SCHUMACHER

ERA SEDMEROSTRUKOG F1 PRVAKA KROZ FOTOGRAFIJE



NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN

007/2007 RUJAN/SEPTEMBAR 20,00 kn www.f1racing.hr
BIH 5,00 KM SLO 4,00 EUR SRB 220 RSD

F1 RACING

Brzinski prvak u prijenosu podataka
vip Sve zbog vas

EKSKLUZIVNO U F1 RACINGU

SMJERNICE ZA OSVAJANJE F1 NASLOVA

F1 SAVJETNICI

- DAMON HILL
- NIGEL MANSELL
- JACKIE STEWART
- JOHN SURTEES

4 velika svjetska prvaka daju savjete kako postati prvak Formule 1

PLUS

LEGENDARNI BOLIDI
Jordan 191

ROBERT KUBICA
Prvi veliki intervju nakon monstruozne nesreće u Kanadi

FRANK WILLIAMS I PATRICK HEAD
Imaju li posljednja gospoda Formule 1 snage za još jednu bitku?

ISSN 1845-8270
09
9 771845 827008

F1 RACING
NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN
WWW.F1RACING.HR
LICENCNA IZDANJA

« RUBRIKE

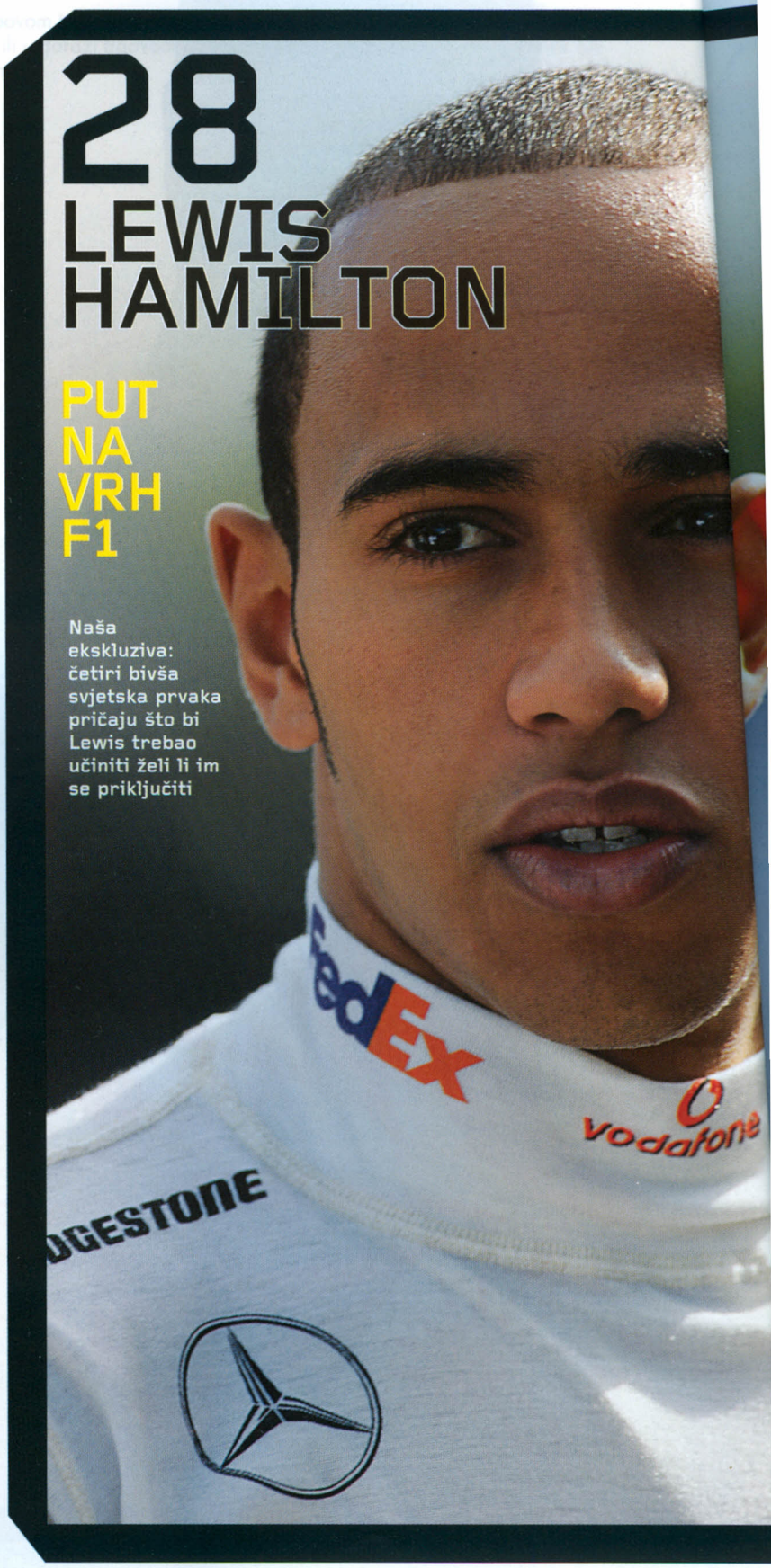
8 **CIRKUS**
Zdravo, ograđo, i meni se ovo može desiti
10 **PITPASS**
Kako se ostvarenje snova Rona Dennisa pretvorilo u sezonu iz noćnih mora
12 **F1 ZNANOST**
Krrrč, škriiip, piiišt... Radio veze u Formuli 1
14 **KOTAČ DO KOTAČA**
Što Hondini testni vozači znaju o povijesti japanske tvrtke?
17 **ODABIR POSTERA**
Monako, Kubica ili Schumi?
18 **INDUSTRIJA**
Utječu li pobjede u F1 na prodaju automobila?
21 **EDDIE JORDAN**
Kao i uvijek, bez dlake na jeziku
36 **F1 PLUS 1: FERNANDO ALONSO**
O momčadskim kolegama koji ga pritišću
136 **F1 PLUS 1: ROD NELSON**
O razlici Renaulta i Williamsa
138 **CRNA ZASTAVA**
I mi imamo svog Eddieja Jordana

« PRIČE BROJA

28 **KAKO DO NASLOVA PRVAKA?**
Četvorica koji to znaju objašnjavaju što bi Hamilton trebao učiniti da ga osvoji
38 **INTERVJU: ROBERT KUBICA**
Poljski sramežljivac, čini se, još nije shvatio kolika je zvijezda postao
44 **INTERVJU: NICK FRY**
Kako se moglo dogoditi da prošlogodišnje pobjednike danas gledamo na samom začelju?
50 **SAM SVOJ GAZDA**
Romantična vremena kada su vozači sami konstruirali bolide - i pobjeđivali!
56 **FANTASTIČNA OSMICA**
Zavoj koji je nakon dvije utrke postao klasik
60 **SLIKE IZ CRVENE ERE**
Odabrane fotografije od 1991 do 2006
66 **FRANK I PATRICK**
Jesu li gospon doktor zaklali barunicu ili je moguće da se Williams vrati na vrh?
70 **JORDAN 191**
Ako i nije legendaran sam po sebi, nastanku legende pridonio jest. Nama dovoljno
74 **ADRIAN SUTIL**
Muva se po začelju, istina, ali kristalna kugla proriče mu mnogo svjetliju budućnost

« GRAND PRIX IZVJEŠTAJI I NAJAVE

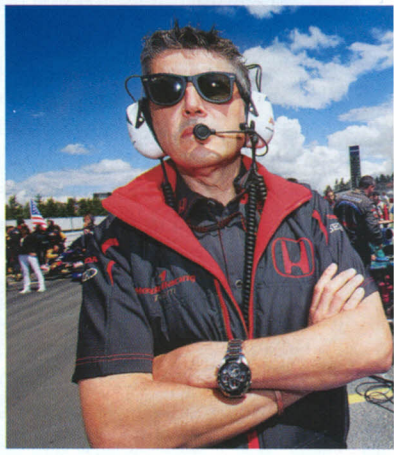
82 **EUROPA** Dramatična utrka i spektakularna Alonsova pobjeda nakon borbe s Massom
86 **MAĐARSKA** A bilo je i utrke? Sjećamo se samo kvalifikacija i one gužve nakon njih
90 **NAJAVA TURSKE** Staza za treće tisućljeće u zemlji koja egzotično evocira protekla
92 **NAJAVA ITALIJE** Jedinstvena atmosfera, veličanstvena povijest i ludi festival brzine
94 **NAJAVA BELGIJE** Povratak kraljice među stazama, koja odvaja najbolje od foliranata







38
ROBERT KUBICA
Ne samo da je preživio ono u Kanadi - postao je još i bolji nakon toga



61 **SCHUMACHEROVA ERA**
Kako je čuveni fotograf Rainer Schlegelmilch vidio burno desetljeće i pol



44
ZIMMER FRY
Ne, nije još... No ako Hondi nastavi ići kao ove godine, promjene će biti neminovne

74
NARANČASTA SENZACIJA
Je li Adrian Sutil predodređen za velike stvari?



66
WILLIAMS: MOGU LI FRANK I PATRICK OPET NA VRH?
I kako to da još uvijek vode momčad na svoj, jedinstven način?



ŽELITE PRETPLATU NA F1 RACING? OKRENITE STRANICU 80.

F1 RACING

www.f1racing.hr

IMPRESUM

Broj 007/2007
Rujan/Septembar 2007.
ISSN: 1845 – 8270

IZDAVAČ

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

BRITANSKO IZDANJE

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

HRVATSKO IZDANJE

Izdavač
Opus publikacije d.o.o.
Direktor
Ivo Marin
Glavni urednik
Dino Milić-Jakovlić
dino@f1racing.hr
Voditeljica prodaje oglasnog prostora
Andreja Zajec
Tel.:01/3775 372
Fax:01/3756 241
andreja.zajec@f1racing.hr
Grafičko oblikovanje
Leonardo Media
www.leonardo.hr
Grafički urednik
Milivoj Milić
Prevoditelji
Tomislav Šostar
Vjekoslav Čulo
Lovro Kozole
Igor Prstec
Ivana Vlajčić
Lektura
Vlatka Horvat
Website
www.f1racing.hr
E-mail adresa
info@f1racing.hr

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

PRETPLATA

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

FENOMEN LEWISA HAMILTONA

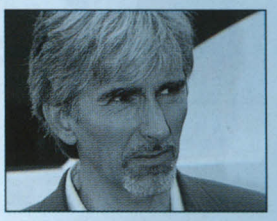
Jeste li primijetili da sva četvorica vozača koji se ove sezone bore za naslov svjetskog prvaka spadaju u mlađu polovicu grida? Još su dobrano ispod tridesete, kao i većina onih koji bi ih, realno, mogli ugroziti u sezonama koje slijede. Opći trend, kojem nazočimo u velikoj većini današnjih sportova, zahvatio je i Formulu 1. A još krajem osamdesetih čudili smo se mladiću, Ayrtonu Senni, koji je i prije tridesete uspijevao boriti se s osjetno starijim veličinama poput Prosta, Mansella i Piqueta. Sumnjam da će naš omiljeni sport ipak ikada postati novo umjetničko klizanje ili ženska gimnastika, ali proces mi se ne čini nimalo slučajnim. Današnji klinci dolaze u F1 sjajno pripremljeni – Sir Jackie Stewart u glavnoj temi ovog broja navodi fascinantan, ali i logičan podatak da je Lewis Hamilton već sada odvezao više utrka u karijeri od njega!

Hamiltonov meteorski uspjeh i njegova sve vjerojatnija predodređenost da se okiti titulom već u svojoj prvoj sezoni dostatan su razlog da ga ponovo stavimo na naslovnicu. Pogotovo što ga, čini se, zasada nitko izvan Španjolske ne mrzi. Na Hungaroringu me fascinirala mirnoća Tifosa – izviždali su Alonsa i Heidfelda, ali ne i Hamiltona. Njega, čini se, cijene. Možda i zato što su već krenule glasine da će jednoga dana doći voziti za Scuderiu. Hoće li uistinu ovaj Englez karipskih korijena obilježiti budućnost Formule 1 na način kako je to učinio Michael Schumacher, o čijoj eri donosimo opsežnu foto-galeriju? Mnogi se nadaju da neće, a među onima koji imaju najviše razloga nadati se još su neki vozači o kojima donosimo teme u ovom broju: ponajprije Fernando Alonso, dakako. Robert Kubica, vrlo vjerojatno. A možda i, nemojte se smijati, Adrian Sutil. Za mjeru, pišemo i o starijij gardi, Williamsu, Headu i, na moje veliko zadovoljstvo, o zaboravljenoj sorti vlasnika-trkača, s naglaskom na Dana Gurneya i njegov Eagle, najljepši F1 bolid ikada. Bila su to neka druga vremena, koja se nikada neće vratiti, no maštanje nije zabranjeno: možda jednog dana upravo Hamilton kupi, recimo, Spyker i pretvori ga u pobjedničku F1 momčad, Hamilton Racing? Tko zna...



DINO MILIĆ JAKOVLIĆ
GLAVNI UREDNIK

F1 SURADNICI



Damon 'sijedo je u modi' Hill
Najsimpatičniji svjetski prvak proteklog desetljeća i čovjek koji je zamalo dobio utrku u, od svih bolida, Arrowsu, savjetuje Hamiltona i bori se za ostanak Silverstonea u kalendaru.



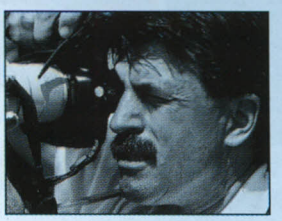
Nigel 'a gdje su brkovi' Mansell
Tvrdi da Lewisu ne bi bilo baš tako lako prolaziti pored Prosta i Senne kao pored današnje vrhuške. A i on bi ga sam, čitamo između redaka, već izbacio u travu poneki puta.



Jackie 'prvak u suknjici' Stewart
Škot je oduševljen prvom Hamiltonovom sezonom, ali u konačnici ipak misli da iskustvo ima prednost nad entuzijazmom i još ne do kraja izbrušenim talentom novaka.



John 'i auto i motor' Surtees
I nakon gotovo pola stoljeća ostaje jedini vozač koji je bio prvak svijeta i na dva i na četiri kotača. I on se uključio u raspravu o Lewisovom pontencijalu i šansama da već u prvoj sezoni dođe do titule.



Rainer 'okidač' Schlegelmilch
S ponosom vam predstavljamo uratke jednog od najvećih fotografa u povijesti Formule 1, koji je upravo objavio ekskluzivnu knjigu s odabirom radova iz ere kada je sportom dominirao jedan njegov sunarodnjak.

F1 Racing izlazi mjesečno u Australiji, Bliskom istoku, Brazilu, Bugarskoj, Češkoj, Filipinima, Francuskoj, Grčkoj, Hong Kongu, Hrvatskoj, Indiji, Indoneziji, Italiji, Japanu, Južnoj Americi, Južnoj Koreji, Kini, Maleziji, Mađarskoj, Meksiku, Nizozemskoj, Njemačkoj, Poljskoj, Rumunjskoj, Rusiji, Sjedinjenim Američkim Državama, Španjolskoj, Švedskoj, Tajvanu, Turskoj, Ukrajini i Velikoj Britaniji. Formula One, Formula 1 and F1 su zaštitni znakovi tvrtke Formula One Licensing BV, članu Formula One Group, i koriste se isključivo pod licencom. Reprodukcija u cjelini ili bilo kojeg dijela fotografije, teksta ili ilustracije bez pismene suglasnosti izdavača zabranjena je. Urednici i nakladnik F1 Racing magazina ne daju nikakve garancije i osiguranja vezana za proizvode i usluge oglašivača u magazinu. Posebna pažnja neprestano se pridaje tome da sadržaj F1 Racinga bude potpuno točan, no izdavač i tiskara ne mogu prihvatiti odgovornost za pogreške ili propuste. Licencno hrvatsko izdanje F1 Racing magazina izlazi 10 puta u 2007. godini i vlasništvo je tvrtke Opus publikacije d.o.o. Orginalno izdanje F1 Racing magazina izlazi 12 puta u 2007. godini i vlasništvo je Haymarket Motoringa, člana tvrtke Haymarket Magazines Ltd. Velika Britanija.

F1 RACING OPUS PUBLIKACIJE D.O.O., ZAMENHOFFOVA 4, 10000 ZAGREB, HRVATSKA

cirkus

Kad su postolja naglo prestala
Eksplozija gume uništila je kvalifikacije Lewisa Hamiltona na Europskoj VN, ali se uspio oporaviti, otresti prašinu i u nedjelju ponovno startati s grida.

Staza Nürburgring, Njemačka
Vrijeme/datum 14.54, subota, 21. srpnja
Fotograf Darren Heath
Oprema Canon EOS-1DS MkII, 600-mm objektiv, 1/640 na F8




Henkel
SCHÜCO
Hilton
BRIDGESTONE

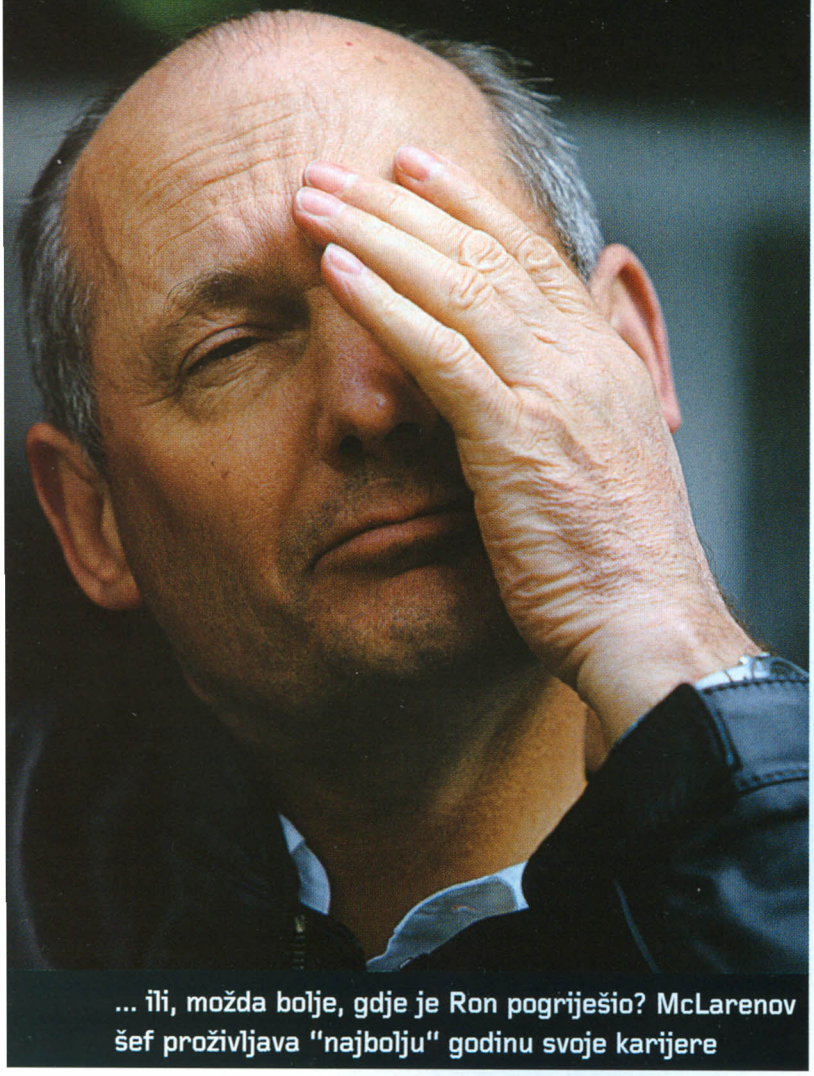


Lewis ušao u strip

Ako vam je trebao još koji dokaz da je Hamilton ludilo zahvatilo kompletnu Britaniju, znajte da je prošli mjesec krasio naslovnicu strip-časopisa Viz (koji više nije toliko smiješan kao što je nekoć bio).

McLARENOVI JADI

GDJE JE SVE POŠLO PO ZLU?



... ili, možda bolje, gdje je Ron pogriješio? McLarenov šef proživljava "najbolju" godinu svoje karijere

OVA GODINA, u kojoj je Ron Dennis napunio 60. (1. lipnja) trebala je biti daleko najbolja godina u njegovoj vrlo uglednoj 41-godišnjoj F1 karijeri.

Na posljetku, njegova momčad ima dvojicu najboljih F1 vozača i najbrži bolid. Njihovo je glavno sjedište u Wokingu daleko najdojmljivije od svih u F1. Na njihovom im popisu pokrovitelja zavide sve ostale momčadi, a s nekima od pokrovitelja poput Vodafonea, ExxonMobila, BAE Systemsa, Johnnie Walkera, Hugo Bossa, Santandera, Hilton Internationala, Tag Heuera, FedExa i Nescafé Xpressa potpisali su višegodišnje i višemilijunske ugovore.

Dennisovi dioničarski partneri - Mercedes-Benz (40 posto dionica), Bahraini Mumtalakat Holding Company (30 posto) i Mansoor Ojjeh (15 posto) - u potpunosti su uključeni i posvećeni momčadi.

Ah da, prije nego zaboravimo, McLaren vodi u poretku konstruktora, a vozači Lewis Hamilton i Fernando Alonso su na prvom, odnosno drugom mjestu u poretku vozača.

No povrh svega ova godina ubrzano postaje najstresnija, najnapornija, najodvratnija godina u Dennisovom životu.

ZAŠTO JE SVE POŠLO PO KRIVU?

Prvi je razlog što je Hamilton (koji se mnogo brže priviknuo na nove Bridgestonke od dvostrukog svjetskog prvaka i momčadskog kolege) u prvih nekoliko utrka sezone bio jednako brz, a katkad i brži od Alonsa. Alonso, koji se durio čak i u onim iznimno rijetkim trenucima kad ga je Giancarlo Fisichella nadmašio u utrkama koje su zajedno vozili za Renault 2005. i 2006., za svoje je loše rezultate okrivio Dennisa, čovjeka koji je financirao Hamiltonov uspon od trnja do zvijezda, iz sivih školskih kratkih hlača do McLarenovih srebrnih Sparco odijela.

U međuvremenu je Nigel Stepney, Ferrarijev tehnički menadžer, 780 stranica Ferrarijevih povjerljivih crteža poslao Mikeu Coughlanu, glavnom McLarenovom konstruktoru, i svi znamo što se zatim dogodilo. Premda Dennis i dalje inzistira na tome da u McLarenu nitko nije znao što je Coughlan radio sve dok nemili događaj nije razotkriven (naravno, u Ferrariju baš ne vjeruju tim Dennisovim navodima), FIA World Motor Sport Council (WMSC) ipak je McLarena proglasio krivim za kršenje Članka 151c FIA-inog Međunarodnog sportskog kodeksa. (McLaren nije kažnjen za to, a predsjednik FIA-e Max Mosley kasnije je objasnio da „oduzimanje bodova nije prikladno ako je doista riječ o odmetnutom zaposleniku koji je za vlastite potrebe nezakonito pribavio informacije".)



Dennis je već u Bahreinu, nakon tri utrke u sezoni, morao otklanjati Alonsove sumnje

Nekoliko dana kasnije Luigi Macaluso, predsjednik ACI-CSAI-ja, talijanskog automo-bilističkog tijela, napisao je pismo Mosleyju tražeći da se na Priziv-nom sudu FIA-e ponovno razmotri donešena odluka.

Mosley je napismeno odgovorio Macalusu: "Vaše pismo navodi da bi presuda možda bila drukčija da je Vijeće (WMSC) Ferrariju omogućilo da se dodatno izjasni oko nekih stvari. Zbog toga i zbog važnosti javnog povjerenja u presudu, po Članku 23.1 FIA-inog Statuta poslat ću slučaj Prizivnom sudu FIA-e, s molbom da Prizivni sud sasluša Ferrari i McLaren ili bilo koju drugu F1 momčad koja to želi i odredi je li odluka Vijeća bila pravedna i, ako nije, zamijeni odluku pravednijom." Saslušanje je zakazano za 13. rujna.

(Treba zbog pravednosti navesti da je Macaluso također predsjednik Girard-Perregauxa, proizvođača luksuznih satova koji je 1993. ušao u vrlo unosno komercijalno partnerstvo s Ferrarijem; satove te tvrtke i danas krasi Ferrarijev propeti konjić.)

KAOS U MAĐARSKOJ

Dok je Dennis u petak ujutro 3. kolovoza letio u Mađarsku, stvari su već krenule nizbrdo - Alonso je bio sve paranoičniji i sve je energičnije iznosio svoja mišljenja španjolskom tisku; u

SLIKE: STEVEN TEE/LAT; CHARLES COATES/LAT; ANDREW FERRARO/LAT; LAT ARCHIVE; PAUL GILHAM/GETTY IMAGES; KEITH LEIGHTON/ALAMY; EYEBYTE/ALAMY



Hamilton u žutom tisku

Kao da činjenica što se našao na naslovnici stripa Viz nije dovoljna, Lewis je postao omiljena tema i tabloida. Jodia Ma, njegova djevojka, Sunday Mirroru pričala je o svojoj ljubavi prema Hamiltonu.



Vodafone povećava Hamiltonovu plaću

Lewis Hamilton bi mogao postati zaštitno lice Vodafonea. Lewis će tako zamijeniti Davida Beckhama, a ugovor se temelji na ugovoru koji Lewis već ima s glavnim pokroviteljem momčadi McLarena.

međuvremenu se talijanski tisak, javno ohrabren od strane Ferrarija, glasno žalio na činjenicu da WMSC nije kaznio McLaren unatoč presudi da su prekršili Članak 151C.

Sljedećeg dana, 4. kolovoza, talijanski je tisak citirao Flavija Briatorea, šefa Renaulta, koji je izjavio da je "McLaren trebao biti kažnjen". Premda je kasnije povukao svoju izjavu, navodeći da je krivo citiran, Dennisova uravnoteženost, ako ne i njegova reputacija, svakako je narušena. Usto, tog su dana Alonso i Luis Garcia Abad, njegov menadžer, viđeni kako ulaze u Ecclestoneovu kuću na kotačima; kako saznajemo, tamo je navodno bio i Briatore.

A zatim su na red došle kvalifikacije i opet su se Hamilton i Alonso sukobili. Kada je Hamilton došao u boks pokraj McLarenove garaže, tamo je nepomično stajao Alonsov bolid koji mu je blokirao ulazak. Kašnjenje je onemogućilo Hamiltonu da odveze najbrži krug, a Alonso je postavio brže vrijeme od prijašnjeg Hamiltonova najbržeg vremena koje se tada računalo za startni poredak.

Hamilton je tada putem radioveze glasno izgrdio Dennisa, a kad ga je (jednako gnjevno, mora se reći) Dennis zamolio da prestane, Hamilton je žestoko nastavio po svome.



Slijeva nadesno: Hamilton (crvena kapa), Haug i Alonso suočeni s gomilom neugodnih novinarskih pitanja u novom McLarenovom komunikacijskom centru

Odnos između Alonsa i Hamiltona postaje sve napetiji



MOMČADSKI (UGLAVNOM) SASTANAK

Tog popodneva u 16.30 McLaren je održao redoviti "momčadski sastanak" u svojem novom "komunikacijskom centru" (odnosno kući na kotačima). Mjesta je bilo samo za stajanje. Dennis je počeo sastanak pokušavajući skeptičnim novinarima željnim senzacionalizma objasniti da nije riječ o prljavoj igri. Umjesto toga izjavio je kako je zbrka tijekom kvalifikacija bila samo to - zbrka.

No suprotno uvriježenom protokolu sastanka s novinarima samo je Alonso sjedio pokraj Dennisa i Norberta Hauga, Mercedes-Benzovog potpredsjednika Odjela za automobilističke sportove. Dennis je objasnio da Hamilton nije došao jer je još „uvijek previše ljut zbog događaja".

Glazba za novinarske uši.

(Kasnije je počela kružiti glasina da se Lewis žalio FIA-inim službenicima o Alonsovoj vožnji. Kad su ga upitali o tome na novinarskoj konferenciji nakon utrke idući dan, Hamilton je samo otpuhnuo, ali nije i opovrgnuo navode. Saznali smo kasnije da je Hamilton posjetio dužnosnike utrke, ali nije tražio da ukore Alonsa, nego im je pokušao objasniti svoju ulogu u toj kvalifikacijskoj zbrci.)

Dave Ryan, upravitelj momčadi McLarena, u 16.45 signalizirao je Dennisu da dođe u prostoriju dužnosnika. Dennis je izašao nakon nekoliko minuta, a Hamilton se pridružio Alonsu i Haugu. Kad su novinari Hamiltona pitali zašto nije bio prisutan u prvom dijelu "momčadskog sastanka", Hamilton je izjavio da "je gledao GP2 utrku na TV-u". Nije spomenuo razgovor s dužnosnicima.

Sljedećih otprilike četvrt sata novinari su bombardirali Alonsa i Hamiltona pitanjima, sve dok se nije umiješao Martin Whitmarsh, McLarenov glavni operativni službenik, i polako konferenciju priveo kraju.

> "Ron je objasnio da je Hamilton zbog svega bio 'previše ljut'."

PONOĆNE NEVOLJE

U 23.35 dužnosnici su donijeli odluku: (a) Alonso će biti pomaknut pet startnih mjesta unatrag, zbog čega je završio na šestom mjestu, a Hamilton, njegov glavni suparnik, tako je završio na prvom startnom mjestu; usto je (b) McLarenu ukinuta mogućnost osvajanja konstruktorskih bodova na utrci sljedeći dan.

Hamilton je pobijedio u utrci. Alonso je završio na četvrtom mjestu. Bila je to 154. pobjeda nekog McLarenovog vozača na velikim nagradama, no Dennis se nije obazirao na to.

Doista, nije to bio dan za proslave.

DOBITNICI I GUBITNICI

DOBAR MJESEC...



... za obrazovanje odraslih. Trostruki svjetski prvak Nelson Piquet morao je ponovno polagati vozački - dozvola mu je oduzeta zbog neplaćenih parkiranja.



... za dobrotvorni rad jer je Hondina F1 momčad skupila oko 110.000 eura održavanjem Dana otvorenih vrata u svojoj tvornici. Novac će biti doniran dvjema lokalnim dobrotvornim organizacijama.



... skupe putničke agencije. Do kraja godine Maldivi će biti ispunjeni birokratima odebljalim na brojnim sastancima vezanim uz Coughlangate.

LOŠ MJESEC...



... za "brzinu" jer je Scott Speed napustio F1. Zamijenio ga je Nijemac Sebastian Vettel (desno).



... za odnose u avio industriji nakon što su sindikati osoblja zaduženog za punjenje goriva i sigurnost putnika na budimpeštanskom aerodromu štrajkali od 16.00 sati do ponoći na dan održavanja VN Mađarske.



... za privatni zračni prijevoz; Mike Gascoyne je kao tehnički direktor Toyote običavao putovati privatnim zrakoplovom, ali u Mađarskoj je zajedno s nama ostalim smrtnicima stajao u redu na šalteru easyJeta.



Kako je Lewis ostao hladan nakon izlijetanja?
Lewisov motor ostao je upaljen nakon izlijetanja na Nürburgringu jer Mercedes V8 može raditi na četiri cilindra, što mu omogućuje da ostane nepomičan do četiri minute, a da se ne pregrije.

F1 ZNANOST

BOLJA ČUJNOST U F1

Bolji prijem ostvarit ćete tranzistorom od 50-ak kuna nego vrhunskim radiom u bolidu

FORMULA 1 perjanica je tehnologije motorsporta. Zašto se onda komunikacija između vozača i momčadi preko radiosustava ugrađenih u bolid odvija tako teško?

"Čujem mnogo onoga što mi momčad govori," kaže Super Agurijev vozač Anthony Davidson. "Oni mene baš i ne čuju, osim krckanja i pucketanja. Na testiranjima nije tako loše, ali na trkama sve zapravo odlazi u vjetar. Oslanjaš se na to da će momčad znati tko će te pokušati preteći ili što moraš učiniti u ovom stintu da bi pretekao bolid koji je ispred tebe u boksu. U normalnim okolnostima, to je u redu.

Ali, ako imaš poteškoću – podupravljanje, recimo, i želiš da ti u idućem zaustavljanju podignu prednje krilo – oni nikako ne uspijevaju razumjeti što im govoriš."

U Nürburgringu je F1 Racing imao pristup Renaultovoj garaži, pa smo poslušali njihovu radiovezu između boksa i bolida. Bilo je dojmljivo, ali povremeno teško za pratiti, napose kad bi vozači nagazili bolide: prolomio bi se krik motora i negdje u tom vrtlogu buke jedva se nazirao plačljiv glas vozača.

Neke momčadi uložile su bogatstvo u istraživanje poboljšane radijske komunikacije. Istina, kakvoća je sad bolja, ali još uvijek daleko od savršenog. A to nikad neće ni biti. Dvije su osnovne poteškoće: ograničenja samih uređaja te manjak prostora u radijskom spektru.

NISKA VJERNOST ZVUKA

"Vrlo visoka razina buke [u bolidu] očita je poteškoća," kaže Renaultov izvršni ravnatelj konstruktorskog odjela Pat Symonds. "I premda naporno radimo na tome, vjernost zvuka u slušalicama i vozačkim čepićima nikad neće biti dobra jer su maleni, pa premda su tisuću puta bolji od malih zvučnika prije nekoliko godina, nikad neće dostići kakvoću velikih zvučnika.

Druga velika poteškoća nalazi se na "odašiljačkoj" strani. Opet je to visoka razina okolne buke, ovaj put u mikrofonu trkaćeg inženjera. Kao što je važno da vozači nastoje govoriti pri manjim brzinama, kad su motori na niskim okretajima, inženjeri moraju nastojati ne govoriti kad bolidi prolaze pored boksova."

Postoje drugi načini zaobilaženja te poteškoće. Na ovogodišnjoj VN Španjolske Super Agurijev tehnički ravnatelj Mark Preston eksperimentirao je s premještanjem većine svojih inženjera s pit walla u garažu, gdje su mogli razmjerno mirno vijećati i razgovarati sa svojim vozačima, a da ih pritom ne zagluši buka bolida. No takav operativni preustroj teško je ostvariv u većim momčadima koje imaju ustaljenije načine funkcioniranja (i koje bi više izgubile kad bi sve pošlo po zlu).

> "Smetnje stvaraju drugi radiosignali koji se bore za mjesto u istom pojasu."

PUNA KUĆA

Priče da radio ometaju smetnje koje stvaraju elektroinstalacije bolida zato što je zaštita žrtvovana kako bi se smanjila masa nisu točne. Većina niskonaponskih instalacija zapravo je oklopljena. Smetnje stvaraju drugi radiosignali koji se bore za mjesto u istom zračnom prostoru.

"Na velikim nagradama iznimno je mnogo radiofrekvencijskih prijenosa", objašnjava Symonds, "a raspon je poprilično širok, od televizijskih signala u višim frekvencijama, pa do nižeg dijela raspona – vjerojatno u VHF području – gdje komuniciraju suci. U UHF području, gdje se nalaze bolidi, obitava i telemetrija, toki-vokiji, sve i svašta. A svaki uređaj smanjuje osjetljivost onog drugog.

"Kad biste pokušali prenijeti poruku s jednog od naših radija koje nosimo za pojasevima nekome udaljenom 1,5 km tijekom trkaćeg vikenda, taj bi se morao vraški pomučiti da vas čuje.

Tijekom običnog vikenda čuo bi vas na 7,5 kilometara. Zapravo, sve je protiv nas."

U VHF području, koje se prostire između 30 MHz i 300 MHz, s valnim duljinama između 1 i 10 metara, velika je gužva: FM radio u većini zemalja (ali ne u svim) zauzima raspon od 88 do 108 MHz, televizija, uključujući digitalne prijenose, zauzima drugi komad, tu su još zračne i pomorske komunikacije, zračna navigacija te vojne komunikacije. UHF područjem, koje zauzima frekvencije između 300 MHz i 3 GHz, vladaju televizijski signali, mobiteli, sustavi određivanja položaja (GPS), hitne službe te



SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT; CHARLES COATES/LAT



Prijelaz iz Red Bulla u Spyker?
Nakon što ga je Geoff Willis zamijenio na mjestu tehničkog direktora Red Bulla, Mark Smith (lijevo) bi se mogao priključiti starom kompiću Mike Gascoyneu u Spykeru, kruži priča.



Češka pridošlica u Renaultu
Josef Dubský iz Republike Češke posljednji je diplomant koji je osvojio šesteromjesečni posao u Renaultovom odjelu za istraživanje i razvoj F1. Natjecanje je organizirao tehnički partner Altran.

digitalni audio prijenosi (DAB). Kao što biste očekivali, to je područje dobar izvor prihoda za vlade, posebice u državama gdje se TV postaje munjevito množe, pa dopuštenja za rad mogu biti skupa, a međuprostori između dodijeljenih frekvencija postaju sve uži kako bi se zadovoljila potražnja.

"Dobivanje frekvencija postaje poteškoća", kaže Symonds, "i to na nekim velikim nagradama veća nego na drugim. Teško je naći slobodno mjesto u spektru, nerijetko vojska prigrabi većinu. Svi smo dosta blizu, a neki od sustava nisu onoliko dobri koliko bi možda mogli biti – djeluju na širokom frekvencijskom rasponu, vjerojatno širem nego što bi trebali, pa to izaziva smetnje. Kad bi nam na raspolaganju bio cijeli spektar, mogli bismo međusobno biti razmaknutiji."

To se, međutim, nikad neće dogoditi.

RADIO F1: U ETERU 24 SATA?

Pat Symonds vjeruje da bi za sport bilo vrlo probitačno kad bi radioveza između boksa i bolida svima bila dostupna.

"NASCAR je u takvim stvarima mnogo bolji," kaže. "Ljudi moraju stvoriti predodžbu o osobnostima – približiti se vozačima, šefovima ekipa, čak i inženjerima, ako im to olakšava praćenje.

To je zapravo pitanje kulture. F1 je tako tajnovit posao, a ne mora biti. Mnoge momčadi kodiraju svoje radioveze. Mi to nismo nikad činili. Mogu razumjeti povremenu potrebu za tajnošću – nema smisla da odajete sve – ali ako znate da razgovarate preko nekodirane veze, onda ćete paziti što govorite.

Ne vidim nijedan razlog zašto veza boks-bolid ne bi bila posve otvorena. Nitko ne treba odavati momčadske tajne na tom kanalu. Dobro, mogu shvatiti da razgovor između dva inženjera traži određenu zaštitu, ali to publiku ionako ne zanima."



Symonds: "Ne vidim nijedan razlog zašto veza boks-bolid ne bi bila posve otvorena."

SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT; CHARLES COATES/LAT

Glavna slika: antene na bolidima koje prenose telemetrijske podatke i vozačev glas

MIŠLJENJE ČITATELJA

TKO ĆE BITI ŠAMPION?

DOK SE PRIPREMAMO za ono što se nadamo da će biti napeta završnica ovogodišnjeg svjetskog prvenstva vozača, vi – čitatelji – smatrate da će biti vrlo izjednačena.

Dok rastu napetosti između Lewisa Hamiltona i Fernanda Alonsa u McLarenu, ostaje otvoren prozor mogućnosti za Ferrarijeve vozače Kimija Räikkönena i Felipea Massu. Dok očekujemo Monzu i Spa, Ferrariji, miljenici brzih staza, još uvijek bi mogli sve pretvoriti u borbu na četiri bojišnice.

