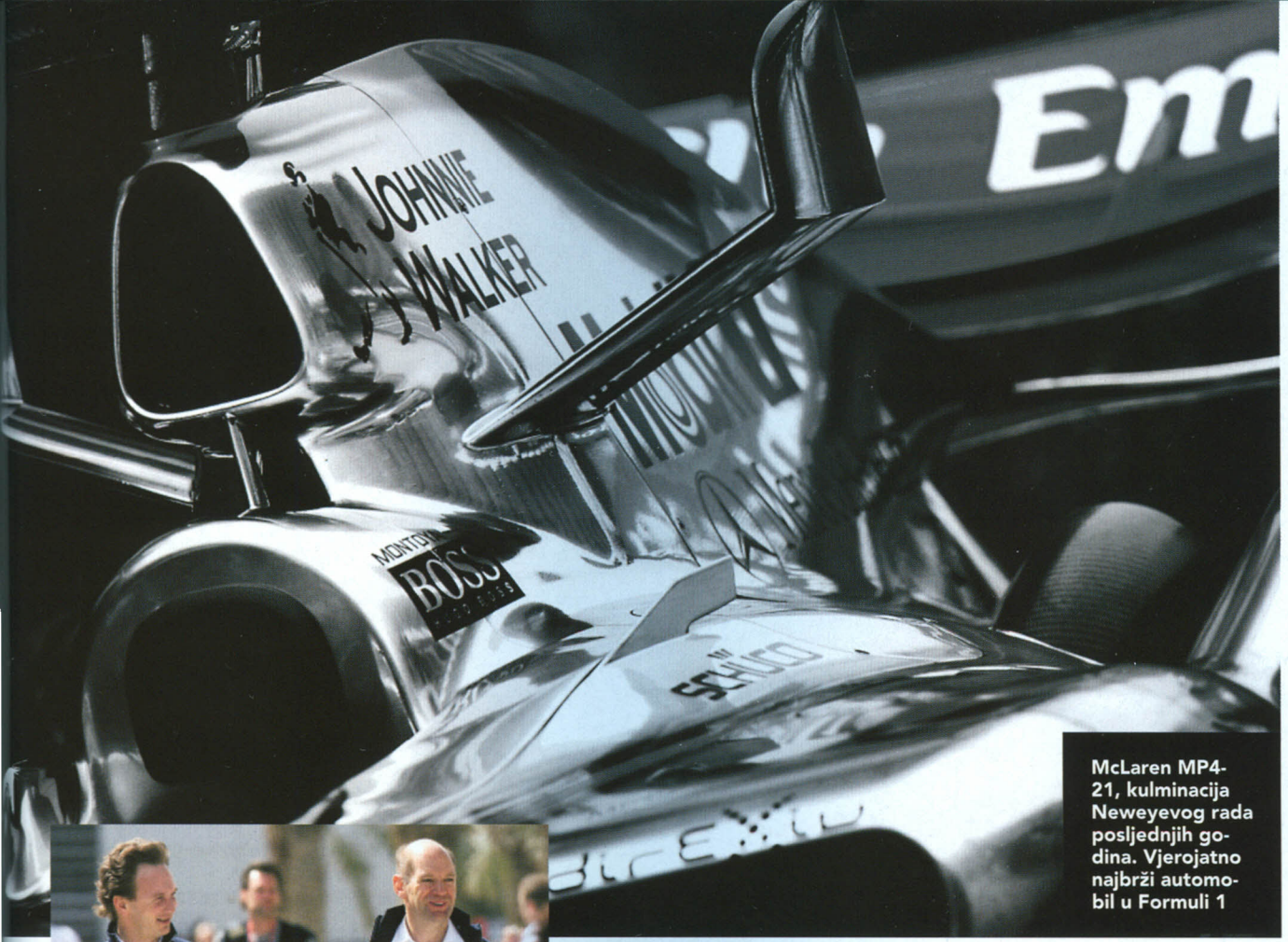


Coulthard blokira kotač u Maleziji. DC je odigrao veliku ulogu u odvlačenju nezadovoljnog Neweya iz McLarena

Pa ipak, E-Type i, kad smo već kod toga, njegov stajski kolega u Neweyevoj garaži, originalni Ford GT40 (nisu za Neweya kičaste replike poput one koju vozi Jeremy Clarkson) nisu jeftini. Vrijednost svakog u dolarima, bez ikakve sumnje, nosi šest nula. Adrianova supruga Marigold - koja je sušta suprotnost uobičajenim bimbo lutkicama u Formuli 1 i koja upravlja poslovima svog supruga s istom pažnjom s kojom obavlja svoje dužnosti mirovne sudkinje grofovije oko Londona - financijski je možda nešto ambicioznija. Ali, što je u tome loše? Na kraju krajeva, Formula 1 nije dobrotvorna ustanova.

I tako, dobro je učinila kad se uspjela izboriti za Adrianovu 10-milijunsku dolarsku plaću - osobito kad je Newey u 2005. po svom vlastitom priznanju prihvatio smanjenje plaće (po svoj prilici na iznos daleko ispod 10 milijuna dolara) kako bi ostvario svoj dodatni godišnji odmor. Nesumnjivo, Marigold je odigrala briljantan potez. A ako i RB3 bude jednako tako briljantan, investicija u Neweyja mogla bi se isplatiti do posljednjeg centa. I vjerojatno hoće.

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, ARHIVA I AT, CHARLES COATES/LAT



McLaren MP4-21, kulminacija Neweyevog rada posljednjih godina. Vjerojatno najbrži automobil u Formuli 1



Newey se osjeća opuštenije u Red Bullu s Hornerom (lijevo) nego što se ikada osjećao u McLarenu

Da bi to uspio, on se obratio svojem bivšem kolegi iz McLarena, Peteru Prodromouu, koji bi za Red Bull trebao početi raditi 1. studenog. "U suradnji s Peterom sam jako uživao i bit će mi osobito zadovoljstvo to nastaviti krajem godine. Imamo sjajan tehnički odnos." Ono što pod tim vjerojatno misli, a ne kaže, je da je Prodromou sposoban prihvatiti manifestacije njegovog (Neweyevog) genija i onda pažljivim osobnim upravljanjem ekipom inženjera i dizajnera pretočiti to u nešto što je, kao prvo, moguće proizvesti, nešto što je prihvatljivo u smislu troškova i nešto što je, iznad svega, u svakom pogledu toliko brzo koliko je to Adrian zamislio da bude. Njih dvojica su veličanstven tim - kao što to zapanjujuća brzina McLarena MP4-20 i MP4-21 dokazuju.

"Da," kaže Newey, kad sam ga pritisnuo da mi kaže detalje svoje suradnje s Prodromouom, "ali želim naglasiti da je Ben (Agathangelou, Red Bullov sadašnji šef aerodinamike) isto jako dobar momak. Impresionira me njegov pristup i pristup njegovog aero odjela. Nas trojica (Newey, Prodromou i Agathangelou) ćemo zajedno jako dobro raditi. I Mark (Smith) će, kao tehnički direktor, sve to jako dobro usaglasiti."

Ali hoće li uspjeh u Red Bullu biti dovoljan za čoveka koji je, kako izgleda, hm, nešto manje kadar, da tako kažemo, pustiti korijenje nego što su to, na primjer, Ferrarijev tehnički direktor Ross Brawn ili Renaultov izvršni direktor inženjeringa Pat Symonds? Hoće li Adrian opet postati nemiran? Što će sljedeće učiniti? Zašto, na primjer, troši toliko vremena i toliko novaca na utrke u starim autimobilima?



Dennis (lijevo) i Newey postigli su mnogo uspjeha zajedno, ali na kraju su napetosti izašle na vidjelo. Ipak, razlaz je bio "prijateljski"

"Poput većine nas u pedoku Formule 1, pretpostavljam da sam neka vrsta frustriranog vozača utrka. Kad mi je bilo 13 godina, tražio sam oca da mi kupi go-kart. Ali, ubrzo je moj tata shvatio da većina ostalih klinaca to rade jer to njihovi očevi od njih traže. Pa je tako, kako bi bio siguran da sam ja stvarno toliko motiviran koliko sam tvrdio da jesam, donio dekret po kojem će on od tada nadalje uložiti onoliko novaca koliko i ja.

"Šta da vam kažem, to me u usporedbi s mojim suparnicima prilično iscrpilo, pa sam počeo prčkati po mom go-kartu ne bi li nekako bio brži. I uspio sam. Na koncu sam ga manje više u potpunosti preradio. I uskoro sam shvatio da sam bolji u tom aspektu utrkivanja, nego u samoj vožnji."

Ostatak je, pretpostavljam, povijest. A Adrian Newey, 13-godišnji modifikator starih go-karta, preobražen u 47-godišnjeg glavnog tehničkog menadžera u ekipi Formule 1, multimilijunerskog vozača povijesnih utrka i najboljeg F1 aerodinamičara svoje generacije, još je uvijek vraški dobar u "prčkanju da se bude brži".

"Ali još sam uvijek fasciniran s America's Cupom," kaže, dok pružam ruku da isključim diktafon. "Zaista bih to rado probao jednog dana."

Očekujmo da će Red Bullov RB3 2007. biti ozbiljno brza sprava. I neka Bog blagoslovi svakog tko će njime jedriti. F1

"Kad mi je bilo 13 godina prepravio sam svoj go-kart, ne bih li ga ubrzao. Uspjelo je"

FOTOGRAFIJE: LORENZO BELLANCA/LAT, ARHIVA LAT, XPB.CC



BUNTOVNIK S RAZLOGOM

Vitantonio Liuzzi odašilje miješane poruke. Ali, to je u redu... On i dalje planira uživati u onom što radi, i biti shvaćen ozbiljno

Piše: Dom Taylor **Portreti:** Andrew Ferraro/LAT


COOL TONIO
SPOONFUL



Jednolično, sivo svjetlo veljače brzo nestaje u izmaglici Imole. Na testiranju je lijevalo kao iz kabla, a kiša sad u kaskadama pada po oronulim, betonskim prilazima iza trošnih garaža. Inženjeri Scuderie Toro Rosso savijaju se nad svojim priručnim mapama poput figura iz Lowryjevih slika. Sve i svi su mokri - fina kišica i magla kažnjavaju one nezaštićene Gore-Texom. Čekanje na Vitantonija Liuzzija je čak i u mojoj North Face jakni hladno i neugodno.

Tonio je negdje između nas i Verone - ne znamo točno gdje - u toplom Audiju 3, s toplom talijanskom djevojkom... neki dečki imaju tu ludu sreću. Vraća se s promotivne karting utrke sa sjevera. Tko zna jesu li djevojka, karting ili promet krivi za njegovo dvosatno kašnjenje?

Kad se konačno pojavio, predstavlja nam djevojku vatreno-crvene kose u sjedalu suvozača samo kao "svoju prijateljicu". Tonio u ovom razdoblju nije za ozbiljne veze, jer kako sam kasnije kaže - monogamija je skup sport, zar ne?

Planirali smo se otšetati na sredinu staze za naše foto-snimanje, i sad se moramo požuriti prije nego što se smrači.

"Cool," kaže Tonio tim svojim opuštenim latinskim načinom. "Idemo mojim autom."

Fotograf Andrew Ferraro i ja zavirujemo kroz zatamnjeno zadnje staklo sporskog S-line dvolitarskog turbodiesel Audija. Zadnje sjedište je pretrpano smećem, odjećom, prtljagom i ogromnom srebrnom Swiss loptom za vježbanje... napuhanom. Ne postoji način na koji bi se odrasli novinar i fotograf s objektivima i ostalom opremom mogli tu zgurati.

"U redu je," uvjerava nas Tonio. "Možemo se stisnuti."

Super riječ. I tako se stišćemo, Andrew i Swiss lopta u vrlo neudobnom intimnom



Liuzzi zna da će 2006. biti pod lupom, i da je njegov Cosworth V10 dvosjekli mač. Ako bude brz, mnogi će to pripisivati motoru

položaju, dok ja nekako savijam svoje noge ne bih li stao iza Tonijevog sjedišta. Nešto se ukopava u moj desni bubreg: kruta spužvasta "perika" plave kose, sva u velikim čupercima, ona vrsta koju bi mali ženski superheroj mogao nositi u japanskom manga stripu. Pa, o čemu se tu radi, Tonio?

"O, da! To je moja plava kosa!" kaže, ne objašnjavajući ništa dodatno dok se vozimo dalje niz pedok. Nabaci je na glavu, okrećući se, s blesavim osmjehom na licu, i kao maneken pokazuje svoj novi look. Izgleda smiješno.

"Ovo je izvrsna stvar za izlaske, znate?" kaže. "Za partije i klubove." Njegov naglasak, negdje između Trullijevog neodređenog otezanja i Fisichellinog kraćeg unjkanja kroz nos, rasteže samoglasnike, tako da je njegova kosa dobra za "paartiiije i kluuubove". Okrene se prema naprijed, bacajući periku otraga. "Onda, gdje idemo?"

"On je čudan momak, s mnogo više karaktera od drugih F1 vozača. Neprestano se zeza, dok su drugi mnogo suzdržaniji"

Pojurili smo nizbrdo lijevim zavojem koji prolazi ispod staze upravo prije Tamburella, a da se nismo ni osvrnuli na pojaseve za vezivanje za taj kratak prelet prema praznim tribinama. Tonio ima Audija već nekoliko godina i očito ga voli. "To je zbilja pravi auto," oduševljava se on, dok izranjamo u parku na drugoj strani. "Ide 240 km na sat po ravnom, bez problema." Ovo nije intervju s vozačem Formule 1 - već vožnja s klincem u njegovoj dragocjenoj igrački prema klubu, petkom navečer, s komadom na suvozačevom mjestu i blesavim kostimom na stražnjem sjedištu.