Zato smo od vas zatražili da kažete hoće li nakon dodijeljivanja posljednjih bodova u Interlagosu u Brazilu novi šampion nositi crveni ili srebrni kombinezon.

KAKO STE GLASOVALI

Vozač Ferrarija 38%

Vozač McLarena 62%

Adam Moulder, Epping, Engleska



"McLaren će pobijediti jer imaju brži, usklađeniji par vozača, i dva toliko izjednačena bolida da će to odlučiti."

Paul Claeys, De Haan, Belgija



"Volio bih da Alonso osvoji ovogodišnji naslov. Hamilton je zaista dostojan protivnik, ali njegovo neiskustvo mora mu se prije ili kasnije osvetiti."

Andrea Fernández Vidal, Sevilla, Španjolska



"Mislim da će pobijediti Alonso jer je najpotpuniji i najborbeniji vozač. Uvijek daje sve od sebe i još malo više od toga."

Sudjelujte u anketi F1 Racinga. Besplatno je i jednostavno. Posjetite www.f1racing.co.uk i kliknite na link "Have Your Say" zajedno s još 1500 čitatelja.

KOTAČ DO KOTAČA

Testiranje Hondinih testera: Christian je bio na stazi tri sezone, a James tek treba dočekati svoj prvi start u Formuli 1



JAMES ROSSITER
Super Agurijeva test vozač



CHRISTIAN KLIEN
Hondin pokusni kunić

Mercedes, Ferrari, Ford. (Saznao je odgovor) Sranje! Trebaš biti bolji	P1: Jedina tri motora koji su imali više F1 utrka od Honde (isključujući Mugen Hondu) su? O: Ferrari, Ford, Renault	Da vidimo. Ferrari. Jesmo li u žurbi? [smije se] Cosworth i... Mercedes? Nema cigare
Bio je to RA271 i Ronnie... ne mogu se sjetiti! Amerikanac. Počinje s B... Približavamo se	P2: Kako se zvao prvi F1 vozač za Hondu? O: Ronnie Bucknum, 1964.	Aaauuu! Negdje mi je u glavi. Ronnie i još nekako, Bauman ili slično Toliko blizu da se osjeća miris
1965., VN Meksika Točno	P3: Gdje i kada je Richie Ginther za Hondu osvojio prvu pobjedu u F1? O: Meksiko, 1965.	To je bilo 1965. u Nürburgringu. (Rekli smo mu odgovor) O, sranje, točno. Pola boda? Nema šanse
1992. i Senna, ili Prost... Morao je biti Senna. Ipak, znao sam godinu! Šteta - nije dovoljno dobro	P4: Prije Jensonove pobjede prošle godine, tko je bio posljednji vozač koji je pobijedio s Hondinim motorom? O: Gerhard Berger, 1992., Australija.	[Prije nego što je pitanje izrečeno] Berger, Australija, 1992. Austrijanac je, pa znam. Točno
Senna. No, ne znam koliko. Mnogo. Doista smo velikodušni	P5: Tko je pobijedio na najviše utrka s Hondinim motorom i koliko ih je bilo? O: Ayrton Senna, 32 utrke	Ayrton Senna – rekao bih 39. Pristojan pokušaj
Jordan i B.A.R. Točno	P6: Koje je timove Honda opskrbljivala 2001.? O: Jordan i B.A.R.	B.A.R. i Jordan Točno
Fukui-san. Moram ga tako nazvati, jer mu ne znam ime. Dobro, dobro...	P7: Tko je trenutačno predsjednik i direktor Honda Motor Company? O: Takeo Fukui	Šef je Fukui-san. Ime mu je Takeo ili tako nekako. Točno
1991. Senna Točno	P8: Koji je vozač posljednji osvojio svjetsko prvenstvo vozeći Hondin motor? I kada? O: Ayrton Senna, 1991.	1991., sa Sennom, u McLarenu, mislim. Točno
S... s... počinje sa S. Shakira? Sochito? Honda Imamo milosti	P9: Kako glasi ime utemeljitelja Honde? O: Soichiro Honda	Njegovo je ime g. Honda. Ne znam mu ime. Nije nas prevario
1989. (Rekli smo mu odgovor) O, sranje. Krivo	P10: Za koju sezonu je Honda prešla s Williamsa na McLarena? O: 1988.	Bilo je to 1988. ili 1989. Rekao bih 1988. Točno
Ispitan do propasti **Gubitnik 5.5/10**	Rezultati ovog mjeseca Naši test vozači nisu se baš iskazali. Doduše, nisu neslavno propali i uspjeli su se provući.	Testiran do granica **Pobjednik 6/10**

SLIKE: CHARLES COATES/LAT; ANDREW FERRARO/LAT

AEROMUKE

NAKAMOTO: "POTREBNA MI JE POMOĆ"

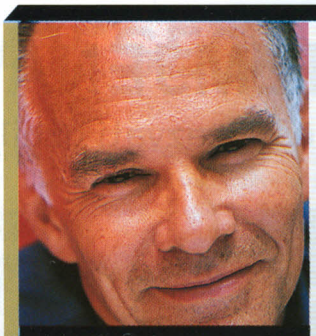
VIŠI TEHNIČKI direktor u Hondi Shuhei Nakamoto priznao je da njegov nedostatak iskustva u aerodinamici uvelike objašnjava jadne rezultate modela 2007 RA107.

Njegovo priznanje potaknuto je kritičkom kolumnom koju je napisao glavni urednik britanskog izdanja časopisa F1 Racing Matt Bishop i 18. srpnja objavio na sestrinskoj web stranici www.autosport.com. Za samo nekoliko sati kolumna – koja je Nakamotovo rukovođenje opisivala kao "opipljivo nekompetentno" i pozivala na njegovu smjenu – kružila je među višim rukovodiocima u Hondi. U paddocku odgovor unutar i izvan tima nije bilo neslaganje. Zatražen da komentira, Nakamoto je rekao: "Da, slažem se sto posto. No, on [Bishop] mora čekati do kraja sezone. Tada želim ponovno razgovarati." "Da budem iskren, nemam dovoljno iskustva u razvoju automobila za F1. Svi znaju da sam bio dizajner šasija motocikala. Motocikli nikad ne rabe potisak.



Nakamoto se ispovijeda, a promatra ga šef Honde Fry

U F1 aerodinamika znači 70 ili 80 posto uspjeha – na tom području ja nemam nikakva iskustva. Svi u našem timu to znaju i nastojali su mi pomoći. No mogu donositi odluke i procjene samo na temelju podataka – podataka iz aerodinamičkog tunela i sa staze – i napravio sam mnogo pogrešaka... Neka aerodinamička obilježja ne mogu se vidjeti samo u podacima. Zato mi je potrebna pomoć od momaka koji imaju iskustva s aerodinamikom. Nadam se da će mi mnogo pomoći Loic [Bigois, bivši Williamsov aerodinamičar, sada u Hondi], to je veliki dobitak."



Uz dlaku

Peter Windsor progovara

Michael će se od sada držati podalje. Protumačite to kako god želite, ali ne izgleda umirujuće

"McLaren je možda u jednom trenutku pomislio da bi Lewis bio dobar vozač broj dva"

Schumijevo pobjedničko zbogom, Monza 2006. – što li sad misli?



Najvažnija stvar, mislim, oko zbrke McLarena i Hungaroringa bila je što je Michael Schumacher također odabrao tu utrku da objavi da mu je dosta F1, u stilu 2007., te da će, dakle, ostajati kod kuće. Nisam iznenađen. Proveo je deset godina polagano slovkajući "Kako osvojiti svjetsko prvenstvo" i odveo Ferrari do više naslova nego što su ikada osvojili u proteklih 30 godina – a nitko u F1 čini se da nije naučio ništa. Ni Ferrari. Ni McLaren. Ni vozači. Kao da je Jack Nicklaus prije 30 godina usavršio umijeće točnog mjerenja udaljenosti do najmanje razlike, da bi ostatak profesionalaca u golfu samo rekao "Ne, ne treba nam to. Igrajmo po osjećaju."

Dakle, kratki podsjetnik Michaelovih pravila kako se to radi:

1) Snažno opteretiti tim u korist jednog vozača. Ako imate Kimija Räikkönena, ne sputavajte njegov stil Juanom Pablom Montoyom ili Michaelovim učenikom Felipeom Massom. Umjesto toga bolje je ići s dokonim Eddijem Irvineom, Rubensom Barrichellom ili mladim Felipeom – što se u današnjem jeziku vjerojatno prevodi na, da, još uvijek Rubensa, Fisija ili možda Heidfelda, Alexa ili Heikkija. Također, ako imate Michaelova učenika Felipea, ne treba vam Kimi. Dva vozača broj jedan šire vaše mogućnosti u utrci – ali smanjuju vam izglede da osvojite svjetsko prvenstvo.
2) Morate imati vrlo jasnu liniju komunikacije između vozača i uprave. Drugim riječima, ako prvi vozač želi dodatni krug u trećem kvalifikacijskom krugu, to mu se i omogućava. Točka. Nema rasprave. Također, ako u formacijskom krugu pada kiša, prvi vozač odlučuje sa svojim inženjerom. Previše kockanja za vas? U redu, stavit ćemo drugog dečka na gume za mokru stazu...
3) Prvi vozač, njegov inženjer i vođa tima imaju radijsku prednost. Momčad se nikad ne bi smjela naći u situaciji u kojoj svi istodobno pritišću gumb za razgovor.
4) Kad je trenutak za brzu odluku, nemojte se zakopati u analize podataka. Kad su bolidi na stazi, a uvjeti se mijenjaju, pomognite sebi i svojoj momčadi da sve ide po planu.
5) Kao vozač, alkoholu se približite samo povremeno (nakon pobjede). Kad ne vozite testove, proučite svaki djelić prikupljenih informacija. Uvijek ispitujte sve tehničke inovacije da budete temeljito upoznati s dobrim i lošim stranama. Morate dobro poznavati svoj bolid, baš kao i svoje mehaničare i inženjere. U ovoj godini vrlo ograničenog testiranja, što više vremena utrošite na svoju vožnju. Budite samokritični.
6) Ponavljamo, kao vozač, pobrinite ste da budete u najboljoj tjelesnoj formi.
7) Nikad se ne žalite na podupravljanje dok niste posve sigurni da ne može biti riješeno boljim rasporedom dinamičke težine – tj. boljom uporabom upravljača, spojke i kočnice. To je "vrhunski zakon" utrka. Ako podupravljanje možete maksimalno smanjiti svojom tehnikom vožnje, korist je eksponencijalna.
8) Održavajte svoju pratnju na minimumu. Možda trener. Glasnogovornik, možda. Jedan ili dva bliska člana obitelji. To je vaše radno mjesto.
9) Ne govorite ništa široj javnosti kad god je moguće. Što manje svi znaju o onome što mislite, vaša je prednost veća.
10) Borite se za svaku milisekundu, za svaku poziciju. Nikad ne vozite ispod maksimuma, bez obzira jeste li ili niste u bodovima, ili samo testirate.

Prilično jednostavno... pomislili biste. Mora vam biti barem malo žao McLarena, pretpostavljam, jer su možda mislili da će u nekom trenutku Lewis biti dobar vozač broj dva. No od prvog su se dana našli u nevoljama. Danas moraju masirati Fernanda. Sutra će to biti Lewis itd. Hej, pomislili ste da će tijekom jedanaestogodišnjeg razdoblja McLaren shvatiti koliko će brz biti Lewis te da će s njim uspostaviti odnos koji će nadilaziti čak i Michaelovu metodu. "Lewis – napravi ovo. Lewis – napravi ono. Imaš mnogo godina pred sobom. Napravi kako kažemo." I tako dalje.

Uza sve to, nije to samo McLaren. Bi li Michael dopustio svom timu u Ferrariju da mu afera sa Stepneyjem toliko odvrati pozornost? (Bi li se Stepneygate uopće dogodio?) Bi li se Michael u Monaku u drugim kvalifikacijama zabio u zid? Bi li Michael na gumama za mokro na suhoj stazi u Nürburgringu ubrzao tako jako da je pomaknuo nelijepljene Bridgestonke na naplatcima? Mnogo je vjerojatnije da bi načinio svoju domaću zadaću. Nije ni čudo da dečko želi ostati kod kuće, bježeći od svega toga. Igrajući golf na računalu, usuđujem se reći. Mjereći svaki udarac.

SLIKE: GLENN DUNBAR/LAT; STEVE ETHERINGTON/LAT

MUKE U PIT LANEU

ZABRINUTOST ZBOG IZMJENA NA SPA

Spa je dotjeran, ali ulaz u pit lane mogao bi izazvati ozbiljne nevolje

VLASNICI staze Spa-Francorchamps možda će morati preurediti ulaz u pit lane prije VN Belgije idućeg mjeseca nakon što je nekoliko vozača izrazilo zabrinutost zbog njezine sigurnosti.

Tijekom godine izvan kalendara F1 staza je doživjela estetsku operaciju kojom je izgrađena nova zgrada boksova vrijedna 275 milijuna dolara, produljena startno-ciljna ravnina (575 m), preuređena šikana Autobusna postaja te je iznova oblikovan 180-stupanjski zavoj La Source.

Nakon trodnevnog testa u srpnju, vozači F1 izrazili su strepnju da bi tijesan zavoj na ulazu u pit lane lako mogao dovesti do sudara, što bi moglo izazvati potpuni zastoj. Savez vozača velikih nagrada (GPDA) u pismu FIA-i naglasio je svoju zabrinutost.

Williamsov vozač Alex Wurz jedan je od kritičara. "Zavoj je toliko tijesan da se morate usredotočiti da ne pogodite zid", rekao je. "A ako netko to učini, ulaz u boksove bit će zapriječen."

Bivši ravnatelj GPDA Jarno Trulli dodao je: "Uzak je i opasan. Bolid F1 jedva može proći."

FIA-in predstavnik za sigurnost Charlie Whiting blisko je surađivao s upravom trkališta, obišavši pritom stazu nekoliko puta. Nakon posjeta u svibnju predložio je proširenje ulaza u boksove. No poteškoća je u tome što zbog promjene nagiba između staze i paddocka (na donjoj strani pit lanea postoji padina), zavoj već ima najveću moguću širinu. "Za sve naše radove dobili smo dopuštenja od FIA-e", rekao je jedan od upravitelja staze. "A zatim je nakon testa F1 uslijedila reakcija vozača, no nikakvu izravnu pritužbu nismo dobili. Ako FIA-i nešto smeta, iznaći ćemo rješenje. Nema problema." Ostale promjene uključuju promjenu smjera Autobusne postaje (u desno-lijevu šikanu), čime je izbačen zavoj u gridu. Usto, dva zavoja dobila su asfaltna proširenja: La Source i brz dvostruki lijevi zavoj Pouhon. Nasuprot boksova izgrađena je nova tribina s četiri tisuće sjedala.

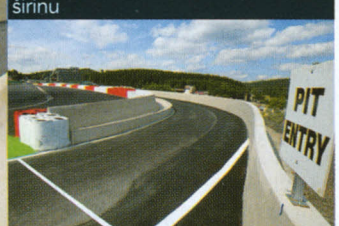
VN Belgije na rasporedu je 16. rujna.



Autobusna postaja postala je desno-lijeva šikana, čime je produljena startno-ciljna ravnina; ulaz u pit lane nalazi se iza crvenog zida



Nico Rosberg juri niz preuređeni pit lane (lijevo); djelatnici staze kažu da padina iza lijevog zida ograničava širinu



Izvor zabrinutosti – izgubi li ovdje vozač nadzor, što bi se lako moglo dogoditi po kiši, bolid će mu posve zapriječiti ulaz

> "Pogodi li netko zid, ulaz u pit lane bit će zapriječen."
> Alex Wurz

BLIZANCI

Dijele li još nešto osim ispucalih vrhova kose? Jedno voli spin, drugo ne; jedno voli travu, drugo ne; jedno voli Andrea Agassija...



JARNO TRULLI



STEFFI GRAF

SLIKE: XPB.CC; JOHN MARSH/LAT; DREW GIBSON/LAT; SEAN GALLUP/GETTY IMAGES

POSTER MJESECA RUJNA

Ok, ovo vam nećemo zaboraviti...

Baš kao što nikada nećemo zaboraviti Monako 1984., Estoril 1985. ili Donington 1993.

Šalimo se za bivanje zlopamtilima, dakako, ali bili smo posve uvjereni da će Ayrton Senna uvjerljivo pokupiti najviše vaših glasova. Vi ste, međutim, odlučili drukčije i odabrali fotomontažu sa svim vozačima iz prvog dijela ovogodišnje sezone. Što ne znači da za koji broj nećemo ponovo ponuditi i Sennu, dakako. No, ovaj nas odabir ujedno i veseli na jedan posve drukčiji način, pokazujući da je današnja Formula 1 toliko zanimljiva da nema vremena za osvrtanje prema prošlosti. Zato povijest u koju zadiremo ovomjesečnim prijedlozima ipak ne seže daleko, čak niti godinu dana unatrag.

Na vama je red da odaberete favorita za idući mjesec.



F1 POSTER 1: Panoramski pogled na Monte Carlo, najluđu stazu F1 kalendara



F1 POSTER 2: Zadnja, i jedna od najvećih utrka u karijeri Michaela Schumachera



F1 POSTER 3: Robert Kubica, čovjek koji će donijeti prvu F1 pobjedu istoku Europe

Glas F1 naroda nama u F1 Racingu je najbitniji, stoga vam dajemo priliku da izaberete poster koji želite vidjeti u sljedećem broju (i na vašem zidu, naravno).Postupak je jako jednostavan.

Pošaljite **SMS** s **osobnim podacima** te ključnom riječi **F1 POSTER 1** ili **F1 POSTER 2** ili **F1 POSTER 3** na broj **66701**.

Cijena SMS poruke je 3,66 kn (uključen PDV). Poster koji dobije najviše glasova vidjeti ćete u sljedećem broju, a najsretniji glasač za izabrani poster dobiva nagradu: originalnu kapu Mclaren-Mercedes tima, kakvu nosi i svjetski prvak Fernando Alonso. Kapa je dar tvrtke Euroline, ovlaštenog zastupnika Mercedes-Benz automobila u Hrvatskoj.

Sretna dobitnica kape iz prošlog broja je **Martina Šinko** iz Zagreba.





66701

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

SLIKE: XPB.CC; JOHN MARSH/LAT; DREW GIBSON/LAT; SEAN GALLUP/GETTY IMAGES



"Pričekajte dečki, imam odličnu zamisao"

Eddie Irvine i Tiff Needell Italijom će se u Minijima nalik onima u filmu "Posao u Italiji" u dobrotvorne svrhe provozati za dječju organizaciju NCH. U novinarskim materijalima Irvine je nazvan „šefom F1". Imaj to na umu , Bernie.

F1 OTKRIĆA



Je li Flavio Briatore, šef momčadi Renaulta, zapravo prodavač cestovnih automobila? Ne!

RUŠENJE MITA "POBIJEDI U NEDJELJU, PRODAJ U PONEDJELJAK"

Pomaže li F1 proizvođačima automobila? To uvelike ovisi o tržištu.

I tako je Formula 1 zatvorila vrata Americi. Nakon osam godina utrkivanja na Brickyardu, oktanski cirkus neće sljedeće godine prolaziti Indianom na putu do čuvenog Indy Speedwaya. No koliko će ta odluka koštati sam sport? F1 i dobre stare Sjedinjene Američke Države nikad nisu bili u idiličnim odnosima, no podrobne brojke koje smo ekskluzivno pribavili ističu vrijednost američkog tržišta automobila za proizvođače F1. Naša otkrića pokazuju zašto će proizvođači preklinjati šefove F1 da se utrka u Americi (što bi moglo biti na ulicama Las Vegasa) vrati u kalendar prije nego što mislite.

Prošle je godine u Americi prodano 16,6 milijuna automobila, po prosječnoj cijeni novog automobila od oko 28.000 dolara. To znači da automobilsko tržište u Americi vrijedi nevjerojatnih 470 milijarda dolara i odjednom je BMW-u, Mercedesu, Ferrariju, Toyoti i Hondi to golemo tržište uskraćeno (Renault se ne prodaje u Americi). Sljedeće najveće tržište proizvođača zastupljenih u F1 je Japan, ali tamo se godišnje proda 10 milijuna automobila manje (ukupna vrijednost tržišta je 129 milijarda dolara).

KOJE SU UTRKE PLODONOSNE?

Amerikanci koji odlaze na utrke gledali su u lipnju kako je šestoplasirani Jarno Trulli u Toyoti završio utrku nekoliko mjesta ispred Sebastiana Vettela u BMW-u. Hoće li oni, kao rezultat viđenoga, biti u iskušenju da umjesto BMW-ove serije 5 kupe Camry? Nije baš vjerojatno. S druge strane, za Camry bi se prije mogli odlučiti ako gledaju utrke s kojima se mogu poistovjetiti. Stoga je Toyota početkom godine načinila pametan potez sučelivši u NASCAR-u Camry s Dodgeom, Chevyjem i Fordom – trkaći automobil koji pobijedi danas, sutra možete kupiti u autosalonu.

Američka podružnica japanskog diva podosta je neovisna o matičnoj kompaniji i reklamira se kao tvrtka u kojoj Amerikanci izrađuju i dizajniraju automobile za Amerikance. Nije stoga čudno što je u travnju Toyota, preuzevši primat na američkom tržištu, pretekla GM i postala najveći svjetski proizvođač automobila.

I Honda poput Toyote osim vlastite na američkom tržištu rabi i drugu tržišnu marku. Acura je pokrovitelj Acura Pre-Race Showa, prijenosa F1 na Speed TV-u (s Peterom Windsorom i Steveom Matchettom iz našeg časopisa kao gostima) te se pod markom Acura natječe u klasi LMP2 američke serije Le Mans.

Gubitak utrke F1 neće umnogome negativno utjecati na ambicije japanskih marki na američkom tržištu. Ali ostali proizvođači su u drukčijem položaju. Mercedes-Benz, BMW i Ferrari nemaju u Americi trkaći program kojim bi mogli promicati svoje automobile.

POBJEĐIVANJE I PRODAJA

Stoga, koliko F1 doista pomaže proizvođačima automobila da prodaju svoje proizvode? Gubitkom VN SAD-a, F1 kalendar širi se na unosna nova tržišta (odnosno, unosna za Ecclestonea). Rezultat toga je što su dvije priznate utrke, VN Britanije i Francuske, sada u opasnosti od izuzimanja iz kalendara. No statistika kaže da je tržišna

PHOTO: FERRARIOFLAT STEVE ETHERINGTONFLAT XPB CC



Huntovo ime ponovno povezano s McLarenom

Freddie Hunt, sin Jamesa Hunta, svjetskog prvaka 1976., na utrci Silverstone Classic u rujnu ponovno je vozio dva očeva bolida. Na fotografiji je s McLarenom M23, a isprobao je i Hesketh 308C.



Berger u Budimpešti u McLarenu

Prije VN Mađarske, za upravljačem McLarenovog F1 bolida u pokaznoj vožnji Budimpeštom bio je Gerhard Berger. Austrijanac, koji je za McLaren vozio od 1990. do 1992., ulicama je provozao bolid MP4/1C iz 1983.



SAD je najveće automobilsko tržište na svijetu, ali F1 tamo nije naročito važan

vrijednost prodaje automobila u te dvije države nešto veća od 150 milijarda dolara – gotovo 12 puta više od kombinirane vrijednosti dviju nedavno dodanih utrka, Bahreina i Malezije (12,9 milijarda dolara). F1 na britanskom tržištu (prošle je godine tamo prodano 2,4 milijuna automobila) ima ključnu marketinšku ulogu, a i kupci su upućeni u automobilistički sport, barem prema izjavama zastupništva Honde u West Sussexu.

"Marketinški gledano, to što se Honda natječe u F1 pravi je bonus, a kad se Honda 2005. vratila u F1, primijetili smo porast prodaje sportskih modela poput Type-R i S2000", izjavio je Matt Carnevale-Jones, glavni menadžer tvrtke Yeomans Honda u Littlehamptonu.

Sve je to dobro ali "ne možete vjerovati koliko kupaca priča o F1 i slabim rezultatima momčadi ove godine", rekao je. "Ali mislim da to ne utječe izravno na prodaju."

Istina? Pogledajte samo Toyotu i ustanovit ćete da doista ima pravo. Japanska tvrtka na vrhu je svjetskog automobilskog tržišta, ali nakon ulaska u F1 2002. (i nakon 118 startova) još nisu pobijedili u utrci.

Čista suprotnost je Renault koji je osvojio dva uzastopna naslova prvaka (2005. i 2006.), ali zbog toga nije značajno povećao prodaju u domovini Francuskoj ili čak u Alonsovoj domovini, Španjolskoj.

Ukratko, izgleda da uspjeh u F1 i prodaja nisu tako blisko povezani kako se nekoć vjerovalo.

"Uspjeh u F1 i prodaja automobila nisu tako blisko povezani kako se nekoć smatralo."

Scott Garrett, Williamsov šef marketinga, slaže se da bi se o tome moglo raspravljati. "Mislim da je vrlo teško pronaći izravnu vezu između prodaje automobila i pobjeđivanja u F1", izjavio je. "Načelo 'pobijedi u nedjelju, prodaj u ponedjeljak' ne djeluje. Predodžba o pokrovitelju sporo je, dugotrajno širenje u razvijanje svijesti o brendu."

Najbolji je primjer toga Ferrari koji se već 57 godina natječe u F1 i zbog toga su te dva brenda nerazmrsivo povezana. Na neki način Ferrari je F1.

NOVA TRŽIŠTA

Honda ima vrlo kvalitetnu marketinšku kampanju za cestovne automobile, a njihovi kupci, u što smo se i osvjedočili, svjesni su povezanosti s F1 (i nedostatka pobjeda). Stoga uspjeh u utrkama nikako nije jedini marketinški mamac za povećanje prodaje, nego u tome određenu ulogu ima i niz drugih segmenata povezanih s F1: tehnologija, kvaliteta, preciznost i, osobito kod Honde, briga za okoliš. No čak i Renault u svojoj posljednjoj kampanji navodi da su trkaće naslijeđe i sportske sposobnosti F1 postali dijelom Clija tvrtke RenaultSport.

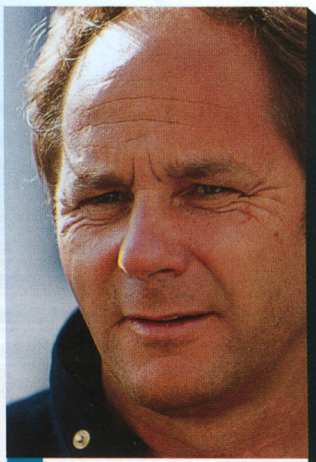
Oglašavanje u Velikoj Britaniji uvelike je različito od novih tržišta. Prošle je godine u Kini prodano 4,8 milijuna automobila (s prosječnom cijenom od 9100 dolara), a većini je kupaca to vjerojatno bio prvi automobil. "Na zrelim automobilskim tržištima poput onih u zapadnoj Europi, proizvođači kod kupaca uspijevaju samo promijeniti marku", smatra Garrett. "Ali širenjem na nova tržišta proizvođači od samog početka stvaraju nove predodžbe." Stoga proizvođačima uspjeh u F1 možda i nije prioritet na zapadnjačkim tržištima, ali je iznimno važan na novim tržištima, od kojih je većina u Aziji. A TV je također ključan čimbenik. Većina stanovnika Kine (oko 1,3 milijarde) ima pristup televizoru. Usto, oko 200 milijuna ljudi diljem svijeta gleda utrke F1. Stoga proizvođačima automobila nije toliko važno da imaju utrku u Americi, koliko im je važno jamstvo da će se utrka prenositi u Americi. Tako se može pristupiti tržištu vrijednom 470 milijarda dolara. Upravo zato nećemo tako skoro gledati F1 u Indiji i Rusiji, nezrelim tržištima s golemim potencijalom. Čista suprotnost je Abu Dhabi (1,8 milijuna stanovnika) koji proizvođačima automobila zapravo nije ni od kakve koristi.

STANJE SVJETSKOG TRŽIŠTA AUTOMOBILA 2006.

LJESTVICA I VRIJEDNOST GLAVNIH AUTOMOBILSKIH TRŽIŠTA U ZEMLJAMA GDJE SE VOZI F1

Zemlja	Godišnja tržišna vrijednost (mlrd $)	Godišnja prodaja auta (u milijunima)	Prosječna cijena auta (u $)
SAD	469.78	16.6	28,300
Japan	128.82	5.7	22,600
Njemačka	118.14	3.3	35,800
Velika Britanija	83.52	2.4	34,800
Italija	76.36	2.3	33,200
Francuska	68.25	2.1	32,500
Španjolska	51.51	1.7	30,300
Kanada	49.76	1.6	31,100
Kina	43.68	4.8	9100
Brazil	33.30	1.8	18,500
Australija	23.40	0.9	26,000
Belgija	16.70	0.5	33,400
Turska	9.45	0.5	18,900
Malezija	6.60	0.4	16,500
Bahrein	6.30	0.2	31,500
Mađarska	4.36	0.2	21,800

Podatke je sakupio Spyder Automotive. Moguća odstupanja su unutar 10 posto.



"IZGUBLJENI U PRIJEVODU"

GERHARD BERGER

"Nisam rekao da neću zamijeniti vozače usred sezone. Rekao sam da sam načelno protiv zamjenjivanja vozača usred sezone."
Gerhard Berger, šef Torro Rossa, o zamjeni Scotta Speeda Sebastianom Vettelom

PRIJEVOD:
"Kao i većini bivših F1 vozača, upravljanje momčadi mnogo je teže nego što sam očekivao. A tek trebam naučiti da nikoga neću dojmiti ako sramotnu promjenu mišljenja pokušam zamaskirati u semantičku glupariju."

SLIKE: GETTY IMAGES, LORENZO BELLANCA/LAT; ANDREW FERRARO/LAT; STEVE ETHERINGTON/LAT XPB.CC



Taku prelazi u Williams-Toyotu?
Dok je F1 Racing odlazio u tisak, do nas su doprle glasine da Super Agurijev Takuma Sato za 2008. pregovara s Williamsom. Toyota bi bila zadovoljna da se domogne japanskog (i Hondinog) asa.



POSEBAN ODNOS

KRAJ AMERIČKIH NATEZANJA

Formula 1 2008. napušta SAD. Hoće li se uzrujati i ovisnici o Speedu?

FORMULA 1 JOŠ je jednom okrenula leđa Americi. VN SAD-a u Indianapolisu izbačena je s kalendara za iduću godinu, a američki vozač Scuderie Toro Rosso Scott Speed zamijenjen je usred sezone testnim vozačem BMW-Saubera Sebastianom Vettelom.

Pregovori između šefa Formula One Managementa (FOM) Bernieja Ecclestonea i predsjednika Indianapolis Motor Speedwaya Tonyja Georgea pukli su na naknadama za dozvolu održavanja nakon osam neprekidnih godina Formule 1 na najglasovitijoj američkoj stazi.

Umjesto SAD-a, F1 će 2008. poželjeti dobrodošlicu novoj azijskoj trci u Singapuru (vidi tekst desno) te osamnaestoj trci, koja će se održati u Valenciji. Speedova propast u STR-u, čiju je cijelu karijeru potpomagao suvlasnik momčadi Red Bull u pokušaju da stvori američku superzvijezdu Formule 1, nije povezana s nestankom F1 iz Indyja. Nakon što je lani dobio posao kao prvi američki vozač F1 poslije trinaestogodišnje praznine – u nadi da će američki ljubitelji motorsporta u njemu naći razlog za praćenje F1 – neslavnih osamnaest mjeseci za upravljačem gorko je prekinuto na srpanjskoj utrci u Nürburgringu.

Speed je bio jedan od onih koji su izletjeli u monsunskim uvjetima, a zatim se našao usred užarene rasprave sa šefom momčadi Franzom Tostom, nakon koje je izjavio: "Očito je da imam vrlo slabu podršku svojih šefova."

Prije iduće trke u Mađarskoj u sjedalu je s ugovorom za 2008. već bio Vettel, još jedan Red Bullov štićenik, a Speed je otjeran. S obzirom na to da je Red Bull od 2002. u njegovu karijeru uložio više od 23 milijuna dolara, njegovo izbacivanje bilo je, najblaže rečeno, poraz na svim bojišnicama.

Speedov momčadski kolega Tonio Liuzzi također neće voziti iduće godine jer je STR za 2008. zaposlila trostrukog prvaka Champ Cara Sébastiena Bourdaisa. Na testiranjima zimus i dvaput tijekom sezone bio je dojmljiv.

Premda je Bourdais bio uspješan u istaknutoj američkoj momčadi Newman Haas Racing, malo je vjerojatno da će masovno privući Amerikance Formuli 1. Stoga, ostaje pitanje je li Ecclestoneova samoproglašena zadaća "slamanja Amerike" na samrti.



Sébastien Bourdais iz natjecanja Champ Car napokon prelazi u F1 2008.

Kad je riječ o vozačima, vozač IndyCara Marco Andretti, koji je ove godine dvaput bio na testiranjima za Hondu, ovog je časa, čini se, jedini Amerikanac koji kuca na vrata F1. No taj se dvadesetogodišnjak, pak, muči u svojoj drugoj sezoni u momčadi Andretti Green Racing.

Premda George nije isključio mogućnost da Indy ponovno ugosti F1, navedeći pritom 2009., odnosno stotu godišnjicu kao

> "Je li Ecclestoneova samoproglašena zadaća "slamanja Amerike" na samrti?"

prikladan datum povratka, Ecclestone nije bio tako optimističan. Izbacivanje Indy GP-a prokomentirao je riječima: "Vidjet ćemo hoće li nam nedostajati." Kasnije je dodao da nove VN, poput Singapura, "dokazuju da nije nužno da se F1 održava u SAD." Neke momčadi na novonastalu situaciju gledaju iz poprilično drukčijeg kuta. Williamsov šef marketinga Scott Garrett rekao je: "Mojem američkom sponzoru, tvrtki AT&T, iznimno je važno da budu prisutni u SAD-u – to je najveće tržište na svijetu. Odlazak je pogreška."

Šef Hondine momčadi Nick Fry dodaje: "F1 mora biti prisutna na najvećem tržištu na kojem su glavni igrači proizvođači motora. Ako se ne vraćamo u Indy, potrebno je što prije predložiti drugu lokaciju."

Doista, najizglednija lokacija je Las Vegas. Ecclestone je nakon ovogodišnje trke posjetio domaćina američkih VN 1981. i 1982...

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

POGLEDAJTE NA YouTube™

Upišite:
hawthorn's death 1959
Tužna i nerijetko jezovita montaža nepomičnih slika u ovoj posveti Mikeu.



Upišite:
kimi and juan pablo
Pogledajte filmić "Najbolji posao", domišljatu i duhovitu TV reklamu za najbolji posao na svijetu.



Upišite:
james hunt 1973
Što misli o utrkivanju sa Stewartom, Fittipaldijem i drugima?
Pa, svi su oni ljudi...



Upišite:
depailler tyrrell p34
Dva kruga iz Monaka 1977.
Možete se čuditi bolidu s četiri prednja kotača.



Svoje prijedloge šaljite na pisma@f1racing.hr



Pedeset Berniejevih automobila na dražbi

Bogatstvo Bernieja Ecclestonea opet će se povećati (ili smanjiti!). Naime, 31. listopada na dražbi će ponuditi 50 rijetkih automobila iz svoje privatne zbirke, uključujući ovaj Mercedes 540K iz 1937. (procijenjen na 6,5 milijuna dolara).

STOP

Suzuka ne odustaje od borbe

Japanska staza Suzuka zatvorena je na godinu dana zbog velikog preuređenja. Vlasnik staze Honda želi Suzuku kao Pacifičku VN na kalendar F1 vratiti uz Fuji Speedway.

KALENDAR 2008.

NOĆNA TRKA VRHUNAC 2008.

PRVA NOĆNA TRKA Formule 1 održat će se iduće godine na singapurskim ulicama, a pribrojimo li još obalnu trku u Valenciji, možemo reći da je F1 spremna za vizualno najprivlačniju sezonu u povijesti F1.

Krcati kalendar F1 za 2008. s osamnaest trka preživjet će bez Indyja (vidi članak lijevo), a valja spomenuti da je VN Francuske u Magny-Coursu dobila još jednu odgodu smaknuća.

Tradiciju bi, međutim, trebala prekinuti nova dalekoistočna trka u Singapuru. Gospodar prstenova F1, 76-godišnji Bernie Ecclestone, iznimno je optimističan.

"Ushitim se razmišljajući o Singapuru jer to će biti prva posve rasvijetljena ulična trka u povijesti F1", rekao je. "Staza je sjajna, lokacija egzotična i na televiziji će izgledati fantastično. Kao noćna trka, vrlo će brzo steći ugled i postati jedna od najdramatičnijih utrka u kalendaru."

Nakon FIA-ina noćnog testiranja Indyja u lipnju, F1 Racing može objaviti da je bolid GP2 na dijelovima predložene singapurske staze u sklopu televizijskih testiranja vozio pod reflektorima, i to u kišnim i suhim uvjetima.

Za konačno zeleno svjetlo FIA mora još odobriti staze obje gradske utrke, dakle i valencijske i singapurske.

Premda je raširenо mišljenje bilo da je VN Francuske izbačena iz kalendara, francuska motorsportska federacija FFSA objavila je da ugovor s F1 namjerava poštovati do 2011. Premda je Magny-Cours zadržao termin za 2008., FFSA traži alternativne lokacije, pa su tako procjenjivali prikladnost Disneylanda za održavanje VN-e.

> "Singapur će biti prva posve osvijetljena trka Formule 1."
> **Bernie Ecclestone**

Kalendar Formule 1 za 2008.

16. ožujka	Melbourne	Australija
23. ožujka	Kuala Lumpur	Malezijaa
6. travnja	Sakhir	Bahrein
27. travnja	Barcelona	Španjolska
11. svibnja	Istanbul	Turska
25. svibnja	Monte-Carlo	Monako
8. lipnja	Montreal	Kanada*
22. lipnja	Magny-Cours	Francuska
6. srpnja	Silverstone	V. Britanija
20. srpnja	Hockenheim	Njemačka
3. kolovoza	Budimpešta	Mađarska
24. kolovoza	Valencia	Europa**
7. rujna	Monza	Italija
14. rujna	Spa	Belgija
28. rujna	Singapore	Singapur**
12. listopada	Shanghai	Kina
19. listopada	Fuji	Japan
2. studenoga	São Paulo	Brazil

* nije potvrđeno
** čeka se odobrenje staze



Toliko znam...

Eddie Jordan

Zavladalo je doba tajnovitosti. Što se zapravo događa u F1 ovih dana? Neka izbije mir!

Pitanje koje mi navijači i novinari u posljednje vrijeme najčešće postavljaju glasi otprilike ovako: "Je li FIA u osvetničkom pohodu protiv McLarena ili nešto drugo? A ja zapravo ne znam što bih im odgovorio. Ron je meni i mojoj momčadi pomogao, baš kao i Max Mosley. Nisam skloniji nijednoj strani, ali čini mi se da je odnos prekinut. Zapravo, stvar bi čak mogla biti osobne naravi.

Max, mislim da si bio izniman, posebice kad je riječ o sigurnosti, i znaš da sam svaki put glasovao za tebe. O tvojoj pravednosti mnogo govori to što je Jordan dvaput uspio žalbama preokrenuti FIA-ine odluke.

No imam nekoliko pitanja. Zašto se FIA uplela u skandal sa Stepneyjem i Coughlanom kad su već podignute građanske tužbe i kaznena istraga? Osobito s obzirom na to da takve korake niste poduzeli kad je otkriveno da je Ferrarijev zaposlenik odavao tehničke podatke Toyoti, što je rezultiralo njegovim uhićenjem.

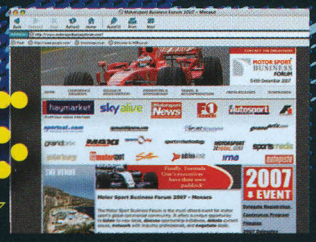
I zašto se FIA uplela u posljednji McLarenov obiteljski sukob, kad je Alonso zadržao Hamiltona u mađarskim kvalifikacijama? To je nedvojbeno bio unutarnji spor, između šefa momčadi, vozača i inženjera. Nitko izvan ekipe nije sudjelovao, za razliku od incidenta Michaela Schumachera u kvalifikacijama u Monaku 2006., koji je utjecao na sve, a ni njemu ni njegovoj momčadi nisu oduzeti bodovi.

Kad bi FIA istraživala i kažnjavala svaku pogrešku, možda bi Ferrari trebao ispaštati jer nije ulio dovoljno goriva u Massin bolid u budimpeštanskim kvalifikacijama. Teško da bi mogli dati uzorak goriva, kad bi trebalo. Ili, bi li trebalo uskratiti bodove McLarenu zbog kvara na pištolju za kotače u kvalifikacijama na Nürburgringu, što je izazvalo Hamiltonovu nesreću? Popis je beskrajan i mogao bi postati apsurdan.

> "Zašto FIA nije poduzela ništa kad je Ferrarijev zaposlenik odavao tehničke podatke Toyoti?"

U žaru borbe u utrkama događaju se neobične stvari, stvari koje zajedno s prastarim spojem sreće i nesreće čine taj sport zanimljivim. Na sastancima momčadskih čelnika, Max, uvijek si govorio kako želiš da Formula 1 vodi samu sebe. Što se dogodilo?

Vjerujem da si se već sastao s Ronom kako biste sve raspravili, pa zašto se onda obojica ne susretnete s Jeanom Todtom i konačno prekinete taj otvoreni rat? Ošini bičem!



Motor Sport Biz forum u Monaku
Gomila F1 lumena (uključujući i brojne šefove momčadi) u Monaku će od 5. do 6. prosinca ove godine prisustvovati trećem godišnjem Motor Sport Business forumu. Posjetite www.motorsportbusinessforum.com

F1 POSAO

KAKO OGLAŠAVATI OGLAŠAVANJE

Na ulici vrijedi načelo "financijski podupri ono što govoriš".

U marketinškom žargonu radije se rabi "aktiviranje pokroviteljstva", odnosno valja se pobrinuti da svijet zna o vašem pokroviteljstvu, a velike F1 marke nisu nikada bile aktivnije nego sada.

Učinak je iznimno vidljiv tijekom ove godine jer se gomila TV reklama vezanih uz F1 usredotočila na uključenost korporacija u sport. Više nije dovoljno vidjeti svoj naziv na bolidu, nego sad vidljivost naziva valja naglasiti isticanjem u vlastitim reklamama.

Oglašivačka jednadžba iz snova je pobrinuti se da se za svaki dolar koji momčad dobije još jedan potroši za dodatne oglašivačke kampanje.

Put je utro "Lewisov učinak". Vodafone i Abbey/Santander su od početka sezone maksimalno povećali svoju povezanost s Hamiltonom na ITV-u. ING također ima reklamu koja ih povezuje s momčadi Renulta, dok su Shell i Fiat u cijelosti iskoristili činjenicu da Michael Schumacher sad ima višak slobodnog vremena.

Mark Trinder, šef ITV-ovog odjela za odnose s klijentima, kaže da je nezapamćena razina ulaganja u reklame povezane s F1.

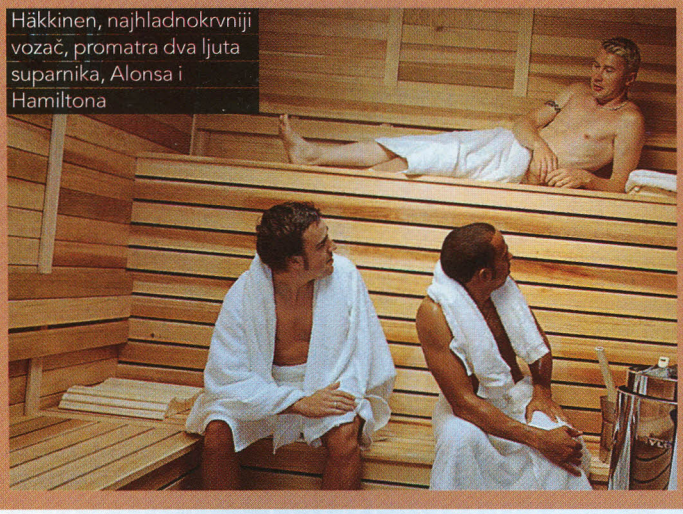
"Inače samo dva događaja potiču na veće povećanje tematiziranih TV reklama: Božić i svjetsko prvenstvo u nogometu", izjavio je.

"Ove smo godine imali i znatan broj F1 tematiziranih reklama. To je pozitivan trend – odgovarajuća i ciljana kreativnost poboljšava gledateljev doživljaj."

Za posljednju se Mercedesovu reklamu može reći da je zabavna. Ona obuhvaća "prijateljsko" suparništvo Fernanda Alonsa i Hamiltona na stazi, nakon čega slijedi njihov odlazak u hotel (Hilton, naravno), u teretanu i, naposljetku, u saunu gdje slijedi nagrada u obliku pojavljivanja Mike Häkkinena otpornog na vrelinu saune.

Mercedes je reklamu opisao kao isticanje "žestokog dnevnog natjecanja" svojih vozača.

Naravno, možda ta reklama nakon napetosti tijekom VN Mađarske više neće biti toliko prikazivana, a to bi svakako značilo odsutnost čimbenika "aktiviranja".



Häkkinen, najhladnokrvniji vozač, promatra dva ljuta suparnika, Alonsa i Hamiltona

SLIKE: GLENN DUNBAR/LAT; LORENZO BELLANCA/LAT; STEVEN TEE/LAT

TKO SU DOVRAGA

Vaš vodič kroz sponzore

AIRASIA

Gdje? Kao i zrak koji udišemo, logotipovi su posvuda na Williamsu: na vrhu zračnog usisnika, na nosu, na bokovima i na vozačevoj kacigi.

Kada? Ugovor je potpisan uoči prve ovogodišnje utrke, VN Australije u Melbourneu, a službeno ga je prije VN Malezije pokrenuo glavni izvršni direktor Grupe Tony Fernandes. Sjedište AirAsije je nedaleko Sepanga, na međunarodnom aerodromu Kuala Lumpur.

Zašto? Riječ je o vježbi stvaranja imidža tvrtke, slično kao i njihovo pokroviteljstvo Manchester Uniteda kojemu su "službeni niskotarifni zračni prijevoznik".

No sinergija s brzim svijetom F1 savršena je, jer je vrijeme pripreme zrakoplova AirAsije između dva leta dojmljivih 11 minuta.

Koliko? Procjene iz paddocka govore da trogodišnji ugovor vrijedi oko pet milijuna dolara godišnje.

AirAsia je bliskoistočna inačica easyJeta i vrlo se brzo širi (trenutačno pokrivaju 48 svjetskih odredišta).

Tvrtka je utemeljena 2002. (i prva je uvela rezerviranje karata putem SMS-a) te već sad prevozi više putnika nego Singapore Airlines.

S obzirom da je početna cijena karte oko 1,50 kn, jasno vam je zašto.

KRIVULJA ZARADE

Top 10 tvrtki povezanih s F1 po godišnjem prihodu

1. ExxonMobil $ 335 mlrd.
2. Shell $ 319 mlrd.
3. DaimlerChrysler $ 200 mlrd.
4. Toyota $ 179 mlrd.
5. Total/Elf $ 175 mlrd.
6. ING Group $ 153 mlrd.
7. Allianz $ 125 mlrd.
8. Sinopec $ 99 mlrd.
9. Honda $ 84 mlrd.
10. RBS $ 77 mlrd.

Napomena: Podaci su za 2006. i Forbesova su procjena izražena u milijardama američkih dolara

SMJERNICE ZA OSVAJANJE NASLOVA

Četiri bivša svjetska prvaka (desno) objasnili su **Hamiltonu** kako da maksimalno poveća svoje šanse za pobjedu u ključnim utrkama sezone



...A

ČETIRI BIVŠA F1 SVJETSKA PRVAKA PRIPREMAJU ZAVRŠNI DIO SEZONE



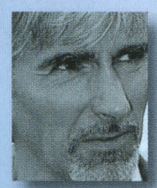
John Surtees
1964. (Ferrari)



Jackie Stewart
1969. (Matra),
1971., 1973. (Tyrrell)



Nigel Mansell
1992. (Williams)



Damon Hill
1996. (Williams)



Naši se bivši prvaci slažu da Lewis dobro podnosi pritisak jer je već dugo pobjednik

Riječi Tim Scott
Slike Lorenzo Bellanca/LAT

Rekordi su rušeni, prvaci su ponižavani, no saga o nevjerojatnoj prvoj sezoni Lewisa Hamiltona u Formuli i dalje ne jenjava. Njegove vožnje, i to uz bok nikoga drugog nego momčadskog kolege dvostrukog svjetskog prvaka, te pozornost koju su privukle diljem svijeta zaseban su fenomen. No sada, nakon završetka ljetne stanke, počinje novo poglavlje sezone. Sad kad Hamilton šest utrka prije kraja sezone ima sedam bodova prednosti, ulazimo u područje borbe za naslov. Borbe koja bi, ako se razmirice između Hamiltona i Fernanda Alonsa, njegova momčadskog kolege u McLaren-Mercedesu, i dalje nastave, a Ferrarijevi Kimi Räikkönen i Felipe Massa počnu ponovno pobjeđivati, mogla biti jedna od najnapetijih i najžučljivijih ikad doživljenih u Formuli.

Ako će sva četvorica vozača tri utrke prije kraja imati stvarne mogućnosti osvojiti naslov, onda će to biti prva borba četvorice vozača nakon 1999. Upravo zato ovdje predstavljamo razmišljanja četvorice živućih britanskih svjetskih prvaka F1 o Lewisu i ovogodišnjoj borbi za naslov. Razdijelili smo izazove u pet opsežnih kategorija i zatražili pojašnjenje izazova koje Lewis mora prevladati želi li biti dio te probrane skupine britanskih prvaka.

SLIKE: LAT ARCHIVE



1

TRKAĆA VJEŠTINA

Možda najdojmljiviji dio Hamiltonove vožnje ove godine, izuzmemo li čistu brzinu na stazi, potpuna je samouvjerenost i preciznost njegove vožnje kotač uz kotač i poteza prestizanja. Kao da ima nevjerojatno trenutačan osjećaj za prianjanje izvan trkaće linije i odličan predosjećaj kamo se kreću bolidi oko njega. U debitantskoj utrci u Australiji probio se na drugo mjesto, u Maleziji i Španjolskoj završio je iza Ferrarija, nadmudrio je Massu u Bahreinu te je na Nürburgringu bio senzacionalno silovit na početku i kad se probijao prema vodećima u utrci.

Svi su ti njegovi potezi bili nevjerojatno nagonski - čisti i neobuzdani. No kako se približava šest posljednjih utrka, utrka koje će odlučiti svjetskog prvaka, kad napetost može rezultirati oklijevanjem, pitanje je može li Hamilton nastaviti ovim ritmom ili treba li promijeniti svoj stil vožnje.

JACKIE STEWART Većina vozača prvu sezonu u F1 fantastično odvozi jer daju sve od sebe. Ja sam to radio u svojoj prvoj sezoni 1965., a kako mi se bližio kraj karijere, postao sam sve proračunatiji. Lewis ove godine vozi na svojem maksimumu i katkad nesvjesno riskira. Nesvjesno, jer još nije iskusio što znači kad se rizik izjalovi.

No dovoljno je inteligentan da shvaća da u utrci ne možete pobijediti u prvom krugu.

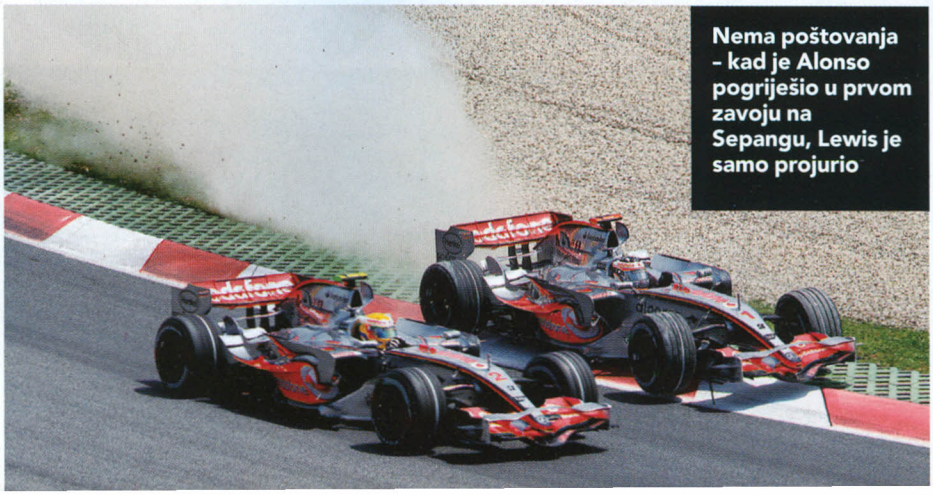
JOHN SURTEES Uvijek me iznenadi da neki vozači koji su dugo u F1 zapadnu u neku kolotečinu, izgube dio temeljne trkaće oštrine. Što je Michael Schumacher radio između utrka? Otišao je na karting, vratio se osnovama i pobrinuo se da ne izgubi vozačku oštrinu.

Pa, Lewis je morao biti oštar u svemu što je činio do sada, osobito u GP2, i u F1 je došao s golemom oštrinom i svježinom, osobito za utrkivanje kotač uz kotač. Meni je zadovoljstvo to gledati.

STEWART Mladi, nadolazeći vozači jednaki su onima iz 1965. i to je njihova prednost. No mana je što će griješiti jer još nemaju dovoljno iskustva.

F1 RACING Istina. No Lewis je taj koji nije griješio u početnim krugovima ove sezone. Massa je na dvije utrke napravio velike pogreške, a vidjeli smo i kako se Alonso u prvim zavojima u Barceloni i Montrealu preračunao u planiranoj početnoj putanji.

NIGEL MANSELL No, pogledajte Maleziju i uvidjet ćete da su neki od vozača (Räikkönen i Massa) bili malo preblagi prema njemu. Da se Hamilton utrkivao protiv Senne, Prosta ili čak i



Nema poštovanja - kad je Alonso pogriješio u prvom zavoju na Sepangu, Lewis je samo projurio

SLIKE: STEVE ETHERINGTON/LAT



Lewis je punokrvni smireni trkač, izjavio je Mansell, i to mu se kod njega sviđa

HILL Da. Mi ovdje pričamo o Hamiltonu, no Alonso je to već iskusio (prošle sezone protiv Schumachera), pa će stoga vjerojatno biti opušteniji.

STEWART Jedna od vještina vozača je znati odabrati pravi trenutak kad prestići nekoga na stazi, a tu mnogo pomaže iskustvo. Alonsovo prestizanje Masse za pobjedu na VN Europe jedan je od primjera. Sumnjam da bi Alonso riskirao isti način prestizanja (zaobilaženje s vanjske strane u zavoju 5) na početku utrke jer bi to bilo preriskantno. No svoje je iskustvo iskoristio kako bi odvagao rizike krajem utrke, a učinio je to jer je znao da može pobijediti. Mislim da je to bio fantastičan potez.

HILL Činjenica je, ujedno i dobar klišej, da u posljednjem dijelu sezone svakoj od utrka treba zasebno pristupati. Sve se svodi na osnovni filozofski pristup da ne možete ništa učiniti u budućnosti, ali svakako si možete povećati mogućnosti ako u sadašnjosti date sve od sebe.

"Lewis je morao biti oštar u svemu što je činio, osobito u GP2."
John Surtees

2 TAKTIKA

Izreka "pristupiti svakoj utrci zasebno" dovela nas je do taktike – srodnog, ali zasebnog dijela trkaće vještine viđene na utrkama F1. Razmotrimo pristup trkaćem vikendu: područja kao što su razvoj bolida, tehničke postavke bolida, količine goriva u kvalifikacijama, izbor guma i strategije u utrci – sve su to odluke koje se moraju donijeti prije utrke. Zatim u utrci treba odlučiti treba li se u tom trenutku boriti za bodove. Stoga, mijenjaju li Hamilton i Alonso taktike, ne mareći za proračunate rizike?



Alonso pomno promatra Lewisovu vožnju u kvalifikacijama na Magny-Coursu

mene, vjerojatno bi u prvom zavoju vrlo brzo izletio sa staze.

DAMON HILL Mislim da je istina da će takvi potezi na stazi uskoro postati sve teži. Kad počnete misliti glavom, onda ste na pragu nečega velikog, a voziti opušteno i slobodno postaje sve teže.

Recimo da vodite u utrci, ali konkurent je sekundu iza vas i dostiže vas, pa je tada mnogo teže biti opušten nego što je to na početku sezone.

MANSELL Lewis je prilično smiren i staložen, kao da ima 32 godine, a ne 22. On je punokrvni trkač. On se utrkuje i to mi se kod njega sviđa. Ne zna ništa drugo nego pobjeđivati.

HILL No čak je i on izjavio da su posljednji krugovi u Montrealu (gdje je prvi put pobijedio) bilo vrlo teški. Izjavio je da mu se činilo kao da im nema kraja, a takvo vam se razmišljanje usiječe u glavu.

Da citiram Jackiejevu frazu – riječ je o „upravljanju umom", dijelu sporta koji treba pretvoriti u praksu. Vrlo je dobro teoretizirati o tome i imati nekog iskusnog da vam to objasni, ali to treba proživjeti.

F1 RACING Sigurno je da Alonso ima iskustva u takvim situacijama.

U svakom slučaju, on zna kako reagirati u tih nekoliko posljednjih utrka kad se odlučuje prvak.

SLIKE: STEVE ETHERINGTON/LAT

"O taktici ne smijete previše brinuti. Prvenstvo se osvaja prikupljanjem bodova."

Jackie Stewart

SURTEES Lewis ne treba ništa mijenjati u odnosu na sadašnje stanje, osim, što je očito, ne dopustiti da mu se ponovi ista pogreška sa Silverstonea (gdje mu je bolid zbog postava bio prenizak na stražnjem kraju i stoga podložniji zanošenju, pa brzinom nije mogao konkurirati vodećima u utrci).

Treba se pobrinuti da raspoloživo vrijeme na treninzima iskoristi da podesi bolid da je u savršenom stanju od samog početka utrke.

No, brzina je važna. Lewis treba na svakom trkaćem vikendu, od samog početka treninga, postaviti najbolja vremena i reći: „Ovo je moje vrijeme."

Tako će uznemiriti konkurenciju i lakše osvojiti prvo startno mjesto i pobijediti u utrci.

On bi trebao dominirati kvalifikacijama, a za to je i više nego sposoban.

STEWART Svaki vozač može previše brinuti o taktici. Kad se radi konačni obračun, svjetski naslov osvajate završavanjem utrka i prikupljanjem bodova.

Ne pobjeđujete u svakoj utrci, stoga treba na svakoj utrci osvajati bodove. To je sva filozofija F1.

Nakon što sam to rekao, bilo bi neodgovorno ne kalkulirati približavanjem kraja prvenstva. Ako vam je za osvajanje naslova dovoljno da završite na četvrtom mjestu, onda toga trebate biti svjesni.

SURTEES Meni se čini da bi na McLarenova razmišljanja o postavi bolida mogla utjecati činjenica da su Ferrariji u maloj prednosti glede performansa motora (sudeći kako se uspijevaju izvući iz zračne struje bolida ispred i prestići ga).

STEWART No McLarenovi bolidi bit će bolji do kraja godine. Lewis samo treba raditi što i do sada: osvajati neko od prva tri mjesta i pobjeđivati u utrkama ako može.

MANSELL McLaren je fantastična trkaća momčad koja je pobjeđivala u brojnim utrkama i imala odlične vozače. Lewis je imao sreće i dobio je izvrstan bolid.

F1 RACING Premda se čini da su po performansama malo bolji, Ferrariji ih dostižu u konstruktorskim bodovima. Je li to prednost?

HILL Može biti. Kad je riječ o McLarenovim vozačima, Lewis, kao pretendent za naslov prvaka, sigurno nije toliko opterećen kao Alonso, dvostruki svjetski prvak.

No također sam siguran da kad bi Alonso preuzeo vodstvo u poretku vozača, to bi Lewisu na neki način odgovaralo jer bi mogao dati sve od sebe, budući da ne bi imao što izgubiti.

SURTEES Ah, ali ne zaboravite da se posljednje tri utrke (Japan, Kina i Brazil) voze na stazama koje Lewis ne pozna.

U redu, Japan je svima nova staza, no ostala su tri pretendenta za naslov vrlo iskusna na stazama u Šangaju i Interlagosu. Sumnjam da će to Lewisu biti neki problem, ali činjenica je da će ostali, koji poznaju te staze, biti u maloj prednosti.

Usto, drugi su aspekt, barem po mojem mišljenju, gume.

Početkom sezone Lewis je bio u prednosti u odnosu na drugu trojicu jer je bio nov i nije svoj stari stil vožnje trebao privikavati na nove Bridgestonke.

No ta prednost polako nestaje i potpuno će nestati u posljednjih šest utrka.

F1 RACING Govorimo li o učenju taktike vožnje, Lewis je sâm izjavio da je vožnjom na Nürburgringu „naučio deseterostruko više" nego na bilo kojoj drugoj.

SURTEES Kad ste na začelju, onda morate riskirati. On je to i učinio, ali nije mu se isplatilo.

No nemojte misliti da je Lewisu to neko novo iskustvo.

U F1 možda jest, no on je od svoje desete godine doživio sve te trkaće scenarije i to će mu umnogome koristiti.



Lewis je izjavio da je vožnjom na Nürburgringu naučio više nego na bilo kojoj drugoj utrci



3

NARAV

Nazovite to kako želite: živci, pritisak, sve je to uvećano mogućnošću da utrka bude odlučujuća za naslov prvaka. Baš kao da servirate za pobjedu na Wimbledonu ili izvodite odlučujući jedanaesterac, ono što bi trebalo biti „uobičajeno" postaje golema smetnja. I premda tada pripreme mnogo znače, Lewis sigurno ne zna kako je voziti

SLIKE: STEVEN TEE/LAT; GLENN DUNBAR/LAT



Živci neće biti problem, izjavio je Stewart. Lewis je već sada startao na više utrka nego Jackie u svojoj karijeri

odlučujuću utrku prije nego što to doista učini, zar ne?

STEWART Mislim da je odvozio dovoljno utrka da ne osjeti nikakvu nervozu. On je više puta startao na stazi i ulazio u prve zavoje nego što sam ja u cijeloj svojoj karijeri, i stoga zna što radi. To ne znači da neće osjećati pritisak, ali smatram da je sposoban nositi se s time.

F1 RACING Pa, ako se Lewis može s time nositi, zašto se ne bi mogli i ostali vozači?

MANSELL Prije su vozači novaci možda odvozili jednu ili dvije testne utrke u F1 bolidu i odmah započeli s utrkivanjem. Nisu toliko proživjeli i trenirali kao što je to Lewis činio. I to je razlog zašto se Lewis dobro uklopio i tako odlično vozio. Prethodnih godina čak ni najbolji vozači nisu mogli biti dojmljivi poput Lewisa.

SURTEES Istina, Lewis je mladić, ali mladić s golemim iskustvom. Mislim da je njegovo natjecanje u GP2 bilo vrlo neizvjesna borba između njega i mlađeg Piqueta, zar ne? U redu, ovaj je put nagrada mnogo veća, ali na posljetku se sve svede na vozača i bolid.

MANSELL U F1 nikada nije postojao vozač koji je bio toliko pripravan za utrkivanje kao što je Lewis. On ne zna kako je gubiti. Od ranih ga se godina podupire, to je nešto poput treniranja pilota borbenih zrakoplova.

STEWART Zbog svoje mladosti načinit će nekoliko pogrešaka, ali te pogreške neće biti rezultat pritiska. Prisjetite se starta VN Europe: Lewis je bio jedan od vozača koji su izletjeli u prvom zavoju, dok je Alex Wurz – koji je na gumama za suho ostao na stazi krug više od većine ostalih vozača – vrlo lako prošao tim zavojem. U takvim situacijama iskustvo pomaže.

HILL Naravno, ali treba shvatiti da ima stvari na koje ne možete utjecati. I očito je da je Lewis baš to shvatio na Nürburgringu izjavivši: "Gledajte, dajem sve od sebe i nikad neću odustati." Izjavio je da je život pun prepreka koje unazađuju ljude, što znači da ima pravi filozofski pristup životu.

SURTEES On je doista dobro usredotočen. Znate, unatoč svom iskustvu i kondicioniranju, on nije samo izvježbana osoba. Lewis je Lewis; imao je prilike, ali ih je i iskoristio, a odličan posao koji trenutačno obavlja je nešto što dolazi iz njega samog.

F1 RACING A hoće li i glavni pritisak poteći iz njega samog?

HILL To ovisi samo o njemu. Ako sami sebi govorite: "Ah, treće mjesto u mojoj prvoj sezoni dobar je rezultat", onda vam je jasno da takvo razmišljanje ne čini prvaka. Znam sigurno da Lewis tako ne razmišlja.

F1 RACING No postoji li pritisak uopće

(u usporedbi s Alonsom) jer od njega se ne očekuje da pobjedi trenutačnog prvaka u borbi za naslov?

HILL Osim ako se Lewisu više nikad ne ukaže tako dobra prilika da bude svjetski prvak.

Imati potencijalno pobjednički bolid nije nešto što je zajamčeno vozačima.

SURTEES On je toga svjestan, no, na sreću, ima zaštitu od pritiska, a to je Anthony, njegov otac.

Ne možete podcjenjivati Lewisovu konkurenciju, ali u ovom trenutku Lewis ima podršku momčadi McLarena i "momčadi Hamilton".

4 NOVINARI

Eksplozija medijske pozornosti prema Lewisu, na stazi i izvan nje, bila je golema. Ispočetka se na to vrlo teško priviknuti i nositi se, osobito u situacijama nalik onoj u Mađarskoj. Hoće li približavanjem kraja sezone pozornost i medijska prevrtljivost utjecati na Lewisa?

HILL Način na koji Lewis govori ukazuje da je svakako naučio nositi se s novinarskim pitanjima koja mogu stvoriti pritisak kad ga najmanje trebate te kako središte pritiska prebaciti sa sebe.

SURTEES Danas novinari mogu biti strašno nametljivi, mnogo više nego u moje doba. Tu mu može pomoći McLarenovo iskustvo.

STEWART Mislim da je precijenjen razmjer novinarskog uznemiravanja vozača. Nikad nije postojao svjetski prvak kojeg mediji nisu izložili pritisku. To je sastavni dio F1.

HILL Bilo je vrlo zanimljivo što je nakon VN Europe bilo nekih medijskih nagovještaja da Lewis nije zadovoljio svojom vožnjom. Nešto nalik na: "Ah, pokazao nam je da nije toliko dobar kao što se mislilo."

F1 RACING To je dokaz da novinari mogu promijeniti mišljenje. U Mađarskoj većina novinara nije tražila činjenice, nego su se usredotočili na citate o sukobu u McLaren-Mercedesu.

Mislim, zar to nije pomalo uznemirujuće usred borbe za naslov prvaka?

MANSELL Kad sve ide kako treba, onda je sve u redu, ali kad nije tako, onda to može biti teret. Za takve je stvari stručnjak Jenson Button.

Ja sam bio dovoljno sretan da sam nastavio pobjeđivati i postao svjetski prvak, pa sam mogao likovati zbog toga.

SURTEES Možete biti sigurni da će u Italiji Ferrari biti podvrgnut još većem medijskom pritisku.

STEWART Da. U prošlosti su neki vozači iskoristili medije da uznemire konkurenciju, no mislim da to nije u redu.

Smatram da je Lewis istinski vrlo ljubazan mladić. Odlične je naravi i to se ne smije potiskivati ili gušiti.

HILL Shvatio sam da mi je katkad veći napor razgovarati s novinarima nego voziti utrku.

Katkad biste ušli u bolid i pomislili: "Hvala Bogu na tome jer radim ono u čemu uživam." To sam shvatio tek kasnije u karijeri. Mislio sam da britanski mediji postoje kako bi me podržavali (smije se). Bio sam u krivu!



Lewis je junački vozio na Silverstoneu, ali je prvi puta iskusio i negativne novinske napise

"Shvatio sam da je veći napor razgovarati s novinarima, nego voziti bolid."

Damon Hill



Lewis se s Ronom Dennisom suočava s novinarima nakon što je otpušten iz bolnice na Nürburgringu

SLIKE: CHARLES COATES/LAT



Momčad plješće vozačima na Sepangu. Oba vozača u posljednjim utrkama sezone od momčadi će tražiti maksimum

5 MOMČADSKI RAD

Trenutačno je Alonso, momčadski kolega, Hamiltonov najveći konkurent za naslov prvaka. To će zasigurno povremeno zakomplicirati stvari u McLarenu, čemu smo posvjedočili u Mađarskoj. Hamilton će se morati pobrinuti da dobije jednaku pozornost, čak i kad je Alonso ispred njega i u borbu se uključi Ferrari. Što Hamilton treba učiniti da natjera vodu na svoj mlin?

STEWART Mislim da ne može, osim ako ne bude jedini McLarenov vozač koji u tom trenutku može osvojiti naslov prvaka, što mi se baš ne čini vjerojatnim. Čak i tada bi mu trebao Alonsov blagoslov jer nije odveć dobro ako drugi vozač želi prvi dobiti nove dijelove.

HILL McLaren je imao mnogo vozača koji su dolazili i odlazili, vozača koji su se brzo opekli pokušavajući biti prvi u momčadi. McLaren krasi istinski momčadski duh i zdrava konkurencija između dva vozača.

STEWART Kad bi u McLarenu jedan vozač imao prednost nad drugim, to bi uništilo moral momčadi i toga je Ron Dennis iznimno svjestan.

SURTEES No postoje katkad trenuci kad momčad mora donijeti teške odluke. Nastavi li Ferrari prijetiti, okolnosti bi u pogledu formacije mogle zahtijevati odluke nalik onoj viđenoj u Monte Carlu. No, općenito govoreći, sve što McLaren treba učiniti je dati vozačima najbolji bolid koji mogu.

F1 RACING No nismo li već vidjeli dovoljno političkih zavrzlama u McLarenu? Istina, bilo je trenutaka ove sezone kad je Alonso bio uznemiren time što nije prvi vozač momčadi. On je naučen na „jednakost" vozača, ali kod njega to znači da se sve u momčadi vrti oko njega. Postoje načini da se bude u središtu pozornosti, zar ne, čak i ako toga momčad nije svjesna?

HILL U redu. U momčadi postoji energija koja ide jednim ili drugim smjerom. Uvijek će ići u onom smjeru za koji momčad smatra da ima najveće mogućnosti da pobijedi, pa to uvelike ovisi o vozaču.

F1 RACING Što je dovelo do nekih od najboljih "borbi osobnosti" u F1, a u tome su se najviše isticali Senna nasuprot Prostu u McLarenu ili Mansell nasuprot Piquetu u Williamsu.

MANSELL Ja sam bio trkač, baš kao što je i Lewis. Ne mislim da je on politička figura. On želi nešto učiniti i pobijediti. Mislim da je to dobar pristup F1.

HILL No sigurno je da momčad treba uvijek biti na raspolaganju vozačima i njihovim željama. Momčad je uslužni dio. Primjerice, inženjeri mogu, čak i ako toga nisu svjesni, dati potrebne odgovore da iz bolida izvučete ono što želite. Senna je u tome bio fantastičan. Kad biste razgovarali s inženjerima, katkad su vas napola slušali jer imaju mnogo toga o čemu moraju brinuti. No Senna se potrudio da njegove riječi dopru do njih sve dok ga nisu razumjeli. On je više od bilo koga drugog mogao iskoristiti sirovi materijal momčadi. Pametni vozači mogu izvući najbolje iz momčadi.

"Lewis nije politička figura." Nigel Mansell

STEWART Sigurno je da ono što Lewis može učiniti je dodatno aktivirati svoje mehaničare, potaknuti ih da dva puta provjere svaki vijak i maticu. Njegovi inženjeri trebaju biti spremni na sve postave bolida.

SURTEES Najveći zasebni dio borbe za naslov bit će psihološka bitka između Hamiltona i Alonsa i mislim da je Lewis tu u maloj prednosti.

STEWART Ono što ide u prilog Lewisu je činjenica da nije jednostavno tri puta zaredom osvojiti naslov prvaka. Mislim da se zbog toga mnogo očekuje od Alonsa.

SURTEES Četiri se vozača bore za naslov. Dvojica su pod malo većim pritiskom, Räikkönen i Alonso, zbog svojih osobnosti i ugleda. Imam visoko mišljenje o Alonsu, a Räikkönena iznimno cijenim, premda mi nije toliko potpun vozač. No ono što je zamjetljivo je da obojica voze mnogo bolje kad nisu pod pritiskom momčadskih kolega. No mjerila su postavljena vrlo visoko. Mislim da McLaren ima bolji par vozača i mislim da će oni osvojiti naslov prvaka. Naravno, po meni je najveća prijetnja Lewisu njegov momčadski kolega, ali i Lewis je najveća prijetnja Alonsu. FO



U Maleziji su McLareni prvi put nakon Interlagosa 2005. osvojili prva dva mjesta. Ne izgledaju li vam sretno?

SLIKE: STEVEN TEE/LAT; CHARLES COATES/LAT

F1 plus 1

Fernando Alonso
Vozač McLaren-Mercedesa

O momčadskom kolegi, njegovu početku sezone i Ferrariju bez Schumija

Opišite ukratko vaš početak prvenstva.

Bio je odličan. Iznimno sam zadovoljan performansama bolida. Također, doista sam presretan što osvajam utrke, jer je moj osobni cilj za cijelu sezonu bilo osvajanje utrka. To je uslijedilo vrlo brzo, tako da sam jako sretan radi toga.

Koliko se MP4-22 poboljšao od početka godine?

Uvelike se poboljšao, a najveći skok se dogodio između utrka u Bahreinu i Barceloni. Ali od prvog trenutka kad sam ga vozio u Australiji njegove su me performanse iznenadile, i to na dobar način.

Giancarlo Fisichella smatra da ste imali sreću što ste u McLaren prešli u pravo vrijeme. Je li to bila stvar sreće?

Ne znam. Ja imam sreće kroz cijelu svoju karijeru i nadam se da će me pratiti i u nadolazećim godinama. Prošle godine McLaren nije bio toliko konkurentan i kad sam prešao ovamo mislio sam da će mi biti prilično teško. Možda je to sreća, a možda smo zbog dobrog rada sviju u momčadi postali toliko konkurentni u tako kratko vrijeme.

Uživate li ponovo u F1?

Da. Zapravo, sad uživam i više. Jedan od razloga zašto sam zamijenio momčadi je što sam želio povećati svoju motivaciju te imati nov pristup utrkama. Sviđaju mi se utrke sada; volim biti u bolidu svaki dan.

Što mislite o nastupima Lewisa Hamiltona?

Načinio je jako dobar posao dosad, zasigurno. Mene su momčadski kolege jako pritiskali tijekom cijele moje karijere, pogotovo na početku sezone. U 2004. sam nakon 10 utrka bio devet bodova iza Jarna Trullija, a slična je situacija bila i s Giancarlom Fisichellom. On je osvojio jednu od prve dvije utrke i bili smo dosta blizu kad je riječ o bodovima.

Uvijek je bila riječ o vrlo neizvjesnoj borbi između mene i mojih momčadskih kolega, a tako je i ove godine s Lewisom. Mislim da to pomaže momčadi u poboljšanju i razvoju bolida jer stvara dobru atmosferu. Oboje se možemo boriti za velike stvari – ne samo jedan vozač.

Kako vidite borbu za prvenstvo?

Ulazimo u ključnu fazu prvenstva i za mene je važno da završim na podiju što je moguće više puta. Uvijek sam govorio da ćete moj potpuni potencijal vidjeti tek u drugoj polovici sezone, kad budem imao bolid kakav želim.

Mislite li da će borba za naslov biti neizvjesna do samog kraja?

Svašta se može dogoditi. Sedamnaest je utrka u sezoni, a u posljednje smo dvije godine vidjeli da velika bodovna prednost na sredini sezone može do njezina kraja nestati.

Ako dobro odradite posljednji dio prvenstva možete biti u poziciji da pobijedite, što se prošle godine dogodilo Michaelu Schumacheru. Nakon Kanade je za mnom zaostajao 25 bodova, ali do Japana smo bili izjednačeni.

Kako ocjenjujete Ferrarijev izazov?

Oni su vrlo jaka momčad i imaju dobar bolid ali, kako sam rekao, svašta se može dogoditi. No Kimi ulazi u zonu rizika. Načinio je pogrešku u Monaku i ako ih nastavi i dalje raditi ostat će izvan borbe za prvenstvo. Zasad je još uvijek u igri, ali riskira da izgubi korak u završnici. Felipe je već ranije osigurao više bodova, ali više bih se volio boriti za naslov s Lewisom jer bismo se tada borili u jednakim uvjetima.

Koliko je Ferrari jak bez Michaela?

Pobijediti Ferrari doista je teško. Michael je bio brz vozač, ali to su i Kimi i Felipe. Ranije su pokazivali konzistentnost koju mi nismo imali u utrkama i bilo ih je vrlo teško pobijediti. Kad imaju mehanički problem, kakav je Kimi imao u Barceloni, a Felipe na kvalifikacijama u Australiji, to je za nas velika prilika za osvajanje bodova.

Jeste li iznenađeni Renaultovim slabim učinkom ove godine?

Nisam očekivao da će biti toliko slabi. U F1 doživljavate uspone i padove, ovisno o razvoju događaja. Nakon što su dvaput osvojili prvenstvo vozača te momčadi, Renault je trenutno u silaznoj fazi. To je sasvim normalno i u određenom se trenutku to događa svima. Ove se godine to događa njima i ne mogu se s time unaprijed boriti. Tako je to u F1.

Tko su bili vaši F1 heroji?

Ayrton Senna bio je moj omiljeni vozač. Uvijek se prisjetim tog bijelog i crvenog bolida i njegove žute kacige. Njegove najbolje godine u McLarenu bile su 1988. i 1989. i volio sam slušati o njegovim utrkama. Kad sam bio mali, F1 se nije prikazivao na španjolskoj televiziji, stoga smo se moj otac i ja trebali potruditi da saznamo vijesti nakon utrka. FO

+5 brzih pitanja

1. **Vaša omiljena glazba?** Španjolski pop i Red Hot Chili Peppers.
2. **Za koji nogometni klub navijate?** Real Madrid. Volim momčad i volim nogomet. Trudim se igrati kad god to mogu, čak i u boksu.
3. **Najbolji cestovni auto na tržištu?** Mercedes-Benz SLR McLaren.
4. **Vaši hobiji?** Biciklizam, nogomet te izvođenje trikova s kartama koje me djed naučio.
5. **Vaš omiljeni film?** Volim sve filmove o utrkama.