Tonio ima osvježavajuću bezbrižnost i mladenačku živahnost. S njim je vrlo je zabavno, mnogo je privlačniji od prosječnog vozača Formule 1, slobodno se zeza, dok su svi drugi mnogo oprezniji. Za vrijeme snimanja nevezano priča o rupama u zakonu za poreze, pa o prekidu sa svojom posljednjom djevojkom. Ako ikad postane mega zvijezda, novine će ga živog pojesti.

Ili će to pokušati, ali vjerojatno uzaludno. On je tako vraški ugodan. Zarazan, gotovo stalan osmijeh titra na njegovim usnama, i ne možete si zamisliti da bi malicioznost ikad zasjenila te duboke smeđe oči. Pokušaj izgledati ljuto, tražim ja, kako bismo mogli dobiti dobar, mrzovoljan snimak.

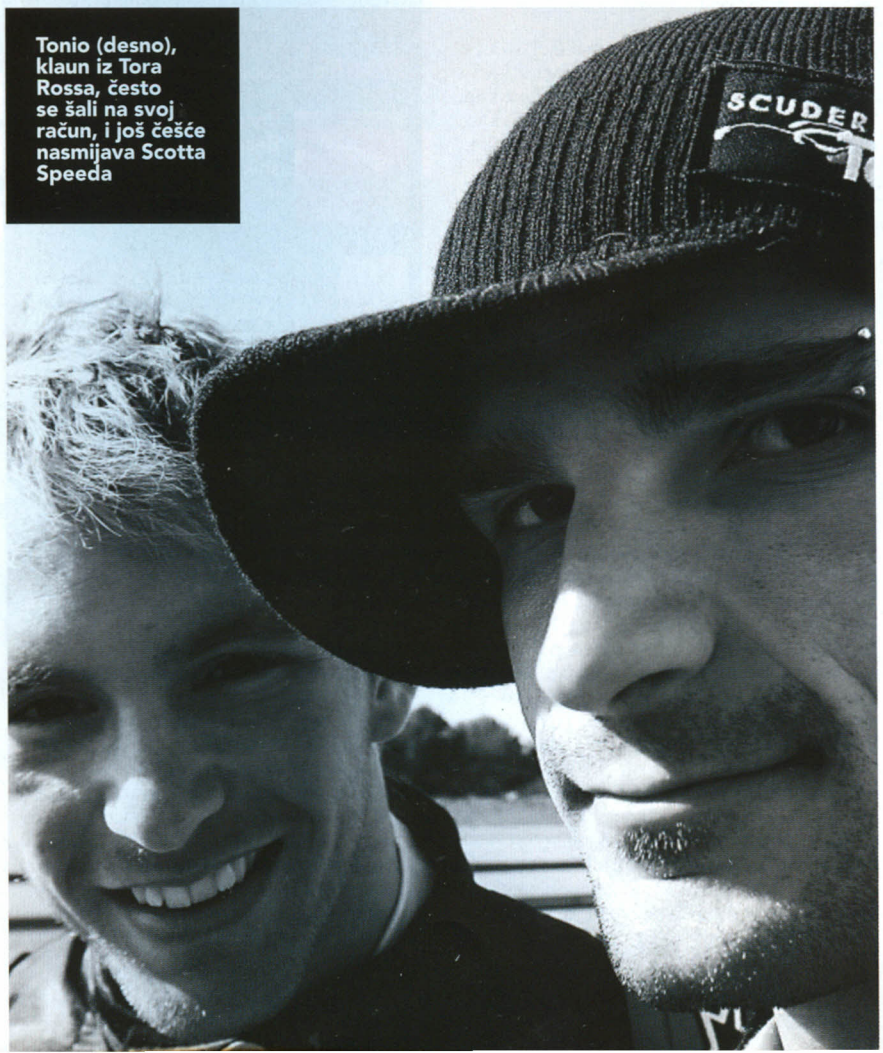
Smije se. "To mi je teško", kaže, "jer, iskreno, nisam nikad ljut." Možete mu vjerovati.

Ipak može izgledati dobro. Zna se dobro odjenuti, iako malo smeteno. Danas je raskuštrani "skater" u Von Dutch trapericama obješenim nisko na kukovima, s Gucci remenom i tenisicama Evisu. Iznad struka otkopčana srebrna Decoy napuhana jakna preko crvene Spoonful majice dugih rukava. To je nova marka čiji je vlasnik njegov stari karting prijatelj. Fendi šal i šašava okrugla Scuderia Toro Rosso kapica sa šiltom kompletiraju izgled. Kapa je tu, više zbog kose koja loše stoji, nego iz puke lojalnosti.

Ipak, njegovo lice izgleda drugačije. Gdje je ona poznata zaštitna bradica?

"Da, obrijao sam je preko zime," kaže

Tonio (desno), klaun iz Tora Rossa, često se šali na svoj račun, i još češće nasmijava Scotta Speeda



gladeći svoju golu donju usnicu. "Mislim da ću je ipak pustiti da ponovno naraste za sezonu. Imao sam je na svakoj utrci od moje osamnaeste godine, tako da je stvarno trebam pustiti. To je moja 'vozi-brže' brada."

Učinila ga je ponosnim tijekom godina: svjetski prvak u kartingu u dobi od 19; prvak F3000, u dobi od 22; stalni vozač Formule 1 danas, u dobi od 24. Čudesno koliko toga ovisi o tom malom dijelu kosice na licu. Šteta što zbog toga izgleda kao lik iz Narnie, ali uspjeh uvijek ima svoju cijenu.

Kupio je većinu današnje odjeće u svom omiljenom dućanu u svom "rodnom" gradu. "Ja volim Harrods," ushićeno kaže. "Tu sve možete pronaći. London je izvanredno mjesto."

Bolje od Hemel Hempsteada, 40 kilometara sjeverno, gdje je prošle godine dijelio stan s Christianom Klienom. Željeli su biti blizu tvornice Red Bull Racinga u Milton Keynesu, ali život u predgrađu nije nikad mogao zadovoljiti metroseksuala poput Tonia. Sad iznajmljuje jednosobni stan u Chelseaju. A Klien se preselio u Milton Keynes. Obojica se tome smiju.

"Ja volim živjeti u Londonu," inzistira. "Ima toliko zbivanja - ljudi, pubova, klubova. Volim krave."

Krave?

"Da, krave. To je kaotični grad."

Ah, kaos. On izgovara 'chaos' kao 'cows'.

"Ne, ne krave!" smije se. "Da, kaos. London je uvijek stopostotan, noću i danju. A na taj način i ja živim svoj život."

Istina je - osim svega, bio sam u njegovom autu. Ali ispod površinske ludnice i zadirkivanja, postoji ozbiljna, profesionalna strana, koju mnogi ne vide. Ona izlazi na vidjelo samo kad sjednemo na pravi razgovor, otraga u pedoku.

Sklonili smo se u sobu na kraju jednog uređenog Toro Rosso transportera, iza garaža. Tonio nije nikad ranije vidio ovaj kamion i impresioniran je dekorom i - tušem: "Vrlo lijepo. Mora da je novo." To je podsjetnik da ova ekipa prolazi muke brze reorganizacije. Teško je vjerovati da je ovo prije samo nekoliko mjeseci bio siromaški Minardi.

"Ne razgovaramo više kao ljudi iz Minardija," smatra on. "Mentalitet se promijenio, odradili smo rekonstrukciju i znatno povećali broj ljudi. Ekipa zna da ima priliku dobro odraditi posao, što ranije nisu mogli zbog budžeta."

Toniove nade za budućnost embrionskog Tora Rossa su velike, iako zna da ne može previše očekivati od 2006. Zasad oni mogu biti B-ekipa, ali tvrdi da će se od 2007. natjecati na istoj razini kao i Red Bull Racing.

"(Dietrich) Mateschitz je rođeni pobjednik," govori s uvjerenjem Liuzzi o vlasniku Red Bulla. "Njemu nije važno da li je to s Toro Rossom ili s Red Bull Racingom. To ne tvrde samo da bi me učinili sretnim; to je realnost. Ako ostanem s Toro Rossom, to bi bilo dobro, jer smo ipak zajedno započeli ovu avanturu."

Ipak, nije još odlučeno hoće li on biti dio STR-a, RBR-a ili nečijih drugih planova od 2007. nadalje. On je od Red Bull Racinga tek posuđen STR-u na samo jednu sezonu, a zatim će i njegov glavni ugovor s Red Bullom također trebati obnoviti.

Tonio - F1 model mode

Mislite li i vi da je Tonio naj-cool lik u Formuli1? Evo što sve doprinosi njegovom imidžu:



Evisu tenisice
Službeno se zovu "Evisu Shoos". Treba vam skejterska varijanta. 140 $ na www.evisu.com



Von Dutch traperice
Moraju se nositi nisko, preko pola stražnjice, tako da se vide bokserice. 89 $ na www.vondutch.com



Gucci pojas
Tražite pojas od materijala, a ako je pravi Gucci bit će u Harrodsu 200 $. Ali, može proći i jeftina Gucci-imitacija (25 $)



Srebrna napuhana jakna
Možda ćete izgledati kao svemirac, ali bit će vam toplo ako je s gušćim perjem. Velik izbor, oko 300 $



Fendi šal
Firma je poznatija po ženskim torbicama, ali neka vas to ne smeta. 120 $ u robnoj kući Selfridge



Spoonful t-shirt
Besplatno ako vam je vlasnik firme dobar prijatelj. Inače 40-50 $ u dobroj skejterskoj trgovini



Probodena obrva
Samo 350 $ u Centru za tetovažu i piercing u Fulhamu (London). Ali, razmislite o boli i mogućem naoticanju



Trodnevna brada
Besplatno ako imate dovoljno testosterona. Tonio preko sezone pušta mali čuperak ispod donje usne



Blesava STR kapa
Ovo se ne kupuje novcem, ali možda je netko iz ekipe već oglasio koji komad na eBay-u

"Ako uspijem, pokušati ću ostati s Red Bullom do kraja svoje karijere, jer mislim da se osobno s njima jako dobro slažem. Vjerujemo jedni drugima, što je veoma važno. Ali u ovom trenutku sve je otvoreno - i želim vidjeti kako će se stvari razvijati."

Premda Liuzzi može personificirati marku Red Bull, zna da će možda jednog dana morati potražiti posao izvan te obitelji. Ova je godina ključna za povećanje njegove vrijednosti, ali je istovremeno vožnja za jedinu ekipu s limitiranim V10 motorima u biti loša za njega. Ako ne bude briljirao siguran je da će ga kritizirati, ali, ako previše dobro prođe, tada će svi hvaliti V10 (koji se već pokazuje vrlo brzim po ravnim dijelovima staza ove godine). Jedina stvar koju mora napraviti je poraziti svog timskog kolegu, Scotta Speeda, što zapravo trenutno i čini. Unatoč tome, Tonio je svjestan da ga većina u pedoku površno shvaća.

"Mislim da me jako malo ljudi prepoznaje kao vozača," realističan je. "Ljudi u Formuli 1 ne troše mnogo vremena gledajući niže kategorije ili promatrajući vozače petkom; tako da su moje četiri utrke prošle godine odgledali ne znajući tko se krije iza njih."

Tu sarkastično dodaje: "Ono što vide je da je moja odjeća nešto drugačija od, recimo, činovničke."

Ovaj komentar je pun značaja. Konzervativna ga sredina Formule 1, svjesna imidža, očigledno iritira. Podiže svoje obrve - i pritom srebrni piercing na lijevoj obrvi privlači moju pažnju.

"Pedok je ponekad malo prekrut," nastavlja, i dalje veseo, ali jednostavno dodirujući ozbiljnu točku. "Ja samo pokušavam biti ja. Ponekad ljudi pričaju previše gluposti. Ličnost ili odjeća ne mogu pokazati koliko si brz. Ako volim nositi poderane traperice, to ne znači da sam spor."

Tu se zagrijao, u želji da podvuče ono što je rekao, ali istovremeno oprezan kako ne bi ispao ratoboran. "Ako netko ima jaku ličnost, ne znam zašto bi se trebao promijeniti. Ali, naravno, ako trebaš svoje mišljenje ili stav približiti gledištu ekipe kako bi poboljšao svoje rezultate, tad to trebaš učiniti. Moraš sam pronaći balans."

Ključna stvar za pronalaženje tog balansa je njegov odnos s menadžerom, bivšim šefom Lotusa, Peterom Collinsom, kojeg Tonio opisuje kao svog gurua. Collins je zamijetio Liuzzijev embrionski talent u kartingu, gdje se dokazao kao najdarovitiji vozač svoje generacije. Kad je potpisao ugovor, Liuzzi si nije mogao priuštiti odvjetnika da ga provjeri - ušao je u to svojim srcem koje mu je reklo da je Collins pametan, iskren i da je to prava opcija za njega. Bila je to odluka zbog koje nije požalio.

"Formula 1 je ludi, glamurozni svijet. Peter drži moju glavu fokusiranu i moje noge čvrsto na zemlji." Tada, brzo i mudro, dodaje: "Ja sam vrsta osobe koja to može sama odraditi - ali on je dobra pomoć. On mi ukazuje na greške kad napravim ne samo kao vozač, već i kao osoba."

Kao vozač, on je također osvježavajuće otvoren prema kritikama. Prirodno je brz i njegova sirova brzina je došla do izražaja u četiri utrke za RBR lani, kad je imao isti motor kao i svi ostali. Ali priznaje da mora ostvariti konzistentnija vremena po krugu i više raditi na svojim krugovima neposredno prije i poslije odlaska u boksove. A specifična priprema za utrku u Liuzzi-stilu bi u tome trebala pomoći.