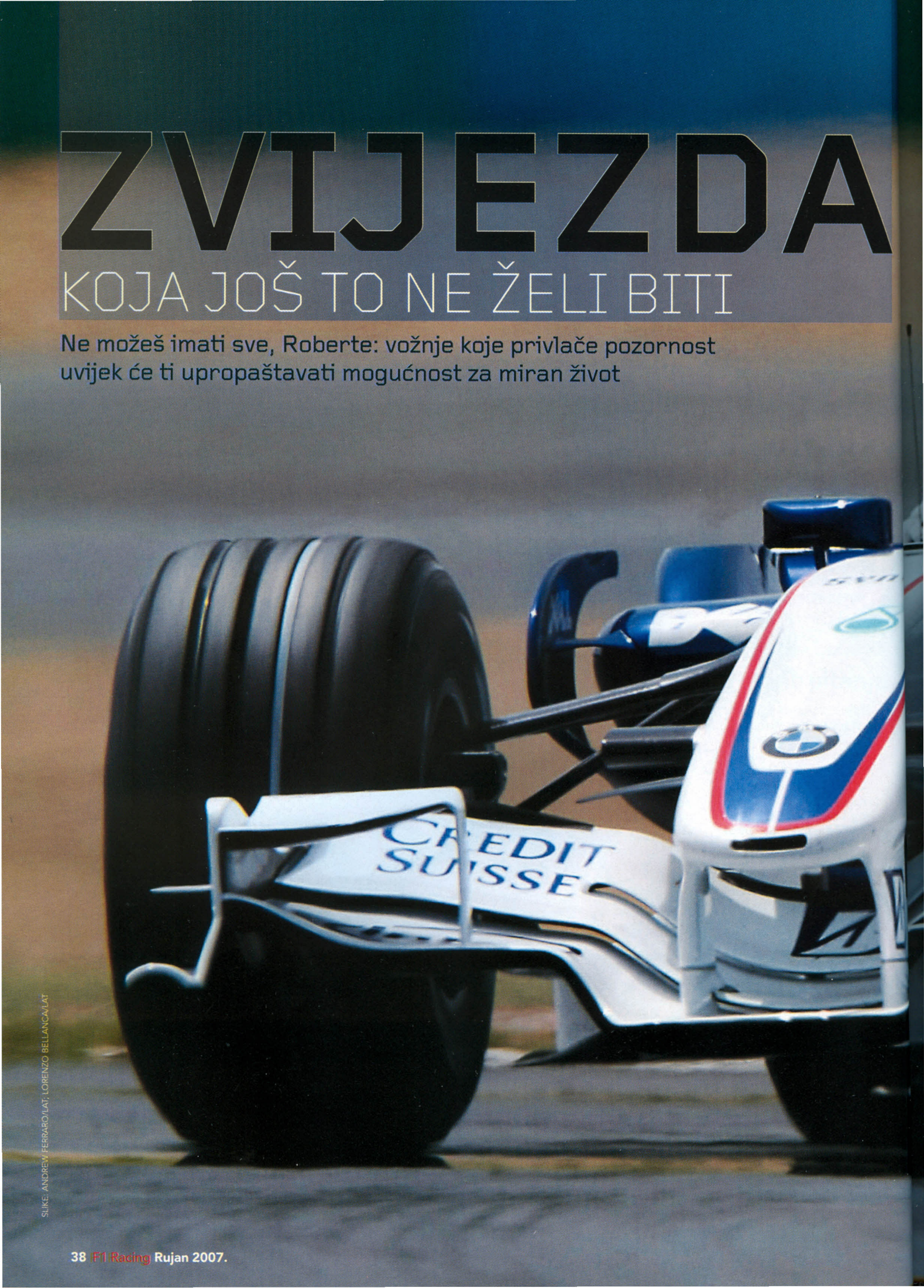
Obiteljska stvar - Fernando se za naslov želi boriti s Lewisom



"Neizvjesna borba s Lewisom pomaže momčadi u poboljšanju i razvoju bolida."

ZVIJEZDA
KOJA JOŠ TO NE ŽELI BITI

Ne možeš imati sve, Roberte: vožnje koje privlače pozornost uvijek će ti upropaštavati mogućnost za miran život



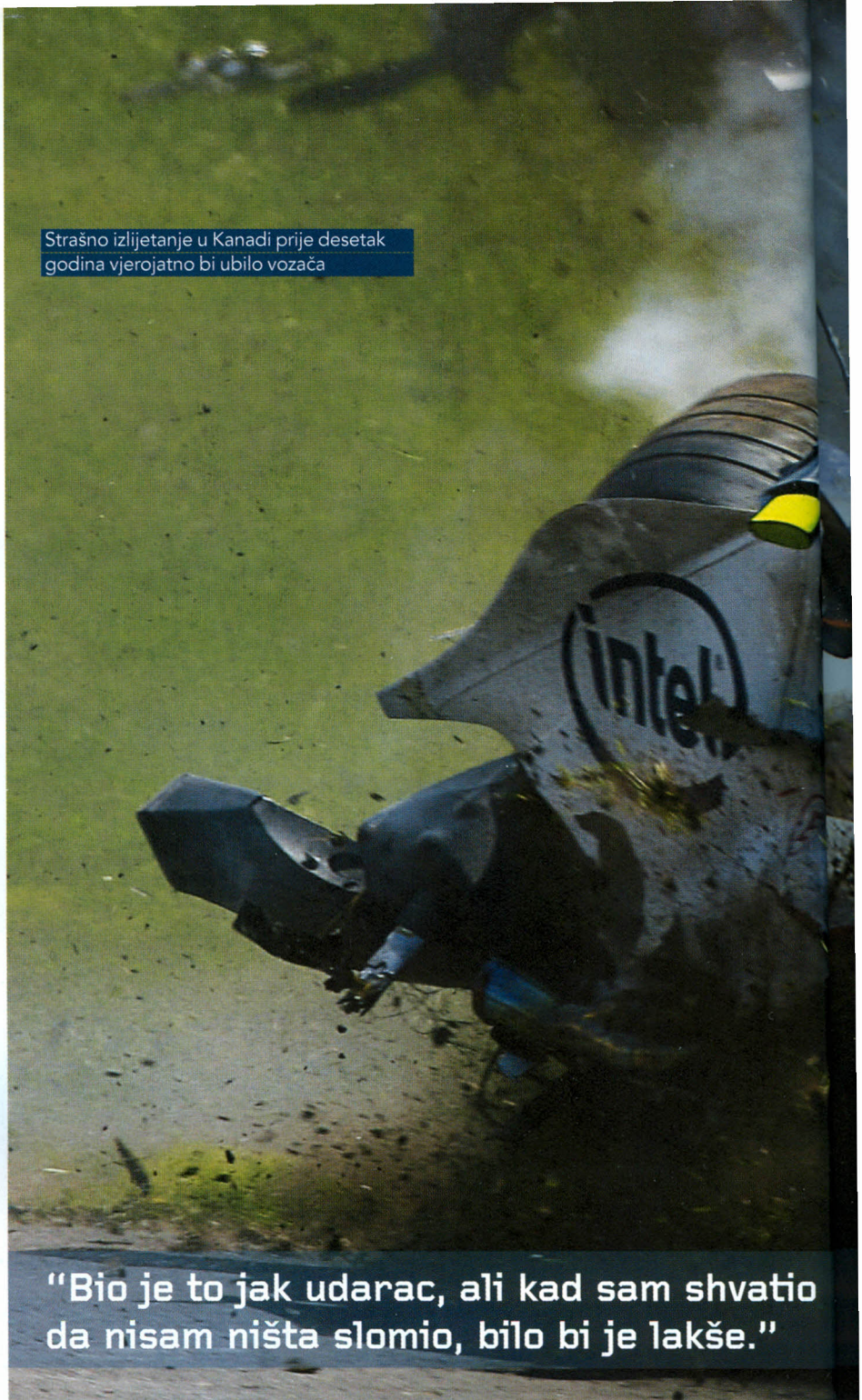
SLIKE: ANDREW FERRARO/LAT; LORENZO BELLANCA/LAT



Velika nagrada Francuske – prva utrka nakon Kanade i Kubica je već nadmašio svog timskog kolegu Heidfelda



Intervju Peter Windsor (gore lijevo)



Strašno izlijetanje u Kanadi prije desetak godina vjerojatno bi ubilo vozača

"Bio je to jak udarac, ali kad sam shvatio da nisam ništa slomio, bilo bi je lakše."

Dobiti priliku za razgovor s Robertom Kubicom u paddocku F1 pomalo je poput čekanja na stanku u nekoj pretjerano složenoj operi: usred kaosa i prenemaganja, tračeva i udaraca s leđa, Robert je logičan, neuznemiren panikom, iznad svega dokaz da još postoje stvari za koje ste zaboravili da ih volite u motorsportu općenito, a posebice u F1.

Primjerice, redovito odlazi na utrke svjetskog prvenstva u reliju, isključivo zato što uživa u njima.

"Prije nekoliko tjedana otputovao sam na Sardiniju", kaže on, očiju raširenih od sjećanja što nadolaze. "Kupio sam ulaznicu za glavni ulaz i samo sam stajao tamo u gomili. Bilo je fantastično, premda sam alergičan na prašinu, pa je nakon nekog vremena postalo prilično gadno".

"Zašto ne iskoristiti helikopter?", raspitivao sam se, zamišljajući razmetanje koje bi bilo jednostavno dogovoriti u njegovu položaju superzvijezde u BMW-Sauberu.

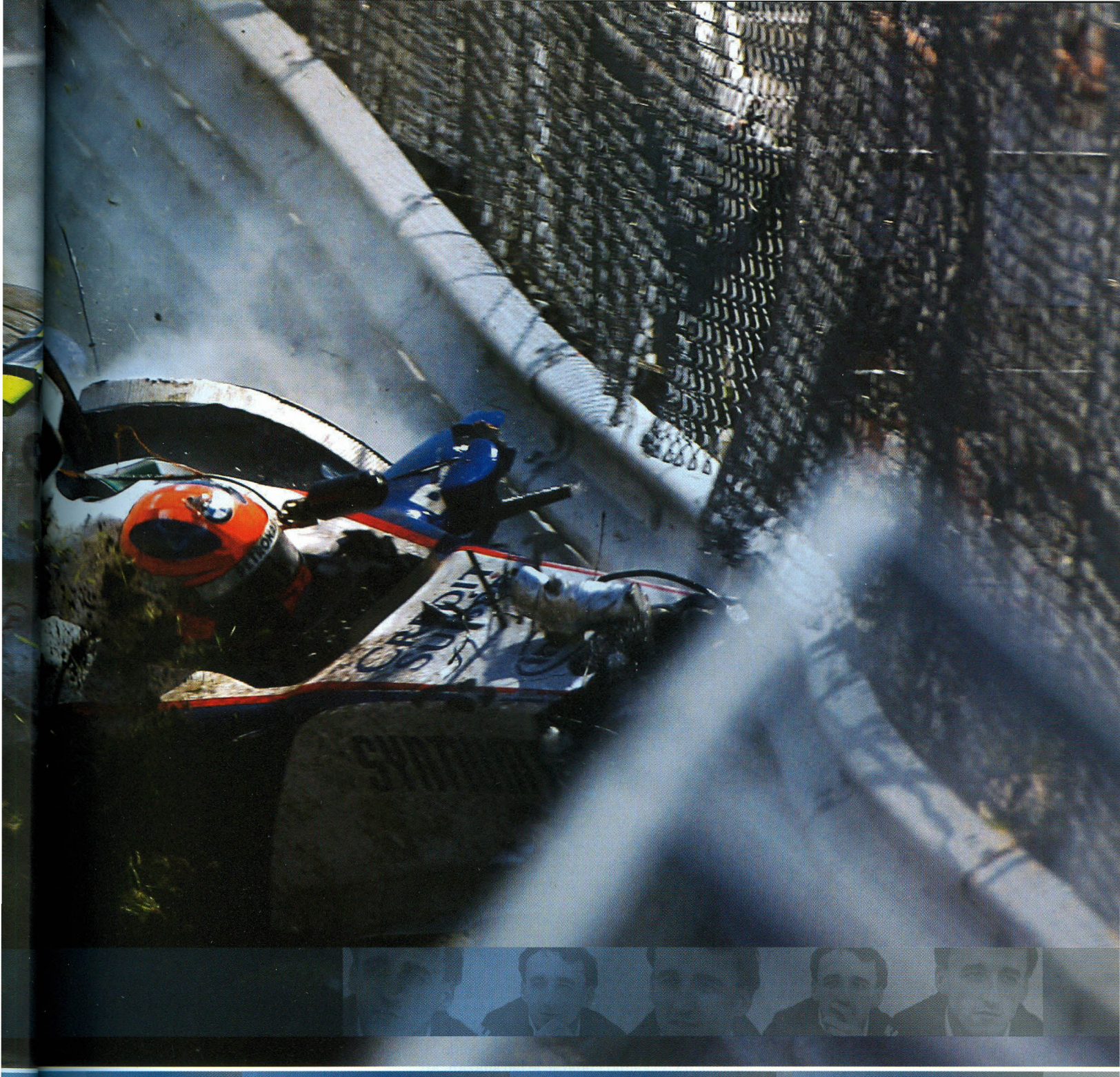
"Helikopter?", odgovara on. "Nema šanse. Ja sam običan dečko. Nikad ne bih izveo nešto takvo..."

Pa sam se našalio s njim:

"Ali, ti nisi običan dečko. Ti si Robert Kubica, megazvijezda. Prepoznaju te kamo god kreneš. Ti si slavna osoba!"

Borba između Heidfelda i Kubice se zahuktava

Statistika je rijetko kad cijela istina, ali može istaknuti zanimljive trendove. A brzina Roberta Kubice u kvalifikacijama u usporedbi s brzinom njegova timskog kolege Nicka Heidfelda za posljednje četiri utrke, uključujući i Nürburgring - nakon sudara u Kanadi propustio je Indy - sasvim sigurno podupire dojam da se sve bolje snalazi s kontrolom Bridgestonki. Rabeći vremena u trećem kvalifikacijskom krugu (koja izračunavaju teoretska vremena po krugu uzimajući u obzir teret goriva), Heidfelda je nadmašio 3:1 i u prosjeku je brži 0,106 sekunde. To možemo usporediti s Heidfeldovom prednosti od 0,017 sekunde tijekom cijele sezone do sada. I premda je Heidfeld na vrhu u sve tri kategorije (djelomice zahvaljujući odličnom početku sezone) - vrlo su izjednačeni. Dok je Heidfeldov najbrži krug u utrci u prosjeku 0,184 sekunde brži, ako ne računamo utrku u Maleziji, gdje je Kubica imao ozbiljnih problema s upravljanjem, razlika između njihovih vremena na utrkama je samo 0,025 sekunde. Ta žestoka borba unutar tima - uz pitanje može li Kubica i dalje biti sve bolji - bit će jedna od najzanimljivijih u završnom dijelu sezone.



Grand Prix	Treći kvalifikacijski krug		Najbrži krug na utrci		Rezultati utrke	
	Heidfeld	Kubica	Heidfeld	Kubica	Heidfeld	Kubica
Australija	1m26.299s	1m26.403s	1m26.722s	1m26.642s	4.	Odustao
Malezija	1m35.344s	–	1m37.417s	1m38.874s	4.	18.
Bahrein	1m32.195s	1m32.501s	1m34.470s	1m34.819s	4.	6.
Španjolska	1m21.235s	1m21.365s	1m23.483s	1m23.129s	Odustao	4.
Monako	1m15.932s	1m15.470s	1m17.041s	1m16.006s	6.	5.
Kanada	1m15.791s	1m16.221s	1m16.696s	1m17.529s	2.	Odustao
SAD	1m12.312s	na	1m13.414s	n/a	Odustao	NE
Francuska	1m15.210s	1m15.010s	1m16.875s	1m17.153s	5.	4.
Engleska	1m20.094s	1m19.901s	1m21.991s	1m22.105s	6.	4.
Europe	– *	– *	1m34.354s	1m34.451s	6.	7.
Tko je bio bolji	4	3	6	3	5	4

Zatamnjeni Bolja vremena ili rezultati

* Vremena neuporabiva zbog dodavanja goriva u prvom krugu.

Podaci dobiveni od forix.com

Heidfeld	36 bodova
Kubica	24 boda

SLIKE: PAUL GILHAM/GETTY IMAGES; LORENZO BELLANCA/LAT



Ne voli se slikati

Odličan vozač, ali nažalost ne najkooperativniji

Kao što vidite, fotografije Roberta Kubice u ovom članku krupni su planovi snimani tijekom razgovora. Naš glavni fotograf Lorenzo Bellanca nadao se da će snimiti portret cijelog tijela s Robertom naslonjenim na kacigu. No Robert to nije dopustio, govoreći da kaciga nije njegovo dijete. Pa, Lorenzo nije ni tvrdio da je tako, stari moj. Ipak, stvarno šteta - zbog tebe, čitatelja F1 Racinga, a i sponzora, BMW-Saubera, čiji bi se logotipovi dobro vidjeli u najprodavanijem časopisu o F1 na svijetu da je Robert bio suradnički raspoložen.

Kubica uživa 2007. - iznenađen jer BMW sad pobjeđuje Reanault i Hondu

"Nisam ništa od toga", kaže on, ne gledajući me. "Nažalost, čini se da me neki ljudi prepoznaju, pa se katkad nađem u situaciji da dajem autograme i slično, a onda ne možeš otići ako se nisi potpisao svima... Prije nego što sam se snašao, reli je bio gotov, a nisam vidio ni jedan automobil. No, to je u redu. Neće me spriječiti da radim ono što volim – a gledanje prijatelja na reliju ili nešto slično tome je način na koji provodim vrijeme."

Prilično je točna pretpostavka, naravno, da je 'Kubica' (čini se da je sada na Kubica, iako njemu ne smeta ni kad se kaže 'Kubika') danas još poznatiji zbog teške nesreće na VN Kanade koja je dospjela na sve naslovnice na svijetu. Bilo je to jedno od najtežih izlijetanja – u smislu opterećenja gravitacijske sile (75 g) iz kojega se neki vozač F1 ikad izvukao potpuno neozlijeđen – a gotovo ga je u cijelosti snimio FOM TV. Drugim riječima, ne samo da su to vidjeli svi u F1, nego su to i proživjeli. Dakle, kako se osjeća sada – i kakve su bile posljedice?

"Znate, to je bila nesreća. Izgledalo je prilično gadno i udarac je bio snažan, ali kad sam shvatio da nisam ništa slomio, bilo mi je lakše. Pretpostavljam da si uvijek svjestan da se tako nešto može dogoditi, ali kad se i dogodilo, razmišljao sam otprilike ovako 'U redu. Dakle, idemo dalje na Indy." Naravno, nisam vozio utrku u Indyju, ali kad sam iz bolnice u Kanadi izašao u ponedjeljak, osjećao sam se savršeno dobro i bio sam potpuno spreman voziti utrku sljedeći vikend."

"A što je s tvojom obitelji – tvojim roditeljima i prijateljima?", pitam. "Kako su oni to podnijeli? Jesu li ti možda govorili koliko si imao sreće? I što si mislio kad si gledao snimku?"

"Stvarno nije bilo problema. Mislim, mamu i tatu je trebalo malo uvjeravati da je sa mnom sve u redu, no nakon toga to nije bio problem. Kad sam prvi put gledao snimku, izgledalo je prilično gadno, ali više me zanimalo da točno uočim pojedinosti i saznam što se točno dogodilo. Mislio sam da će me Jarno Trulli pustiti da prođem na prljaviju stranu staze, ali on je zapravo izašao iz svoje putanje. Imao sam vrlo malo vremena da reagiram i zahvatio sam samo stražnji dio njegovog bolida. To je podiglo nos mojeg bolida, a onda sam doista poletio. Od tog sam trenutka bio samo putnik, no bolid je bio fantastičan pri udarcu. Stvarno fantastičan. Sva sigurnosna oprema obavila je upravo ono što se od nje očekuje, ali najluđe je što se sada govori da vozim bolje zbog nesreće – da je nesreća u meni nešto promijenila. To je, naravno, potpuna glupost. Možda tako izgleda, no to je samo stvar boljeg postava bolida i činjenice da stvari odradite kako treba.

Što ti ljudi misle?" nastavlja, zagrijavši se za temu. "Da sam se najednom osvijestio ili nešto slično, jer sam imao nesreću. Ne, sve su to normalne stvari za utrke. Uobičajene, ali i važne stvari."

Magny i Silverstone zaista su bile velike Kubičine utrke, s naglaskom na utrke. Robert i Lewis Hamilton redovito su se utrkivali u kartingu i u danima Formule Renault, a bili su i timski kolege u F3 na Grand Prixu u Makau – a Lewis je "službeno za javnost" izjavio da je Robert danas jedan od vozača prema kojima osjeća neobično poštovanje. Oni se u F1 tek trebaju izravno sukobiti, ali u Francuskoj smo vidjeli probu, kad se Lewis nakon svog drugog odlaska u boks na novim gumama pojavio neposredno iza Roberta. Nekoliko su sekunda njihove Bridgestonke bile udaljene samo koji milimetar.

"Da, to je bilo zabavno, ali zapravo nije bilo onako kako je izgledalo. Ja sam bio na starim gumama, a Lewis na novima. Zapravo, više me brinuo Alonso jer je on bio taj s kojim sam se mogao utrkivati."

Onda se vozio Silverstone, gdje je Felipe Massa u Ferrariju odvozio vrhunsku utrku krenuvši iz boksa... dok nije naišao na nepremostivu prepreku u obliku Kubice. Robert je prekrasno vozio cijeli vikend u teškim, vrlo vjetrovitim uvjetima, na hladnim gumama koje su se pomalo mrvile, zasjenivši svog timskog kolegu Nicka Heidfelda, a izgledao je po svemu kao vozač predodređen da pobijedi na hrpi velokih nagrada, no u tom je trenutku (na četvrtom mjestu) morao pokazati mnogo drukčije umijeće. Jedno je braniti se, recimo, od Giancarla Fisichelle, a nešto sasvim drugo kad u retrovizorima usred Ferrarijeve najezde vidiš vozača poput Masse.

"Isprva sam mislio da će me lako preteći", kaže on, nasmijavši se na tu uspomenu. "Zatim sam počeo dobivati osjećaj na kojim je mjestima brži od mene i na kojima razlika nije tako strašna. Naša najslabija točka bila je izlaz iz Beckettsa i spust prema Stoweu, pa sam uložio sve što sam imao u držanje tog dijela staze pod kontrolom – također i izlaz iz Cluba, gdje je stražnji dio automobila bio vrlo, vrlo osjetljiv.

SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT; GLENN DUNBAR/LAT



Hoće li "pravi" vozači utrka poput Kubice pozdraviti ukidanje kontrole trakcije 2008.?

Nakon nekog vremena shvatio je što radim, pa sam morao malo promijeniti stvari i pokušati ga usporiti na mjestima gdje će ga to najviše pogoditi. Bila je to dobra borba i nakon toga, kad smo došli u parc fermé, smijali smo se, a on je rekao nešto poput: "Hvala što si me pustio da prođem."

Bio je to, po svim standardima, odličan primjer vožnje na velikoj nagradi u klasičnoj tradiciji – primjer zašto je "prestizanje" zbog kojeg javnost navodno glasno prosvjeduje u stvarnosti samo siromašnija rođakinja obrambenih vještina Formule 1, što pokazuju vozači kalibra Roberta Kubice.

Zato što je Kubica prva klasa. U to nema sumnje. Ima ruku i osjećaj i čistu glavu spremnu za stazu. Ovogodišnje Bridgestonke kažnjavaju pretjerano agresivan pokret upravljačem pri mijenjanju smjera, pa se Robert tome morao prilagoditi pomno, "peglajući" ono što je već bio vrlo prilagodljiv pristup. Reći će vam da bi na prošlogodišnjim Michelinkama ipak vozio "drukčije". Ne slažem se. Robert je danas stilom mnogo bliži Kimiju nego prije godinu dana – a poboljšanje se ne može zaboraviti. On ima i onu prekrasnu predanost srca i duše za autosport koja se u današnje vrijeme kod vozača primjećuje tek povremeno. Lewis je ima. Jarno je ima. Većina ostalih ima planove i mnogo novca na bankovnom računu, a riječi "vozač Formule 1" u njihovim putovnicama služe samo da im opišu zanimanje. Ima vozača Formule 1, naravno – a ima i pravih trkača. Kao pripadnika ove posljednje orijentacije, pitao sam Kubicu što misli o utrkama koje će se 2008. voziti bez "kontrole trakcije" u bolidima. "Mislim da će stvari zbog toga biti sasvim drukčije", kaže on. "Stvarno želim saznati kako izgleda voziti Monako na mokroj stazi bez kontrole trakcije. Vidjeli ste kako je bilo ove godine u subotu ujutro. Zamislite sljedeću godinu!"

Ovdje sam pretpostavio da je Robert vrlo "protiv TC" uvjerenja, ali sam pogriješio. "Znate, neki sam dan razgovarao s prijateljima i bilo je teško objasniti im što se zbiva u F1. Prešli smo s dobrih, glatkih guma na žljebaste. Prešli smo s V10 motora na V8. A sada s TC-a prelazimo na vožnju bez TC-a. Volim utrke i vožnju, ali želim da bolidi budu najbrže stvari na svijetu. Za reli bi se možda moglo reći da će možda biti zabavnije s automobilima na stražnji pogon, no kadabih ja vozio reli automobil, htio bih da to bude doista najsuvremeniji automobil s pogonom na sva četiri kotača. Isto je u F1. Ako imam više od 900 KS, želim da ih na cestu prenesem čim prije. Ne smeta mi izazov da to moram učiniti baš desnom nogom, ali u konačnici želim voziti brzo i ne volim stvari koje me usporavaju!"

Naravno. Čistunac ide do kraja. Ako postoji išta privlačnije za vozača utrke od upravljanja brzinom to je neograničavanje same brzine. S obzirom da je tako, zaključujem da je on ipak krasno usklađen s BMW-Sauberovim timom. Oni se razvijaju. Oni su, kao i on, nekomplicirani i funkcionalni. A imaju vrlo dobar bolid koji je načinio vrlo dobar dizajnerski tim. Sve izgleda dobro.

"Da", kaže, "to je točno. A stvar je u tome da smo uvijek oprezni glede činjenice kako se brzo stvari mogu promijeniti. Da mi je krajem prošle godine netko rekao da ćemo Renault pobjeđivati kako to činimo sada, rekao bih mu da sanja. Isto je s Hondom. Sljedeće godine, kako smo rekli, nećemo imati kontrolu trakcije. Sve se opet može promijeniti. Vidjet ćemo."

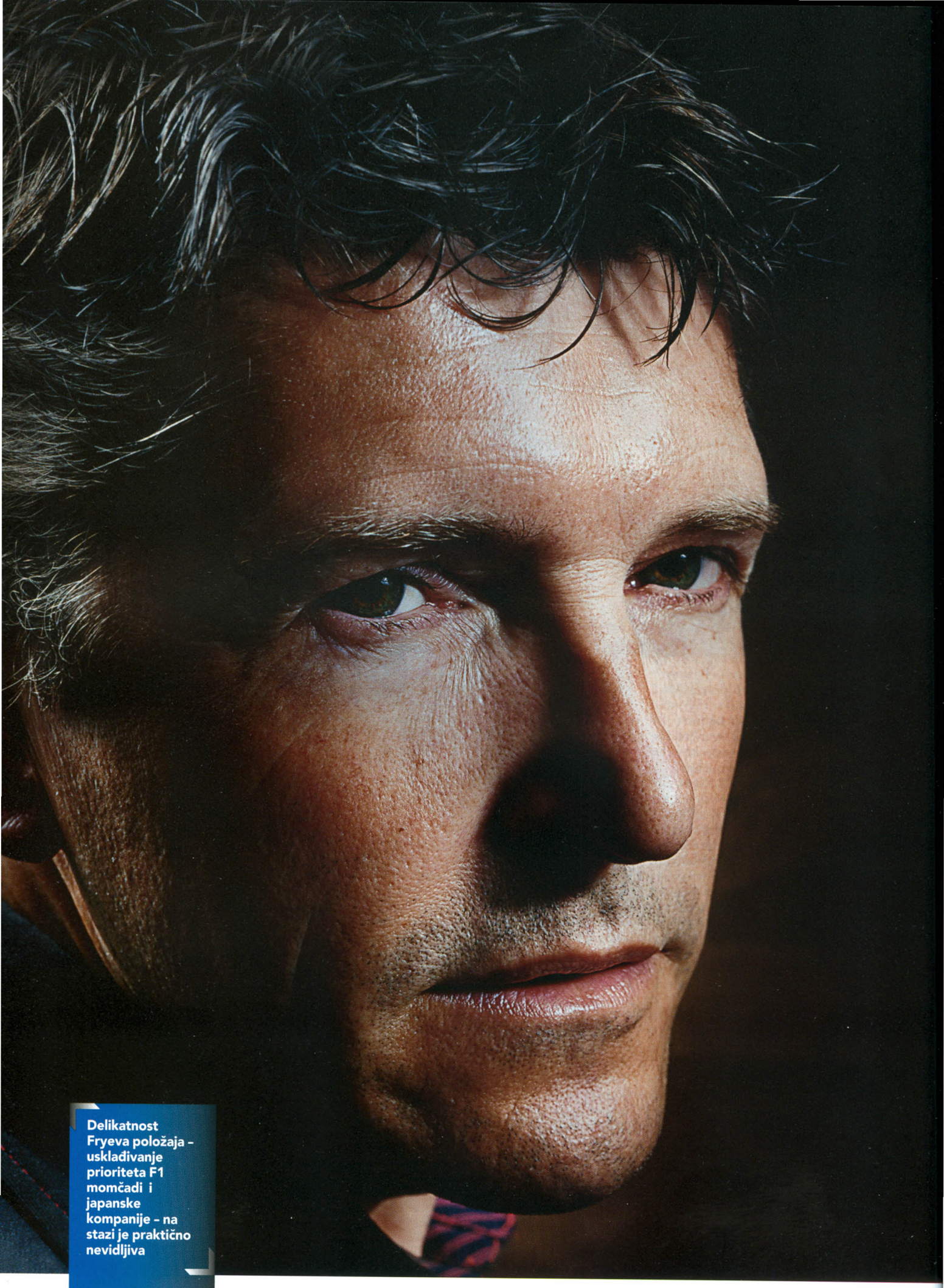
Jedna tema vodi drugoj: s Robertom nikad nije dosadno. Pitam ga kako mu je ovih dana u njegovoj domovini – osobito nakon nesreće u Kanadi.

"Nažalost, ne mogu mnogo učiniti, pa me prepoznaju i prilaze. Po cijeloj Poljskoj. A sada i u Češkoj. Neki sam dan bio ondje i bio sam začuđen koliko se mnogo ljudi htjelo slikati sa mnom i ostalo. Bilo je ludo, ali i teško jer ne želiš nikoga razočarati."

Podsjetnik za 2007. godinu?

"Trebaju nam postolja, to svakako. Mislim da to možemo postići, ali bit će teško. Sve moramo izvesti besprijekorno. Dobro prianjanje i dosljedna ravnoteža. Savršen tajming u kvalifikacijama. Bez gužve. Dobra strategija. Dobri startovi utrka. Bez nezgoda. Bez problema s boksevima – i tako dalje. Nije lako, kako sam rekao, ali mislim da to možemo."

S tim je riječima otišao, koračajući brzo do trkaćeg kamiona da popriča sa svojim inženjerima prije nego se ponovno uvuče u kombinezon i zatim sjedne u svoj BMW-Sauber F1-07 – to klasično radno mjesto vozača utrka. FO



Delikatnost Fryeva položaja – usklađivanje prioriteta F1 momčadi i japanske kompanije – na stazi je praktično nevidljiva

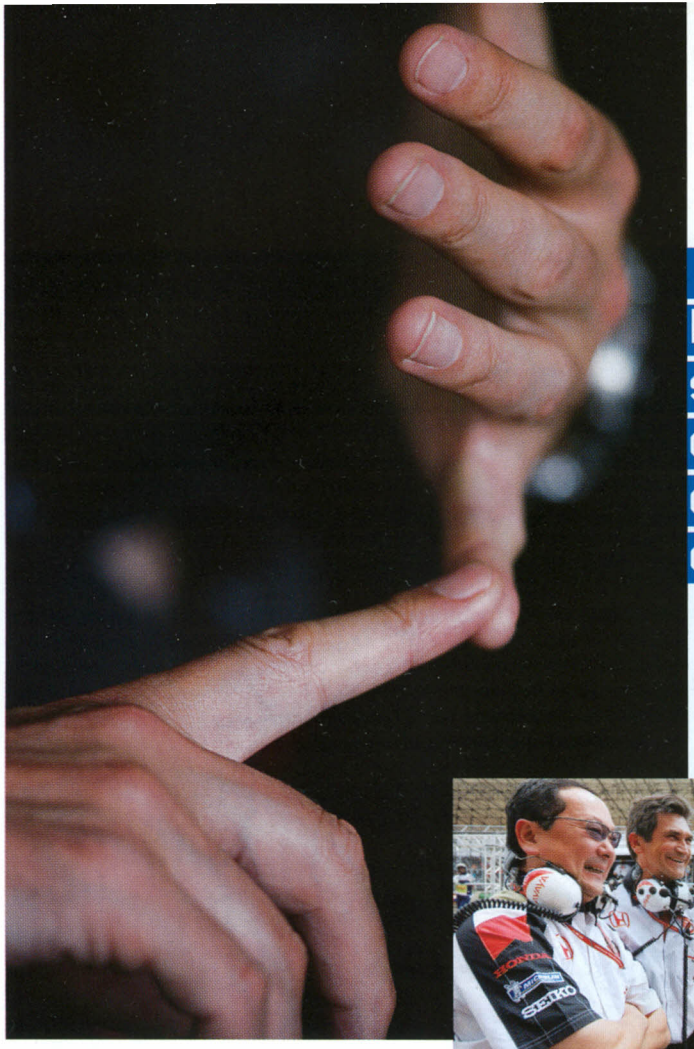
FRYEVA DILEMA

Intervju Stuart Codling (lijevo)
Portret Matthew Stylianou

Nick Fry, šef momčadi Honde F1, mora izbalansirati, ali i pomiriti dvije potpuno različite kulture: malu, okretnu, energičnu momčad iz Britanije... s golemim, sporim, korporativnim monolitom koji izdaje direktive izravno iz Japana. To zaista nije jednostavno. Pitanje je li uopće moguće.



SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT



"Imam sustav u kojem mala skupina ljudi ima ovlasti za brzo donošenje odluka."



Fry (treći slijeva – trudi se da europsko-japanska kombinacija može donekle tečno komunicirati), s Yasuhirom Wadom (ko-šefom momčadi), Jackyjem Eeckelaertom (glavnim inženjerom) i Shuheiem Nakamotom (starijim tehničkim direktorom)

Vrlo ćete teško naći sliku na kojoj Nick Fry nije nasmiješen, no sve što se dogodilo ove godine njegovom je smiješku dodalo dozu umora. Ne samo da se morao zadovoljiti s iscrpljujuće neučimkovitim Hondinim bolidom za 2007., RA107, i bespomoćno promatrati jednako neefikasne pokušaje popravljanja performansa bolida, uz neizbježnu popratnu paljbu iz Honde i izvana, nego je morao preživjeti i najsvježiji skandal u kojem su dvojica tehničara, koje je osobno intervjuirao za mjesto starijeg tehničara, prozvana za špijunažu (Ferrarijev Nigel Stepney i McLarenov Mike Coughlan). To su bez sumnje bili trenuci kad se pobojao i za svoj posao.

Frya profesionalna prošlost više veže za automobilsku industriju nego za utrke, što ga čini prilično neobičnim direktorom momčadi Formule 1 (od ostalih, samo je Toyotin John Howett neko vrijeme proveo na menadžerskim položajima u sektoru proizvodnje automobila). A Fry je u svojoj 25-godišnjoj karijeri u Fordu ispunio mnogobrojne zadaće (vidi «Fry, čovjek iz Dagenhama», str. XX) te je, bez sumnje, prošao mnoge krize sličnih proporcija. Njegova stručnost je takva da je uprava Honde zaključila kako (barem za sada) neće snositi punu odgovornost za stvari koje pođu po zlu – a sve zato jer jednostavno ne postoji bolji čovjek za taj posao.

Na paddocku Nürburgringa upitao sam ga koje su temeljne razlike upravljanja momčadi F1 i odjela velike automobilske kompanije.

"Zanimljivo", rekao je. "Većina poslova koje radite kao izvršni direktor F1 momčadi ili pak kao izvršni direktor automobilske kompanije, primjerice Aston Martina na čelu kojeg sam ja bio nekoliko godina, u potpunosti su jednaki. Mnogobrojni dnevni sastanci vrlo su slični. Velik dio posla otpada na određivanje proračuna – morate se pobrinuti da financije budu uredne, a uz to morate stalno biti u kontaktu s dobavljačima. Mnogo je toga posve generičko.

No, na pamet mi padaju dvije ili tri velike razlike. Prva je što se ljudi u F1 svijetu doista trude biti najbolji u svom poslu. Time ne želim reći da u drugim sektorima ljudi nisu dobri, samo je zamjetno da F1 privlači ljude iznimno fokusirane na svoju karijeru. Oni nisu samo inteligentni, nego i iznimno motivirani.

Druga je razlika da sve što načinite privlači određenu pozornost javnosti i medija, što je vrlo neobično. U običnoj kompaniji izvješća o svom radu eventualno prikazujete jednom godišnje, dok u F1 to ispred očiju javnosti radite svaka dva-tri tjedna.

A treća je razlika brzina – odluke morate donijeti iznimno brzo. Velike kompanije se kreću po načelu inercije, poslovi se nastavljaju izvoditi usprkos tome je li odluka donesena ili ne. U F1 je priroda posla takva da ako ne donesete odluku, koju često morate temeljiti na vrlo ograničenim informacijama, posao stoji ili se situacija dodatno pogoršava."

Nije neobično da kad prenosite intervju morate ispravljati originalan izričaj sugovornika, ne zbog nekih zakulisnih razloga, nego zbog brojnih kolebanja u iznošenju, pogrešaka u izgovoru i ponavljanja već rečenog. No gornji je citat upravo onakav kako ga je Fry izgovorio, bez uljepšavanja: inteligentan, bridak, sažet i ispoliran.

Nadalje, besprijekorno držanje i čista dikcija kriju lukavog diplomata – ipak ne možete dugo opstati kao autsajder u velikoj japanskoj korporaciji bez iznimno istančanog razumijevanja pravila igre: izražena nijansa sposobnosti građenja odnosa, podjednako profesionalnih i osobnih, mora biti poduprta poštovanjem hijerarhije koja obilježava japanski stil poslovanja. Sve odluke moraju biti sporo probavljene i provučene kroz mnogobrojne slojeve menadžmenta, što predstavlja najgoru moguću psovku imperativima F1 svijeta.



Button se bori s neodgovarajućim dizajnom RA107; u posljednjih šest utrka sezone 2006. s RA106 odnio je više bodova od bilo kojeg drugog vozača

SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT



"Ako Nakamoto-san kaže: 'To ne vrijedi', znači da tako kaže netko iz Japana."

U Japanu se preizravan i učinkovito ciljani pristup smatra jednostavno šokantnim i nepristojnim. Fokusiranje na temu razgovora još i može proći, no to morate izvesti vrlo pomno i uvijek morate biti spremni na slušanje, jer će u suprotnom vaš sugovornik o vama i vašem ponašanju stvoriti vrlo loš dojam.

"Prije bih rekao da je drukčije nego bolje ili lošije", komentira Fry. "U svakom slučaju, većina udžbeničkih savjeta o tome kako se morate ophoditi u slučaju poslovanja s japanskim kompanijama, odnosno američkim ili europskim, u potpunosti je primjenjiva. Američke i europske kompanije prema van stvaraju dojam brzine donošenja odluke, no te se odluke nakon toga još toliko puta mijenjaju da stvaraju dodatne probleme na nižim razinama upravljanja. Radio sam za Mazdu i Subaru, kao i za Hondu, gdje se mnogo više vremena na najvišoj razini troši na odluke, no kad se odluka donese, ona čvrsto stoji i prema njoj se striktno ravnaju niže razine.

Honda je ipak nešto drukčija jer ima golemu povijest u motorsportu, pa smo Nakamoto-san (stariji tehnički direktor Shuhei Nakamoto) i ja razvili sustav male skupine ljudi koju smo činili Nakamoto-san i ja, Kato-san, šef razvoja proizvoda u Japanu, Oshima-san, šef jedinice za motorsport, te Wada-san, moj izravni pretpostavljeni. Nas petorica smo se nalazili jednom mjesečno – primjerice Nakamoto-san i ja smo u Japan nakon Velike nagrade Francuske odletjeli na jednodnevne konzultacije – a ta mala grupa ljudi je imala ovlasti za brzo donošenje odluka. Mislim da smo upravo tu postigli najveće poboljšanje".

To je bio još jedan inteligentan, istančan, sažet, ispoliran i svečan završetak odgovora. No ono što je izbjegao reći je da svi u Hondinom brackleyjskom F1 sjedištu – ne, bolje rečeno, svi u F1 – znaju i

Fry je dobro naučio naglašavati Nakamotove dobre strane, a skrivati njegove slabosti

FRY – I DALJE NAKLONJEN BUTTONU

Od trenutka kad je na pozornicu stupio Lewis Hamilton, Jenson Button je nepovratno izgubio ulogu britanskog zlatnog dečka. Uz svesrdnu pomoć osrednje izvedbe Honde RA107, Jens je zguran na same margine F1 elite. Da budemo potpuno iskreni, izašao je iz mode.

No znači li to da je prestao biti sjajan vozač? Nikako. Sasvim suprotno, sve nezgode ove sezone ponudile su mu mogućnost razvijanja kvaliteta zbog kojih se često u negativnom kontekstu prozivalo Michaela Schumachera – koji nije bio samo jedinstven vozač, nego istodobno vođa i motivator.

"Poznajem Jensona već šest godina", rekao je Fry. "Ja iskreno vjerujem da i dalje postaje sve bolji. Pritom ne mislim samo na stazi, nego u svemu u čemu se možete razvijati u sportskom smislu i u svijetu F1. Kad se nađete u teškoj situaciji, u kojoj smo mi zaglavili ove godine, morate imati ljude koji mogu ostati profesionalni, nadahnuti druge svojim voditeljskim sposobnostima, zagristi i izvući najbolje iz situacije u kojoj su se našli.

Prevalili smo dalek put od trenutka kad smo bili razočarani činjenicom što nismo završili među tri najbolje momčadi do trenutka kad samo morali preoblikovati naše ciljeve i priznati da smo sretni što smo se kvalificirali u najboljih 10 momčadi. Prihvaćanje takvog stanja posebno je teško za sportaša. A ja mislim da bi se u pravom bolidu već sljedeće godine mogao natjecati s Lewisom. To bi bilo fantastično za gledatelje."



Fry smatra da se Button sljedeće godine može boriti s Hamiltonom

predobro da momčadsko tehničko vodstvo na čelu sa Nakamotosanom jednostavno nije dovoljno dobro. Ipak, Fry to jednostavno ne može reći.

No preletimo još jednom preko posljednjeg Fryevog citata i uhvatimo ono što je htio reći umjesto onoga što nije rekao. Riječ je o prevelikom broju 14-satnih letova kojima je jedini cilj sve usrećiti i zadovoljiti formu.



Jenson i Nick: malo međusobne podrške

A upravo tu leži problem Hondine F1 momčadi – u Brackleyju imaju najmodernije prostore i opremu te iskusno osoblje, no njihova je autonomija pod velikim i stalnim pritiskom praćenja Hondinog sustava poslovanja, točnije metodologije HGT-a, golema Hondinog centra za istraživanja i razvoj smještenog u Tochigi, tri sata vožnje sjeverno od Tokija.

To je i razumljivo, jer HGT određuje proračun F1 tima. Za roditeljsku kompaniju, Hondu Motor, sreću predstavlja jedino isticanje 'H' logotipa na nosu pobjedničkog bolida, a manje im je važno tko je taj bolid načinio (primjerice, Honda je bila sretna kad je dobila priliku surađivati s Ilmorom na «njihovom» motoru za utrke Indy Racing). Ipak, F1 je najprestižniji tvrtkin projekt, a Hondin sadašnji predsjednik i izvršni direktor Takeo Fukui bivši je šef baš HGT-a, stoga je logično da je HGT uključen u cijeli projekt. No prioriteti HGT-a

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



Smiješak, zaštitni Fryev znak, nestao je kad je Button na gridu u Nürburgringu završio na 17. Mjestu; Barrichello je bio 14.

FRY, ČOVJEK IZ DAGENHAMA

Nick Fry se u Fordu zaposlio odmah nakon što je diplomirao ekonomiju na Waleskom sveučilištu (1977.); do 1992. dogurao je do operativnog direktora Aston Martina, odmah nakon što je Ford kupio 50-postotni udjel u Astonu.

Godine 1997. preselio se u Fordovo europsko središte, gdje je radio u marketingu i na planiranju novih proizvoda.

David Richards ga je 2001. povukao u Prodrive na mjesto glavnog rukovoditelja, a već se 2002. godine pridružio momčadi B.A.R-a, gdje je bio do isteka ugovora 2005., od kada je na čelu Hondina F1 tima.

"Honda je u svemu tome dugoročno i želi na vlastiti način upravljati svojim F1 timom."

nisu uvijek savršeno kompatibilni s F1, naime oni slave inovacije i eksperimentiranje, što nerijetko dovodi do kaotičnih rezultata. A F1, posebice na području aerodinamike, zahtijeva znanstveni pristup i ozbiljnost – ne možete nešto jednostavno baciti u zid kako biste provjerili može li se zalijepiti za nj.

Upravo zbog nedostatka takvog pristupa mnoga su poboljšanja na početku sezone samo dodatno usporila bolid RA107. A to je ujedno i najvjerojatniji razlog zbog kojeg je bivši tehnički direktor Geoff Willis 2006. iz HGT-a dobio šefa, pogodili ste, Nakamota. "O tome svakako možemo nagađati", priznaje Fry, "a ovisi ponajprije o pomnom filtriranju onoga što valja i onoga što je loše. A to je, u potpunosti, Nakamoto-sanov posao, jer upravo on najbolje poznaje inženjere u Japanu. Između njih ne postoji jezična barijera, što je bio slučaj sa Geoffom koji nije govorio japanski i zapravo nije bio pravi Hondin čovjek. Zbog toga je filtriranje onoga što vrijedi od onoga što je samo zanimljivo – i ne daje brze rezultate – bila posebna poteškoća za momčad.

Moje je mišljenje da smo se u tome uspjeli poboljšati, jer kad Nakamoto-san kaže: 'Moramo se riješiti onoga što nam u ovom trenutku ne koristi', tada to obično potječe od nekoga iz Honde, što je dobro jer smo konačno uspjeli usmjeriti HGT-ove resurse na područja koja su momčadi doista potrebna."

Istina, Nakamoto je čovjek od utrka u svakom smislu te riječi, jer je u posljednjih 25 godina radio na nekima od najinovativnijih i najuspješnijih trkaćih motocikala. No u svijetu F1 pravi je novak i sâm priznaje da ni sada ne zna dovoljno o aerodinamici. A svi znaju da Fryu nije bilo po volji što odlazi Willis, baš kao ni sportskom direktoru Gilu de Ferranu, koji je kasnije na svoju ruku otišao zbog nagomilane frustracije kojoj je uzrok očajna suradnja s Nakamotom. A Willisa je upravo u momčad Red Bulla unovačio Adrian Newey, koji je s njim početkom i sredinom 1990-ih radio u Williamsu, kad je ta momčad bila najjača. Je li došlo vrijeme za službeno priznanje Honde da je pogriješila što je pustila Willisa?

"Geoff je... bio je i ostao... nadaren inženjer", dvosmislen je Fry nakon što je uhvaćen u za njega vrlo rijetkoj situaciji u kojoj mu se zapliće jezik. "No... kad sastavljate tim koji se ne sastoji samo od 600 ljudi u Britaniji, nego i od mnogih u Japanu, najvažnije je da omogućite da radi kako ste planirali, i to kako dugoročno, tako i kratkoročno. Honda je u svemu tome dugoročno i želi na vlastiti način upravljati svojim F1 timom.

"Stoga ću vam... hm... odgovoriti dvojako. Je li nam to naštetilo u kratkom roku? Mislim da jest. Gubitak nekoga tko ima toliko iskustva bez sumnje je težak. No hoće li to omogućiti organizaciji daljnji rast i razvoj u nekom drugom smjeru? Vrlo vjerojatno da. Pitajte me to za pet godina, pa ćemo vidjeti što nam povijest ima za reći."

Za pet godina. Hmm. Za Hondu Motor Co., koja, prema Fryevim riječima, nužno mora usporiti – "Velike kompanije se kreću inercijom", rekao je, zapamtite – pet godina je prihvatljivo vremensko razdoblje u kojem može sagledati ili planirati načelnu kategoriju poput uspjeha njezina F1 tima. To razdoblje je prihvatljivo za vodeće ljude u F1, ali potpuno neprihvatljivo za ljude na trkaćoj stazi. Bio on 25 godina u Fordu ili ne, Fryu to mora biti jasno. On to možda ne govori javno, no možete biti sigurni da to misli.

No ključno za Hondin uspjeh u F1 je da njihov glavni čovjek u Japanu to mora pomisliti, a tada i javno izreći.

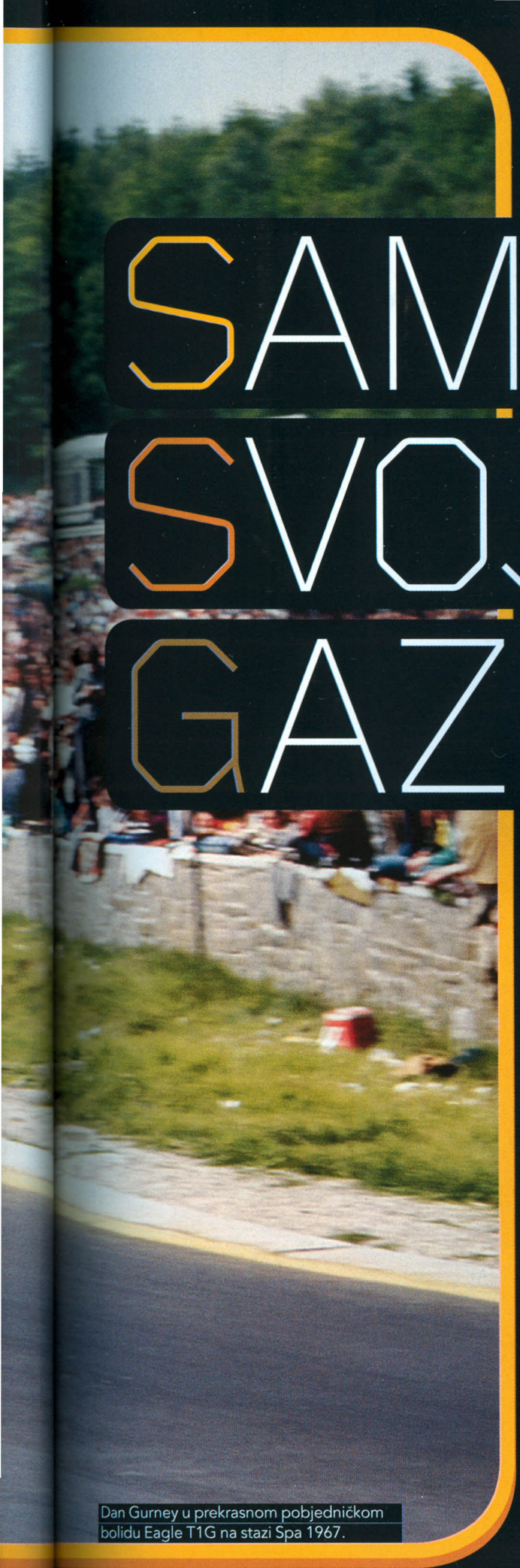
U međuvremenu, svijet F1 promatra i čeka... FO



SAM SVOJ GAZDA

Riječi Paul Fearnley **Slike** LAT Archive

Prije 40 godina Amerikanac Dan Gurney na Spa je pobijedio u bolidu koji je načinila njegova momčad Eagle. Bilo je to na vrhuncu kratkog, ali jedinstvenog fenomena u F1 – vozači su pobjeđivali vodeći vlastite momčadi. F1 Racing porazgovarao je s ljudima koji su radili s čovjekom koji je dobro žonglirao svim svojim zaduženjima



Dan Gurney u prekrasnom pobjedničkom bolidu Eagle T1G na stazi Spa 1967.

Zgodan vozač, prekrasan bolid, veličanstveno mjesto – pobjeda Dana Gurneyja na VN Belgije 1967. u Spau bila je savršena, od nosa bolida nalik grabežljivoj ptici, do savršenog svladavanja Eau Rouge. Jack Brabham, tamnoputi Australac, godinu je ranije dokazao da se na Velikoj nagradi može pobijediti u bolidu vlastite konstrukcije, a sad je to ovaj Kalifornijac potvrdio. Njegov je Orao savršeno sletio.

Međutim, zlatno doba vlasnika/vozača nije dugo trajalo, premda se nastavilo i godinu dana kasnije na Spau kad je momčad Brucea McLarena prvi put pobijedila u utrci F1.

Primjerice, Gurney nije ni sudjelovao na utrci. Nakon posljednjeg mjesta u kvalifikacijama i ranog odustajanja u Monaku, njegov se Eagle (nije nastupio ni u Španjolskoj) nije natjecao u Belgiji, Nizozemskoj i Francuskoj. U utrke se vratio u srpnju, na stazu Brands Hatch, ali sljedeće tri vožnje nisu bile uspješne i momčad se povukla. U Goodyearu, glavnom sponzoru Gurneyja, htjeli su da se usredotoči na natjecanja Indycara s momčadi iz Santa Ane. Logistički i financijski gledano, to je imalo smisla – Eagle Bobbyja Unsera te je godine osvojio Indy i konstruktorski naslov. Ako je Dan i dalje želio voziti F1 (a jest), morao bi voziti za Brabham (odvozio je jednu utrku, u Nizozemskoj 1968.) ili McLaren (tri utrke 1968. i još tri u tragičnim okolnostima 1970.).

Tragičnima zbog toga jer je Bruce McLaren 2. lipnja poginuo na stazi u Goodwoodu. Zatim se Jack, koji se u 44. godini i dalje natjecao, potkraj 1970. povukao iz F1. Jack je shvatio u kojem se smjeru razvija F1 s novim sustavom pokrovitelja i umirovio se, a Brabham je do 1972. postao igračkom Bernieja Ecclestonea. Premda je tada razdoblje Cosworth/Hewland bolida u F1 bilo na vrhuncu, financijski aspekti i uplitanje politike u F1 bili su previše čak i za tog vozača s odličnim vezama, usput blagoslovljenog fantastičnim osjećajem za brzinu.

Ne, još se tijekom 1967., kad je novi Lotus 49 počeo iskorištavati brzinu Coswortha DSV, počeo radati osjećaj da je sve moguće. Baš kao «Ljeto ljubavi» u San Franciscu, sve je završeno u listopadu, ali prije toga Dan je dosegnuo vrhunac karijere. Naime, samo tjedan dana prije nego je pobijedio na Spau, s Fordom je osvojio naslov na 24 sata Le Mansa. U Francuskoj je šampanjcem zalio pobjedu, baš kao što je u Belgiji duboko ispio iz pehara uspjeha, jer njegov je jeftini Eagle bila pravo malo čudo u usporedbi s proizvodom financijski moćnog Forda. Pobjeda na Le Mansu bila je jednodnevna bitka, a Dan je bio unajmljeni plaćenik, dok je pobjeda na Spau bila njegova inačica filma Točno u podne, s Danom u ulozi šerifa gradića na Divljem zapadu.

Naravno, svako malo čudo ima dvije strane medalje.

Gurneyjeva momčad AAR (All American Racers u Americi ili Anglo American Racers u Europi) bila je pravi amalgam. Njezin šef, koji je cijenio europski način utrkivanja, bio je uvjeren da Amerikanci mogu biti bolji. Njegove su ruke povezale dva prekooceanska čimbenika. Posebna veza s posebnim problemima.

Šef AAR-a u Americi bio je konstruktor Len Terry, najbrža olovka na zapadu i snažna osobnost. I dok je njegov Lotus 38 Jimu Clarku 1965. osigurao pobjedu na Indyju 500, Terry se nakon kratkotrajne suradnje polako spremao napustiti momčad Colina Chapmana. Odlučio je postati samostalan, a od svojeg je prvog posla mnogo očekivao.

"To je bio dio problema", izjavio je Terry. "Prešao sam u Eagle vjerujući da je Dan materijal za svjetskog prvaka, no uskoro mi je postalo jasno da sam se prevario. Društveno smo se dobro slagali, ali poslovno to nije najbolje funkcioniralo. Bila je to čista suprotnost radu s Chapmanom.

Dan je vjerovao da je dobar razvojni vozač, a ja nisam. Prvi sam puta počeo sumnjati u to kada je Dan 1966. sjeo u Eagle T1G. Rekao je da moramo promijeniti opruge, a sve što je učinio je provezao par krugova s bolidom u kojem je bilo vrlo malo goriva. Proveo sam mjesece izračunavajući opterećenja i geometriju, a on je sve to odmah zanemario.

Usto, imali smo problema u komunikaciji. Terry je kupio kuću u Hastingsu jer je smatrao da bolid treba načiniti u obližnjem Ryeu. Tamo je proveo samo 11 dana prije nego je odletio u Los Angeles, gdje je otkrio da neće načiniti samo jedan Eagle, nego vjerojatno još jedan za Jerryja Granta. Na posljetku je bilo naručeno najmanje šest Eaglea. Povrh toga, Dan je uklonio eksperimentalni prednji ovjes, a da to nije rekao Lenu...

To me je smetalo", rekao je Terry. "Priznajem da sa mnom nije lako raditi. Nemam strpljenja objašnjavati ljudima za koje smatram da ne razumiju ono što govorim. Mislim da je Dan na sveučilištu učio nešto o strojarstvu, no nije previše znao o tome. Bio je odličan vođa, pokretao je stvari i vrlo se dobro slagao s ostalim zaposlenicima. (Kao da je uspio motivirati sve osim mene!) Međutim, nije sudjelovao u konstrukciji, ali to je bilo u redu, jer je činjenica da je to prepustio meni bila znakom poštovanja i povjerenja. Upalilo je, čak i u 'masovnoj' proizvodnji: jedan se primjerak može načiniti prema konstruktorskim skicama (što je moj omiljeni način), dok proizvodnja nekolicine primjeraka zahtijeva prave inženjerske nacrte. No pet se Eagleova 1966. kvalificiralo za Indy 500 (bolid Lloyda Rubyja vodio je sve do kvara bregastog vratila u 167. krugu). Mislim da se to može nazvati uspjehom, uzme li se u obzir koliko smo malo vremena imali za izradu bolida.

Problemi su počeli kad je Dan počeo uvoditi svoje zamisli. Mnogo je petljao, često s glupostima. Nikad nisam namjeravao biti razvojni inženjer i nadao sam se da će tu ulogu preuzeti Dan, ali razočarao sam se."

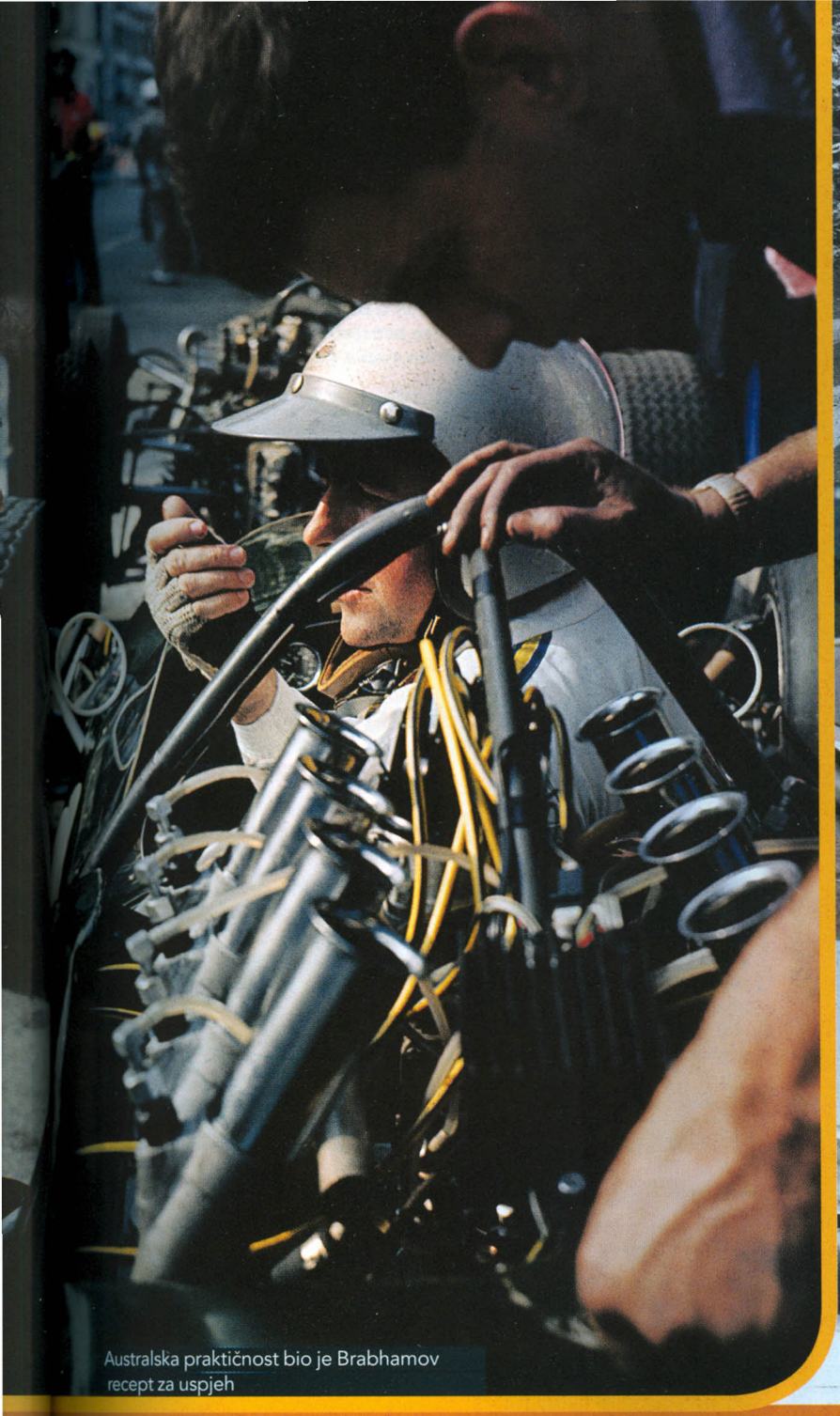
Umjesto da se posvađa s prijateljem, Terry je potkraj 1966. napustio tvrtku. Sredinom 1967. zamijenio ga je Tony Southgate, pristigao izravno iz Lole.

"Momčad je već načinila laganiji T1G, pa sam trebao samo doraditi geometriju", kaže Southgate. „Istina je da se Dan volio posvuda petljati. Volio je prčkati po bolidu (tako je 1971. nastalo Gurneyjevo zakrilce). Postav bolida namještao je na gridu i ja bih tada pomislio: 'O Bože, ovo je potez očajnika.' No bio je šef, osoba koja je riskirala svoju karijeru. Bio je iskusan, supersposoban vozač i uspješan, pa odakle meni pravo da preispitujem njegove odluke?

"Nakon što sam to rekao, smatram da su ga ljudi vrlo lako mogli navesti na krivi put. Mehaničar bi nešto sugerirao, ili bi Dan vidio da neka momčad nešto drukčije radi, i odmah je zahtijevao da i mi to probamo. I uvijek je smatrao da na tržištu postoje bolje opruge, bolji stabilizatori od onih koje smo mi rabili. Usto, bio je brz, ali



"Dan i ja smo se društveno dobro slagali, ali poslovno to nije najbolje funkcioniralo."
Len Terry



Australska praktičnost bio je Brabhamov recept za uspjeh



Odnosi između konstruktora Terryja (lijevo) i Gurneyja bili su napeti



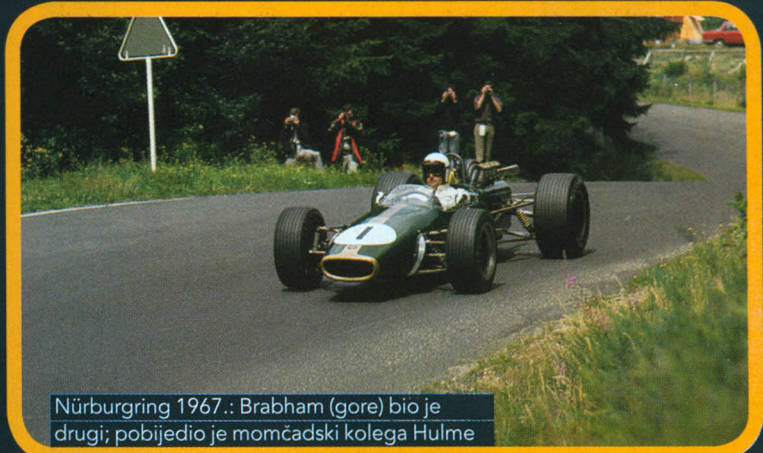
Prva McLarenova pobjeda (Spa 1968.) zasluga je Novozelanđanina Brucea McLarena



Konstruktor Herd (nekadašnji zaposlenik Concordea, lijevo) s McLarenom i partnerom Mayerom



"Ja nikad to nisam uspio učiniti sa svojim Cooperom." Gurney i McLaren se savjetuju



Nürburgring 1967.: Brabham (gore) bio je drugi; pobijedio je momčadski kolega Hulme

mogao je biti i brži da se više usredotočio na vožnju. Mislim da se, za razliku od Jacka Brabhama, nije toliko koncentrirao na prave stvari."

"No Dan je bio krasna osoba. Bio je pravi trkaći vozač i tako je i izgledao, dok su Brabham i McLaren bili pomalo u drugom planu."

No Jack je bio i mentor Bruceu i Danu. Bruceu kad je bio u Cooperu, Danu kad je tri godine vozio za momčad koju je Jack kasnije utemeljio. Bruce je, kao i Jack, na posljetku napustio Cooper (krajem 1965.) kako bi se usredotočio na svoju momčad (isprva je i on, baš kao i Dan, zapošljavao slobodnjake). Međutim, Bruce je uskoro spoznao da mu glavni konstruktor treba na puno radno vrijeme. Odabrao je Robina Herda, 26-godišnjaka neiskusnog u automobilizmu, oxfordskog đaka koji je stigao ravno s projekta Concorde.

"Da, Dan je bio mnogo društveniji od Brucea", nastavlja Herd. "Bio je dio predodžbe tog sporta. No Bruce je unutar naše skupine bio vrlo karizmatičan. Odisao je zaraznim entuzijazmom, a suosnivač Teddy Mayer davao je stegu, financije i sustave. Bila je to daleko najnadarenija skupina s kojom sam surađivao, a Bruce je zaslužan za tu odličnu koheziju. Usto, briljantno je povezivao konstrukciju s vožnjom. On je bio poveznica koja nam je omogućila da tako brzo postanemo uspješni."

Bruce je u Aucklandu na Novom Zelandu studirao strojarstvo i radio u očevoj garaži. Herdovi složeni proračuni, poznavanje aerodinamike i suvremenih materijala nadilazili su Bruceovo znanje, no njegov se intuitivni pristup konstrukciji šasije i motora savršeno nadopunjavao s Herdovim znanstvenim pristupom.

"Premda sam na posljetku odgovornost preuzimao ja", rekao je Herd, "bio bih lud da nisam tražio da svatko izrazi svoje mišljenje. Ako bi čistač imao dobru zamisao, mi bismo je iskoristili. Jack Brabham je imao Rona Tauranaca – obojica su bili briljantni praktični inženjeri sličnih razina iskustva i znanja – a Bruce je imao mene. Premda smo se međusobno nadopunjavali, katkad sam imao osjećaj da nisam od velike pomoći."

Očito je da Bruce nije tako mislio jer je Herdu 1968. ponudio udjel u tvrtki i udvostručio mu plaću kako bi ga spriječio da prijeđe u Cosworth.

"No moj odlazak nije bio vezan za novac, nego priliku da proširim svoje znanje", rekao je Herd. "Cosworth je bio najbolja konstruktorska tvrtka i želio sam učiti od najboljeg – Keitha Duckwortha. I tako sam otišao, ali i, gledajući retrospektivno, načinio pogrešku.

Nakon Monze (gdje je Bruce u drugom izletu na stazu uspio s mnogo slabijim Herdovim M5A biti u prvom startnom redu) svaka me je momčad htjela. No ja sam osjećao da pripadam McLarenu. Sada dok se toga sjetim, shvaćam da smo, s Bruceom i Teddyjem, mehanički bili korak ispred svih: kompoziti, lijepljene školjke. Usto, 1966. na bolidu bismo imali krilo, ali sve su planove uništili problemi s motorom. Najveća nam je poteškoća bila pronaći motor (1967. uvedeni su novi propisi za trolitrene motore)."

Coventry-Climax se povukao, DFV se još nije počeo natjecati, a većina se momčadi mučila sa snagom motora. Vlasnik/vozač doista je morao sve sâm rješavati. Nakon neuspjelog pokusa s kratkohodnim Fordovim Indy V8 manjeg provrta i nepouzdanom Serenissimom V8, McLaren se za sezonu 1967. odlučio za BRM-ov V12, motor iz sportskog automobila. Motor je stigao u kolovozu, baš na vrijeme za provjeru na 30

Neuspjeh SAM SVOJ GAZDA

Uspjeh recepta vlasnik/vozač 1960-ih u Brabhamu pokušalo je slijediti još sedam hrabrih duša. Uslijedili su prosječnost i neuspjeh. Dolje su navedene statistike vozača/vlasnika svake od tih momčadi.

CHRIS AMON

STARTOVA: 1 BODOVA: 0

Zlosretni Novozelanđanin pokušao je sreću preokrenuti vlastitom momčadi. Bolid AF101 iz 1974., načinjen u suradnji s Gordonom Fowellom, imao je ovjes od titana i spremnik goriva između vozača i motora. Samo se četiri puta natjecao te godine, a kvalificirao se dvaput. U Španjolskoj je slomio osovinu kočnice, a prije početka utrke u Monaku pokvarila mu se glavina kotača.

EMERSON FITTIPALDI

STARTOVA: 75 BODOVA: 37

Dvostruki svjetski prvak šokirao je F1 potpisujući 1976. za Copersucar, momčad svojeg starijeg brata. Tijekom pet sezona osvojio je šest šestih mjesta, tri petih, pet četvrtih i jedno treće mjesto. Vrhunac je bilo drugo mjesto na VN Brazila 1978., sezone u kojoj je osvojio 17 bodova.



GRAHAM HILL

STARTOVA: 0 BODOVA: 0

Hill je u 46. godini, kad se sa svojim bolidom GH1, dorađenom Lolom T370, nije uspio kvalificirati za VN Monaka 1975. (mjestom njegova najvećeg uspjeha, jer je tu tijekom 1960-ih pobijedio pet puta), konačno pokleknuo pred neizbježnim. Svoje je povlačenje iz utrka potvrdio na VN Velike Britanije 1975.



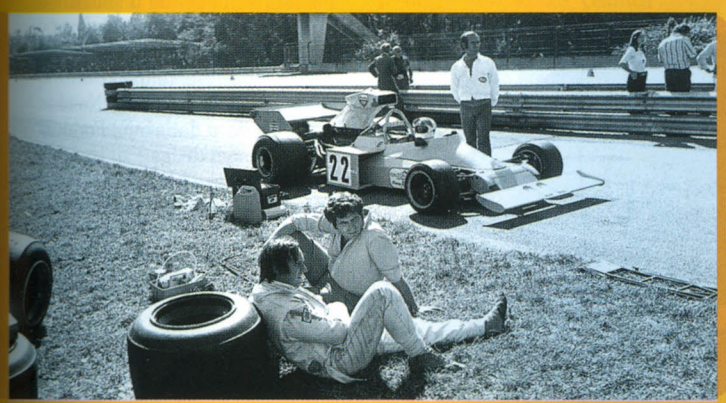
HECTOR REBAQUE

STARTOVA: 1 BODOVA: 0

Ova je bogata meksička momčad 1978. i 1979. rabila godinu dana stare Lotusove bolide. Rebaque je Geoffa Ferrisa iz momčadi Penske tada zamolio da bolid konstruira na temelju jednodijelne šasije iz 1979. HR100 se natjecao na tri posljednje utrke 1979., ali kvalificirao se samo za jednu, dok je u Monaku odustao zbog loma ovjesa motora.



A načela tijekom 1970-ih



WILSON FITTIPALDI

STARTOVA: 10 BODOVA: 0

Nakon dvije sezone u Brabhamu, Wilson je odlučio dokazati da Brazil može financirati i načiniti F1 bolid. Mogao je, ali nije bio odveć dobar. S dizajnom Richarda Divile mučio se 1975., a najbolji mu je rezultat bilo deseto mjesto na VN SAD-a. Povukao se iz F1 kad se Emerson pridružio obiteljskoj tvrtci.



ARTURO MERZARIO

STARTOVA: 9 BODOVA: 0

Bolid A1 Malenog Arta bio je prevelik i težak za vožnju. U sezoni 1978. sedam se puta povukao iz utrka, jednom nije udovoljio standardima, šest se puta nije uspio kvalificirati i dvaput je zbog kvarova odustao prije kvalifikacija. Inačica B iz 1979. skupila je jednu zabranu natjecanja, šest neuspješnih kvalifikacija i odustajanje. Bolid A2 deset se puta nije uspio kvalificirati.



JOHN SURTEES

STARTOVA: 19 BODOVA: 5

Johnov prvi F1 bolid, TS7, pojavio se 1970. Te je godine pobijedio na Zlatnom kupu Oulton Parka i startao je na sedam utrka F1, osvojivši peto mjesto u Kanadi. Sljedeće je godine uslijedio TS9 i osvojio peto mjesto u Nizozemskoj. Zatim se usredotočio na vođenje momčadi (ukinuta 1978.), no VN Italije 1973. (njegova posljednja utrka) odvozio je u TS14.



milja Goodwoda, nakon čega je uslijedila VN Kanade.

Ta se utrka u Mosportu pokazala vrhuncem razdoblja vlasnika/vozača: Bruce je mogao pobijediti (završio je sedmi) da mu se akumulator nije pokvario te da momčad nije povećala prostor i smanjila masu izbacivanjem alternatora. Danov Eagle bio je treći, a Jack je momčadskog kolegu Dennyja Hulmea predvodio do osvajanja prva dva mjesta, i to treći put te sezone. Činilo se da će Brabham osvojiti drugi uzastopni konstruktorski naslov, što je najveći uspjeh doba vozača/vlasnika.

"I Bruce je, baš kao i Dan, volio prčkati po bolidu", izjavio je Southgate, "ali možda nije bio toliko brz. Dan je imao brzinu, ali njegovi zahvati na bolidu katkad nisu bili učinkoviti. Jack je bio taj koji je gotovo pronašao savršenu ravnotežu. Kad ste s njim razgovarali, imali ste dojam da je uspio pronaći sva dobra rješenja.

Dan i Weslake – dobavljač trolitrenih V12 motora za Eagle – načinili su strašan posao s onime što su imali. Weslakeovi resursi bili su pomalo bazični (jednom sam vidio čovjeka kako običnim metrom mjeri novi blok motora), ali motor im je bio složen. Dan je volio složene stvari, dok je Jackov motor, Repco V8, bio iznimno siguran, jednostavan, pouzdan i umjeren. Dan nikad ne bi odabrao Repcove motore."

Jack ne samo da je bio očinska figura, nego su ga i zvali Daddy (Tata). No katkad se i on mučio s apstraktnim dijelom tog složenog svijeta: kemijom.

Ne, to nije dovoljno tajanstveno. Nazovimo to radije alkemijom.

Brabham i Tauranac, njegov konstruktor, u australskom su Novom Južnom Walesu surađivali još od početka 1950-ih, ali do 1965. počeli su se razilaziti. Njihovao se poduzeće sastojalo od dva zasebna dijela: BRO-a, Jackove trkaće momčadi, i BRD-a, Ronovog proizvodnog dijela. "BRO-u smo za oko 3000 funta prodavali F1 bolide bez motora", izjavio je Tauranac. „No uvođenjem trolitrenog motora te nakon tri sezone neizravne uključenosti, rekao sam Jacku da me F1 više ne zanima.

No, on je ponovno došao k meni i ponudio mi novu pogodbu – trebao sam ponovno dolaziti na utrke i voditi razvoj."

Jack se također preporodio. Prema vlastitom priznanju, vozački se istrošio. Zapravo, da je Gurney ostao u momčadi 1966., Jack bi se povukao iz F1 ali, umjesto toga, morao je ponovno razmisliti o cijeloj stvari. Njegova je prilagodba na novi bolid bila savršena.

"Jack je odlično osjećao bolid, njegov postav i uvijek bi sudjelovao ako je uz stazu trebalo nešto doraditi. Znao je načiniti sve povezano s mehanikom bolida", nastavio je Tauranac. "Nije mnogo govorio, no nije ni trebao.

Kad je radio s nama, Dan nije imao nikakve informacije o konstrukciji ili razvoju. Katkad bi ušao u boks tražeći da mu stražnji stabilizator skratimo za dva milimetra jer je bio uvjeren da osjeća razliku, što je, naravno, bilo nemoguće. No mislim da je to bilo način da se duševno pripremi za utrku.

Bruceu je, za razliku od Dana, bolid nastajao kao posljedica dogovornog razvoja. Stvari nisu tako funkcionirale u Brabhamu, u kojem sam ja bio neka vrsta dobroćudnog dikatora."

"Jednom sam nekoliko mjeseci radio s Ronom i bio je nemoguć!", nato će Terry.