"Ja uvijek volim provesti 20 minuta sam u sobi, slušajući muziku," kaže s velikim osmijehom na licu. "Malo dobrog, starog rhytm & bluesa. Ništa žestoko, nego onako lagano. Da si na istoj valnoj dužini, da osjetiš ritam."

Morate ga voljeti, zar ne? FO

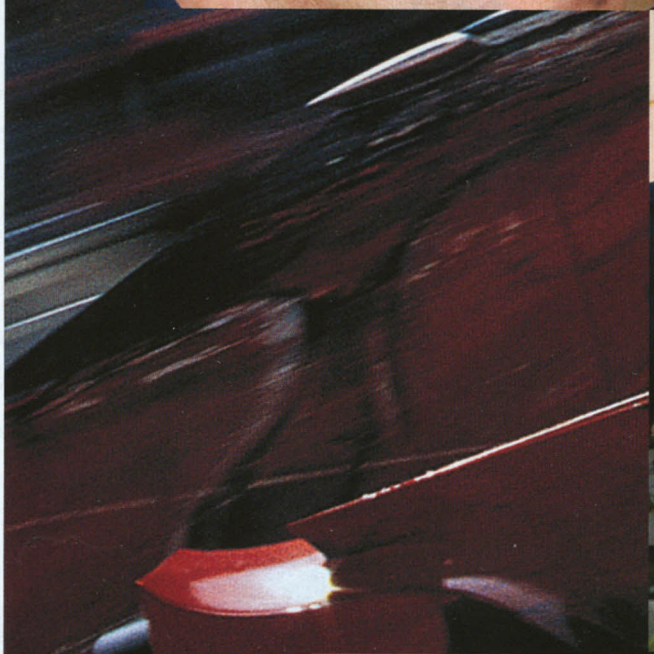


"Karakter ili odjeća ne mogu pokazati koliko si brz. Ako nosim poderane traperice to ne znači da sam spor"

Tonio Liuzzi je prirodno brz i fokusiran, i spreman prihvatiti kritiku i ravnati se prema njoj

BITÉ TÓ





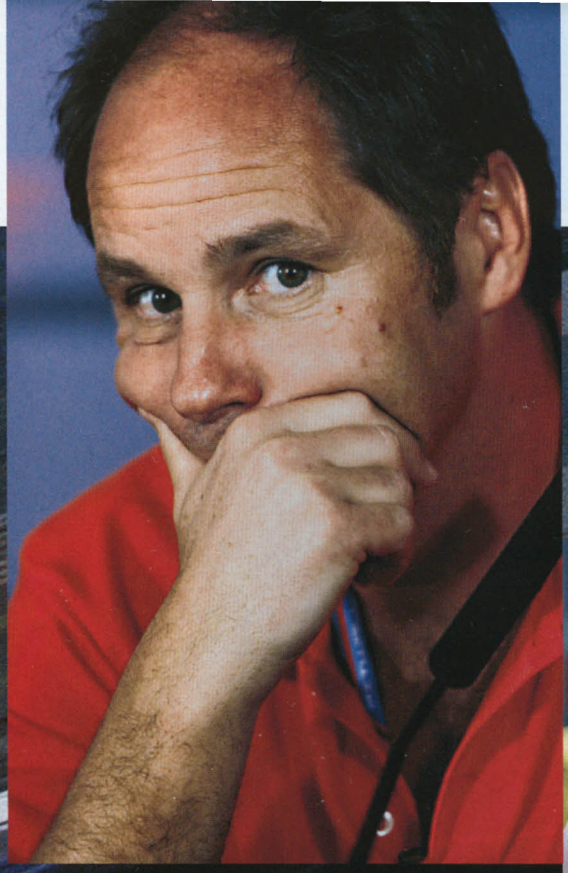






FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, ARHIVA LAT, CHARLES COATES/LAT WORLD RACING IMAGES

OD BRA ZEKA





Berger će se u ulozi bossa F1 ekipe snaći kao riba u vodi, baš kao i u vrijeme dok je vozio

Boss STR-a Gerhard Berger neodoljiva je mješavina šarma, pronicljivosti i čelične odlučnosti

Piše: Peter Windsor

Spektakularan Formula 1 vozač. Motosport direktor BMW-a. Suvlasnik F1 ekipe. Da, evo ga: Gerhard Berger je opet s nama. Tijekom prvih utrka bio je u pozadini, noseći nezamjetljive polo majice i treperice, dok su uokolo njega dečki Scuderie Toro Rosso davali dodatni naboj onoj Maharishi crvenoj.

Nekoliko trenutaka prije otvaranja staze boksova u Bahreinu, stajao je na zidu boksova, pričajući, sa slušalicama na glavi, bez naočala. Upitao sam ga koju ▷

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH; ARHIVA LAT; CHARLES COATES/LAT; WORLD RACING IMAGES

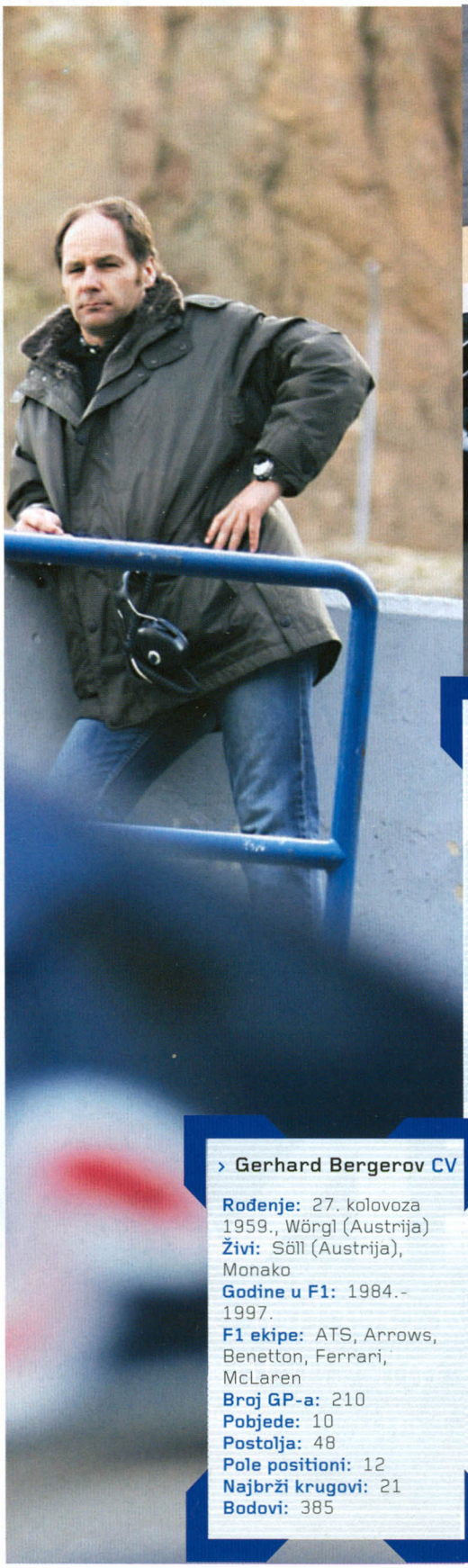
strategiju priprema za utrku obzirom da su se oba njegova auta, kao što se i predviđalo, kvalificirala izvan prvih deset, što je značilo da je taktika s gorivom bila potpuno otvorena. Nakon očekivanog "Vidjet ćemo", upitao sam ga da li će njegovi vozači napraviti dva kruga za zagrijavanje (obzirom da potrošnja goriva nije više ključna).

Pogledao me je iznenađeno: "Da budem iskren," i nasmijao se, "Nemam pojma. Dobro pitanje!" Ovako će to sigurno funkcionirati. Gerhard će imati onaj svoj opušteni 'ja-ću-se-pobrinuti-za-dečke-iz-RB-a' pristup, i odlazit će na skijanje s Maxom, što će značiti da će Franz Tost ostati stvarni vođa ekipe. I na taj način bit će to najbolja odluka koju Gerhard može ikada donijeti za ekipu.

Dogovor je bio gladak i jednostavan; i njemu je značio trampu iz snova. Izvan Formule 1, Gerhard je razvio i proširio obiteljski, u Austriji utemeljen, prijevozнички posao. A u aleji motorhomeova, Red Bullov je Dietrich Mateschitz dodavanjem Minardija svom portfoliju odgovorio na pitanje kuda će sa svim tim svojim vozačima. Pa ipak, morali smo se zapitati; obzirom da je bivša ekipa Jaguar pod upravom Christiana Hornera dobila status ekipe A, je li Red Bullu trebala ta potencijalno eksponencijalna opasnost druge ekipe? Ukoliko je postojao logičan način da se pritisak rasporedi i Mateschitz, a i njegov pomoćnik Helmut Marko, bili su zainteresirani.

"Logično" je naravno operativna riječ. Obuhvaćala je percepciju ekipe koju vodi Red Bull, i gdje sve, po mogućnosti, ostaje u obitelji. Znamo to jer je Mateschitz, poput američkih predsjednika, pokazao da se ne boji nepotizma. Naravno, mi to vidimo samo na razini Formule 1, ali vidimo to jasno i pretpostavio bih da je to općenito način na koji on vodi svoje poslove. Unutar tvrtke se osnivaju agencije; stari prijatelji dobivaju svoje mjesto.

Berger odavno poznaje Mateschitza. Bio je austrijska F1 zvijezda u doba kad je Mateschitz nagovarao ljude da isprobaju njegov "fitness" napitak koji će im nadomjestiti energiju - ili što je već govorio da uvjeri milijune ljudi kako bez toga ne mogu - i Gerhard je 1988. postao prvi vozač ikad sponzoriran od Red Bulla. On je također od





› Gerhard Bergerov CV

Rođenje: 27. kolovoza 1959., Wörgl (Austrija)
Živi: Söll (Austrija), Monako
Godine u F1: 1984.-1997.
F1 ekipe: ATS, Arrows, Benetton, Ferrari, McLaren
Broj GP-a: 210
Pobjede: 10
Postolja: 48
Pole positioni: 12
Najbrži krugovi: 21
Bodovi: 385

F1 karijera

1984. ATS-BMW, 4 utrke
1985. Arrows-BMW, 3 boda, 20. u SP-u
1986. Benetton-BMW, 17 bodova, 7. u SP-u (1 pobjeda, 2 postolja, 2 najbrža kruga)
1987. Ferrari, 36 bodova, 5. u SP-u (2 pobjede, 3 postolja, 3 pole positiona,3 najbrža kruga)
1988. Ferrari, 41 bod, 3. u SP-u (1 pobjeda, 5 postolja, 1 pole position, 3 najbrža kruga)
1989. Ferrari, 21 bod, 7. u SP-u (1 pobjeda, 3 postolja, 1 najbrži krug)
1990. McLaren-Honda, 43 boda, 4. u SP-u (7 postolja, 2 pole positiona, 3 najbrža kruga)
1991. McLaren-Honda, 43 boda, 4. u SP-u (1 pobjeda, 6 postolja, 2 pole positiona, 2 najbrža kruga)
1992. McLaren-Honda, 49 bodova, 5. u SP-u (2 pobjede, 5 postolja, 2 najbrža kruga)
1993. Ferrari, 12 bodova, 8. u SP-u (1 postolje)
1994. Ferrari, 41 bod, 3. u SP-u (1 pobjeda, 6 postolja, 2 pole positiona)
1995. Ferrari, 31 bod, 6. u SP-u (6 postolja, 1 pole position, 2 najbrža kruga)
1996. Benetton-Renault, 21 bod, 6. u SP-u (2 postolja, 1 najbrži krug)
1997. Benetton-Renault, 27 bodova, 5. u SP-u (1 pobjeda, 2 postolja, 1 pole position, 1 najbrži krug)
2000.-2004. direktor BMW Motorsporta
2006. suvlasnik ekipe Scuderia Toro Rosso



Speedov pohlepni STR V10 ostavlja za sobom Coulthardov RBR V8 u Bahreinu

one vrste ljudi koji odgovaraju Mateschitzu. Davne 1984. slomio je vrat u prometnoj nesreći, ali je utrke Formule 1 vozio već nekoliko mjeseci kasnije. Krotio je demone. Odisao je junaštvom u svojim vatrom oprljenim kombinezonima.

I imao je taj imidž momka koji uživa u stvarima. Bacio je Senninu aktovku iz helikoptera, listao je magazine dok su se oko njega vodili ozbiljni razgovori. I znalo se da neće nikad, poput Jackieja Stewarta, završiti u upravnom odboru, recimo, Forda, ali se uvijek moglo pretpostaviti da će se družiti s nekim kao što je Mateschitz. Gerhard nije nikad u potpunosti odgovarao predodžbi idealne F1 zvijezde. Bio je Gerhard. Bez obzira jeste li ga voljeli ili mrzili, bio je od krvi i mesa.

I tako, sklopili su posao. Mislim da je dogovor, što se dolara i centi tiče, bio malo više u korist Gerharda, jer sam siguran da je ovo bila razmjena do koje je Mateschitzu bilo stalo. I stoga, po kriterijima časopisa Fortune, ovo nije bio jedan od najvećih poslovnih dogovora u povijesti. Ono što ovo jest bilo je zabavan način odrađivanja stvari koje su se trebale obaviti. Siguran sam da je Gerhard odmah rekao "Da". Nije se gurao da dobije 51 posto vlasništva ekipe, jer bi prirodna posljedica bila da Mateschitz dobije 51 posto Bergerove kompanije. A kad je riječ o privatnoj kompaniji, velika je razlika između 50 i 51 posto. Prvo je partnerstvo. Drugo je vlasništvo.