Ah, taj mehanički alkemičar, najvažniji i najključniji dio vlasnika/vozača. Onaj koji izgledom podsjeća na čarobnjaka.

ANATOMIJA
ZAVOJA 8
TURSKA



8

Poznati zavoji najzahtjevniji su ispit vozačke darovitosti, oni dijele dobre od najboljih. Takvih zavoja, međutim, nema mnogo i zato su oni novijeg datuma, poput turskog zavoja broj 8 toliko cijenjeni. Raščlanimo, stoga, zašto je Osmica takva poslastica na kalendaru F1...

Riječi Tim Scott
Ilustracije Alan Eldridge

Stari Woodcote, Curva Peraltada, dugi Rouenski zavoj. Sve veliki zavoji F1 povijesti. Lakmus-papiri za junake po kojima su se vozači Formule 1 iz tjedna u tjedan međusobno vrednovali. Jednog za drugim, međutim, gutao je razvoj sigurnije, tehnički složenije suvremene F1. No to ne znači da u današnjoj Formuli 1 nećete naći druge visokobrzinske klasike – pronjuškate li dovoljno pomno.

Otkad se prije dvije godine kalendaru F1 pridružila Velika nagrada Turske, staza Istanbul



Park ponudila je, kako se ispostavilo, jedan od najstrašnijih izazova: Zavoj 8. Riječ je o višedijelnom lijevom zavoju s nekoliko vrhova koji je smjesta uletio na ljestvicu najtežih zavoja u Formuli 1. Osmica nije jedan od onih poznatih zemljom ograđenih testova sumanutosti iz prošlosti u koje se ulazilo zadržanog daha. Ne, jer na izlasku iz Zavoja 8 neće vas dočekati ništa strašnije od zelenog asfaltnog proširenja, a na bolidima ne možete primijetiti kako postupno gube ravnotežu. Unutar kokpita, međutim, itekako se sjedi na oštrici noža.

Pojedinosti o zavoju otkrit će nam bit suvremenih klasika – sve su to istinski psihofizički testovi koji pobuđuju nesigurnost i iziskuju vještinu. S približavanjem kasnokolovoškog termina VN Turske, Osmica izaziva sve veću zabrinutost među momčadima.

"Čim netko spomene Tursku, odmah pomislim na Zavoj 8", kaže Anthony Davidson, vozač Super Agurija. "U umu vam odmah bljesne 'Uh, sranje, Zavoj 8'. To je jedan od daleko najtežih zavoja u F1."

Renaultovi podaci iz Alonsova najbržeg kruga u prošlogodišnjoj drugoj kvalifikacijskoj rundi (kad je bio treći najbrži) daju nam dojmljive pokazatelje o Zavoju 8. Najmanja zabilježena brzina u zavoju bila je 266 km/h u šestom stupnju, a vršna vrijednost bočnih sila iznosila je 5 g. Razine sila koje djeluju na vozača slične su onima u Copseu na Silverstoneu, no ondje ne traju ni približno dugo kao u osmici i upravo to – dugo vrijeme u kojem su vozači gotovo nepomični – izdvaja taj velik i brz zavoj od ostalih.

"Činjenica da je toliko dug čini ga tako teškim", kaže Williamsov vozač Alex Wurz. "Oko sedam sekundi smo na nekih 5 g, što je vraški dugo. Kad bi piloti borbenih zrakoplova bili toliko dugo izloženi okomitoj g, morali bi nositi anti-g odijela."

Izazovnost Zavoja 8 ne sastoji se, međutim, samo od velikih brzina i visokih g-sila. Postoji cijela zbrkana mješavina čimbenika koje vozači moraju odvagati pri svakom ulasku u zavoj, u kvalifikacijama i utrci. A to im uvijek ne pođe za rukom: u subotnje jutro 2005. vidjeli smo jezivo izlijetanje Kimija Räikkönena, a Jenson Button je u kvalifikacijama pretjerao s brzinom i skliznuo sa staze. Lani

"Ta njegova duljina čini ga tako teškim. Oko 7 sekundi trpimo 5 g – to je jako dugo."



Zavoj 8 traži profinjenost i predanost, a preodvažni, poput Schumija, mogu biti kažnjeni

je, pak, nitko drugi do Michael Schumacher usred trke izletio preko vanjskog rubnika. Dobro, postoji proširenje, pa nije izgubio četiri kotača, nego samo četiri sekunde, ali očito je da u Osmici nema malih pogrešaka.

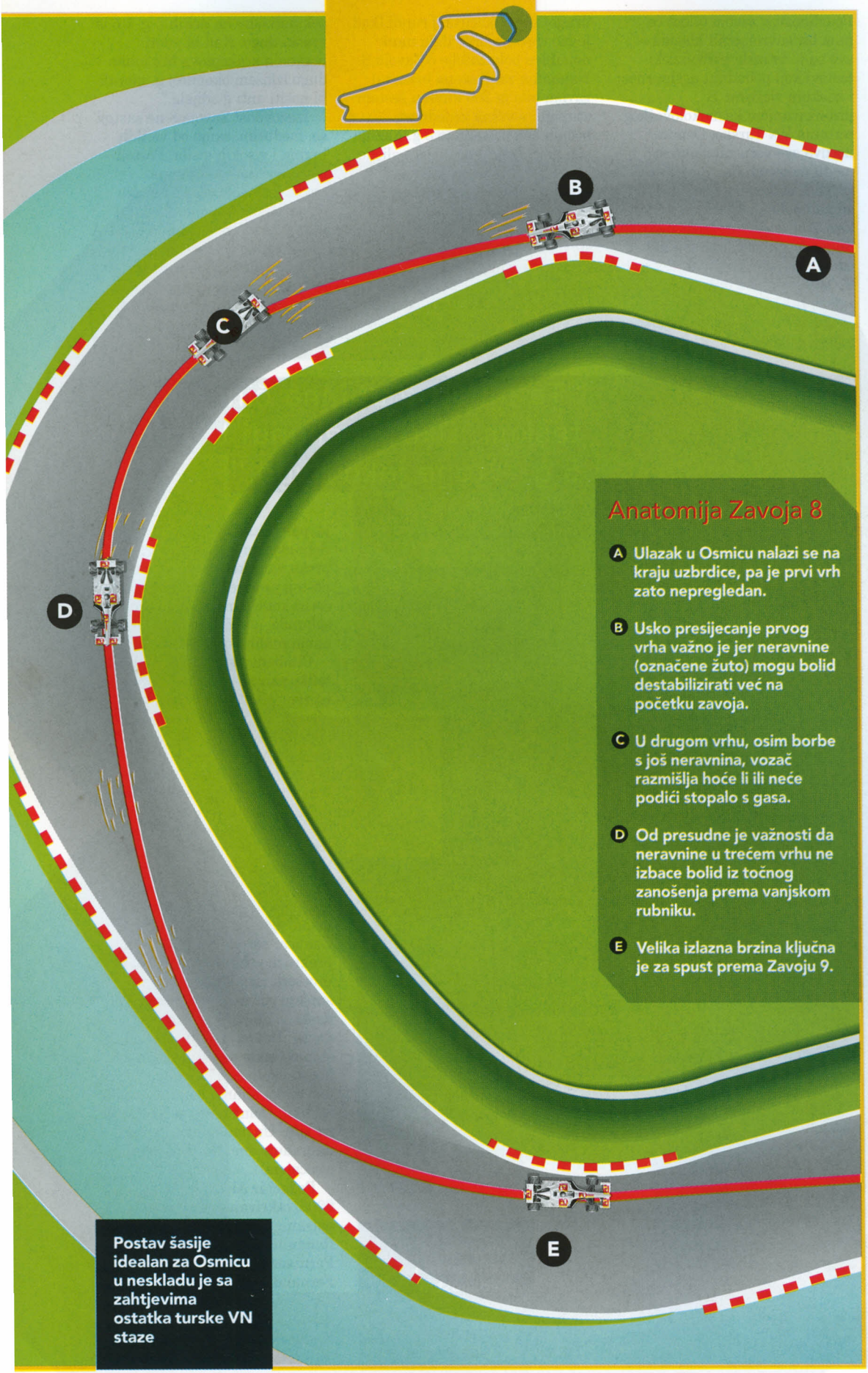
Čimbenici koji Zavoj 8 čine toliko zamršenim međusobno su isprepleteni. Za početak, već njegova duljina govori da nije riječ o jednom tečnom zavoju, nego o nizu od četiri vrha od kojih svaki zahtijeva iznimnu točnost želite li pogoditi dobru putanju za sljedeći, odnosno na posljetku za miran izlaz.

Raščlambu tehnike prolaska prirodno, stoga, radimo po četvrtinama. No do trenutka ulaska u prvi vrh vozač je već učinio jedan ključan potez. Osmica, naime, lebdi u onom prekrasnom, bolno privlačnom prostoru rizika u kojem ne smijete rutinski nagaziti gas do daske... ali smijete skoro do daske. Dakle, hoćete li podići stopalo malo prije ulaska? Ako hoćete, koliko i kako dugo? Riječ je o maloj nijansi koja čini veliku razliku. Osmicu ne možete proći na silu. Uz najusredotočenije, nagrađuje one s najizoštrenijim osjećajem.

Podaci iz Alonsova kruga 2006. otkrivaju njegovu metodu, opisanu riječima glavnog Renaultova inženjera Alana Permanea: "Trag pokazuje da Fernando nije nijednom kočio, ali je prije ulaska u zavoj na pola sekunde smanjio gas za 50 posto. Nakon tog "dodira perom", do ostatka zavoja gazio ga je do

SLIKE: PAUL-HENRI CAHIER

ANATOMIJA ZAVOJA 8 TURSKA



Anatomija Zavoja 8

A Ulazak u Osmicu nalazi se na kraju uzbrdice, pa je prvi vrh zato nepregledan.

B Usko presijecanje prvog vrha važno je jer neravnine (označene žuto) mogu bolid destabilizirati već na početku zavoja.

C U drugom vrhu, osim borbe s još neravnina, vozač razmišlja hoće li ili neće podići stopalo s gasa.

D Od presudne je važnosti da neravnine u trećem vrhu ne izbace bolid iz točnog zanošenja prema vanjskom rubniku.

E Velika izlazna brzina ključna je za spust prema Zavoju 9.

Postav šasije idealan za Osmicu u neskladu je sa zahtjevima ostatka turske VN staze

kraja. U kvalifikacijama, dakle, gotovo da je cijeli zavoj prešao punim gasom."

Djelić sekunde nakon što otpustite gas, činite prvi pomak upravljača kako biste napali prvi vrh. Poteškoća je u tome što je nepregledan.

"Kad izađete iz Zavoja 7 ubrzavate uzbrdo, pa prvi vrh Osmice vidite tek kad ste već ušli u nju", priča Wurz. "Taj prvi pomak upravljača je presudan. Zavoj je nevjerojatno dug, ali sve važno zbiva se u prvoj četvrtini. Da biste drugi vrh pogodili u centimetar, morate pravilno proći kroz prvi."

Gotovo istog časa vozač nastavlja grozničavo preispitivati učinjeno i ono što ga čeka. Koliko sam dobro vozio između prvog i drugog vrha? Kako se ovog časa ponaša bolid pri punom gasu? Hoću li uspjeti liznuti bijele crte drugog i trećeg vrha, a zatim trznuti do vanjskog rubnika te ga prijeći bez dodira koji će poremetiti držanje bolida? Nužne su trenutačne odluke.

"Kad dođete na taj drugi vrh", nastavlja Wurz, mozak procjenjuje točno stanje guma, sklonost prema preupravljanju ili

> "Kad izađete iz Zavoja 7 ubrzavate uzbrdo, pa prvi vrh Osmice vidite tek kad ste već ušli u nju".

podupravljanju te količinu prianjanja. Zatim morate odlučiti možete li pod punim gasom proći do kraja ili morate malo podići stopalo – i ako morate, koliko – budući da to određuje koliko ćete otklizati prema vanjskom rubniku."

No bilo kakve prilagodbe u ovom dijelu mogu otkriti još jednu veliku zamku koju krije Zavoj 8: neravnine. Kad pojurite prema trećem vrhu ili načinite mali pomak upravljačem, riskirate da ćete poremetiti bolid u odlučujućem trenutku – dok nastoji iznaći najbezbolniji put



U lanjskoj drugoj kvalifikacijskoj rundi Alonso u Zavoju 8 nije išao sporije od 266 km/h

preko tih udarnih rupa. A ako ste prije toga promašili drugi vrh i otišli preširoko, samo ste pogoršali stvari.

"Glavne neravnine su između prvog, drugog i trećeg vrha. Koliko će vam naškoditi, umnogome ovisi o tome koliko vas je zanijelo," kaže Wurz. "Poremetite li bolid na njima, bit će vam teško jer nakon trećeg vrha slijedi presudan zalet prema vanjskom rubniku, no promašite li zbog njih treći vrh, u nevolji ste."

Približavanje rubu asfalta između trećeg i četvrtog vrha pri 274 km/h situacija je iz koje se lani Schumi nije izvukao. Neravnine, međutim, s kursa mogu izbaciti i bolid na savršenoj putanji.

"Najveća poteškoća sa Zavojem 8 je u tome što bolid zbog neravnina može dnom dodirnuti stazu," kaže Davidson. "To može dovesti do trenutačnog zanošenja, a u tom slučaju vozač postaje putnik. I nije toliko riječ o pojedinačnim neravninama, nego o nizovima udubina i izbočina koje stvaraju efekt vala."

Da se to spriječi, od presudne je važnosti podesiti kompenzacijske postavke opruga i amortizera te, ponajprije, visine bolida. Ali ostatak staze nimalo ne ide u prilog usavršavanju postavki za Osmicu. Duge ravne dionice u Istanbul Parku iziskuju razmjerno niske razine potiska, svi ostali zavoji ravni su poput biljarskih stolova i vrlo prikladni za malu visinu bolida, a oštra skretanja uglavnom su spori, tehnički zahtjevni uski prolazi za drugu ili treću u kojima ne želite imati prekrut bolid.

"To što je ostatak staze tako uglačan čini Zavoj 8 još težim", nastavlja Davidson. "Do kraja ravnog dijela možete proći s podosta spuštenim bolidom, ali kad zatim naiđete u Osmicu, čeka vas pakao, jer staza na tom dijelu daje posve drukčiji osjećaj."

Ipak, kad je riječ o podešenju, Zavoj 8 – kao jedini iznimno brzi zavoj na stazi – u inženjerskim umovima nije ni blizu vrha popisa prioriteta.

"Svaki zavoj promatramo pojedinačno i procjenjujemo koliko se vremena u njemu može dobiti", opisuje postupak Permane. "Prema tom se pokazatelju neki pokažu važnijima od drugih. Kao najvažniji zavoji obično se izdvoje spori zavoji ispred dugih ravnih poteza. Rijetko možete na bolidima načiniti promjenu koja će poboljšati sve. Uglavnom je riječ o kompromisima. Ne možete na stazu poslati odličan, krut bolid za Zavoj 8 te tako zanemariti šest sporijih zavoja u kojima vam zbog rubnika treba mekši bolid."

Dakle, vozači se u Osmici praktično moraju snalaziti kako znaju i umiju s nesavršenim bolidom. Ali ako pogode drugi i treći vrh te ako čisto izjure na rubnik, najteži dio zavoja su prošli. Još se moraju u plitkom lûku spustiti do četvrtog vrha te punim gasom krenuti prema Zavoju 9.

"Kad smirite bolid nakon trećeg vrha, držite gas i vodite računa da pratite putanju," kaže Wurz. "Ali još vas čeka nekoliko sekunda neravnina, pa morate biti ultranježni s upravljačem kako ne biste poremetili bolid. Pohlepa za upravljačem mogla bi vas, naime, stajati brzine na ravnoj dionici. Ne smijete izgubiti brzinu i oštetiti gume."

Dakako, sve su te tehnike posljedica gomile odluka donesenih u hodu, uz pretpostavke o drugim varijablama. Promjenjiv vjetar uvijek ima utjecaja. A u utrkama, kad su zbog kombinacija pun spremnik/nove gume ili prazan spremnik/stare gume stalno potrebna fina podešavanja, vozači su, naravno, konzervativniji.

Trka usto iz Osmice izvlači i posljednji žalac: čistu tjelesnu zahtjevnost. Činjenica da je posrijedi lijevi zavoj ima veliku težinu – na većini staza F1 vozi se u smjeru kazaljke na satu, pa desni zavoji prevladavaju. No istanbulski obrnuti ustroj, poput interlagoškog, izvrgava vratove vozača naporima na koje nisu naviknuti. Posebice tijekom sedam sekundi naleta od 5 g.

"Dodatno osnažujemo lijevu stranu vrata prije Turske, ali nema bolje teretane od bolida", kaže Davidson.

"Ljudsko tijelo jednostavno nema snagu kojom bi se sat i pol nosilo s takvim silama.

Svi oni koji tvrde da nakon prvog dana u Istanbulu nemaju bolne vratove, lažu.

Adrenalin pomaže, ali uz neravnine koje vam lome kičmu, Zavoj 8 pustolovina je svoje vrste." F1

"Bolid zbog neravnina može dnom dodirnuti stazu, a tada vozač postaje putnik."

SLIKE: DARREN HEATH



SVE U CRVENOME

SCHUMIJEVA ERA U SLIKAMA

Veliki vozač, veliki fotograf. – **Rainer Schlegelmilch** F1 pratio je pet desetljeća, a u krasnoj novoj monografiji oslikao je fantastično Schumijevo razdoblje



Hungaroring 1998.

U samom središtu osobnosti Michaela Schumachera njegova je ljubav za pobjedom. Ponovno pro življavanje tog osjećaja bilo je poticajem svake njegove akcije, svakog odvoženog kruga. A to je dokazivalo iskreno oduševljenje kad god bi dospio na najvišu stubu postolja.



Schumacherova era peta je knjiga u seriji Veliki izazovi Rainera W. Schlegelmilcha, briljantnog fotografa koji je svijet F1 pratio od 1962. Ova je monografija tiskana u samo 600 primjeraka, a cijena joj je 350 dolara. Podrobnosti ćete naći na internetskoj adresi www. schlegelmilch.com/shop/; kliknite na stavku "The Great Challenge".



Spa-Francorchamps 1991.

Ljubitelji F3 i Skupine C mogli su vidjeti naznake onoga što će uslijediti, ali svijet je to shvatio kad se u Spau na svom debiju kvalificirao na sedmo mjesto.

Hockenheim 2002.

Schumi je u prethodnoj utrci u Francuskoj osigurao treći uzastopni naslov, ali on i njegov Ferrari F2002 suvereno su vladali njegovom domaćom VN Njemačke. Te je sezone ostvario čudesnih 11 pobjeda.



Kanada 1997.

Schumi je imao popriličan broj iznimno nadarenih suparnika, primjerice Jeana Alesija (dolje), ali njima je nedostajala njegova posvećenost. Schumijev dolazak u Ferrari značio je Alesijev odlazak u Benetton, ali on se nikad nije uspio približiti Schumijevim uspjesima.





Monza 2006.

Proslava pobjede pred uzbuđenim tifozima – nakon desetljeća nevjerojatnih uspjeha Jeana Todta i Schumija – završila je Michaelovom najavom umirovljenja nakon posljednje utrke sezone.



Hungaroring 2006.

Tijekom Schumijeve ere u F1 se pojavilo mnoštvo nadarenih mladih vozača, ali Nijemčeva je dominacija bila takva da su se samo malobrojni upisali među pobjednike Đ Jensonu Buttonu u Hondi trebalo je šest godina da se popne na najvišu stubu postolja u Mađarskoj.



Melbourne 2004.

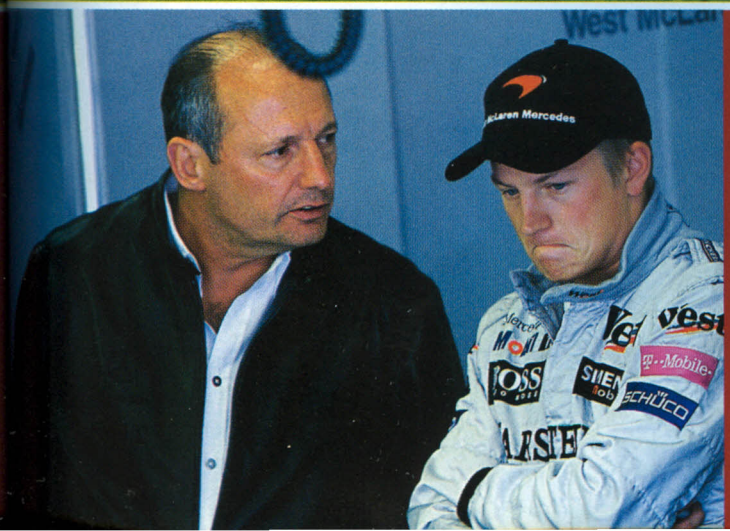
Vrijeme u kojem se Schumi natjecao u F1 pravo je "tehnološko doba" – uspona naprednih elektroničkih sustava i vozačkih pomagala te složenih aerodinamičkih dodataka. Ali vozačka upornost i usredotočenost nikad nisu nestali, baš kao što to ovdje dokazuje David Coulthard.



Jerez 1997.

Schumiju nisu bile strane kontroverze, a nerijetko ga se smatralo začetnikom beskrupulozne taktike. U izravnom dvoboju za prvenstvo u Jerezu, međutim, pobijedio je Jacques Villeneuve – on i njegov Williams preživjeli su sudar s Schumijevim Ferrarijem, pa je Kanađanin postao svjetskim prvakom.





Indianapolis 2003.

Jedan od Schumijevih najteže osvojenih naslova bio je onaj 2003., kad ga je sve do posljednje utrke pritiskala nova McLarenova zvijezda Kimi Räikkönen – na fotografiji sa šefom Ronom Dennisom. Finac je na posljetku zamijenio Schumija u Ferrariju.

Hockenheim 1995.

Michael na putu do drugog naslova svjetskog prvaka osvaja prvi od četiriju naslova na njegovoj domaćoj VN Njemačke. Obožavanje gledateljstva jedno je od obilježja njegove karijere, a zbog toga je umnogome porasla gledanost F1 u Njemačkoj.



Jerez 1994.

Pogled govori sve: Schumi i njegov glavni suparnik Damon Hill u posljednje su tri utrke sezone, a prva se odvijala u Jerezu, ušli razdvojeni za samo jedan bod. Michealov orlovski pogled ovdje prati napredovanje Williamsova vozača u kvalifikacijama.

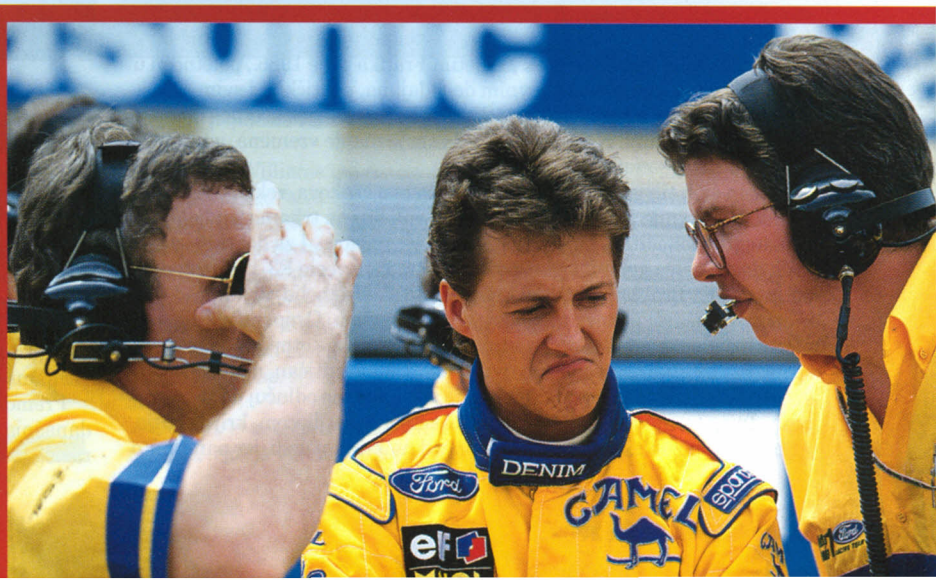


Sepang 2001.

Primjer "fintastičnog" izravnavanja bolida: Mika Häkkinen se u Maleziji izvlači iz nevolje. Mika je vjerojatno bio najveći Schumijev suparnik – vozač kojeg je bio prisiljen poštovati. Dvaput je Michaelu oteo naslov, 1998. i 1999.

Kyalami 1993.

Pod dirigentskom palicom Toma Walkinshawa (lijevo) Schumacher je u Benettonu s inženjerom Rossom Brawnom (desno) izgradio vezu koja će potrajati tijekom cijele njegove karijere. Nakon dvije "novačke" godine, 1994. i 1995., osvojili su prvenstvo, što se nastavilo i u Ferrariju.



Riječi Peter Windsor

Postavimo, za početak, Williams u kontekst, tj. u grotlo taština koje neki nazivaju Motorhome avenija, gdje vas sude ponajprije po kakvoći vina koje točite, utjecajnosti medijskih zajutraka koje priređujete te visini trorazinskog stropa vaše motorne kuće (ili marketinškog središta ili komunikacijske zone ili kako je već želite nazvati).

Nakon Ferrarijeve milanske funkcionalnosti i McLarenovih zrcalnih stakala, Williamsova se kuća odjednom doima poput oaze, hm, jednostavnosti, lišene bilo kakvog luksuza. Ipak, njihovi pomno osmišljeni cvjetni aranžmani i uredno složeni, čisti platneni ubrusi nedvojbeno ih svrstavaju u sredinu (po)modnog grida, uz bok Hondi, Toyoti, Red Bullu i, da, BMW-u.

Pogledom tako stigosmo do Franka i Patricka, u izdanju za sezonu 2007. I dalje su u igri, spremni na dokazivanje, iskazuju vlastitu razinu posvećenosti podrobnostima, s tim da su u njihovom slučaju podrobnosti nešto što umovi Rona Dennisa ili Maria Theissena, a kamoli Dietricha Mateschitza ni izbliza ne mogu pojmiti.

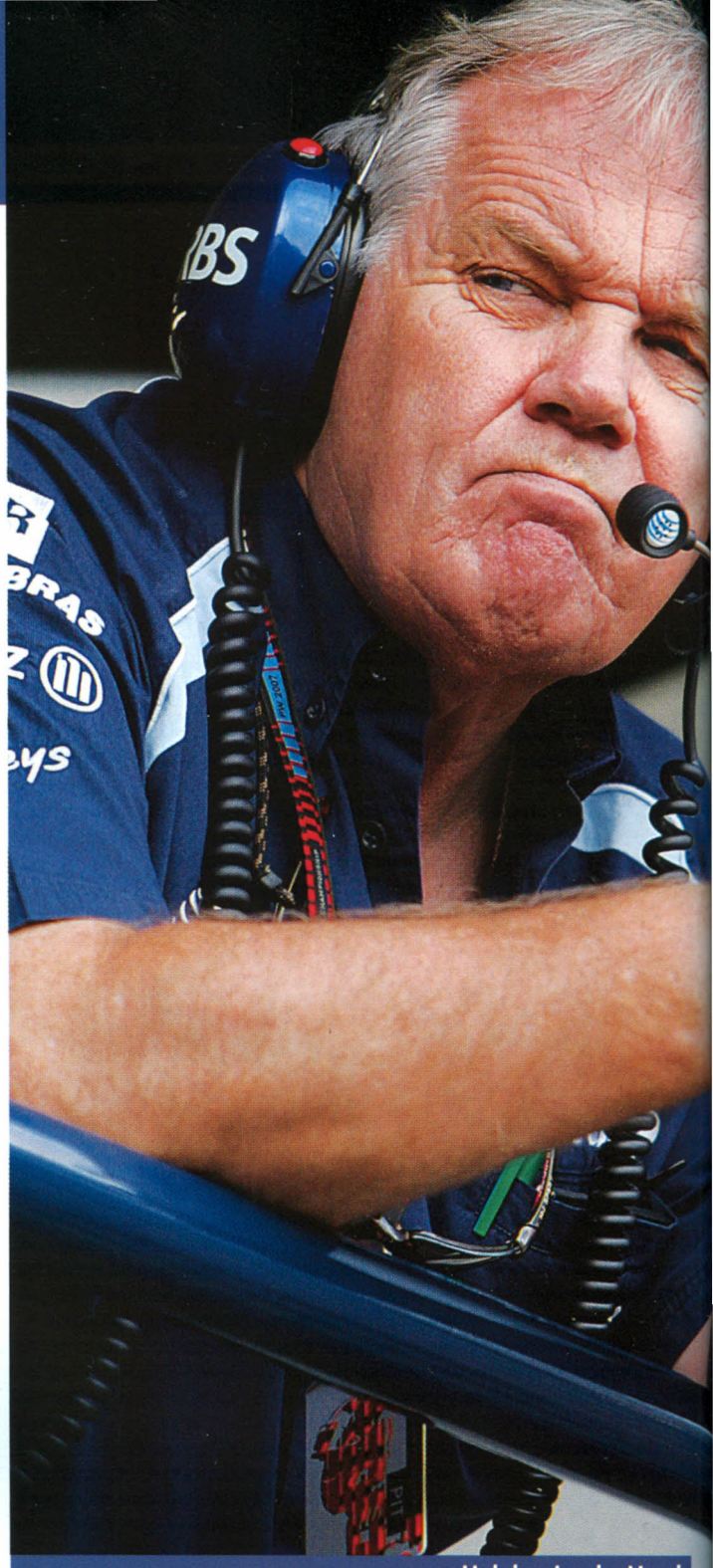
Što je dobro, naravno. Samo da bi plutao, brodu F1 trebaju dva Williamsa za svaki Red Bull Racing. Uspjeh u autotrkama može se, naime, kupiti ili, pak, stvoriti iz postojane strasti, one koja opstaje u dobrim i lošim danima, u pobjedama i porazima, u sušnim i plodnim godinama.

Tijekom proteklog desetljeća Williams je znatno oslabio (u odnosu na McLaren Rona Dennisa, dakako); priča je to koja mora biti ispričana. Jedna druga priča, međutim, mnogo je pozitivnija. Između ostaloga, govori o tome kako su Franck i Patrick još uvijek stopostotni vlasnici svoje tvrtke, o tome kako vode posao onako kako to oni žele i u vrijeme koje njima odgovara. Govori, nadalje, o tome kako u jednom trenutku raskidaju veze s jednim od najboljih proizvođača automobila na svijetu, a već idući počinju ispočetka, baš kad ste pomislili da bi se mogli prodati i umiroviti na Kajmanskim otocima.

I ne šalim se kad vam kažem da je u smislu blizine srca sporta, blizine bîti F1, šalica čaja s Frankom kasno u petak ili subotu poslijepodne još uvijek ravna McLarenovim zajutracima i Toyotinim treninzima, gdje se na monitorima prikazuju pomno izabrane postaje i gdje nema nikakve buke koja bi vas omela.

Razgovarati s Frankom, stoga, ovih dana nije nimalo lako. Može vas omesti stalno pomicanje gornjeg dijela njegova tijela, nemir u njegovu glasu, usmjerenost njegove pozornosti na zbivanja iza vaših leđa. Pomislite li da vam je teško, dovoljno je samo zamisliti kako tek njemu mora biti. Ja se, recimo, uvijek prisjetim Franka prije 1986., poletnog i u formi, željnog razgovora o dnevnim događajima, političkim i svim ostalim. No danas, kad sjedi u udaljenom kutu svojeg pokretnog doma, morate biti obzirniji. Na raspolaganju vam je manje vremena, a njegove su glasnice dragocjene.

Nakon svih tih godina, svih ispijenih čajeva i sokova, rekao bih da se Frank nimalo nije promijenio. Još uvijek voli biti na trkama, sudjelovati i nastojati pobijediti ili barem postići najviše moguće. I za dobrih i za loših dana, uživa jednako iskreno kao kad je sam vozio F3, ili kao kad je počinjao s F1 Brabhamom, kad je izrađivao vlastiti bolid, ili kao kad se preporodio ušavši u suradnju s Patrickom Headom. Osnovna načela njegova djelovanja također su ostala jednostavna: ne otmi tuđeg sponzora, ne kudi otvoreno suparnike, budi samokritičan, ne precjenjuj svoja postignuća i uvažavaj tuđa kad je potrebno, ne odlučuj do posljednjeg trenutka, ne ophodi se s vozačima kao s djecom, krij osjećaje, jer osjećaji su znak slabosti i drži momčad na kratkoj uzdi, jer pamtiš što si sve ti, Frank, morao otrpjeti prije nego što si došao na nulu, a kamoli počeo zarađivati.



U dobru i u zlu. Head (lijevo) i Williams ostali su vjerni svojim temeljnim načelima

I njegov posao ostao je isti: Frank bira vozače i upravlja njima te nadzire njihove prihode; drage su mu obje zadaće. Patrickov dio tvrtke zauzvrat konstruira bolid koji će pobijediti na svim trkama. Nijedna druga momčad u F1 nije tako organizirana, ali Franku (i Patricku) taj je sustav dosad dobro funkcionirao. Tijekom proteklih 27 godina u Williamsovo krilo sletjelo je šesnaest svjetskih prvenstava. Druge momčadi (čitaj: Ferrari i McLaren) imale su bolje rezultate u svojim mnogo duljim povijestima, ali cijela ih je gomila bila mnogo lošija. Williams je i dalje treća najuspješnija momčad u povijesti Formule 1.

Premda je bit Frankove ljubavi prema F1 nepromijenjena, njegova današnja momčad nimalo ne nalikuje nekadašnjim pobjednicima. Jedan razlog je što je Patrick 2004. ustupio mjesto Samu Michaelu, a drugi što

SLIKE: GLENN DUNBAR/LAT

ULJUĐENI DO BOLI

Dobri momci, iznimno sposobni, izvukli su živu glavu iz niza teških sezona – skica je to za Frankov i Patrickov portret. Njihov je odnos, međutim, na dosad neviđenoj kušnji...



"WILLIAMS JE I DALJE TREĆA NAJUSPJEŠNIJA MOMČAD U POVIJESTI FORMULE 1."

su 2005. popucale veze s BMW-om. Obje su promjene nokautirale Williams.

Danas se Williams polako oporavlja od onoga što bi Frank, siguran sam, opisao kao "teško razdoblje obilježeno teškim odlukama koje su morale biti donijete". Nazovite to kako vam drago. Ja tvrdim da se Frank nije htio prodati BMW-u, premda je promijenio kadrovsku strukturu prema preporukama koje je držao BMW-ovim. Frank je prije svega odan i odlučan. Mogao je prodati Jacquesa Laffitea 1983., no umjesto toga on mu je produljio ugovor na 1984.; mogao je ne platiti Alexu Zanardiju kad ga je za 2000. zamijenio Jensonom Buttonom. Mogao se, slično, riješiti Sama i prisiliti Patricka na povratak na puni angažman.

Odlučio je ustrajati na novom ustroju. Michael je uposlio nove momke, a još je većem broju pokazao vrata.



Rosberg se u Monaku ove godine kvalificirao kao peti (lijevo), a Wurz je trku završio sedmi. Dobar rezultat za današnji Williams

Frank je kupio Cosworthove motore, a zatim sklopio ugovor s Toyotom. Jedan izvršni ravnatelj (Chris Chapple) bio je imenovan, pa otpušten i zamijenjen drugim (Adamom Parrom). Niži su dijelovi hijerarhije stvarani i raspuštani. Glavni sponzor Hewlett-Packard naglo se povukao. Patrick se u slobodno vrijeme, korak po korak, metar po metar, sve više približavao tvornici. Bila je to Frankova nirvana. Bio je to Frank okružen svijetom zabrinutim za momčadsku budućnost. Bio je to Frank s koncima u rukama. Imao je ulaznicu za F1 i dovoljno novca da funkcionira barem na nekakvoj razini. Prava oluja u njegovim očima bila je, stoga, iza njega. Slijedilo je kormilarenje po, za njega, mirnijem moru.

Analogija s drugim momčadima praktički je nepojmljiva. Možete li zamisliti kako McLaren, takav kakav gledamo ove sezone, dolazi u situaciju u kojoj gubi sponzora za razvoj motora, u kojoj ima veliku fluktuaciju radne snage te nema nijednog velikog sponzora za trke? Možete li zamisliti ijednog velikog automobilskog proizvođača kako zadržava "čelnika momčadi" nakon što ga je tako napustila sreća?

Frank funkcionira drukčije. Činilo se kao da je našao nov razlog za ustajanje iz kreveta. Momčad je bila u krizi. Sedamdesetpostotni dioničar bio je jedina osoba sposobna izvući je iz nje. Kao i potkraj 1987., kad je Honda napustila Williams nakon dvije pobjedničke sezone, Frank je znao što mu je činiti: dati sve od sebe i ne paničariti. Kao nekad u F3, kao u Isovim danima, bio je to Frank u najboljem svjetlu.

Razmišljajući o tome, ne možete se ne zapitati kako bi bilo da je obrnuto? Kad bi Williams bio McLaren i bezbrižno pobjeđivao, kako bi se to odrazilo na Franka? Bio bi pod pritiskom da proda svoje dionice, eto kako. I ne bi se baš snašao u briljantnosti koja bi ga okruživala. Dakako, ne želim time kazati da je Frank radije na dnu nego na vrhu. Ne, želim reći da su autsajderski položaj i razmišljanje o budućnosti njegovi pokretači. To ga je pokretalo cijelog života. Ron se, uvjeren sam, može usredotočiti na nagrade koje donose pobjede – na zrakoplove, kuće i vrlo slavne osobe. Franku su nagrade nevažne (osim posjedovanja velikog komada zemlje u Oxfordshireu ili Berkshireu). Zabava u Gstaadu? Bio bi zadovoljniji čitajući Flight International u svojem uredu u hladno nedjeljno jutro.

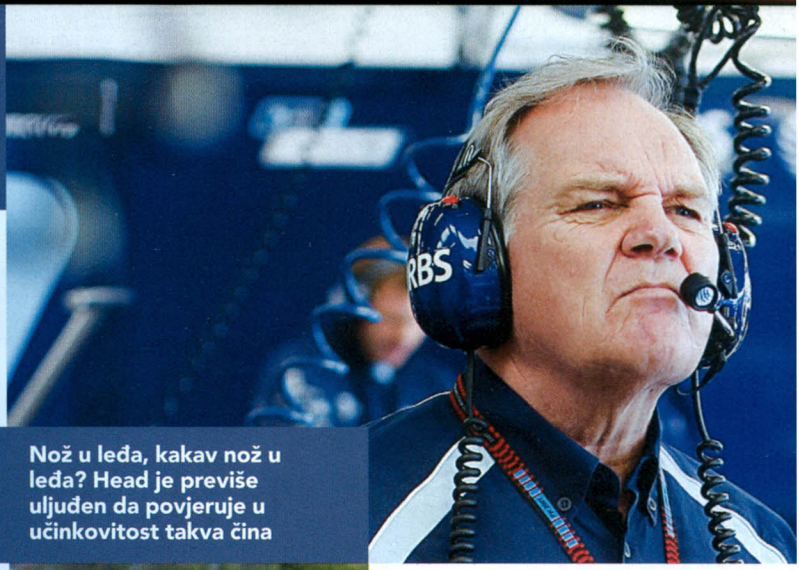
Williamsovi lovci na sponzore, sad pod učinkovitim vodstvom Scotta Garretta, uz znatnu pomoć Dominica Reillyja i Christiana Vinea, brzo su se oporavili. Alex Burns dobro upravlja tvrtkom, a prvi dojmovi o Parru su pozitivni. Nije lako biti Frankov glavni izvršni, ali čini se da Parra krasi pravi spoj diplomatičnosti i šarma. Tehnički oporavak odvija se sporije, što Frankov posao čini još zahtjevnijim. Vođenje momčadi koja ne pobjeđuje mnogo je teži zadatak nego život na slavi prethodno osvojenog prvenstva. Ove godine, međutim, doduše vrlo polako, nova momčad počinje pronalaziti svoju snagu. Sam se doima pouzdanijim, opuštenijim. Okružen je izvrsnim osobama – momcima poput glavnog operativnog inženjera Roda Nelsona i, da, Patricka, koji se vratio iz Londona i radne dane provodi u tvornici. Delegiranje više nije nepoželjna riječ.