Nije lako upravljati partnerstvom. Zahtijeva povjerenje daleko dublje od standardne razine prijateljstva; traži to neobično velike količine sposobnosti pružanja i uzimanja. Može li to funkcionirati s Bergerom i Mateschitzem? Gotovo bih sigurno rekao da može - ako ništa drugo zato što Mateschitz (a primjeri RBR i Reggie Perrinovih Sunshine Dessertsa to potvrđuju) nije postigao ono što je postigao prodajući polovice svojih kompanija ljudima s kojima ne može raditi i u koje nema povjerenja. Stoga, jednostavna činjenica da je dogovor napravljen prilična je potvrda da će zaista funkcionirati.

Gerhard Berger, 50-postotni vlasnik ekipe STR, nalazi se



Franz Tost (lijevo) u razgovoru s - uglavnom vrlo opuštenim - suvlasnikom ekipe Bergerom

stoga u idealnoj situaciji. Može si priuštiti uživanje u prijatnim stranama vlasništva ekipe, dok u isto vrijeme ne mora brinuti o financijskom poslovanju ekipe: štogod se dogodilo, u tom će pogledu ova ekipa uvijek imati veliki upliv Red Bulla. Povrh toga, siguran sam da će Gerhard stvoriti dodatni prihod u skladu s imidžem ekipe i naći ozbiljnog partnera za nabavku motora za 2007. nadalje. Ni jedan posao neće biti jednostavan - ali istovremeno neće biti bolan. Među manjim ekipama, mnogo je lakše pronaći dodatne novce ukoliko je bar 60 posto već osigurano. A - što se motora tiče - dugoročna financijska sigurnost čini čuda unutar upravnih odbora.

Van toga, mislim da će Gerhard napraviti dobar posao s vozačima. Peter Collins upravlja Toniom Liuzzijem, a Gerhard je dobio svoju prvu Grand Prix utrku dok je vozio za Collinsa u Benettonu. Stil Liuzzijeve vožnje malo podsjeća na Gerharda u doba ATS-a i ranih dana u Benettonu. Kretnje njegovih ruku su odlučne iako pomalo nagle, dok je rad njegovih nogu suptilan premda više orijentiran na lijevu nogu. Mislim da će mu Gerhard u nekim područjima biti od pomoći. Mislim da će Gerhard u nekim stvarima tu prepoznati sebe.

Scott Speed je, nasuprot tome, onaj klasični mladi kalifornijski klinac na putu ka uspjehu. Talentiran je i brz, i već je jako pod utjecajem načina na koji Red Bull obavlja stvari - i mislim da će mu Gerhard uspijeti pokazati kako da se posveti stvarima koje su važne i kako da smijehom, umjesto odbijanjem, pređe preko stvari koje nisu važne. Gerhard je bio prilično dobar u balansiranju raznolikih natjecateljskih zahtjeva dok je vozio za McLaren, Benetton i Ferrari - i nije nikad izgubio sposobnost da se smije. To će također biti dobro za Scotta.

I onda, tu je naravno Franz Tost. Franz i Gerhard su skoro vršnjaci i stoga su pred mnogo godina, u kasnim sedamdesetima bili suparnici dok su vozili u ▷

"1988. Berger je bio prvi vozač ikada kojeg je sponzorirao Red Bull"

FOTOGRAFIJE: LORENZO BELLANCA/LAT, PAUL GILHAM/GETTY IMAGES, SUTTON MOTORSPORT IMAGES



Liuzzi (gore) i Speed u vrlo su sposobnim Bergerovim rukama

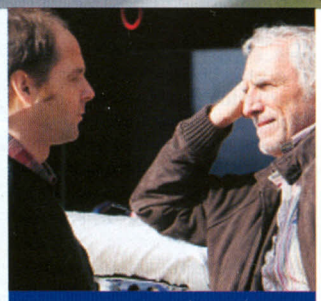
"STR je osigurao veliku prednost pravom da koristi V10 motore"

Formuli Ford u Austriji. Brzo su napredovali - Franz u menadžment, Gerhard u Formulu 1 - dok se opet nisu sreli u BMW-u 2000. godine. Franz je napustio Willi Webberovu menadžersku kompaniju kako bi upravljao BMW-ovim programom za F1 motore pod Mariom Theissenom; Gerhard je bio BMW-ov direktor motosporta. Lako su surađivali; nije bilo sukoba egoa. Njihovi talenti su se nadopunjavali.

I zato će se ova priča, za ove iskusne nove momke, pretvoriti u vožnju iz užitka. Prva stvar na listi je odraditi dobro cijelu situaciju s Cosworth V10 motorom. Svatko je svjestan da je Red Bull, kupnjom oprosta za Minardi da vozi s V10, ušićario i veliku prednost - jer svatko isto tako zna da je taj oprost bio "porezne" naravi i, kako to Ron Dennis kaže, specifično je bio dizajniran kako bi olakšao financijsku oskudicu Minardija krajem 2005. Sad kad Minardi više ne postoji, gdje je logika za V10 motor? Nigdje, naravno - osim na komadu papira koji kaže da taj oprost postoji, jer niti jedan od onih napirlitanih pravnika koji se vrte uokolo nije pomislio da treba dodati klauzulu o poništavanju odluke u slučaju prodaje Minardija.

A ima tu još nekih pojedinosti: jedna je da je Minardi u svojim posljednjim godinama preživljavao gotovo nadohvat ruke Bernarda Ecclestonea i možemo biti uvjereni da se Mr E smješkao kad je čuo za Red Bullove planove o kupovini. Druga je Ferrari kao dobavljač motora Red Bullovoj A ekipi. Christian Horner je nedavno javno obznanio svoju lojalnost Ferrariju kad je glasao (usprkos ugovoru vlastite ekipe s Michelinom) za povrat promjena guma u utrkama, pa možemo biti vrlo sigurni da će Ferrari podržavati sadašnju STR situaciju. Ili, nazovimo to drugačije, možemo biti sigurni da će biti toliko "stvari" koje će zaokupljati Gerharda. Jedan tren bit će na ručku s Lucom i dečkima iz Ferrarija, u narednom bit će u Monaku na večeri s Berniejem.

Ovo nije kritika: to je ono što Gerhard radi dobro - i to je onaj oblik detanta koji će riješiti situaciju sa STR motorom bez velikih gnjavaža. Upravo sada, na primjer, i uzimajući u obzir očigledni interes Williamsa da iduće godine dobije Toyotine motore, STR je u odličnoj poziciji da, ako se potrude, dođu do Cosworthovih veličanstvenih V8 motora. Pronaći kompaniju koja će sponzorirati taj motor, kao što je Mercedes to učinio s Ilmorom, bit će samo još jedan vrlo uspješan posao u životu i radu legendarnog Gerharda Bergera. FO



Berger (lijevo) i Mateschitz dugo su godina prijatelji, a sada i poslovni partneri

Jedan boss o drugome



Frank Williams o Gerhardu Bergeru

Gerhard je vrlo mudar i jak suparnik; ima jasnu sliku stvari i dovoljno je uporan da u većini slučajeva okrene stvari u svoju korist. Kad je bio predstavnik BMW-a bio je žilav sugovornik, ali to se od nabavljača motora moglo i očekivati; oni su uvijek vrlo zahtjevni jer brinu o svojim vlastitim interesima.

Što se tiče njegovih ambicija da bude prvi čovjek ekipe, moramo priznati da se izvan F1 arene dokazao kao prilično tvrdokoran biznismen, premda je uvijek pomalo teško znati kako će se takve sposobnosti pokazati pri operativnim aktivnostima u boksovima.

S osobne strane, Gerhard može biti zaista šaljiv i zabavan momak. Svi znamo da je bio vrlo kompetitivan dok je vozio i ne bih očekivao da će mu u novoj ulozi biti teško ili da će se dugo prilagođavati. On je pametan i spretan momak.

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, LORENZO BELLANCA/LAT, MARK THOMPSON/GETTY IMAGES, FRANZ PAMMER/GEPA PICTURES

F1 na jedan

Scott Speed
Vozač: Scuderia Toro Rosso

O startu u Formuli 1, zanimanju Amerikanaca za njegovu karijeru, o Indyju 2006.

Što vam se čini, kako je prošao vaš F1 debi u Bahreinu?

Voziti svoj prvi Grand Prix je nevjerojatno iskustvo. Toliko toga treba naučiti na jednoj utrci, da je gotovo nemoguće sve pohvatati. Prošli smo kroz detaljan sažetak s inženjerima i u Maleziju sam otišao uvjeren da imamo potencijal za tehničko unapređenje automobila.

Da li ste zadovoljni ishodom kvalifikacija i utrka, i kakav je odnos između očekivanja i ostvarenog?

Prvi dio kvalifikacija je u Bahreinu prošao dobro, ali smo u drugom neke stvari odradili u krivo vrijeme, tako da nismo napredovali i završili tek kao 16. U prvom dijelu utrke smo se mučili s tendencijom zanošenja repa u zavojima, i zbog toga brzina nakon starta nije bila tako dobra. Onda smo prilikom zaustavljanja u boksu podesili krila i pritisak u gumama, što je poboljšalo stvari, i mislim da je pri kraju utrke naša brzina bila prilično kompetitivna.

Što ste radili neposredno nakon prve utrke u Bahreinu?

Čim su intervjui poslije utrke završili, napustio sam stazu, zgrabio svoje torbe i otišao odmah na aerodrom, na let za Dubai. Sljedećeg sam dana rano ustao - premda mi je trebalo još sna - i odjurio na let, koji je onda kasnio, za Maleziju. Tamo sam vrijeme proveo trenirajući i aklimatizirajući se.

Da li su vam vrućina i vlaga u Maleziji bile totalno novo iskustvo?

Ne potpuno novo. Mislim da je to vrlo slično klimi na Floridi usred ljeta. Ali, naravno da je posve drugačije kad si u trkaćem automobilu i, kad pogledam unatrag, uvjeti u Bahreinu sad izgledaju prilično laki.

Koliko ste opušteniji i sigurniji sada kad znate da ste u stanju odvoziti cjelokupnu utrku?

Uvijek je olakšanje otkriti da možeš odraditi cijelu dužinu, pa je nakon završetka u Bahreinu bilo lijepo znati da su se isplatila sva moja treniranja i pripreme preko zime. Dakle, sve je išlo po planu, što je uistinu dobro.

Opišite nam vaš režim treniranja.

Vrlo je važno puno voziti bicikl, zatim trčati.

Postoji li u Sjedinjenim državama interes za napredak vaše F1 karijere?

Da, sigurno, mišljenja su vrlo pozitivna i ja sam vrlo zahvalan zbog toga. Ali, da budem iskren, ja se više koncentriram na moj napredak u utrkama, i ne zanima me previše što se govori u medijima.

Kakvu vrstu reakcije očekujete od publike ove godine u Indianapolisu, s obzirom na probleme prošle godine, i na činjenicu da ćete tamo po prvi puta voziti utrku Formule 1?

Mislim da će, kao i obično, publika doći. Publika Formule 1 nije samo publika za jedan vikend; ona je tu za cijelu godinu. Zato dolazi u Indianapolis, jer želi u živo vidjeti izvanredan prizor automobila Formule 1 u akciji. Naravno, jedan od problema za gledatelje u Americi je da postoji samo jedna prilika da se svake sezone vidi utrka Formule 1, dok je u Europi mnogo utrka koje su sve na relativno malom području.

Postoji velika i dugotrajna tradicija Formule 1 u Sjedinjenim državama, kako vozača tako i same utrke, a vi ste prvi američki vozač nakon Michaela Andrettija koji je 1993. bio partner Ayrtonu Senni u McLarenu. Da li vas zanima ta povijesna dimenzija?

Naravno da je dobro da se Amerika vraća u svijet Formule 1. Mislim da smo svi mi, u posljednje vrijeme, osjećali malu prazninu. Ali ja sam jako kompetitivna osoba i u ovom sam sportu jer želim dobro raditi, iz svojih osobnih razloga. A definitivno je cool biti ovdje kao Amerikanac, u sportu u kojem nas u posljednje vrijeme baš i nije bilo.

Tko je bio prvi Amerikanac koji se popeo na pobjedničko postolje u utrci svjetskog prvenstva Formule 1?

Phil Hill.

Zapravo je to bio Masten Gregory.

Nisam to znao. Vrlo loše poznajem povijest utrka. Bavim se utrkama jedino zbog toga što sam tako kompetitivan i prilično dobar u tome.

Dakle, tko su dva jedina američka svjetska prvaka u Formuli 1?

Phil Hill i Mario Andretti.

Da li ste znali da je Jim Clark jedini vozač koji je osvojio F1 svjetsko prvenstvo i Indy 500 u istoj godini? Propustio je Monako da bi 1965. pobijedio u Indyju, pa se vratio i onda osvojio svjetsko prvenstvo?

Uau! Kako mu se dalo sve to?

Kada ste prvi put vidjeli izbliza auto Formule 1?

Negdje krajem 2002. s dečkima iz Red Bulla. Bilo je to čudesno iskustvo koje ti mijenja život. FO

5 brzih pitanja

1 Što je trenutno na vašem iPodu?
U2, Eminem.

2 Koja je posljednja knjiga koju ste pročitali?
Ne čitam knjige.

3 Koje je vaše omiljeno jelo?
Tjestenina.

4 Skijanje ili snowboarding?
Nijedno. Surfing!

5 Koje je vaše drugo ime?
Andrew. Ali razmišljam da ga promijenim u Max!



Pozitivne vibre: američka zastava u Bahreinu

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, XPB.CC



"Publika će se vratiti u Indianapolis jer želi ponovno uživo vidjeti te nevjerojatne automobile Formule 1"

Grand Prix AUSTRALIJE

Svjetsko prvenstvo

3. utrka

Melbourne 02.04.2006

IZVJEŠTAJ S UTRKE

Piše: Peter Windsor



33. krug: Schumi će za djelić sekunde tresnuti u zid. Ferrarijev izbor Bridgestonea bio je preuzak

Dan kad su Ferrariji crvenjeli

Opet gume: kad su Ferrariji posljednji put imali tako loš Grand Prix?

Ako je ovo trebala biti godina s Ferrarijem, zbog ponovnog mijenjanja guma u utrkama, ponovno u punoj snazi, što se onda, pobogu, desilo u Melbourneu, na stazi na kojoj Bridgestone tradicionalno radi kao sat?

Razgovarao sam s Michaelom prije vikenda u Australiji i mislim da je bio prilično uvjeren da će u ovoj utrci biti faktor: "Vrlo smo zadovoljni kako smo započeli sezonu. Mislim da imamo dobar paket, i da ćemo se boriti za pobjedu ovdje u Melbourneu."

Na treninzima i u kvalifikacijama, međutim, stvari su već krenule ponešto drugačije, ponajprije zbog toga jer su u Ferrariju odlučili ignorirati već pomalo jesenje uvjete na stazi Albert Parka i koncentrirati se na tvrđe Bridgestone gume. Da, OK, Ferrari i Bridgestone prošli su mnogo zimskih testova s mnogo hladnijim temperaturama, ali možda su zaboravili da su sve te "zimske" staze bile mnogo abrazivnije od Albert Parka (koji se za utrke koristi samo jednom godišnje). I tako, kvalifikacije su prošle vrlo loše: Massa je izletio sa staze i oštetio šasiju, M Schumacher nije uspio ući u najbržih 10, za razliku od oba vozača Toyote, koji su koristili vrlo mekane Bridgestone gume, i Webbera čiji je Williams-Cosworth bio obuven u tek malo tvrđe gume, ali još uvijek mnogo mekše od Ferrarijevih.

Na kraju se ispostavilo da je Michael ipak startao kao deseti jer je Villeneuve izgubio 10 pozicija radi promjene BMW motora, ali mogao je, naravno, napuniti prije starta dovoljno goriva za dva kasna zaustavljanja. Budući da se za nedjelju očekivalo nešto toplije vrijeme i budući da se u Albert Parku gotovo uvijek dogodi Safety Car ili dva - koji onda zgusnu sve automobile na stazi - Michael se vrlo realno nadao dobrom rezultatu u utrci. Čak su i u Bridgestoneu, čini se, bili uvjereni da je Ferrarijev izbor gume za utrku bio 100 posto dobar. Ono što je u toj logici bilo krivo je da su u Ferrariju svoj konačni izbor napravili od samo polovice mogućih rješenja, uzimajući u obzir samo tvrđu gamu guma.

Dok su se automobili polako skupljali na ciljnoj ravnini, vjetar je uporno donosio hladan oceanski zrak, a oblaci su nemilosrdno spuštali temperaturu. Vozači su trebali tople gume i Juan Pablo Montoya se glupo izvrtio čak i prije starta utrke, pokušavajući što više ugrijati svoje Micheline s isključenim traction controlom.

FOTOGRAFIJE: PETER VAN EGMOND/LAT, STEVE ETHERINGHAM/LAT, STEVEN TEE/LAT

PRVENSTVO VOZAČA
nakon 3. od 18 utrka

1	Fernando Alonso	28
2=	Giancarlo Fisichella	14
2=	Kimi Räikkönen	14
4=	Michael Schumacher	11
4=	Jenson Button	11
6	Juan Pablo Montoya	9
7	Ralf Schumacher	7
8=	Nick Heidfeld	5
8=	Jacques Villeneuve	5
10	Felipe Massa	4
11	Mark Webber	3
12=	Rubens Barrichello	2
12=	Nico Rosberg	2
14=	David Coulthard	1
14=	Christian Klien	1
15=	Jarno Trulli	0
15=	Christijan Albers	0
15=	Vitantonio Liuzzi	0
15=	Scott Speed	0
15=	Takuma Sato	0
15=	Tiago Monteiro	0
15=	Yuji Ide	0

PRVENSTVO KONSTRUKTORA
nakon 3. od 18 utrka

1	Renault	42
2	McLaren-Mercedes	23
3	Ferrari	15
4	Honda	13
5	BMW-Sauber	10
6	Toyota	7
7	Williams-Cosworth	5
8	Red Bull-Ferrari	2
9=	Scuderia Toro Rosso	0
9=	MF1 Racing-Toyota	0
9=	Super Aguri-Honda	0

Fernando Alonso svoje je gume uspješno zagrijao uzorno samouvjerenim plesom po stazi (vidi stranicu 23).
Ferrariji? Ovo nikako nije bila njihova utrka. Bili su spori na startu, spori nakon svakog Safety Cara, i očigledno vrlo nervozni kad ih se tjeralo do same granice. U jednoj fazi utrke, na drugom setu guma, Michael je konačno izgledao dobro. Vremena po krugovima bila su mu bolja od Räikkönenovih (koji je, istina, tada imao oštećeno prednje krilo). Ali, bilo je vidljivo da je Ferrari stalno na samoj granici, ponekad i ponešto preko nje. U takvoj situaciji prostor za pogrešku mali je poput novčića od pet centi. I u 33. krugu, s vrlo laganim autom u Buttonovoj turbulenciji, Michaelu je u posljednjem zavoju ponestalo staze i Ferrari je snažno tresnuo u zid.
Ostali na Bridgestone gumama? Ralfova Toyota (koja je u Bahreinu izgledala beznadežno) završila je na trećem mjestu, a Webbera je samo kvar kvačila spiječio da ne osvoji treće ili četvrto mjesto.
Na Räikkönena, koji je odvezao najbrži krug utrke i završio na drugom mjestu, i, naravno, Alonsa, koji je posve uvjerljivo i hladnokrvno dominirao utrkom i sigurno pobijedio, gotovo smo i zaboravili.
I sada se oko Ferrarija postavlja hrpa pitanja. Model 248 jedini je od svih modernih automobila tvrdoglavo zadržao jednostruku kobilicu prednjih ovjesa, a u Melbourneu su posve dominirali sistemi bez kobilice, i to u utrci koja je po svojim čudnim osobinama jednostavno morala biti tipično Michaelov dan. U jednoj fazi utrke Schumachera je čak uhvatio i prestigao automobil ekipe koja se do prije pola godine zvala Minardi. To nije dobar znak.
Naravno, nije još sve gotovo. Ferrari i dalje ima sav potencijal svijeta. Ross Brawn, u skladu s novim Bridgestoneovim konstrukcijama, radi na novom stražnjem ovjesu za Imolu, a u motoru će biti posve novi klipovi i, da, možete se kladiti da će prije Imole Ferrari do u besvijest testirati te nove Bridgestone gume, a možda i neke još novije. Nije, dakle, još sve gotovo. Ali, ako Ferrari i Michael žele ostati u utrci za naslov prvaka, u Imoli im neće biti lako, jer jedino pobjeda igra. Ako se to ne dogodi, netko će biti ozbiljno, ali ozbiljno ljut. A to ovaj puta neće biti samo Michael Schumacher.



Safety Car je u Melbourneu imao posla četiri puta. Ovdje je ispred Alonsa, Buttona i Räikkönena



Rat juniora: Massa pogađa Rosberga, Klien se za dlaku izmiče. Barrichello u pozadini gleda i uspijeva ostati netaknut

MOBIRA 1

GRAND PRIX **AUSTRALIJE**

MONTOYINO LUDILO

Kad je temperatura površine staze niska, vitalno je dobro zagrijati gume. Ali, Juan Pablo Montoya je u krugu za zagrijavanje pretjerao, i izvrtio se prije dolaska na start. Od starta na kraju poretka spasio ga je Giancarlo Fisichella, zbog kojeg je startna procedura ponovljena.
Ali, Montoya se onda opet izvrtio u utrci, u prvom razdoblju pod Safety Carom. I opet se nekako izvukao i ostao u borbi za treće mjesto.
I tada, kad je, unatoč čekanju na Räikkönena u boksovima, opet pri kraju bio u borbi za četvrto mjesto, izgubio je kontrolu u 'Schumacherovom zavoju' i dobro ostrugao donji dio McLarena, nakon čega su svi električni sistemu na automobilu otišli u tilt.
"Zbilja šteta, jer je auto danas bio sjajan," rekao je Montoya kasnije. "Mogao sam završiti na postolju." Umjesto njega, na postolju je završio mirniji Kimi Räikkönen.

Maurice Hamilton

FOTOGRAFIJE: PETER VAN EGMOND/LAT, STEVE ETHERINGHAM/LAT, STEVEN TEE/LAT

Grand Prix AUSTRALIJE STATISTIKA

Svi podaci s **3. utrke**



Jeste li znali?

Sir Jack Brabham proslavio je svoj 80. rođendan na dan utrke. Nekoliko automobila iz karijere trostrukog svjetskog prvaka sudjelovalo je u velikoj proslavi koja je također obilježila 50. godišnjicu prvog Grand Prixa Australije. Sir Striling Moss, pobjednik prve utrke 1956. (također u Albert Parku) bio je prisutan i gledao je svoj ondašnji Maserati 250F kako sudjeluje u proslavi.

STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU	
1m25.229s (set in Q3)	19	Jenson Button	1
1m25.635s Q3	19	Giancarlo Fisichella*	2
1m25.778s Q3	20	Fernando Alonso	3
1m25.822s Q3	21	Kimi Räikkönen	4
1m25.976s Q3	18	Juan Pablo Montoya	5
1m26.612s Q3	19	Ralf Schumacher	6
1m26.937s Q3	-	Mark Webber	7
1m27.579s Q3	25	Nick Heidfeld	8
1m26.327s Q2	-	Jarno Trulli	9
1m26.718s Q2	25	Michael Schumacher	10
1m27.023s Q2	29	David Coulthard	11
1m27.219s Q2	23	Vitantonio Liuzzi	12
1m27.591s Q2	-	Christian Klien	13
1m29.422s Q2	-	Nico Rosberg	14
1m28.868s Q1	-	Felipe Massa	15
1m29.943s Q1	30	Rubens Barrichello	16
1m30.226s Q1	22	Christijan Albers	17
1m30.426s Q1	24	Scott Speed	18
1m29.239s Q3	33	Jacques Villeneuve**	19
1m30.709s Q1	8	Tiago Monteiro	20
1m32.279s Q1	23	Takuma Sato	21
1m36.164s Q1	20	Yuji Ide	22

*startao iz boksova **kazna zbog promjene motora

REZULTATI UTRKE

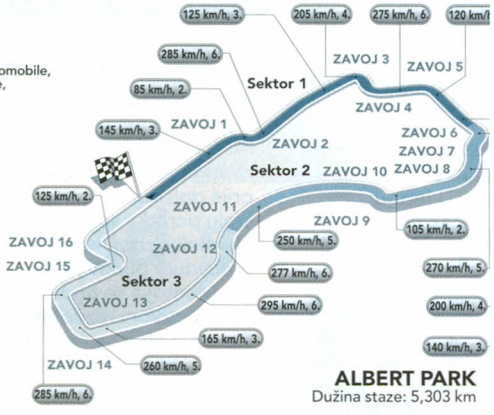
VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLASMAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
Fernando Alonso Renault R26 (Michelin)	2	1h34m27.870s
Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	3	+1.829s
Ralf Schumacher Toyota TF106 (Bridgestone)	5	+24.824s
Nick Heidfeld BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	7	+31.032s
Giancarlo Fisichella Renault R26 (Michelin)	19	+38.421s
Jacques Villeneuve BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	11	+49.554s
Rubens Barrichello Honda RA106 (Michelin)	14	+51.904s
David Coulthard Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	15	+53.983s
Jenson Button Honda RA106 (Michelin)	1	motor - 57 krugova
Christijan Albers MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	17	+1 krug
Scott Speed Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	10	+1 krug
Takuma Sato Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)	13	+2 kruga
Yuji Ide Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)	16	+3 kruga
NISU KVALIFICIRANI		RAZLOG ODUSTAJANJA
Juan Pablo Montoya McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	4	motor/elektrika - 46 krugova
Tiago Monteiro MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	18	mehanika - 39 krugova
Vitantonio Liuzzi Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	9	sudar - 37 krugova
Michael Schumacher Ferrari 248 (Bridgestone)	8	sudar - 32 kruga
Mark Webber Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	6	transmisija - 22 kruga
Christian Klien Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	12	sudar - 4 kruga
Jarno Trulli Toyota TF106 (Bridgestone)	20	sudar - 0 krugova
Nico Rosberg Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	22	sudar - 0 krugova
Felipe Massa Ferrari 248 (Bridgestone)	21	sudar - 0 krugova

MELBOURNE

Datum: 2. travnja 2006. **Vrijeme:** promjenjivo oblačno i suho, 19°C
Temperatura staze: 26°C **Gledatelja:** 103.000

© 2006 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France

AUSTRALIA



Brzine se odnose na V10 motore iz 2005.