Ni Patrick se nije promijenio. Još uvijek se oporavljam od naše večere u Francuskoj 2005. kad je posumnjao da se stvari u Indyju (u godini Michelinova debakla) nisu odvijale onako kako je Charlie Whiting (FIA-in trkaći ravnatelj) rekao da hoće. Tada mi je malo nedostajalo da ga nazovem lakovjernim, ali mislim da Patrick i nakon svih tih godina još uvijek vjeruje da se ljudima iz F1 može vjerovati na riječ. Kao da nije naučio ništa o podvalama u F1...

To vjerojatno objašnjava dugovječnost njegova odnosa s Frankom. Koliko je inženjerstvo složeno, toliko je Patrick kojega ja poznajem razoružavajuće prostodušan, ili bolje rečeno nedvosmislen: "Evo ti karta



Čvrst, beskompromisan i hladnokrvan, svjetski prvak Alan Jones bio je 1981. pravi čovjek za Williamsa i Heada



Nož u leđa, kakav nož u leđa? Head je previše uljuđen da povjeruje u učinkovitost takva čina



Uz malo dramatičnosti

Wurz se domogao četvrtog mjesta na VN Europe i nove šačice bodova



Patrick i Frank, momci iz Berniejeva naraštaja, u trenucima odmora. Jednom u milijun godina

– nađi!", rekao mi je jednom dok smo se kasno u noći približavali Milanu (nije bilo važno što smo vozili 150 km/h po kiši i što su svjetla izlaza s autoceste bljeskala poput stroboskopa). A što reći o onim trenucima u hotelskim kavanama ili u pokretnoj kući, kad biste ga odjednom začuli kako razgovarajući na mobitel dubokim glasom nadjačava sve ostale zvukove: "Ovo što ću ti sad reći strogo je povjerljivo..." Patrick je Patrick, ali kad biste s njim zapodjenuli razgovor o ljevici i desnici ili o umjetnosti i znanosti, iznenadili biste se koliko je liberalnije orijentiran od onoga što biste očekivali.

Što Frank predstavlja Patricku? Frank je okupio momčad koja je omogućila da Patrickov bolid osvoji prvenstvo i time je veza bila zacementirana. Patrick bi danas mogao uletjeti u Frankov ured, žaliti se na jednog od vozača i zahtijevati od Franka da se pozabavi time tko zaslužuje biti glavni vozač i tko zaslužuje prvi birati količinu goriva ili nečim podjednako iritantnim, a Frank vjerojatno ne bi učinio ništa jer je oduvijek bio takav. Patricku, siguran sam, odgovaraju Frankova "jednostavnost", tj. prostodušna narav Frankova pristupa poslovanju u F1 i trkama općenito, te sposobnost da ostane ravnodušan i čvrst pred svim onim što bi mu se moglo srušiti na glavu. Zagusti li, pa i propisno, u FOM-ovsku stilu, Patrick je uvjeren da se Frank može i hoće izravno suočiti s najboljima od zlih momaka.

Dakle, sjajno je što ih imamo, odnosno što ih još uvijek imamo, ako gledate stvari s motrišta nekog tko misli da je povijest F1 započela – kad? – s prvim nastupom Michaela Schumachera za Benetton.

Mogu li tako nastaviti? Jesu li dio Williamsove budućnosti? Svakako. Oni su dio Berniejeva naraštaja, onoga koji o umirovljenju i odmoru razmišlja jednako često kao i o pohađanju predavanja iz kvantne fizike. Pogledajte uspješne momčadi F1 i vidjet ćete osobe iz Frankova i Patrickova razdoblja. Mnogo je posla, potrebno je riješiti poteškoće, a premda je Williams prerastao u golemi kompleks u Oxfordshireu gdje je nemoguće znati imena svih koji mahnu ili pokažu iskaznicu zaštitaru, tvrtka je još uvijek, u svojoj biti, Frankovo i Patrickovo ostvarenje. Ili, bolje rečeno, djelo u nastanku, vozilo u izradi.

Baš po Frankovoj volji.

FO

SLIKE: LAT ARCHIVE; INSET: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

JORDAN 191

Riječi Steve Cooper **Slike** LAT Archive

POČETAK SNA



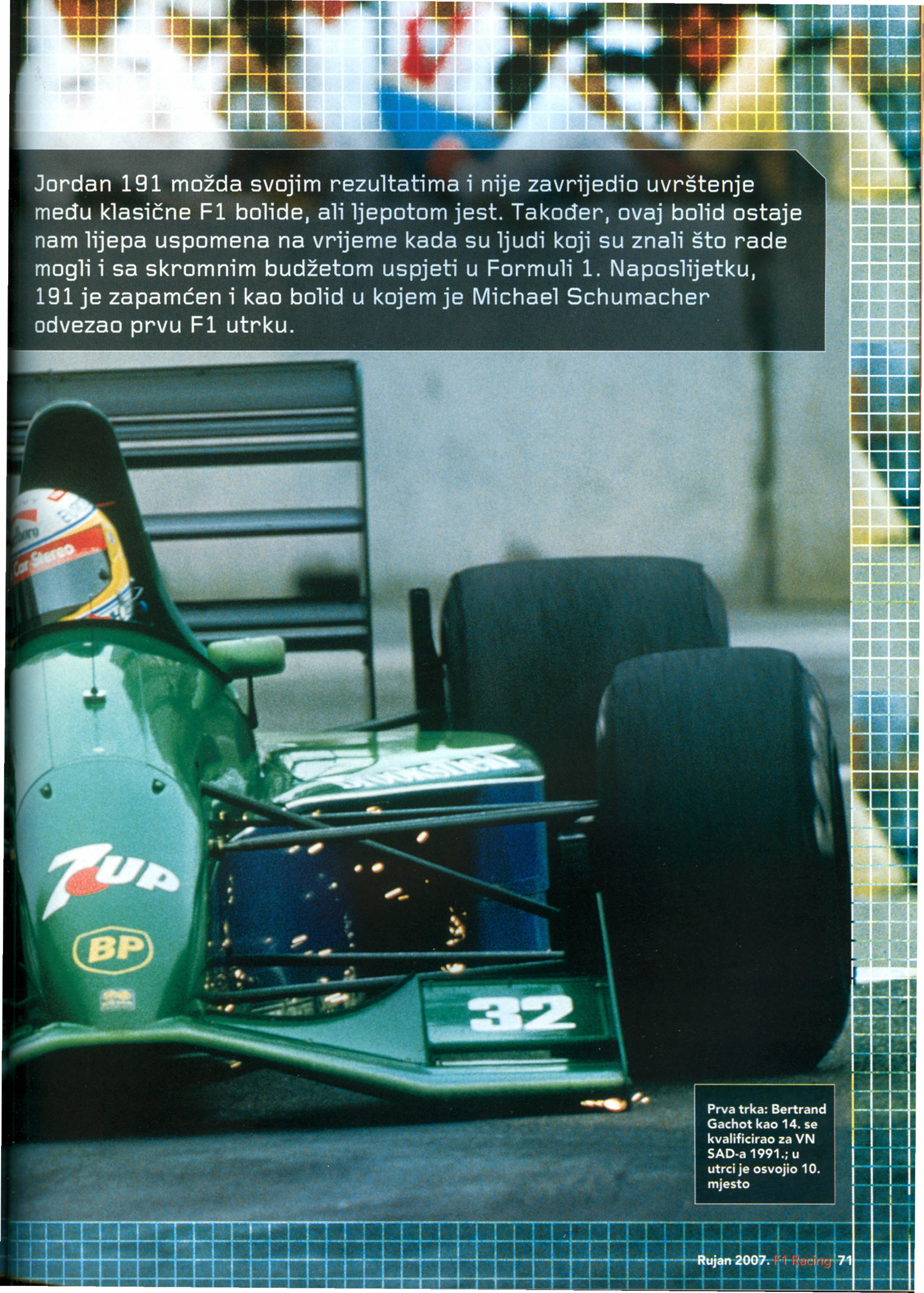
Anderson, Jordan u 191-ici, James Allen (iz Autosporta, sredina) i skeptični Crombac (desno)

U Birminghamu 1987. na Superprixu F3000 Eddie Jordan prvi je put prišao Garyju Andersonu i upitao ga o mogućnosti prelaska u vode Formule 1. Obojica su dotad već postali velike ribe u malom europskom jezeru utrka bolida – Jordan kao vlasnik pobjedničke momčadi i trgovac automobilima, a Anderson kao konstruktor niza prekrasno izrađenih bolida F3 malog obujma motora.

Uvijek praktičan, Anderson je najprije odbacio Jordanove prijedloge, bojeći se da je to još jedna od mnogih Irčevih kula u oblacima. Plan je zatim godinu-dvije ležao u ladici prije nego što ga je Jordan preradio, pa na posljetku bez ikakve najave nazvao Andersona za Božić 1989. "Eddie mi je rekao: 'Mislim da imam dovoljno novca da konstruiram bolid; hoćeš li doći i pridružiti mi se?'", prisjetio se Anderson. "No ja sam se odupirao. Nikad nisam konstruirao bolid F1, pa sam odugovlačio. Eddie, međutim, za to nije htio ni čuti, pa je nazivao moju suprugu sve dok me zajedno nisu nagovorili." Jordan je uvijek vjerovao da je baš Anderson prava osoba za taj posao. "Znao sam da je Gary bio mehaničar u F1", priča, "ali nisam znao da toliko dobro shvaća inženjersku stranu dok nisam vidio bolide F3 koje je konstruirao i sastavljao. Radio je od svoje šesnaeste i imao je sasvim praktičan pristup. Nikad nije pohađao inženjerski studij, no svejedno je bio jedna od najbistrijih osoba koje sam poznavao."

"Anderson je odbacio Jordanove prijedloge, bojeći se da je to još jedna od mnogih Irčevih kula u oblacima."

Jordan 191 možda svojim rezultatima i nije zavrijedio uvrštenje među klasične F1 bolide, ali ljepotom jest. Također, ovaj bolid ostaje nam lijepa uspomena na vrijeme kada su ljudi koji su znali što rade mogli i sa skromnim budžetom uspjeti u Formuli 1. Naposlijetku, 191 je zapamćen i kao bolid u kojem je Michael Schumacher odvezao prvu F1 utrku.



Prva trka: Bertrand Gachot kao 14. se kvalificirao za VN SAD-a 1991.; u utrci je osvojio 10. mjesto

De Cesaris (glavna slika) imao je dobru sezonu 1991., no u Spa - kad je bio drugi - morao je odustati

OPREZNI PRVI KORACI

U veljači 1990. Anderson je stigao u Jordanov skromni industrijski pogon u Silverstoneu očekujući da će se odmah baciti na posao: "Eddie mi je rekao da ću imati vlastiti ured s najboljom opremom. No kad sam stigao, ureda nije bilo - samo A4 blok, olovka i ravnalo. Olovka je usto bila tupa. To je bio moj crtaći ured."

No ubrzo je doveo dvojicu bivših kolega - Andyja Greena da radi na ovjesu i mehanici te Marka Smitha da se usredotoči na sustav prijenosa te ugradnju motora. Anderson ih je nadgledao te nadzirao proces konstrukcije i proizvodnje. Trojac je postavio tri crtaće ploče, u supermarketu kupio olovke, ravnala i krivuljare te prionuo poslu.

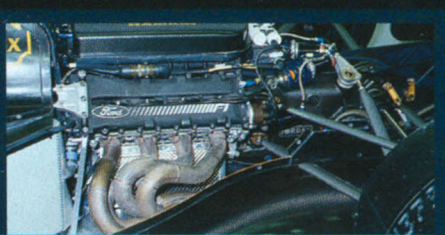
"Najprije smo odlučili da to mora biti bolid koji ćemo razumjeti", govori Anderson. "Čekale su nas pretkvalifikacije, a znao sam da će biti gusto. Bilo je besmisleno konstruirati nešto pomodno, na temelju slika iz časopisa, a zatim nemati pojma o tome. Bolid se morao dobro ponašati pri kočenju, biti razmjerno stabilan te lak za vožnju i podešavanje."

Odlična aerodinamika bolida nije bila u skladu s vremenom provedenim u zračnom tunelu - momčad je provela nekoliko dana u obližnjem tunelu prije nego što je Jordan ugledao račune. "Kad sam ustanovio da zračni tunel stoji 1600 funti dnevno, rekao sam Garyju da odmah poduzme nešto", prisjeća se danas Irac (nije Škot). "To je bilo suludo - plaćao sam gotovo dva soma funti dnevno da bi mi po bolidu puhao vjetar!"

NABAVKA MOTORA

Prema prvotnim nacrtima bolid je trebao pogoniti Judd V10 - jedan od tada standardnih motora u F1. No slučajan sastanak u jednom silverstonskom pubu odveo je momčad drugim putem. Anderson i Green svratili su na sendvič i pivo u Bijelog konja te se stisnuli pored nepoznatog im muškarca koji je ručao sam. "Počeli smo razgovarati i rekli smo mu da radimo u Jordanu", priča Anderson. "Rekao je: 'O, pa vi ste sigurno uključeni u izradu bolida F1. Koji motor ugrađujete?' Odgovorio sam mu da najvjerojatnije možemo dobiti samo Judd V10. 'Jeste li razmišljali o Fordu HB?', upitao nas je muškarac za stolom. Dobar mali motor, odgovorio sam, no vezan je uz Benetton. Nema šanse da ga dobijemo. Muškarac mi je zatim dao posjetnicu i rekao mi da ga nazovem, dodavši kako misli da bi se nešto moglo učiniti." Bio je to Bernard Ferguson iz Coswortha. I taj slučajni susret doveo je do toga da je Jordan u svoj prvi bolid F1 ugradio simpatičan mali Fordov stroj. "Zato na poklopcu motora postoji izbočenje", kaže Anderson. "Ford je bio nešto viši od Judda, a više nije bilo vremena za promjenu profila bolida."





Ogoljeli Jordan 191 na predstavljanju, prvi test Johna Watsona na Silverstoneu, i čudnim putem pribavljen Fordov motor



ČINJENICE

Model Jordan 191
Motor Ford HB, 3,5 litre, V8
Gume Goodyear
Vozači Roberto Moreno, Alessandro Zanardi, Michael Schumacher, Andrea de Cesaris, Bertrand Gachot
Bodova 13 (5. mjesto)
Najbrži krugovi 1 (Gachot, Madarska)
Prva startna mjesta 0
Pobjeda 0

ZELENI STROJ

Bolid je izvorno bio žut, u počast sponzoru Camelu. No Ford je uvjerio proizvođača cigareta da je Benneton cjelovitija ekipa i bolje uložen novac. Kad je nakon toga potpisan ugovor s markom bezalkoholnog pića 7Up, žurno je trebalo nabaviti zelenu boju. Promjena boje imala je, pak, neobičan povratni učinak. "Dok je bolid još bio žut, razgovarao sam s Kodakom," kaže E. J. "No nakon što smo ga prebojali u zelenu, u Kodaku su rekli, 'Kako ćemo sponzorirati bolid koji je obojan u boju našeg glavnog konkurenta Fujija?' Žaruljica u glavi mi je zasvijetlila, pa sam sjeo u zrakoplov za Japan i sklopio ugovor – s konkurentom!

"Ah, tada sam bio nezaustavljiv poput lavine..."

OSTVARENJE SNA

Sjeverni Irac, veteran Formule 1, te peterostruki osvajač velikih nagrada John Watson isprobao je prvi bolid na Silverstoneu i potvrdio da je ispunio sve zamisli svojih tvoraca. Anderson i Jordan osjetili su spoj ponosa i straha – njihovo čedo bilo je spremno upoznati svijet. "Gary je na predstavljanju bio vrlo određen o količini boje koju smijeno nanijeti na bolid," kaže Jordan. "Dakle, u toj fazi na bolidu još nije bilo ni kapi boje – ali i u crnoj boji ugljičnih vlakana izgledao je zapanjujuće. Većina novinara nije mogla vjerovati koliko je bio lijep. No jedan komentar čuvenog švicarskog F1 novinara Jabbyja Crombaca doista me pogodio: bio je na premijeri te je napisao članak o tome kako je posjetio sve ekipe tijekom nekoliko tjedana prije prve sezonske trke. Bio je, dakle, u Jordanu i napisao: 'Zašto se uopće muče? Pa ne mogu si priuštiti ni boju za bolid.' Pa sam pomislio: "Ko ih jebe, pokazat ću im!"'

NASLJEĐE 191-ICE

"Nisam mislio da će se bolid ikad utrkivati", priznaje Anderson.

"Mislio sam da je to još jedna Eddijeva ludost."

Ipak, mali, zeleni bolid postao je istinski brz – gotovo je pobijedio u Spau – a njegove zapanjujuće boje i prekrasan izgled dopali su se navijačima te učinili bolid pravim klasikom dizajna Formule 1.

Anderson se, međutim, najbolje sjeća davidovskog stava momčadi te napora koji je uložen.

"Doista smo dokazali da se ulaganjem truda može uspjeti", kaže. "Mnogo momčadi natjecalo se samo zato što je riječ o F1; nisu se trudili.

Mislim da smo prodrmali nekoliko ljudi. Znali smo da nećemo dobiti nijednu trku – ali mogli smo se kvalificirati pri vrhu i osvojiti poneki bod.

Danas je to jednostavno nemoguće..." F1







Prva vozačka postava: Gachot i de Cesaris, Belgijanac je solidno vozio, ali je Schumacher debitirao u Spa '91, zahvaljujući sukobu s taksistom



ŠAMPION ILI PROLAZNIK

Govorimo o Spykerovom vozaču Adrianu Sutilu. E, on sigurno nije samo prolaznik, kaže **Matt Bishop**, dakle...

Evo dobrog pitanja iz kviza Formule 1 za vas: tko su bili četvorica početnika na Australskom GP 2001.? Odgovor: Juan Pablo Montoya, Kimi Räikkönen, Fernando Alonso i Enrique Bernoldi.

Montoya i Räikkönen ubrzo su postali poznata imena jer su brzo počeli redovito osvajati bodove. Montoya je, vozeći za BMW-Williams, pobijedio u Monzi i ulovio još tri postolja u svojoj početničkoj godini, završivši s 31 bodom kao šesti u ukupnom poretku svjetskog prvenstva za vozače. Kimi, vozeći za Sauber-Petronas – tada mnogo slabiji od BMW-Williamsa – četiri je puta završio u bodovima, pomogavši Sauberu da dođe do četvrtog mjesta u prvenstvu konstruktora (njihov najbolji rezultat ikad), pritom obilježavajući sebe kao buduću megazvijezdu.

Alonso? Pa, 2001. godine vozio je za Minardi, čiji su bolidi bili tužno spori. Nije osvojio nijedan bod, a posljedica je bila da su ga doista zapazili samo vjerni obožavatelji i marljivi poznavatelji. Godine 2002. načinio je korak unatrag, provevši je kao testni vozač za Renault, vrativši se utrkama tek 2003. No te je godine osvojio GP – na Hungaroringu, usput pretićući Michaela Schumachera – a tijekom sljedeće tri godine postao je veća zvijezda od Kimija.

A kad je riječ o Bernoldiju, što on radi u posljednje vrijeme? Nemam pojma. Potražite preko Googlea, ako baš morate.

A ove godine imamo tri nova dečka: Lewisa Hamiltona, Heikkija Kovalainena i Adriana Sutila.

Hamilton, za njega znate. Kovalainen, slična priča. Ako 2001. uzmemo kao obrazac, oni su otprilike jednaki Montoyi i Räikkönenu. Okej, Heikijev debi na velikoj nagradi bio je daleko manje impresivan od Lewisova (ili onoga Juana Pabla ili Kimija, kad smo već kod toga), ali on će se popraviti. Važnije je, ipak, što vozi za tim, Renault, koji ga neće skriti od publiciteta F1, koji je u podjednakoj mjeri poticajan ali i okrutan. Ne, Renault mu neće osigurati nikakvo utočište – ne zato što su odlučili da to ne žele, nego zato što jednostavno ne mogu. Svijet promatra Heikkija, baš kao što promatra Hamiltona.

Stvari će ove godine biti ponešto drukčije za Adriana, vozača Spykera. No ako ostanemo na temi 2007. nasuprot 2001., hoće li on biti Bernoldi, koji u Arrowsu 2001. nije osvojio nijedan bod i postupno se izgubio... ili će, poput Alonsa, osvanuti u boljim timovima od Spykera, među superzvijezdama Formule 1?

U ovom je trenutku prerano reći. No smatram da je bliži Alonsovom kraju šampionsko-budalaškog kontinuuma nego Bernoldijevom. Mnogo bliži.

No najprije malo povijesti. Adrian je pametan. I prilično obrazovan. Prije nego što je počeo razmišljati o karijeri vozača, pripremali su ga za ono što bi neki mogli smatrati uzvišenijim pozivom klasičnog glazbenika. Njegov otac Urugvajac, Jorge, mnogo je godina svirao prvu violu u

SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT

Minhenskom filharmonijskom orkestru, a to je Adriana potaklo da nauči svirati klavir – i bio je dobar. Vrlo dobar.

"I danas sviram klavir", kaže u melburnškom boksu u subotu poslijepodne, nekoliko sati nakon što je u kvalifikacijama za malu razliku od 2.593 sekunde bio brži od svog mnogo iskusnijeg timskog kolege Christijana Albersa, i to na stazi na kojoj nikad nije bio, niti je, što je još važnije, vozio na njoj. (U redu, Albers je imao loše subotnje prijepodne, njegovom bolidu trebao je tijekom prvog treninga tog dana nov mjenjač, što mu je potrošilo vrijeme koje su mu inženjeri odredili da se navikne na mekše Bridgestonke koje je tim izabrao za kvalifikacije. No unatoč tome dvije i pol sekunde su mnogo više nego što se može objasniti tom malom nezgodom.)

No vratimo se Sutilu, i (nakratko, nemojte se preplašiti) glazbi. "Da, još uvijek sviram klavir i još uvijek to volim. Kad sam bio mlađi, mama i tata htjeli su da postanem profesionalni pijanist. Rekli su da sam vrlo darovit, a možda sam i bio. Volim glazbu – klasičnu, jazz, mnogo toga. No, na kraju sam shvatio da još više volim utrke – zapravo, uvijek kažem da sam otkrio kako je zvuk jurećih motora bolida također glazba za moje uši. Dao sam si vremena da razmislim i odaberem – najprije sam se sa 16 godina utrkivao u gokartu, što je bilo prilično kasno – no nakon toga, znao sam što želim raditi u životu."

Vidite što mislim? Obrazovan i pametan. Nemojte se smijati, ali... pa... karizmatičan je, isto tako, na neki iskren i prirodan način. Govori tako tiho da najprije mislite da je vjerojatno sramežljiv, a ipak tako samopouzdan da također pretpostavljate, u početku, da je riječ o još jednom arogantnom Nijemcu. No, on nije ništa od toga. Nije sramežljiv, nije arogantan, a nije čak ni Nijemac. Da, njegova majka Monika je Njemica, i on je rođen u Njemačkoj, ali njegovo poluurugvajsko podrijetlo otkriva mekšu, latinskoameričku stranu. Oči su mu tamnosmeđe, govor tijela suptilan, a ponaša se skromno.



Novi dečki na Australskom GP 2007. (lijevo): Hamilton, Kovalainen i Sutil, koji je u kvalifikacijama bio za velikih 2,6 sekunda brži od tada timskog kolege Albersa



Dio Sutilova šarma je nevino uzbuđenje koje nalazi u svojoj F1 pustolovini; dolazak na startni položaj (dolje) u Melbourneu

"DA, JOŠ UVIJEK SVIRAM KLAVIR I JOŠ UVIJEK TO VOLIM."

Karizmatičan, a ipak prirodan? U redu, evo primjera. U boksu u Australiji u 16.30 sati u subotu postavio sam mu pitanje: "Što te potaklo da odustaneš od klavira i posvetiš se utrkama?"

"Kao što sam rekao, još uvijek volim glazbu. Ali, stvarno jako volim automobilske utrke. Ne samo voziti utrke, nego ih i gledati. Osjećam nadahnuće – to je gotovo jednak osjećaj kao kad gledam prekrasnu djevojku. Tu je osjećaj poštovanja prema ljepoti, ali također ima još nešto: želja. Ja razgovaram sa svojim bolidom. Uvijek ga pozdravim kad mu pridem. Moram raditi neke takve stvari da bih bio brz."

A zatim i ovo... Ja: "Uživate li u treninzima?"

On: "Da. Dio odrađujem u teretani, osobito kad putujem, a teretana u hotelu je dobra, no više volim treninge na otvorenome. Obožavam prirodu. Voziti bicikl prekrasnom šumom, pored jezera i planina... e, to me nadahnjuje. Morate poznavati svoje tijelo. Morate znati što na njega djeluje i utječe – i kako. Vježbanje, jačanje mišića, da, ali također i kontrola umom. Prava vrsta treninga može pomoći mnogo više nego što biste mogli pomisliti, a to je katkad suptilna stvar: vožnja brdskog bicikla šumom vrlo se razlikuje od vožnje sobnog bicikla u teretani, pa drukčije djeluje na vaše tijelo – i vaš um – čak iako pritom rabite iste mišiće. Zato i živim u malom selu, na pola puta između Berna i Züricha u Švicarskoj, sâm."

Shvaćate što mislim?

No je li previše nesiguran za svijet F1 prepun grabežljivaca? "Mislim da nisam", tvrdi. "Vidite, imao sam problema s nervozom. Bio sam dobar u Formuli Ford 2002., no kad sam vozio za ASM F3 Euro Series 2005., s Lewisom [Hamiltonom] kao timskim kolegom, imao sam mnogo problema sa živcima. Nisam imao samopouzdanja. Premda je Lewis bio malo mlađi od mene, imao je više iskustva. Obično je bio brži. Imao je toliko više iskustva – u kartingu protiv najboljih svjetskih vozača od najranije dobi – pa dok sam ja katkad bio u osrednjim automobilima, Lewis je uvijek vozio najbolje. I naravno da se uvijek mogao osloniti na potporu McLarena i Rona Dennisa. Bio je tako siguran u sebe, i to na tako dobar način.

Zato sam počeo raditi na svojoj nervozi. A 2006., jer sam tri petka vozio za Midland [tj. Spyker, kako su se stvari okrenule] u F1 [Nürburgring, Magny-Cours i Suzuka] i jer sam bio dobar, a posebno jer sam osvojio japansko prvenstveno F3 za TOM'S Toyotu te godine, postao sam mnogo sigurniji u sebe. U japanskoj F3 2006. bio sam faca. Dominirao sam. I zbog toga sam mogao pogledati samoga sebe, vidjeti što mi se događa: znate, zaista saznati za stvari koje morate raditi da biste postali samopouzdani i pobijedili nervozu. Tako sad svjesno i precizno mogu kontrolirati svoje živce. Ako osjetim da postajem pretjerano nervozan, mogu smiriti samoga sebe; ako mi se čini da sam premiran, mogu malo potaknuti stvari i mješavini dodati malo adrenalina. Mogu to jer sam naučio to raditi i uvježbavao sam to. Da budem iskren, mislim da to mogu svi dobri vozači. Na kraju krajeva, ako ne možete kontrolirati svoje tijelo, kako ćete kontrolirati svoj bolid?"

Zadivljeni? Trebali biste biti; vozači utrka obično ne razgovaraju na takav analitičan, a ipak tako strastven način. A on govori na isti način o ona tri petka u F1 kad je posljednji put vozio za Midland. "To je izvanredno, zar ne?", prisjeća se, smijući se veselo. "Svijet je vrlo, vrlo malen. Godine 2004. nisam imao pojma da će me jedan rumunjski dečko (Collin Kolles, danas Spykerov direktor u F1) koji je vodio mali tim za koji sam vozio u F3 Euro Series moći uvesti u F1, ali tako se dogodilo. To samo pokazuje da u životu nikad ne treba stvarati neprijatelje – nikad ne znate kada ni gdje ćete sljedeći puta naletjeti na nekoga.

A ona tri petka 2006. bili su fantastični. Prvi, u Nürburgringu, jednostavno je bio nevjerojatan. Do tada sam vozio samo jednu

SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT; BRYN LENNON/GETTY IMAGES; XPB.CC



Sutila već danas neki smatraju najvećim njemačkim talentom u Formuli 1 još od pojave Schumachera. Starijeg.

"AKO STE SNAŽNA OSOBA, UČITI MOŽETE I KROZ NEUSPJEH I LOŠA VREMENA."

test vožnju u F1, u Valenciji, što nije nimalo slično Nürburgringu, a i bilo je u veljači. Dakle, kad sam došao u Nürburgring, F1 bolid nisam vozio tri mjeseca, a i to je bilo samo jednom.

No, jedna od mojih specijalnosti je brzo upoznavanje s novim automobilom, koji odmah vozim brzo koliko se to može. Pa sam to i načinio. Doveo sam Midland u gornju polovicu vremena, a bio sam prilično brži od redovitih vozača u timu [Albers i Tiago Monteiro], pa su me nakon toga tapšali po leđima i govorili "Super!"

Bio je to tako dobar osjećaj. Imao sam osjećaj da mi se ispunio san." "Super!" je bilo točno – a Ian Phillips, Spykerov komercijalni direktor koji je u životu sve vidio, vrlo se dobro sjeća Nürburgringa 2006.: "Obično kod mladih vozača preko radijske veze između boksa i bolida čujete kako teško dišu, a u glasu im je očita napetost.

Katkad je to vrlo izraženo – znate ono vrlo teško disanje izvan kontrole. Ali ne kod Adriana. On je izašao, odvozio nekoliko brzih krugova, zatim se vratio u boks i počeo govoriti, vrlo smireno, o postavkama diferencijala i kutovima prednjih krilaca. Sjeo sam i zapisivao, nije mi neugodno reći vam to." Mike Gascoyne, Spykerov tehnički direktor i još jedan stari profesionalac debele kože kojega je zloglasno teško impresionirati, slične stavove izražava o Adrianovoj prvoj test vožnji 2007.

"Da, vrlo impresivno. Iznimno smireno i uravnoteženo te prilično prokleto brzo."

No, to nije sve, a ostalo se isplati prepričati. Test o kojem je riječ bio je u Silverstoneu, a temperatura zraka bila je -2°C. Mraz je bio tako jak i jednoličan da nikakvo utrkivanje nije bilo moguće sve do podneva, kad je zubato zimsko sunce naposljetku provirilo kroz oblake i stvorilo suh pojas duž oko 80 posto slavnih 5.14 silverstonskih kilometara.

"Bilo je ludo", dva mjeseca kasnije prisjeća se Adrian, grijući se na australskom suncu. "U zasjenjenim dijelovima površina ceste još je uvijek bila zaleđena. Staza ispod prijelaza kod Bridgea bila je poput klizališta. No tim je rekao, "Samo naprijed" – pa sam to i učinio. I moj treći leteći krug već je bio brži od Christijanovog najboljeg kruga dan ranije. I nakon toga sam stalno i dosljedno bio brz, što mi je bilo drago.

Ponavljam, taj mi je dan povećao samopouzdanje. Učimo, mislim, na dva načina: kroz uspjehe i neuspjehe, kroz dobra vremena kao i kroz loša. A iz neuspjeha, kroz loša vremena, možete učiti samo ako ste snažna ličnost. No sve dok ne dopustite svom egu da preuzme svu kontrolu, učite i kroz dobra vremena i kroz uspjehe.

Tako naučite različite stvari koje su jednako važne. A zato što naučite očekivati uspjeh i dobra vremena, postajete sve bolji u ostvarivanju uspjeha i dobrih vremena."

I tako stižemo do Australskog GP 2007., na kojem je privukao mnogo pozornosti. Adrian je stigao u ponedjeljak prije utrke, prekinuvši svoje putovanje iz Züricha do Melbournea u Tokiju, gdje je bio nekoliko dana sa svojim starim kolegama iz tima TOM'S Toyota. Stigavši u Australiju, prijavio se u hotel Westin, pa se u ponedjeljak, utorak i srijedu odmarao.

Rano spavanje, nekoliko trčanja pored rijeke Yarre, pripreme. Zatim dolazi četvrtak, dan za odnose s javnošću. A onda, naposljetku, petak: prvi dan ostatka njegova života.

"Bilo je, moram priznati, fantastično. Nisam još nikad vidio tu stazu, no svidjela mi se – pomalo poput ulične utrke s bliskim preprekama, ali brza na drugim mjestima. A i gledatelji su tako blizu. Kad ste test vozač, nećete doživjeti taj osjećaj – osjećaj da ste u amfiteatru, osjećaj da nastupate pred velikim brojem ljudi.

A to i jest dio privlačnosti F1, zar ne? F1 je golemi spektakl. Iako ste tamo samo vi i bolid, to niste samo vi i bolid. To su svi ostali, pa i gledatelji. Svidjeli su mi se dijelovi na kojima se zabijete – je li to dobra riječ, 'zabiti se'? – u drvećem obrubljenu ravninu na stazi. Fantastično.

"A onda, naravno, tu je i vožnja. Jednostavno izvanredno. Osjećaj je bio tako nevjerojatno dobar. Ponavljam, moram

ŽIVOTOPIS ADRIAN SUTIL

Rođen: 11. siječnja 1983. Grafelfing, Njemačka
Živi: München, Njemačka
Bračno stanje: neoženjen
Visina: 1,83 m
Težina: 75 kg
1997. - 2001. Karting
2002. Formula Ford 1800, Švicarska: prvak (12 pobjeda)
2003. Formula BMW, Njemačka, šesti: (86 bodova, četiri puta na postolju, dvije prve startne pozicije)
2004. Euro F3 za TME Kolles: sedamnaesti (8 bodova, dvije prve startne pozicije); F3 Mastersa: dvadeseti
2005. Euro F3 za ASM: drugi (94 bodova, dvije pobjede, 11 puta na postolju, jedna prva startna pozicija); F3 Masters: drugi A1GP; Lausitzring, Njemačka
2006. Japanska F3 za TOM'S Toyotu: prvak (219 bodova, pet pobjeda, 12 puta na postolju, tri puta na prvoj startnoj poziciji); treći vozač za Spyker (tri utrke)



SLIKE: ANDREW FERRARO/LAT; VLADIMIR RYS/GETTY IMAGES; XPB.CC



Sutilu se svidio Albert Park "u kojem se 'zabijate' kroz drvećem obrubljene ravne dijelove staze"

"OSJEĆAJ JE BIO TAKO NEVJEROJATNO DOBAR. ČISTI SEKS!"

uporabiti tu usporedbu, to je kao da ste s nevjerojatno seksi djevojkom. To vas jednostavno obuzme."

Kad to izgovara, Adrianove oči sjaje – i, premda nagnut unatrag u svojem stolcu, mnogo gestikulira.

U svakom zvuku samoglasnika naznaka je prikrivenog smijeha. Ovaj mladi čovjek zaista je zaljubljen u Formulu 1, a to je lijepo vidjeti i čuti.

Rano nedjeljno jutro 18. ožujka vedro je i hladno. No do sredine prijepodneva postaje toplo. Do paradnog kruga već je vruće. Promatram Adriana dok sjedi na stražnjem dijelu klasičnog MG dvosjeda, mašući publici tijekom cijelog kruga. Stare obveze odrađuju se rutinski, no očito je da Adrian uživa u svakoj minuti.

Na startu, s preostalih četvrt sata vremena, Lewis se naslanja na zid boksa iza svog savršenog MP4-22. Bljeskalice pucketaju. Nasuprot tome, dalje na gridu, kod mjesta P21, Adrian, kojega ne oblijeću fotografi, sluša posljednje upute svojeg trkaćeg inženjera Bradleyja Joycea. Kad je Bradley završio, guram se i stišćem Adrianovu ruku – i čujem sebe kako govorim, bez ikakvog drugog razloga osim što želim reći bilo što, a ipak vrlo svjestan da ne bih smio oduzeti više od pet sekunda njegova vremena ključnog za pripreme, "Nemoj zaboraviti uživati."

Uživa li on? U nekim dijelovima, da. Uživa u prvih nekoliko krugova i napreduje nekoliko mjesta.

Uživa u tjeranju bolida kad stigne na čistinu i otkriva da se može nositi s bolidima nekoliko stotina metara ispred sebe. No, ne uživa u približavanju Super Agurija Anta Davidsona i ne uživa u kaznama prolazaka kroz boks kasnije (radi prelaženja bijele crte na izlasku iz boksa).

No, to je njegova prva velika nagrada i završava je. A naučit će. Idućeg je dana iz Melbournea odletio na kratak odmor u Koh Samui, na putu u Maleziju, korak broj dva njegove velike F1 avanture.

Njegov suputnik? Stari kolega iz F3, Lewis Carl Hamilton, najnovija velika zvijezda F1.

Vrijeme je na njihovoj strani, a oni znaju što im je činiti. A sada to, naposljetku, i čine. Obojica. FO



Na pobjedničkom postolju s pobjednikom i timskim kolegom Lewisom Hamiltonom 2005. u F3 Euro Series u Norisringu u Njemačkoj

SLIKE: VLADIMIR RYS/GETTY IMAGES; LORENZO BELLANCA/LAT

F1 plus 1

ROD NELSON
Glavni inženjer u Williamsu

O razlikama između Williamsa i Renaulta, o Nicu i Alexu te o Fernandovim šansama

Kako je na novome poslu?
Užurbano, ali jako uživam u tome. Kao glavni inženjer odgovoran sam za tehničku stranu utrke i testiranje, kao i dinamiku vozila. To je drukčije radno mjesto od onoga u Renaultu, gdje sam bio trkaći inženjer Fernanda Alonsa.

Što vas je privuklo Williamsu?
Uvijek mi se sviđala filozofija da momčad postoji kako bi se utrkivala, a sve su ostalo samo ukrasi. Tako bi trebalo biti.
A zaljubljenik ove momčadi sam od svojih 18 godina, kad sam dobio knjigu o njoj. Moj prijatelj Johnny Dumfries, kojem sam pomagao u Formuli Ford, također je radio u Williamsu.

Opišite neke od razlika između Williamsa i Renaulta.
Williams, baš kao i Renault, jako ovisi o čelnoj osobi. Flavio je vrlo različit od Franka, kako po načinu, tako i ciljevima koje u Formuli 1 nastoji postići.
Frank je u potpunosti posvećen brzini, dok Flavio, očito, ima i neke druge interese.