ALBERT PARK
Dužina staze: 5,303 km

BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

Najbrži krug: Kimi Räikkönen, 1:26.045, krug 57 (221,873 km/h)
Najbrže zaustavljanje: Takuma Sato 19,486
Najsporije zaustavljanje: Scott Speed 40,915
Najveća brzina: Michael Schumacher 303,998 km/h
Najmanja brzina: Christian Klien 284,198 km/h

SEZONA DO SADA

	BAHREIN	MALEZIJA	AUSTRALIJA	SAN MARINO	EUROPA	ŠPANJOLSKA	MONAKO	V. BRITANIJA	KANADA	SAD	FRANCUSKA	NJEMAČKA	MAĐARSKA	TURSKA	ITALIJA	KINA	JAPAN	BRAZIL
Fernando Alonso			1	2	1													
Giancarlo Fisichella			R	1	5													
Kimi Räikkönen			3	R	2													
Juan Pablo Montoya			5	4	R													
Michael Schumacher			2	6	R													
Felipe Massa			9	5	R													
Ralf Schumacher			14	8	3													
Jarno Trulli			16	9	R													
Mark Webber			6	R	R													
Nico Rosberg			7	R	R													
Rubens Barrichello			15	10	7													
Jenson Button			4	3	9													
David Coulthard			10	14	8													
Christian Klien			8	R	R													
Nick Heidfeld			12	R	4													
Jacques Villeneuve			R	7	6													
Tiago Monteiro			17	13	R													
Christijan Albers			R	12	10													
Vitantonio Liuzzi			11	11	R													
Scott Speed			13	R	11													
Takuma Sato			18	14	12													
Yuji Ide			R	R	13													

R = odustao

AUSTRALIJA IZ KRUGA U KRUG

KRUG 1: Montoya se vrti u posljednjem zavoju prije dolaska na grid. Fisichella gasi motor prije starta. Novi krug za zagrijavanje. Montoya se vraća na mjesto u trećem redu. Sudar u prvom zavoju između Masse i Rosberga. Sudar u zavoju 6 između Trullija i Coulthardа. Safety Car. Button vodi ispred Alonsa i Räikkönena. **KRUG 4:** Ponovni start. Alonso prelazi Buttona. **KRUG 7:** Safety Car zbog uklanjanja Klienovog razbijenog auta. **KRUG 10:** Ponovni start. Räikkönen prelazi Buttona za 2. mjesto. **KRUG 18:** Montoya prvi u redovnom zaustavljanju u boksu. **KRUG 26:** Alonso vodi ispred Räikkönena, Montoye, R Schumachera i Buttona **KRUG 33:** M Schumacher udara u zid u posljednjem zavoju. Safety Car. Alonso gubi vodstvo od 24 sekunde ispred Räikkönena i Montoye. Većina vozača zaustavlja se u boksovima radi druge promjene guma za vrijeme Safety Cara. **KRUG 38:** Ponovni start. Alonso vodi ispred Räikkönena, R Schumachera, Heidfelda, Montoye i Buttona. Liuzzi udara u zid u zavoju 2. Safety Car. **KRUG 46:** Montoya oštećuje auto i odustaje. **KRUG 57:** Alonso pobjeđuje ispred Räikkönena i R Schumachera. Buttonu eksplodira motor u posljednjem zavoju.

FOTOGTAFIJE: STEVE ETHERINGTON/LAT, KARTA: ALAN ELDRIDGE

Grand Prix SAN MARINA

4. Utrka

IMOLA 23.04.2006.

NAJAVA

Pišu: Tiago Monteiro, Maurice Hamilton

UTRKA TEŠKA ZA VOZAČE | **AMBIJENT** FERRARILAND | **STAZA** BRZA I OPASNA | **LOKACIJA** PREDIVNO STARA



Publika želi pobjedu Ferrarija, kao i uvijek, ali Renault će biti tvrd orah


Bologna je prelijep stari grad, i na samo pola sata od staze



Michael je prošle godine došao Alonsu na 0,2 sekunde, ali proći nije mogao



VOZAČEVIM OČIMA: TIAGO MONTEIRO

Staromodno, opasno i za hrabre

Obožavam Italiju: odlična hrana, krasni ljudi. Ali, Imolu ne volim. Uska je i neravna, a od šikana - vrlo nametljivih - zaboli te glava. Stalno se mora ići preko rubnjaka, a Variante Alta je daleko najgora. Treba joj se približiti u šestoj brzini, zatim se brzo spustiti u četvrtu. Mora se sve odraditi unaprijed, inače se promaši najbolja putanja, ali ako imaš i najmanju vibraciju na autu, ne vidiš dobro.

Imola je vrlo nemilosrdna prema vozačevoj glavi i leđima - sve je to vrlo bolno i suviše opasno. Ja čak ne volim niti prvu šikanu, Tamburello, premda su tamo rubnjaci mnogo nježniji.

Jedini dio staze koji mi se sviđa, iskreno, je Rivazza. Kad je auto dobro podešen, to je sjajan zavoj. Rubnjaci nisu mali, ali su glatki. Prilaziš zavoju s više od 280 na sat, i onda naglo kočiš. Na stazi je oznaka, mala izbočina, koja vremenom postaje sve očitija jer mnogi tamo blokiraju kotače. Ja uzimam tu oznaku na stazi kao referencijalnu točku i pokušavam kočiti sve kasnije i kasnije. Pri tako jakom kočenju G sile su također vrlo jake. Naravno, sviđaju mi se i Piratella i Acque Minerali, jer su to vrlo brzi zavoji i traže hrabrost.

Imola je staromodna staza. Zahtijeva veliku hrabrost. Recimo, Acque Minerali je na nizbrdici, i pod punim si gasom, negdje pri 210 km/h, možda malo brže.

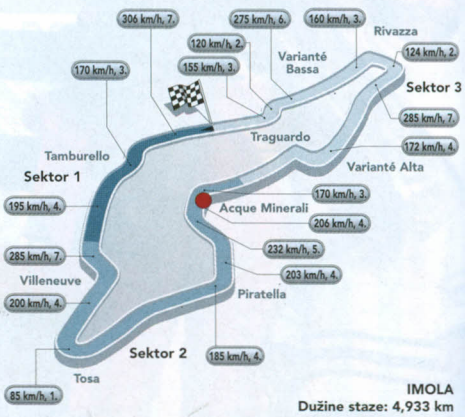
> "Imola je vrlo nemilosrdna prema vozačevoj glavi i leđima - sve je to vrlo bolno i suviše opasno"

Punim gasom ideš nizbrdo, pod punim gasom skrećeš u zavoj i tek onda snažno pritišćeš kočnice. Ali, moraš biti super-pažljiv, jer kočiš i skrećeš. Ne možeš jako pritisnuti kočnice jer si neprestano u zavoju, nema posve ravnog dijela. I onda, što jače kočiš, to stražnji kraj postaje lakši, i gubi se idealna putanja. Ovdje se mora biti vrlo precizan, jer odmah slijedi uspon i tu trebaš puno brzine.

Dakle, sve u svemu, Imola nije jednostavna za naučiti. Nema mnogo mjesta za pretjecanje: možda Rivazza i ponekad posljednji zavoj. Ako ti onaj ispred ne pomogne, ili ako ne pogriješi, nećeš ga nikada prestići.

GP San Marina 21-23. travnja 2006.

Broj krugova: 62
Dužina staze: 4,933 km
Dužina utrke: 305,846 km
Pobjednik 2005.: Fernando Alonso (Renault)
Rekord kruga: 1:20,411, Michael Schumacher (Ferrari), 2004.
Petak: dva jednosatna treninga 11.00-12.00, 14.00-15.00
Subota: trening 11.00-12.00, kvalifikacije 14.00
Nedjelja: start utrke 14.00



IMOLA
Dužine staze: 4,933 km

Brzine se odnose na V10 motore iz 2005.

Obratite pažnju na... zavoj Acque Minerali: brz i zloglasan. Približavate mu se s 210 km/h i kočenje je vrlo zahtjevno



FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, VLASNIK PROJEKTA: GETTY IMAGES, XPB CC

RASPORED FORME

	2001. START	2001. UTRKA	2002. START	2002. UTRKA	2003. START	2003. UTRKA	2004. START	2004. UTRKA	2005. START	2005. UTRKA
Fernando Alonso	18	R	-	-	8	6	6	4	2	1
Giancarlo Fisichella	19	R	15	R	17	15	19	9	12	R
Kimi Räikkönen	10	R	5	R	6	2	20	8	1	R
Juan Pablo Montoya	7	R	4	4	4	7	3	3	-	-
Michael Schumacher	4	R	1	1	1	1	2	1	13	2
Felipe Massa	-	-	11	8	-	-	12	10	18	10
Ralf Schumacher	4	R	3	3	2	4	5	7	10	9
Jarno Trulli	5	5	8	9	16	13	9	5	5	5
Mark Webber	-	-	19	11	5	R	8	13	4	7
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	6	3	2	2	3	3	4	6	9	R
Jenson Button	21	12	9	5	9	8	1	2	3	DQ
David Coulthard	1	2	6	6	12	5	11	12	14	11
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	14	14	-	-
Nick Heidfeld	12	7	7	10	11	10	16	R	8	6
Jacques Villeneuve	11	R	10	7	7	R	-	-	11	4
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	-	-	17	13
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	-	-	20	R
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	-	-	-	-	-	15	8
Scott Speed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	-	-	14	R	-	-	7	16	6	DQ
Yuji Ide	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

R = odustao; DQ = diskvalificiran



TKO JE BIO U BODOVIMA 2005?

1 **Fernando Alonso**
Renault R25
1.27:41,921 (209,077 km/h)

2 **Michael Schumacher**
Ferrari F2005 +0,215

3 **Alex Wurz**
McLaren-Mercedes MP4-20
+27,554

4 **Jacques Villeneuve**
Sauber-Petronas C24
+1:04,442

5 **Jarno Trulli**
Toyota TF105 +1:10,258

6 **Nick Heidfeld**
Williams-BMW FW27
+1:11,282

7 **Mark Webber**
Williams-BMW FW27
+1:23,297

8 **Vitantonio Liuzzi**
Red Bull-Cosworth RB1
+1:23.764

MISTIČNI

MO



Susret s F1 poviješću

80. godine prije Krista u Imoli su se održavale utrke rimskih zaprega, i ako slušate neke od F1 ljudi danas, pomislili biste da se malo toga promijenilo od tog doba.
Ovo je okrutni podsjetnik na činjenicu da Imola polako zaostaje. No, postoje planovi za skorom obnovom. Boksovi i pedok, koji su trenutno stješnjeni uz rijeku bit će, tako, pomaknuti prema sadašnjem zavoju Rivazza. Ali, ono što je važno je da, štogod se čini sa stazom, i pored nedostatka prostora, Imola uvijek zadržava svoju fantastičnu atmosferu jednostavno zato jer je u Italiji i jer to podrazumijeva svu onu strast koju ime Ferrari pobuđuje.
Ako se sjećate prošlogodišnje utrke, Michaelu Schumacheru za malo je izmakla pobjeda, nakon rijetkog dana kad su Ferrari i gume Bridgestone bili u dobroj harmoniji. Michaelov dan pokvario je tvrdoglavo defenzivni Fernando Alonso, koji je već tada izgledao kao svjetski prvak u nastajanju. Ako je suditi prema formi na samom početku 2006., nema mnogo dvojbe da će opet i Renault i Ferrari biti u samom vrhu poretka.
Što se tiče zahtijeva koje ova staza na rubu grada postavlja pred vozače i strojeve, ništa se ne mijenja već godinama: automobili moraju biti vrlo stabilni pri kočenju, moraju se vrlo precizno upravljati u brojnim šikanama, i moraju imati odličnu trakciju na izlasku iz zavoja.
Ono što će i ovaj put odlučiti bit će gume, i motori koji (i pored pravila o dvije utrke po motoru) moraju biti dovoljno snažni da povuku auto iz brojnih sporih zavoja. Rimske zaprege to više nisu, ali uzbuđenja neće nedostajati.

Maurice Hamilton

Ovako gusto bilo je prošle godine u posljednim krugovima - Schumacher na repu Alonsa



FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, VLADIMIR RYS/GETTY IMAGES, XPB.CC

u suradnji s

Hilton RACING



Posjetite hiltonracing.com, web-stranicu Hiltona posvećenu svijetu motosporta. Prilozi na njoj uključuju:

- Posljednje vijesti o ekipi McLaren-Mercedes i sezoni Formule 1 u 2006.
- Fantastična natjecanja koja vam pružaju priliku da osvojite neke super nagrade, uključujući putovanja na Grand Prix utrke, Sony Play Station stanice, F1 robu s potpisima vozača i mnogo više
- Posljednje motosport ponude iz Hiltona uključuju specijalne pakete za Britansko prvenstvo turističkih automobila i last-minute ponude za Hilton hotele na svim Grand Prix lokacijama
- Specijalne ponude za odmore u Europi, i u Hilton hotelima širom svijeta, i još mnogo više...
- Pristup jedinstvenim Hilton Racing motosport događajima diljem svijeta

Kad se pretplatite na Hilton Racing, dobivat ćete sve obavijesti o novim ponudama izravno u vaš inbox.

Hilton racing ponuda

Hilton Racing donosi vam jedinstvene i uzbudljive ponude iz cijelog svijeta.

Paketi za Britansko prvenstvo turističkih automobila



Uživajte u ovoj uzbudljivoj uzbudljivoj seriji s Hilton Racingom za samo 65 funti po utrci!
Kao službeni hotelski partner Dunlopovog Britanskog prvenstva turističkih automobila, pripremili smo za ljubitelje ovog natjecanja sjajne ponude. Uživajte u luksuzu hotela od 4 zvjezdice i polupansionima u njima, uz ulaznicu za utrku narednog dana.

Gdje odsjesti

Pogledajte web-stranicu Hilton Racing i ustanovite koje su last-minute ponude hotelskih smještaja dostupne na ključnim Grand Prix lokacijama.
U hotelu Hilton Istanbul još ima slobodnih soba u vrijeme turskog Grand Prix vikenda. Smješten je u centru grada, gleda na Bospor, nalazi se usred 8 hektara predivno oblikovanih vrtova. Početna cijena je od 380 eura po sobi.
Ako namjeravate putovati na europski ili njemački Grand Prix, zašto ne biste odsjeli u hotelu Hilton Frankfurt, smještenom u samom srcu grada? Cijene počinju već od samo 139 eura po sobi, uključujući doručak.
Za više informacija, ili za rezervaciju, jednostavno posjetite www.hiltonracing.com.

Hilton | TEAM McLAREN MERCEDES CORPORATE PARTNER

Za najnovije vijesti o Formuli 1, ekipi McLaren-Mercedes i hotelima Hilton, posjetite

HILTONRACING.COM

Grand Prix EUROPE

NAJAVA

FIA Svjetsko prvenstvo Formule 1

5. utrka

NÜRBURGRING 07.05.06

Pišu: Tiago Monteiro, Maurice Hamilton

UTRKA TEHNIČKI ZAHTIJEVNA | AMBIJENT MNOGO PUBLIKE | STAZA OD SVEGA PO MALO | GRAND PRIX VITALAN ZA TOYOTU



Prošlogodišnja utrka bila je odlična za Alonsa, istina na račun Räikkönena



Oblast oko Nürburgringa nadaleko je poznata i po rajnskim vinima



Toyota ovdje želi dobar rezultat više nego igdje drugdje



VOZAČEVIM OČIMA: TIAGO MONTEIRO

Poduprav ljanje - glavni problem

Ovdje sam prošle godine odvozio jednu od svojih najboljih utrka. Dvaput sam pretekao svog timskog kolegu, Naraina Karthikeyana, i vodio veliku borbu s Jacquesom Villeneuveom. Utrka je za mene bila zaista dobra, premda sam završio tek na 15. mjestu.

Radi se o jednoj staromodnoj stazi s mnogo uzbrdica i nizbrdica, i s užim i širim dijelovima - baš onakva staza kakvu volim. Većina zavoja je konstantnog radijusa, što je zahtjevno i za vozača i za auto. Ako imaš tendenciju "teškog nosa" auta u zavojima, tada imaš velik problem. A opet, podešavanje je teško jer ima mnogo sporih dijelova. Zavoj 1 vozi se u prvoj brzini, vrlo je spor i naglo propada na dolje. Sljedeći je brz i klizak; i pri okretanju u njega mora se djelomično koristiti gas. To je dugi zavoj s novim asfaltom, pa je tu prijanjanje slabo. Nakon toga se stiže na stari dio staze koji ima mnogo nagnutih zavoja, pa je zato brz, iako je tu staza prilično uska. Treba se držati sredine staze da bi se zadržala brzina. U protivnom se gubi brzina bočnim proklizavanjem. Dunlop je važan, to je dugi zavoj s jednim od boljih mjesta za pretjecanje, ako ste uspjeli dobro izići iz prethodnog zavoja Ford. Šikana Audi je sjajna. To je, zapravo, S-zavoj i prolazak F1 autom kroz njega je vrlo uzbudljiv: može se vrlo lako izletjeti sa staze jer zavoj ide uzbrdo i posve je slijep. Ponekad se nađeš u njemu i shvatiš da si ušao preširoko. U Jordanu to je znalo biti škakljivo, ali u vrhunskom autu vjerojatno se ide s gasom do daske. Posljednja šikana malo je prespora ne uklapa se baš jako dobro u ostale dijelove staze - kvari ukupni ritam. Posljednji zavoj, Coca-Cola, vrlo je zahtjevan i važan, s mnogo poduprav ljanja. Tu je teško je pronaći dobru trakciju za izlaz na ciljnu ravninu. Što se samog mjesta tiče, sve što sam tu ikada uspio vidjeti su bila stabla borova i kobasice. Uvijek ima mnogo publike, i u hotelu znaju tko si. Ove sam godine prvi put vidio staru stazu od 23 kilometra, i nevjerojatna je. Vozio sam se po njoj s Christijanom Albersom: svaki je napravio dva kruga s iznajmljenim autom. Jadan taj auto! Kad sam ja vozio, padala je kiša i super smo se zabavljali!

> "Što se samog mjesta tiče sve što sam tu ikada vidio bila su stabla borova i kobasice"

GP Europe 5-7. Svibnja 2006.

Broj krugova: 60
Dužina staze: 5,148 km
Dužina utrke: 308,880 km
Pobjednik 2005.: Fernando Alonso (Renault)
Rekord kruga: 1:29,468, Michael Schumacher (Ferrari), 2004.
Petak: dva jednosatna treninga 11.00-12.00, 14.00-15.00
Subota: trening 11.00-12.00, kvalifikacije 14.00
Nedjelja: start utrke 14.00



Brzine uz kartu staze odnose se na V10 automobile iz 2005.

Obratite pažnju... na start i ulazak u prvi zavoj, gdje staza postaje uska i obično se stvori totalni kaos



FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, JAKE WYMAN/GETTY IMAGES

RASPORED FORME

	2001: START	2001: UTRKA	2002: START	2002: UTRKA	2003: START	2003: UTRKA	2004: START	2004: UTRKA	2005: START	2005: UTRKA
Fernando Alonso	18	13	-	-	8	4	6	5	6	1
Giancarlo Fisichella	19	14	12	R	13	12	18	6	9	6
Kimi Räikkönen	9	8	5	R	1	R	4	R	2	11
Juan Pablo Montoya	12	2	4	2	4	2	8	8	5	7
Michael Schumacher	1	1	1	1	2	5	1	1	10	5
Felipe Massa	-	-	11	5	-	-	16	9	11	14
Ralf Schumacher	5	R	3	11	3	1	9	R	8	R
Jarno Trulli	6	4	9	10	6	R	3	4	4	8
Mark Webber	-	-	20	DNS	11	6	14	7	3	R
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	4	R	2	DNS	5	3	7	2	7	3
Jenson Button	21	15	6	12	12	7	5	3	13	10
David Coulthard	3	5	7	3	9	15	20	R	12	4
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	12	12	-	-
Nick Heidfeld	10	6	8	4	20	8	13	10	1	2
Jacques Villeneuve	7	3	15	7	17	R	-	-	15	13
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	-	-	17	15
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	-	-	20	17
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	-	-	-	-	-	14	9
Scott Speed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	-	-	18	R	-	-	2	R	16	12
Yuji Ide	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

R = odustao; DNS = nije startao



Tko je bio u bodovima 2005.?

1 **Fernando Alonso**
Renault R25
1.31:46.648 (198,547 km/h)

2 **Nick Heidfeld**
Williams-BMW FW27 +16,567

3 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2005 +18,549

4 **David Coulthard**
Red Bull-Cosworth RB1 +31.588

5 **Michael Schumacher**
Ferrari F2005 +50,445

6 **Giancarlo Fisichella**
Renault R25 +51,932

7 **Juan Pablo Montoya**
McLaren-Mercedes MP4-20
+58,173

8 **Jarno Trulli**
Toyota TF105 +1:11,091

MYSTIČNI MO



Toyotino vrijeme?

Što god mislili o njihovom napretku u početnom dijelu sezone 2006., Toyota se sigurno nada da će ovdje dobro odraditi posao. To je ključno. Na samo sat vožnje od njihove baze u Kölnu, Nürburgring je njihova domaća staza - bar što se tiče Europe. Toyotini zaposlenici redovno popunjavaju čitave dvije tribine i bit će im važno objasniti da je Nürburgring, iako može izgledati bezbojno i jednostavno, zapravo vrlo zahtjevna staza.

Jarno Trulli se prošle godine dobro kvalificirao na četvrto startno mjesto, ali je onda to potratio kaznom prolaska kroz boksove, nakon što su njegovi mehaničari kasno napustili grid. Toyota je na kraju uspjela osvojiti samo jedan bod.

Ova staza zaista zahtijeva dobar ritam. Prvi dio, sa svojom zapetljanim unutrašnjim dijelom kruga donosi vrlo malo spektakla, ali može dosta koštati vozača ako se loše odveze. Potrošit će 20 sekundi na dugi, dugi lijevi zavoj iza kojeg slijedi kratak desni. Zavoji su povezani, što uvećava i najmanju pogrešku. Drugi dio, sa širim opsegom zavoja, bolje prikazuje jake i slabe osobine auta. Prednji desni kotač često se blokira pri kočenju za Dunlop zavoj na dnu brda - kao što to Kimi Räikkönen dobro zna; tako oštećena guma koštala ga je lake pobjede i mogućeg naslova prvaka prošle godine.

Izmjenom pravila o promjenama guma u utrkama ove godine takva stvar više ne bi trebala biti veliki problem. Sada ništa ne bi moglo sjesti bolje od pobjede Kimija i Mercedesa. Bilo bi to za ovog njemačkog proizvođača jednako važno koliko bi to bio i dobar rezultat za Toyotu.

Maurice Hamilton

Hoće li se Kimi smijati i nakon Nürburgringa? Bilo bi i vrijeme



u suradnji s

Hilton RACING



Posjetite hiltonracing.com, web-stranicu Hiltona posvećenu svijetu motosporta. Prilozi na njoj uključuju:

- Posljednje vijesti o ekipi McLaren-Mercedes i sezoni Formule 1 u 2006.
- Fantastična natjecanja koja vam pružaju priliku da osvojite neke super nagrade, uključujući putovanja na Grand Prix utrke, Sony Play Station stanice, F1 robu s potpisima vozača i mnogo više
- Posljednje motosport ponude iz Hiltona koje uključuju specijalne pakete ponuda za Britansko prvenstvo turističkih automobila i last-minute ponude za Hilton hotele na svim Grand Prix lokacijama
- Specijalne ponude za odmore u Europi, i u Hilton hotelima širom svijeta, i još mnogo više...
- Pristup jednistvenim Hilton Racing motosport događajima diljem svijeta

Kad se pretplatite na Hilton Racing, dobivat ćete sve obavijesti o novim ponudama izravno u vaš inbox.

Hilton racing ponuda

Hilton Racing donosi vam jedinstvene i uzbudljive ponude iz cijelog svijeta.

Paketi za Britansko prvenstvo turističkih automobila



Uživajte u ovoj uzbudljivoj uzbudljivoj seriji s Hilton Racingom za samo 65 funti po utrci!
Kao službeni hotelski partner Dunlopovog Britanskog prvenstva turističkih automobila, pripremili smo za ljubitelje ovog natjecanja sjajne ponude. Uživajte u luksuzu hotela od 4 zvjezdice i polupansionima u njima, uz ulaznicu za utrku narednog dana.

Gdje odsjesti

Pogledajte web-stranicu Hilton Racing i ustanovite koje su last-minute ponude hotelskih smještaja dostupne na ključnim Grand Prix lokacijama.
U hotelu Hilton Istanbul još ima slobodnih soba u vrijeme turskog Grand Prix vikenda. Smješten je u centru grada, gleda na Bospor, nalazi se usred 8 hektara predivno oblikovanih vrtova. Početna cijena je od 380 eura po sobi.
Ako namjeravate putovati na europski ili njemački Grand Prix, zašto ne biste odsjeli u hotelu Hilton Frankfurt, smještenom u samom srcu grada? Cijene počinju već od samo 139 eura po sobi, uključujući doručak.
Za više informacija, ili za rezervaciju, jednostavno posjetite www.hiltonracing.com.

Hilton TEAM McLAREN MERCEDES CORPORATE PARTNER

Za najnovije vijesti o Formuli 1, ekipi McLaren-Mercedes i hotelima Hilton, posjetite

HILTONRACING.COM

FOTOGRAFIJE: ARUNA LAT JAVE MMANUEL/GETTY IMAGES

Grand Prix ŠPANJOLSKE NAJAVA

6. Utrka
BARCELONA 14.05.2006.

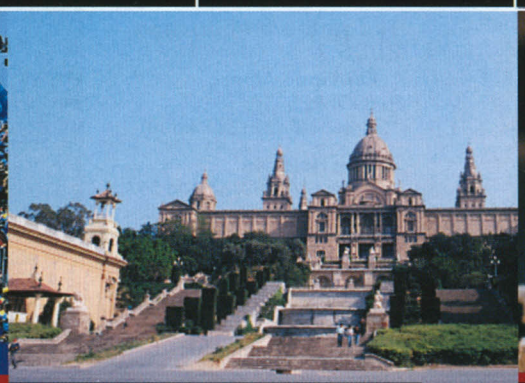
Pišu: Tiago Monteiro, Maurice Hamilton



UTRKA ALONSOV TERITORIJ | AMBIJENT LUDNICA | STAZA BRZA, NERAVNA | PRVI ZAVOJ ZAHTJEVAN



Pogodite za koga navijaju - slobodnih mjesta nema još od listopada



Nacionalna palača u Montjuic parku nalazi se uz staru gradsku stazu u Barceloni



Prošle godine ubrao je samo 8 bodova. A ove?



VOZAČEVIM OČIMA:
TIAGO MONTEIRO

Omiljena test staza, ali zna biti dosadna

Na stazi u Barceloni sam 2002. prvi put u životu vozio automobil Formule 1, i to Renault, pa me za nju, naravno, vežu vrlo osobne uspomene. Ali, problem je s Barcelonom taj što smo tu odvozili jako mnogo krugova. To je omiljena staza za sve vrste testiranja; F3, F3000, Nissanova svjetska serija, GP2... i, naravno, Formula 1. Kroz koju god kategoriju prolazio, puno vremena provedeš u Barceloni, pa to može malo i dosaditi. To je šteta, jer grad je čudesan; to je ujedno staza koja je najbliža mojoj kući, pa sam prošle godine rano otišao odraditi neke obaveze za moje sponzore, i pritom prvo proveo nekoliko dana u Barceloni, što je bilo sjajno.

Staza, ipak, ima neke odlične dijelove, a prvi zavoj je izuzetno zastrašujući. Na kraju ravnog dijela lakoćom se dođe do 315 km/h, i zatim kočite na manje od 100 metara prije prvog zavoja. Na svom prvom krugu kočio sam na 180 metara, jer jednostavno misliš da je i to kasno! Ali tako naučiš zavoj: započneš polako, onda počneš polako zarađivati na vremenu. Nakon otprilike 10 krugova, kočenje samo koji metar kasnije zahtijeva veliku hrabrost!

Slijedeći dio staze zahtijeva mnogo ritma i vrlo je škakljiv jer ako ideš malo preširoko na prvom zavoju, zezneš drugi - to je jako, jako težak dio staze. Ulaz u zavoj Repsol prilično je brz. Kad stigneš do njega, mijenjaš u četvrtu, petu, pa šestu brzinu, i ravno do kraja, tako da stalno ideš sve brže. Također, tu je staza prilično neravna, a i vrlo je zahtjevna jer je dosta uska.

Campsa je izvanredan zavoj: potpuno slijep, za petu brzinu i vrlo brz. Ponekad si na izlasku iz zavoja kompletno van staze, pa moraš biti pažljiv.

Ne volim La Caixa i Banc Sabadell zavoje - malo su previše spori i zapetljani. Traju cijelu vječnost, a podupravljanje je ogromno. A pri tim malim brzinama nema dovoljno aerodinamičkog potiska da ti pomogne.

> Na ciljnoj ravnini lakoćom se dođe do 315 km/h, i zatim kočite 100 metara prije prvog zavoja

No, posljednja dva zavoja su sjajna - ako imaš nove gume, voziš u šestoj brzini cijelo vrijeme. Ova dva zavoja su među najboljima u cijeloj sezoni Formule 1. Tu doista osjećaš da je ono što radiš nešto vrlo specijalno.

GP Španjolske 12-14. svibnja 2006.

Broj krugova: 66
Dužina staze: 4,627 km
Dužina utrke: 305,382 km
Pobjednik 2005.: Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes)
Rekord kruga: 1:15,641, Giancarlo Fisichella (Renault), 2005.
Petak: dva jednosatna treninga 11.00-12.00, 14.00-15.00
Subota: trening 11.00-12.00, kvalifikacije 14.00
Nedjelja: start utrke 14.00



Brzine uz stazu odnose se na V10 automobile iz 2005.

Obratite pažnju na... zavoj Seat: zahtjevan, spor dio staze koji traži mnogo preciznosti i ritma da se odveze dobro



FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, GETTY IMAGES

u suradnji sa: Hilton RACING

RASPORED FORME

	2001: START	2001: UTRKA	2002: START	2002: UTRKA	2003: START	2003: UTRKA	2004: START	2004: UTRKA	2005: START	2005: UTRKA
Fernando Alonso	18	13	-	-	3	2	8	4	3	2
Giancarlo Fisichella	19	14	12	R	17	R	11	7	6	5
Kimi Räikkönen	2	8	5	R	20	R	13	11	1	1
Juan Pablo Montoya	12	2	4	2	9	4	2	R	7	7
Michael Schumacher	1	1	1	1	1	1	1	1	8	R
Felipe Massa	-	-	11	5	-	-	17	9	10	11
Ralf Schumacher	5	R	3	11	7	5	6	6	4	4
Jarno Trulli	6	4	9	10	4	R	4	3	2	3
Mark Webber	-	-	20	R	12	7	9	12	2	6
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	4	R	2	R	2	3	5	2	16	9
Jenson Button	21	15	6	12	5	9	14	8	D	D
David Coulthard	3	5	7	3	8	R	10	10	9	8
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	16	R	-	-
Nick Heidfeld	10	6	8	4	14	10	15	R	17	10
Jacques Villeneuve	7	3	15	7	11	R	-	-	12	R
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	-	-	18	12
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	-	-	14	R
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	-	-	-	-	-	11	R
Scott Speed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	-	-	18	R	-	-	3	5	D	D
Yuji Ide	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

R = odustao; D = diskvalificiran



Tko je bio u bodovima 2005.?

1 **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-20
1.27:16,830 (209,848 km/h)
2 **Fernando Alonso**
Renault R25 +27,652
3 **Jarno Trulli**
Toyota TF105 +45,947
4 **Ralf Schumacher**
Toyota TF105 +46,719
5 **Giancarlo Fisichella**
Renault R25 +57,936
6 **Mark Webber**
Williams.BMW FW27
+1:08,542
7 **Juan Pablo Montoya**
McLaren-Mercedes MP4-20
-1 krug
8 **David Coulthard**
Red Bull-Cosworth RB1 -1
krug

MISTIČNI MO



Španjolska želi Fernanda

U Španjolskoj, koja se probudila za Formulu 1 zahvaljujući uspjesima njihovog novog nacionalnog heroja, svaki će čovjek sredinom svibnja htjeli biti u Kataloniji kako bi podijelili veselje sa svojim svjetskim prvakom. Alonso još nije pobijedio na svojem domaćem Grand Prixu i to, naravno, sad svi očekuju. Može li on to i ostvariti? Ako budemo imali reprizu iz 2005., Renault će imati problema da ostane uz bok McLarenu. Ovdje će biti vitalne performanse guma, jer ekipe i kompanije guma imaju gotovo i previše informacija, a vremena po krugu su ekstremno slična zahvaljujući beskrajnim rundama zimskih testiranja. Zapravo je vozač taj koji ovdje može mnogo toga odlučiti, zbog razmjerno mnogo vremena kojeg će provesti u raznim zavojima. To bi Alonsu trebalo savršeno odgovarati - pod uvjetom da su njegove Michelinke tome dorasle. Barcelona je, sa svojim brzim zavojima, zahtjevna za gume, usprkos tome što što je staza preko zime dobila novi sloj asfalta. Prednje gume, recimo, ovdje "rade" 83 posto teže nego u Imoli. Sloboda promjene guma će, naravno, pomoći, ali za očekivati je da će vodeće ekipe mnogo truda uložiti u različite strategije u posljednjim fazama kvalifikacija i u prvoj fazi utrke. Hoće li lokalni navijači na kraju nedjelje biti sretni, ostaje da se vidi. Za ovu je priliku izgrađena još jedna velika tribina, i nadajmo se da će rezultat utrke sve učiniti sretnima, pa nikoga neće osobito smetati ogromna, i neizbježna, gužva na izlasku.

Maurice Hamilton

Pogreška Schumachera pri pokušaju prelaska Fisichelle u Barceloni prošle godine





GDJE ODSJESTI

Hilton

HILTON DIAGONAL MAR BARCELONA
Passeig del Taulat 262-264
Barcelona, Španjolska 08019
Telefon: 0034 93 5070707
Website: www.diagonalmar-barcelona.hilton.com

O hotelu
Hilton Diagonal Mar Barcelona - novoizgrađen tokom ljeta 2005. - idealno je smješten za laki prilaz nadolazećem španjolskom Grand Prixu. Hotel od 433 sobe karakterizira posljednja riječ tehnologije pri opremanju soba, što uključuje plazma televizore, luksuzne kupaonice i bežični pristup internetu. Apartman za visoke goste, smješten na 15. katu, može se pohvaliti spektakularnim pogledom na Mediteran, ali i većina svih drugih soba nudi čarobne panorame. Opustite se u bazenu u sunčanom svibnju, dok se spremate za uzbudljiv noćni život kojeg nudi Barcelona.
Hotel je smješten blizu glavne gradske transverzale, Ronde Litoral, koja pruža jednostavan pristup autocestom kako međunarodnom aerodromu Barcelona, tako i Grand Prix stazi, Circuitu de Catalunya.
Hilton Barcelona je ujedno smješten i blizu svih glavnih atrakcija ovog grada. Od kupovine danju u elegantnim dućanima, do posjete obližnjim diskotekama i klubovima noću, Hilton Barcelona će udovoljiti svakoj vašoj potrebi. Uživajte u minimalističkom dizajnu hotelskog bara i restorana ili provedite vrijeme uživajući u obližnjim znamenitostima mnogobrojnih turističkih atrakcija.

Hilton TEAM McLAREN MERCEDES CORPORATE PARTNER

Za najnovije vijesti o Formuli 1, ekipi McLaren-Mercedes i hotelima Hilton, posjetite
HILTONRACING.COM



Maše: Ivica Blažičko

Žuta zastava

Premda mnogi televizijski urednici zaziru od izleta u povijest sporta, nedvojbeno je da su prilozi o junacima iz prošlih dana popularni i kod starih i kod mladih

Otišla je u povijest i treća utrka ovogodišnje sezone, uzbudljiv i dramatičan Grand Prix Australije, a pred ljubiteljima Formule 1 otvorila se rupa strašnija od zimske stanke. Blagdani su, pa na Imolu čekamo puna tri tjedna. Zbog toga samo kratak pogled na ono što se dogodilo u Australiji, ili točnije, u našem programu.

Neću ponavljati priče o razlikama prijenosa s lica mjesta i iz off kabine u Zagrebu, već se zahvaliti i pohvaliti suradnju "Studija F1" i "F1 Racinga". Zahvaljujući upravo kontaktima Mladena Jergovića s autorima britanskog izdanja, koji su, naravno, na svakoj utrci prisutni, te telefonskom pozivu u Melbourne, dobili smo uoči utrke, informaciju iz prve ruke o najavi mogućeg prelaska Michaela Schumachera u Renault sljedeće sezone. Vijest je izazvala brojne reakcije, rasprave na forumima, nevjericu zagriženih Miškovih navijača, no, s uredničko-novinarske pozicije, upravo je to primjer prednosti i pojačanja koje smo dobili ove sezone. To su stvari koje vrijede, a kad uoči utrke možete zvrcnuti Matta Bishopa i pitati što ima novoga - to je neprocjenjivo.

Inače, redakcija je uoči i nakon Australije bila zatrpana mailovima iz Srbije i Crne Gore. Nisam ni znao da se HTV tamo toliko gleda u kablovskoj distribuciji. Spoznah to tek nakon mailova u kojima nas gledatelji s područja SiCG mole da nešto napravimo budući da je njihova TV B92 otkupila prava za Formulu 1, te natjerala kablovske distributere da kodiraju signal HTV-a u vrijeme prijenosa utrka. Veliki je kompliment želja uistinu brojnih gledatelja s tih teritorija da slušaju prijenose i gledaju emisije na HTV-u, no, nažalost, mi smo tu potpuno nemoćni.

Lošu vijest imam i za ljubitelje kviza o Formuli 1 na HTV-u. Iako je prošle sezone, s vrlo teškim pitanjima, kviz izazvao golemu pozornost - upućeno je više od 200.000 SMS odgovora - te iako je i ove sezone u programskom dijelu bilo sve spremno i pripremljeno na vrijeme, zbog razloga koje ne smijem javno iznijeti, od kviza, barem za sada, neće biti ništa. Šteta, jer vjerujem da je upravo takav, težak kviz znanja, privukao Formuli 1 i neke nove klince.

No, u želji da i tu prazninu ispunimo na najbolji mogući način, mogu najaviti i jednu novu rubriku u emisiji "Studio F1". Pokušat ćemo uoči svake utrke pripremiti, u nekoliko minuta, prisjećanje na prošle sezone Formule 1. Naravno, dolazi Imola i osobni izbor pada uvijek na jednu od sezona nezaboravnog Ayrtona. Razmišljao sam o prikazu onih legendarnih dvoboja s Prostom, no, uoči Imole vidjeti ćete prisjećanje na 1991. godinu.

"Te, devedeset četvrte, pete, šeste i još nekoliko godina kasnije, bio sam se spreman potući sa svakim tko bi dirnuo u svetinju, u Ayrtona"

Razloga je mnogo. Te je godine Senna u McLaren-Hondi dobio prve četiri utrke, no kako je sezona odmicala sve su bolji i konkurentniji bili Mansell i Patrese u Williams-Renaultima. Te se sezone u elitno društvo uključio i dašak svježine u liku Eddiea Jordana, koji nam pak, 25. kolovoza 1991. u Belgiji predstavlja izvjesnog Michaela Schumachera.

Ovih se dana u programu uoči svjetskog prvenstva u nogometu vrte i posebne emisije s pregledima prošlih prvenstava. Ne znam zašto glavni urednici zaziru od takve vrste programa, kada se svakog vikenda mogu osobno uvjeriti s koliko pažnje pregledе povijesti nogometa prate, primjerice, dva klinca od 11 i 15 godina. Zbog toga vjerujem da će i naša povijest Formule 1, makar na nekoliko minuta, kod starijih probuditi sjećanja, a mlađe upoznati s vremenima prije Schumachera, Alonsa i Räikkönena.

A kada ovaj broj "F1 Racinga" bude u vašim rukama, navršiti će se i dvanaesta obljetnica tragedije u Imoli. Te, devedeset četvrte, pete, šeste i još nekoliko godina kasnije, bio sam se spreman potući sa svakim tko bi dirnuo u svetinju, u Ayrtona. Izgleda, ipak, da čak i luđaci poput mene s godinama stanu na loptu. Ili barem shvate da ne moraju svi dijeliti njihovo mišljenje, te da ga nemaju pravo nametati u javnom izričaju. Stoga u prijenosima više ne čujete, barem jednom, najveći od najvećih - Ayrton Senna. U srcu je ostao ipak najveći, pa stoga, ne zamjerite ako mi tijekom Grand Prixa San Marina, kada automobili dojure do kobnog Tamburella, pobjegne s jezika - ovdje je ostao...

F1



Približava se Imola, pa je to, opet, prilika da objavimo sliku najvećeg od najvećih