Što je još Williamsu potrebno da vrati nekadašnju slavu?
Kad je riječ o osnovnoj opremi, zapravo imamo sve što nam je potrebno. Imamo dva zračna tunela, a u jedan od njih možemo smjestiti automobil pune veličine. Dobro bi nam došla testna staza, a mislim da smo se i s tim pokušali pozabaviti, ali nam lokalne vlasti nisu išle na ruku.
U budućnosti ćemo morati uložiti u modeliranje fluida, što čini većina momčadi, a to će tražiti pozamašnu količinu novca.

Po čemu se FW29 razlikuje od Renaulta za 2006.?
Neću sad o brojevima. Aerodinamički je sličan, ali ne znam što je Renault učinio u proteklih pola godine. Mehanički, rekao bih da je Renault razmjerno jednostavan automobil, dok je konstrukcijski i po nekim dijelovima naš nešto složeniji. Najveća pojedinačna razlika između prošle i ove godine je prelazak na Bridgestoneove gume.
To je jako unazadilo Williamsa prema prošloj godini i usto je vrlo različito od onoga na što sam se bio navikao s Michelinom.

Nastojite li sada najbolje iskoristiti performanse guma?
Još nismo stigli u tu fazu. Ferrari i McLaren su po krugu od nas brži najmanje 1.2 sekunde, katkad i 1.7 sekunde. Kad bi bila riječ samo o aerodinamici, stvarali bi mnogo više potiska od nas uz isto zračno trenje, a jasno je da nije tako.
Stoga valja reći da smo još prilično daleko od njih.

Kako vas se dojmio Nico?
Odličan je. Vrlo je brz, izravan i ima odličan osjećaj za automobil. Nekoliko puta ove godine nije imao dovoljno sreće jer smo odustali kad se nalazio na dobrom položaju. Odličan je vozač i usto vidite kako napreduje: svake dvije ili tri utrke vidite da učini nešto što vas natjera da pomislite kako je i to uspio naučiti.

Je li vas Alex na neki način iznenadio?
Pošteno je reći da se Alex mučio na prvih četiri ili pet utrka. Bio sam mu trkaći inženjer u Benettonu 1998., 1999. i 2000., pa ga dobro poznam – moram reći da vozi vrlo lijepo, uglađeno i da nastoji iskoristiti sve mogućnosti bolida, a ne samo ponešto. Usto je vrlo inteligentan i marljiv.

Silverstone se za Alexa pokazao prekretnicom [u kvalifikacijama je bio bolji od NIca]. Što je uzrokovalo takvo poboljšanje?
Kao što sam rekao, vrlo je bistar, a ujedno i jedan od najpoštenijih vozača s kojima sam imao prilike raditi.
Ako ustanovimo da postoji problem i o tome s njime porazgovaramo, ima snage to priznati i poraditi na ispravljanju. Radili smo s njime na poboljšanju brzine i to je počelo donositi ploda.
Vrlo sam zadovoljan s njim – i neka tako ostane što dulje.

Hoće li Alex 2008. ostati u Williamsu?
Moramo se strpiti i vidjeti kako će se odvijati stvari.
Ali ako pogledamo kako je vozio u Nürburgringu, bio je to školski primjer dobre vožnje. Na zavoju u kojem su šestorica izletjela na gumama za kišu, on je prošao na gumama za suho.

Kad biste u pravilima mogli promijeniti jednu stvar, što bi to bilo?
Vrlo su mi se sviđale kvalifikacije s jednim krugom, a kad sam radio s Fernandom bilo je to lako voljeti jer je to tako dobro izvodio!
Naravno, na vozaču je bila velika odgovornost da u tom trenutku vozi najbolje.
Bilo je to u stilu: "Hajde, imaš jedan krug, pokaži što doista znaš."

Je li zabrana kontrole trakcije 2008. dobra?
Putanje će se malo raširiti, što mislim da nije dobro.
Automobili s dobrim vozačima i dobrim potiskom bit će u prednosti.

Može li Fernando uspjeti i ove godine?
Da, svakako.
Sabrao se, a Lewis nema toliko iskustva. Lewis nema takvu bazu podataka.
Kladim se na Fernanda, sigurno.

+5 brzih pitanja

1 Upotpunite frazu: "Sreća je..."
... moje prvo dijete koje će se roditi za dva mjeseca; bit će to djevojčica koju ćemo nazvati Inés.

2 Tko vam je najveći uzor u životu?
Otac.

3 Posljednja knjiga koju ste pročitali?
Kraj avanture Grahama Greena.

4 Što nikad ne ostavljate kod kuće?
Imam plastičnu žutu patkicu koju sam dobio 1994. - na utrci poslije Imole. U neseseru me prati posvuda, moram to reći na moju sramotu!

5 Monako ili Silverstone?
Monako. Tamo ste bliže bolidima nego bilo gdje drugdje na svijetu i najbolje ih čujete.



Rosberg (naprijed) i Wurz - vrlo usklađen par vozača

SLIKE: DREW GIBSON/LAT; GLENN DUNBAR/LAT



"Ukidanjem kontrole trakcije putanje će se malo raširiti, što mislim da nije dobro."

IZVJEŠTAJ S UTRKE

Peter Windsor



Olakšanje je vidljivo – Alonso je ponovo u borbi za prvenstvo

Alonso za dlaku prvi u cilju

Kakva trka! Lewis je doslovno izletio iz kvalifikacija, Kimi je šepesao, a Fernando i Felipe posvetili su se razbijanju bolida...

Premda se ovih dana zove Dorint, sjećanja ne blijede. Nov restoran podignut je otprilike na mjestu stare blagovaonice Christophorusa, pa iz skupljih separea i dalje puca panoramski pogled na startnu crtu i polovicu prvog zavoja. Sad, u predvečerje Velike nagrade Europe, osjećamo se kao da je predvečerje bilo koje Velike nagrade Njemačke iz proteklih pedeset godina. Ondje gdje su večerali Jim Clark i Team Lotus, na čelu stola sjedi Kimi u bijeloj majici i trapericama te fotografira baku i majku, prijatelje i menadžere. U kutu u kojem je Louis Stanley zabavljao osoblje BRM-a, Bernie Ecclestone sabrano razgovara s Mikeom "Herbiejem" Blashom iz FIA-e. Pored prozora, gdje su možda sjedili John Surtees i Hondina vrhuška, Fernando Alonso u majici boje limete i tamnoplavoj lanenoj vjetrovci u miru jede sa svojim ocem, prijateljem i menadžerom. U sredini restorana, možda na mjestu koje je zauzimala momčad AAR Eaglea, nanizala se brojna Hamiltonova i Conwayeva svita. Niodakle nailazi Felipe Massa i zaustavlja se kako bi popričao s Anthonyjem H. Da, dobro je. Ne, nije u bolnici. Da, utrkivat će se. Felipe se nasmijao i mahnuo u svojem stilu te pošao na rani počinak. Sutra je trka u kojoj valja pobijediti.

I tako, na mjestu starog Sporthotela, neposredno uz stari četvrtasti paddock, dodiruju duše onih koji su F1 učinili onime što je bila i što je i danas te znate da je unatoč novoj južnoj stazi ovo još uvijek posebno mjesto, još uvijek uzor ostalima. Kao što danas večeraju rame uz rame, sutra će na stazi morati iskazivati sličnu initimnost. Da ne bi slučajno izbjegli bliske susrete, Bog je u nedjelju na njih izlio veliku kantu vode. Baš na startu formacijskog kruga. Baš kad im to nije trebalo. Samo je debitant Markus Winkelhock u Spykeru reagirao pravilno: skliznuo je u pit lane umjesto na grid, stavio kišne (ne ekstremno kišne) i krenuo iz svoje garaže. Tako je postao prvi novak u F1 koji je svoju prvu trku startao sa začelja... i čela.

Dva beskrajna kruga svjedočili smo briljantnom, nezaboravnom akvaplaningu. Kimi, vlasnik pole positiona, sve je radio vrhovima prstiju, Felipe se, pak, savijao u zapešćima i gležnjevima. Fernando je bacao McLarena po Tilkeovu dijelu staze kao da vozi gokart; Lewis Hamilton izronio je poput vraga iz petog reda... no pukla mu je guma, pa je morao usporiti. Kimi je promašio šikanu, odlučio da bi bilo dobro uzeti kišne... i na polovici ulaska u pit lane ponovno proklizao. Nastavio je voziti, no nagomilao je velik zaostatak.

Svi su stavili kišne gume, no svejedno su letjeli naokolo poput glinenih golubova na streljani. Adrian Sutil, brži je na travi nego na asfaltu. Scott Speed. Jenson Button. Hamilton. Doimali su se poput bespomoćnih putnika u bolidima koji su vozili kamo su htjeli. Kišna Bridgestonka tvrda je, naime, poput betona; ekstremno kišna samo je nekoliko nijansi mekša.

Crvena zastava bila je neizbježna. Winkelhockov Spyker našao se na čelu kolone, ispred Masse i Fernanda Alonsa. Mark Webber u Red Bullu također je pri vrhu, kao i Kimi te, naravno, BMW-i. Lewis, koji je mirno sjedio u bolidu dok ga je dizalica vraćala na stazu, kretao je sa začelja, s jednim krugom zaostatka. Nećemo taj poredak baš pamtiti po dobru, osim Markusa.

Nakon ponovljenog starta trka se vrlo brzo svela na Felipeov i Fernandov dvoboj, njihovu prvu pravu bitku nakon onog potresnog dana lani u Monzi kad je Felipe potvrdio da ga je Alonsov Renault "ometao"

> "Trka se pretvorila u prvi pravi Fernandov i Felipeov dvoboj nakon Monze 2006."

u kvalifikacijama. U vodenoj izmaglici staze koju su sunčeve zrake ipak brzo sušile, s blokirajućim prednjim kotačima na ulascima u zavoje i podrhtavajućim stražnjim kotačima na izlascima iz njih, Fernando je nekoliko krugova nesmiljeno nasrtao na Felipea, pokušavajući ga valjda natjerati da mu oslobodi nekakav prostor.

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



Webber se kroz kišu probio do mjesta na pobjedničkom postolju, a ni D.C. nije mnogo zaostao

Kako se staza sve više sušila, a time i Felipe sve mirnije vozio, Fernandovi napadi bili su sve slabiji. Bio je, doduše, još uvijek brz na određenim dijelovima, ali ondje gdje je bilo važno prianjanje - na izlasku iz šikane, ponajviše - u prednosti je bio Felipeov Ferrari. Kimi se, pak, uspio približiti Fernandu, ali zatim je usporio i stao nadomak pit lanea. "Hmm... hmm... hidraulika!" odgovorio je upitan je li mu Ferrari ulio premalo goriva.

Činilo se da je sve gotovo, činilo se kao da je to trka Felipeova povratka, kad smo je najmanje očekivali. Vozi prekrasno, točno i iznimno sabrano. Fernando na poluudaljenosti kruži poput vozača koji razmišlja o bodovima. Lewisa i Kimija nema na vidiku, pa osam bodova nije loš ulov u ovako neobičnom danu na Eifelu. (Usputna zanimljivost: Lewis nije baš posve nestao s obzora. Vozeći rutinski, u jednom je trenutku bio s vanjske Fisichelline strane u zavoju za šesti stupanj, a već u idućem postavljao rekorde u sva tri sektora. Boreći se za deveto mjesto. Kakav dečko!) Do kraja je ostalo samo petnaest krugova, a presudna druga dolijevanja goriva su iza nas. Ovaj put bez poteškoća s crijevima za gorivo. Bez drama s pištoljima za gume. Preostalo je samo sjuriti se do šahovnice, zanemarimo li sad pokoji otpali Renaultov dio kotača. Mark Webber briljantan je treći, Alex Wurz na podjednako je sjajnom četvrtom mjestu. Nürburgring je ponovno rekao svoje.

Bis, kažete? Zašto ne.

Ponovno se otvaraju kišobrani, ponovno izmaglica. Ponovno kišne Bridgestonke. Fernando odmah počinje nadoknađivati vrijeme. Prvi leteći krug na novim gumama dočekao je na Felipeovu repu. Očito je da je prianjanje na njegovoj strani, a Felipe, na svoj užas, osjeća kako se upravljačem počinju širiti vibracije. Baš poput Webbera. Baš poput mnogih drugih vozača (jer za razliku

PROKLIZAVANJE 1

ČUDESNI WINKELHOCK

Markus Winkelhock zacijelo nikad nije ni sanjao da bi svoju prvu VN mogao započeti s početka grida, ali zahvaljujući prolomu oblaka u prvom krugu zbilo se baš to. Markus, koji je uskočio kao jednokratna zamjena za Christijana Albersa, ove je godine imao samo pola dana testiranja, pa ne čudi što se kvalificirao na posljednje mjesto. Kako je u odnosu na kolegu Adriana Sutila bio nešto sporiji od Albersa, momčad ga je, računajući da nemaju što izgubiti, na kraju paradnog kruga dovela u boks kako bi mu stavili kišne gume, pa je Markus krenuo iz boksa. Do trenutka kad se zavijorila crvena zastava stekao je minutu prednosti, pa je u ponovnom startu krenuo s pole positiona. Uobičajeni odnos snaga, međutim, ubrzo je uspostavljen, pa je u poretku padao sve dok u četrnaestom krugu nije morao odustati zbog kvara hidraulike.

Da, mama, to sam ja na čelu svoje prve velike nagrade! Uživaj, jer neće dugo potrajati.



PROKLIZAVANJE 2

WURZ OPET UZEO BODOVE

Alex Wurz nekoć je živio nasuprot glavnog ulaza u Nürburgring, pa je jako dobro upoznao mikroklimu Eifela. Sudeći po gotovo savršeno tempiranim odlascima u boks, to znanje očito mu je jako dobro došlo.

Drugu trku uzastopce Alex je u kvalifikacijama ravan kolegi Nicu Rosbergu. U drugoj rundi dijelila ih je samo desetinka sekunde. Osvojili su 11. i 12. startno mjesto. Alex je zatim odvozio nevjerojatan prvi krug i izbio na četvrto mjesto, što mu je omogućilo da na kraju postigne tako dobar rezultat. Crtu je prešao samo dvije desetinke za Webberom, ali ipak se zadržao u filozofskim sferama: "Danas sam uspio omirisati šampanjac. Završiti tako blizu postolju frustrira, ali ja sam zadovoljan četvrtim mjestom."

U očajnim uvjetima prvih krugova, za razliku od drugih koji su skliznuli sa staze, Wurz je uspio pronaći prianjanje





Lewisa su nakon nekoliko minuta izvukli sa šljunka – s upaljenim motorom

IZVJEŠTAJ S UTRKE



I prošao je! Samo četiri kruga do kraja, Alonso se drsko probio ispred Ferrarija

od suhih guma prilijepljenih na naplatke kako bi bile što bolje pričvršćene, kišne Bridgestonke postavljaju se pomoću maziva i ne lijepe se. Počesto, stoga, "plešu" na naplatcima, što odmah izaziva podrhtavanja na upravljaču.)

Fernandov McLaren, međutim, ne pati od vibracija, pa je Alonso sad šerif. Gura se i probija te ispunjava zrcala F2007. Jure prema zavoju 5, u kvalifikacijama Fernandu toliko mrskom jer ga je povremeno tjerao u

"Felipe je i dalje vrlo ljut. Michael ga je odveo sa strane i rekao da se smiri."

podupravljanje, povremeno u preupravljanje, a u brzom kvalifikacijskom krugu gotovo da ga je zavrtio i bacio sa staze.

U svakom slučaju, oni i dalje jure prema tom lijevom zavoju, počinju kočiti, papučicu otpuštaju tek po ulasku u zavoj, Fernando je s vanjske strane, Felipe ga počinje pritiskati, no Fernando ne popušta i već odmjerava vrh nadolazećeg desnog zavoja. Klang! Dodir. Plong! Još jedan. Izravno i muški. Oba su, iznenađujuće, ostala u igri, no Fernando se konačno probio naprijed.

Osvojio je taj nürburgrinški dan.

Ali ni to nije sve! U prostoru za vaganje Fernando se Felipeu obratio naizgled podosta pomirljivim riječima: "Hej, to je bilo pomalo grubo. Nisi me morao toliko snažno udariti..." Felipeu to, međutim, nije sjelo i upitao ga je o čemu govori. "Hej, žao mi je ako misliš da govorim nešto pogrešno, ali možda moraš još malo učiti", uzvratio je Alonso, nepotrebno dodajući da će ga drugi put kad mu tako zapriječi prolaz izgurati na zaštitne prepreke.

Felipeove oči vraški su se zacrnile: "Pa, ako se želiš ispričati onda se ne moraš ispričati samo meni jer postoje pravila o takvim stvarima, a ja nisam učinio ništa loše. Ti si onaj koji mora još učiti." Fernando se, naravno, nije htio ispričati zbog svojeg poteza. Tu je počelo blago gurkanje ramenima, a Felipe je, sad već rigajući vatru, samo ponavljao: "Uči! Uči!"

Fernando je samo slegnuo ramenima, možda nakratko pomislio o tome što je naučio prošle godine u Monzi te nastavio uživati u postolju. Michael je pak svojeg štićenika odveo sa strane i govorio mu da se smiri. Felipe, kojem je to bio drugi ovogodišnji poraz u dvoboju s McLarenovim vozačima (prvi ga je porazio Hamilton u Maleziji), slušao je i mlitavo klimao glavom, no još uvijek je bio jako ljut. Na Fernanda. Na gume. Na drugo mjesto.

Na pretjecanje. Na pretjecanje u Nürburgu. Jedno od onih za koje se živi. Jedno od onih o kakvima se godinama priča u restoranu nekadašnjeg hotela podignutog na mjestu starog Christophorusa. F1

PROKLIZAVANJE 3

WEBBERU RASTE SAMOPOUZDANJE

Bio je to Webberov prvi ovosezonski vikend bez poteškoća i pogledajte što je postigao. Nakon velike kilometraže u petak uslijedile su uobičajeno briljantne kvalifikacije: osvojio je šesto startno mjesto (kolega mu je Coulthard bio tek dvadeseti).

Na kraju prvog kruga zbog pogrešne taktičke prosudbe završio je na polukišnim umjesto na kišnim gumama. No uspio je u očajnim uvjetima održati svoj RB3 na asfaltu, a u središnjem, suhom dijelu trke vozio je vrlo ujednačeno.

Nakon Kimijeva odustajanja u 35. krugu, domogao se trećeg mjesta - "zaslužio sam malo sreće ove godine" - i izvukao živu glavu iz potencijalno opasne situacije kad su mu u posljednjem krugu pri kočenju blokirali stražnji kotači. Nasreću, Alex Wurz bio je na sigurnoj udaljenosti...

Opravdano sretan svršetak dojmljivog lova Marka Webbera na prvo ovogodišnje postolje



GRAND PRIX EUROPE STATISTIKA

Svi podaci sa **10. utrke**



Jeste li znali?

U Nürburgringu je Ferrari 750. put startao u F1. Massin najbrži krug bio je 200. u Scuderijinoj povijesti u F1. Ove se godine obilježava pedeseta godišnjica najbolje trke Juana Manuela Fangija, odvožene u Nürburgringu 1957. Winkelhock je drugi ovogodišnji debitant koji je poveo u trci, prvi je bio Hamilton u Australiji.

STARTNI POREDAK

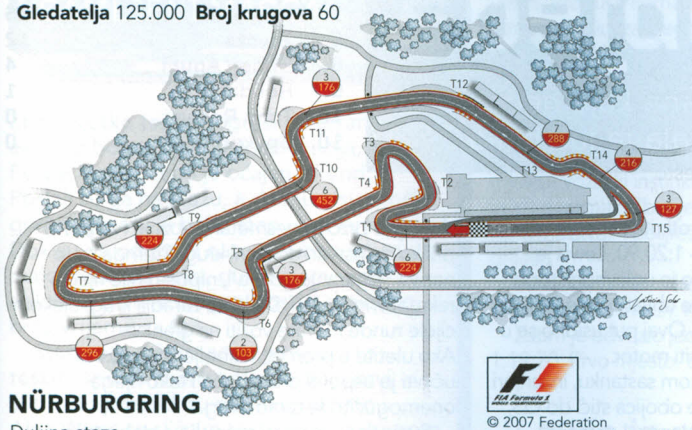
KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	MOTORI U: 1. ILI 2. UTRCI	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU	
1m31.450s Q3	2	2.	Kimi Räikkönen	1
1m31.741s Q3	1	2.	Fernando Alonso	2
1m31.778s Q3	1	2.	Felipe Massa	3
1m31.840s Q3	1	2.	Nick Heidfeld	4
1m32.123s Q3	2	2.	Robert Kubica	5
1m32.476s Q3	1	2.	Mark Webber	6
1m32.478s Q3	1	1.	Heikki Kovalainen	7
1m32.501s Q3	2	2.	Jarno Trulli	8
1m32.570s Q3	1	2.	Ralf Schumacher	9
1m33.833s Q3	1	2.	Lewis Hamilton	10
1m31.978s Q2	1	1.	Nico Rosberg	11
1m31.996s Q2	2	2.	Alex Wurz	12
1m32.010s Q2	2	2.	Giancarlo Fisichella	13
1m32.221s Q2	1	1.	Rubens Barrichello	14
1m32.451s Q2	1	1.	Anthony Davidson	15
1m32.838s Q2	2	1.	Takuma Sato	16
1m32.983s Q1	1	1.	Jenson Button	17
1m33.038s Q1	1	2.	Scott Speed	18
1m33.148s Q1	1	2.	Vitantonio Liuzzi	19
1m33.151s Q1	1	1.	David Coulthard	20
1m34.500s Q1	1	2.	Adrian Sutil	21
1m35.940s Q1	3	2.	Markus Winkelhock	22

REZULTATI UTRKE

VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLASMAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
Fernando Alonso McLaren-Mercedes MP4-22	3.	2h06m26.358s
Felipe Massa Ferrari F2007	2.	+8.155s
Mark Webber Red Bull-Renault RB3	6.	+65.674s
Alex Wurz Williams-Toyota FW29	4.	+65.937s
David Coulthard Red Bull-Renault RB3	18.	+73.656s
Nick Heidfeld BMW-Sauber F1.07	22.	+80.298s
Robert Kubica BMW-Sauber F1.07	12.	+82.415s
Heikki Kovalainen Renault R27	11.	+1 krug
Lewis Hamilton McLaren-Mercedes MP4-22	19.	+1 krug
Giancarlo Fisichella Renault R27	8.	+1 krug
Rubens Barrichello Honda RA107	20.	+1 krug
Anthony Davidson Super Aguri-Honda SA07	15.	+1 krug
Jarno Trulli Toyota TF107	5.	+1 krug
NISU KVALIFICIRANI		RAZLOG ODUSTAJANJA
Kimi Räikkönen Ferrari F2007	1.	hidraulika – 34 krugova
Takuma Sato Super Aguri-Honda SA07	7.	hidraulika – 19 krugova
Ralf Schumacher Toyota TF107	16.	udes – 18 krugova
Markus Winkelhock Spyker-Ferrari F8-VII	10.	hidraulika – 13 krugova
Jenson Button Honda RA107	9.	izlijetanje – 2 kruga
Adrian Sutil Spyker-Ferrari F8-VII	21.	izlijetanje – 2 kruga
Nico Rosberg Williams-Toyota FW29	17.	izlijetanje – 2 kruga
Scott Speed Toro Rosso-Ferrari STR02	13.	izlijetanje – 2 kruga
Vitantonio Liuzzi Toro Rosso-Ferrari STR02	14.	izlijetanje – 2 kruga

GRAND PRIX EUROPE

Datum 22.07. 2007. **Vrijeme** Mokro-suho-mokro 20 °C **Temp staze** 30 °C
Gledatelja 125.000 **Broj krugova** 60



NÜRBURGRING
Duljina staze
5.150 km

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

BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

Najbrži krug: Felipe Massa 1m32.853s on lap 34 (200 km/h)
Najbrže zaustavljanje: Nick Heidfeld 24.705s
Najsporije zaustavljanje: Vitantonio Liuzzi 1m13.952s
Najveća brzina: Fernando Alonso 303 km/h
Najmanja brzina: Vitantonio Liuzzi 244 km/h

NÜRBURGRING KRUG ZA KRUGOM

START Räikkönen dobro starta s pole positiona. Massa se probija na drugo mjesto ispred Alonsa.
1. KRUG Hamilton četvrti, a zatim ga pogađaju BMW-i koji su se dodirnuli. Počinje kiša. Većina odlazi u boks, ali Kimi odusataje od pokušaja ulaska.
2. KRUG Ostatak bolida odlazi po kišne gume, osim Winkelhocka koji je startao na njima. Debitant u vodstvu.
3. KRUG Button, Hamilton, Rosberg, Sutil, Speed i Liuzzi izlijeću sa staze u zavoju 1. Samo se Hamilton vratio i to uz pomoć dizalice. Sigurnosni automobil na stazi.
4. KRUG Prekid od 22 minute.
5. KRUG Ponovni start iza sigurnosnog automobila.
6. KRUG Hamilton odlazi po glatke gume.
8. KRUG Zeleno svjetlo. Massa i Alonso nasrću na Winkelhocka.
12. KRUG Massa, Alonso i Webber odlaze po glatke gume.
35. KRUG Räikkönen odustaje, Weber dolazi na treće mjesto.
37. KRUG Alons, Wurz i Heidfeld u boksu.
38. KRUG Massa u boksu, ali zadržava vodstvo.
49. KRUG Kišica. Kovalainen odlazi po intermediate gume.
53. KRUG Jaka kiša – Massa, Alonso, Webber, Wurz i Heidfeld u boksu.
56. KRUG Alonso pretječe Massu i preuzima vodstvo.
60. KRUG Alonso pobjeđuje s 8,1 s prednosti ispred Masse.

SEZONA DO SADA

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

O: Odustao; D: Diskvalificiran

KARTA STAZE: PATRICIA SOLER; SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT

GRAND PRIX MAĐARSKE

Utrka br. 11

HUNGARORING 05.08.2007.

IZVJEŠTAJ S UTRKE

Peter Windsor



Lewis je ubilježio treću pobjedu sezone, obranivši se u završnici od Kimijevih napada, ali i od frustriranog Fernanda

Pobjeda je pobjeda

Na tlo McLarenova boksa prolivena je krv iz rana koje neće brzo zacijeliti. Ali, nije važno, Lewisova sezona postala je još bolja...

POREDAK VOZAČA
nakon jedanaeste od 17 utrka

1.	Lewis Hamilton	80
2.	Fernando Alonso	73
3.	Kimi Räikkönen	60
4.	Felipe Massa	59
5.	Nick Heidfeld	42
6.	Robert Kubica	28
7.	Giancarlo Fisichella	17
8.	Heikki Kovalainen	16
9.	Alex Wurz	13
10.	Mark Webber	8
10.	David Coulthard	8
12.	Jarno Trulli	7
12.	Nico Rosberg	7
14.	Ralf Schumacher	5
15.	Takuma Sato	4
16.	Sebastian Vettel	1
16.	Jenson Button	1
18.	Rubens Barrichello	0
18.	Scott Speed	0
18.	Anthony Davidson	0
18.	Adrian Sutil	0
18.	Christijan Albers	0
18.	Vitantonio Liuzzi	0
18.	Markus Winkelhock	0
18.	Sakon Yamamoto	0

POREDAK KONSTRUKTORA
nakon jedanaeste od 17 utrka

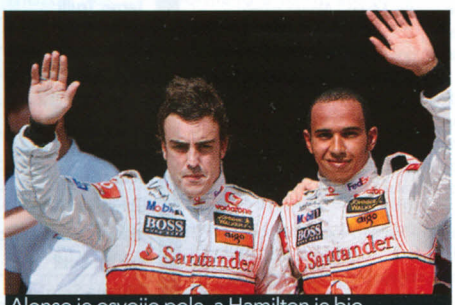
1.	McLaren-Mercedes	138
2.	Ferrari	119
3.	BMW-Sauber	71
4.	Renault	33
5.	Williams	20
7.	Red Bull	16
6.	Toyota	12
8.	Super Aguri	4
9.	Honda	1
10.	Toro Rosso	0
10.	Spyker	0

Petak, 3. kolovoza.
Dobro. Zaboravite Nürburgring (premda biste mogli reći da je bilo dobro što su sve negativnosti odrađene u jednom vikendu). Izgubljen krug, primjerice. Unatoč izlijetanju u kvalifikacijama, unatoč probušenoj gumi u prvom krugu, unatoč izletu u pješčanik, Lewis je bio u igri. Lewisa je Charlie Whiting pozivao da nadoknadi krug iza sigurnosnog automobila... a što je učinio McLaren? Oni su se sjetili da bi u tom vremenu mogli i promijeniti gume. Sad kad vrtimo film unatrag, nije nikakvo iznenađenje što je Charlie poslao sigurnosni automobil čim je vidio da Lewis ulazi u pit lane. Charlie uvijek misli ozbiljno. Dakle, prilika je upropaštena. Lewis je mogao biti u istom krugu s ostatkom i doista se boriti za bodove.

Kako god, to je bila Njemačka. Na redu je Budimpešta. Lewis je u lanjskim kvalifikacijama za GP2 ondje doživio malo izlijetanje, ali je odvozio dobre trke. McLaren bi ove godine trebao biti sjajan.

Kažu, također, da Ferrariji neće briljirati, ali znamo da je pametnije ne pretpostavljati. Doista, u petak ujutro bili su brzi kao Lewis i Fernando. No to su ipak kratke dionice. Poslijepodnevni trening trebao bi nam više otkriti. I opet je bilo blizu. Fernando je najbrži – 1:20.90. Lewis je četiri desetinke sporiji, ali to je uglavnom zbog šokantnog vrtuljka koji ga je uhvatio na mjestu prošlogodišnjeg izlijetanja. Ovaj put usidrio se u pješčaniku. Mogao je ugasiti motor.

Te večeri, na momčadskom sastanku, inženjeri su mu, pretpostavivši da će obojica stići do Q3, predložili da dâ prednost Alonsu. Lewisa je zanimao razlog, no objašnjenje ga nije baš uvjerilo, osobito zato što je, činilo se, on trebao voziti s više goriva. To je važno jer obično samo jedan od vozača uspije izletiti iz pit lanea



Alonso je osvojio pole, a Hamilton je bio drugi, no FIA je zatim kaznila Alonsa

dovoljno brzo za nesmetanu vožnju i za pravu priliku da ostvari dodatni krug. Premda se to naziva "izgaranje goriva", nipošto nije riječ o rekreativnoj vožnji. Da biste zaradili krug, tijekom cijele runde morate voziti na granici. Ako uletite u promet, najbolje što možete učiniti je usporiti drugi bolid i tako njega onemogućiti da zaradi krug.

Svejedno, Lewis je razmislio o dobivenim uputama i opet je upitao za pravi razlog. Odluka je stigla s vrha: Fernando mora smanjiti bodovnu razliku.

Lewis je razmišljao i razmišljao: jedno je pomoći Fernandu, a sasvim drugo zapravo se kazniti. Sa sastanka je otišao zbunjen. Morao je misliti na prioritet – na sebe, to je uvijek činio. S druge strane, momčad mu je dala uputu. A to je također važno.

Subota, 4. kolovoza.
Danas je hladnije. Vjetrovito. Potkraj jutarnjeg treninga počelo je kišiti, ali prionjivost, iznenađujuće, nije bila previše loša. Lewis se uživio u ritam kruga Hungaroringa – strelovite nizbrdice, brzinu rotacije koju može postići točnim ulascima u spore zavoje. Pritisni gas, usmjeri bolid prema izlazu, drži ravnu putanju.

SLIKE: STEVEN TEE/LAT; STEVE ETHERINGTON/LAT; LORENZO BELLANCA/LAT; STEVEN TEE/LAT

U kvalifikacijama važne su gume. Tvrde ili meke? Rabljene ili nove? Lewis se odlučio za nove supermeke.

Za drugu i treću rundu, zapravo. Tvrde su sasvim dobro poslužile u Q1. S obzirom na tu odluku, bio je brz, baš kako treba: 1:19.60. Fernando je odgovorio s loših 1:20.40. Dobro. Skidamo rukavice.

Na novim opcijskim gumama, McLarenov je bolid u Q2 bio još bolji. 1:19.30. Sjajan krug. Gotovo savršen. Fernando, iza njega, sporiji je za tri desetinke. Podigao je oblak prašine na izlasku iz zavoja koji je Lewis prošao švicarski točno.

Lewis je uvjeren u pole position, usprkos težem spremniku. Njegov hendikep u odnosu na Fernanda iznosi upravo približno tri desetinke. To može izvući.

Phil Prew (Lewisov inženjer) i momci poslali su ga u Q3 prvog na stazu, na prednji dio pit lanea. Baš tamo gdje voli biti. Nekoliko trenutaka kasnije, Fernando mu se parkirao zdesna, a Kimi mu je bio na repu. U slušalicama je ponovno začuo glas: "Pusti Fernanda naprijed." Ostao je usredotočen. Morao se udaljiti od Kimija, u to je bio siguran. Zeleno svjetlo. Nagazio je bolid. Mamac u obliku dodatnog kruga iznimno je privlačan.

PROKLIZAVANJE 1

USAMLJENI MASSA

Zbog rijetko teške pogreške Ferrarijeve ekipe iz boksa tijekom kvalifikacija, Felipe Massa imao je očajan vikend. Poslali su ga na stazu, a da mu nisu utočili gorivo, pa mu je bolid stao u pit laneu. Dok su ga odgurali natrag i ubrizgali mu malo životnog soka, gume su mu se ohladile, pa nije mogao postići dovoljno brzo vrijeme za Q3.

Startao je s četrnaestog mjesta i s teškim spremnikom odvozio dugi prvi stint. No pretekli su ga Takuma Sato i Alex Wurz, sa sličnim taktikama, u drugom zavoju prvog kruga. Zatim je zaglavio iza njih i nikako se nije uspijevao probiti naprijed. Na kraju je bio trinaesti.

"Grozna trka," rekao je. "Ne mogu je drukčije opisati."

Nesretnog Massu grozničavo guraju u boks nakon što je ostao bez goriva u pit laneu





Dobar, čist Hamiltonov start, ali i Räikkönenov, koji je zadržao trkaću putanju i zatvorio Heidfelda

Na stazi, uglavnom usamljen, bez ikoga u pratnji, razmišljao je o Fernandu. Je li se riješio Kimija? Gleda u zrcala. Gdje je Fernando? Lewisov prvi leteći krug je 1:22.00; Fernandov 1:24.80. Što se zbiva? Gdje je Fernando? Lewis je odvozio još tri brza kruga. Fernando još tri spora.

Radio je pucketao: "Lewis, propusti Fernanda. Lewis, propusti Fernanda." Kako? Kad bi Fernando bio iza njega, da, svakako, nema problema. Mađarska je staza na kojoj bi obojica mogli pokušati ostvariti dodatni krug, ali kako uz takvu vožnju? Sad bi morao usporiti i dopustiti ne samo da ga ulovi Fernando nego i Kimi.

Morao je voditi računa o prvom startnom mjestu! Vozački instinkt govori mu da mora održati razmak. Zbunjen je, ali osjeća da čini ispravnu stvar. I pogrešnu. Ekipa ga podsjeća da griješi.

"U boks, Lewis, u boks." Prvo zaustavljanje. Novi komplet mekih. Kreni!

Zatim je odvozio jedan od svojih dragulja: 1:19.70. Prvo mjesto. U krugu prije novog boksa počeo je predosjećati da nešto nije u redu. "Lewis, uspori. Daj si prostora za boks. Uspori."

> "Lewis je razmišljao: jedno je pomoći Fernandu, a nešto posve drugo kazniti se."

Usporio je. Jako, ali još je uvijek sve moglo ispasti savršeno! Ugledao je Fernanda u boksu dok je prolazio pored ograničivača brzine u pit laneu.

Polako... polako... hajdmo, momci... lizalica... ali Fernando se ne miče. Jednostavno se ne miče. Lewis nikad nije vidio tako nešto. Šokiran je. U nevjerici. Uključuje radio. Pita Rona što se zbiva. Očito ljut, Ron mu govori da čeka. Sve to zbog odluke o Q3?

Zasigurno. Nešto je doviknuo i zatim samo čekao i čekao dok Fernando konačno nije odlučio otići. Pomaknuo je bolid, ali bilo je očito da je prekasno i da će izgubiti priliku za drugi pokušaj i osvajanje dodatnog kruga za koji je mislio da mu je u šaci.

Što učiniti? Ostani miran, prije svega. Nemoj se žestiti. Izbjegavaj intervjue.

PROKLIZAVANJE 2

HONDIN ANTIKLIMAKS

Jenson Button zasigurno se osjeća kao da je prošlo tisuću godina – a ne samo jedna – od njegove lanjske pobjede u Mađarskoj. Kao što je već običaj u 2007., Hondu je u kvalifikacijama nadmašila njihova niskoproračunska momčad B. Nijedan Hondin vozač nije se probio u Q2, premda su izvijestili da RA107 ima dobru ravnotežu. Samo mu manjka potisne sile.

Button i Rubens Barrichello poredali su se na 17. i 18. mjesto. Buttonova trka prekinuta je nevažnom, ali mirnom preuranjenom završetku kvarom motora u 36. krugu. Barrichello je jedva držao ritam sa Spykerom Adriana Sutila. Svoje misli prenio je radiovalovima.

"Osjećamo tvoju bol," bio je odgovor iz boksa prije nego što je Barrichello posljednji, osamnaesti, prošao kroz cilj.

Usamljeni Button tužno gleda kako se Barrichello do kraja bori za pretposljednje mjesto, iza Sutilova Spykera



IZVJEŠTAJ S UTRKE



Alonso je pokušao, ali nije se uspio probiti među vodeće nakon što je kažnjen pomicanjem na šesto startno mjesto

PROKLIZAVANJE 3

NICO SE OSMJEHNUO

FW29 pokazao se dobrim ranije ove godine u Monaku, na stazi koja traži visoki potisak, pa je Williams očekivao da će biti brz u Mađarskoj. I bio je.

Nico Rosberg imao je četvrti najbrži rezultat na treningu u petak, peti u kvalifikacijama (koji je postao četvrti kad su suci kaznili Alonsa, pa je očekivao dobru trku. Momčad mu je isplanirala agresivnu taktiku s tri boksa kako bi izbjegao promet, što im je i uspjelo, ali ga je mrvljenje drugog kompleta guma stajalo vremena.

Završio je na sedmom mjestu, ubilježivši prve bodove nakon VN Španjolske sredinom svibnja. "Lijepo se vratiti među osvajače bodova," rekao je, "ali razočaran sam što se nismo plasirali više. Izvukao sam najviše iz bolida."



Rosberg je startao sa četvrtog mjesta, najboljeg ove sezone, i osvojio dva boda

Očito, Ron je ljut. Očito je on – Lewis – pogriješio. Nikad nije vidio Rona tako ljutitog. Teško je vjerovati da bi ga zbog toga zadržali, ali nema smisla prerano zaključivati. Lewis je drugi. Fernando prvi. Oba bolida u prvom redu. Moglo je biti gore. Kimi je za gotovo sekundu sporiji. Sigurno je vozio s više goriva.

Kasnije, dugo nakon tiskovnih konferencija, Lewis je prišao Fernandu i pozdravio ga, no ovaj

> "Lewis je ostao miran i centimetarski točan. Bila je to veličanstvena, sjajno odvožena trka."

se pretvarao da ga ne vidi. U FIA-inom uredu, pred sucima, Fernando je izjavio da je takvo zadržavanje u boksu u Q3 normalno, ali Lewis je počeo uviđati da su oba Fernandova zaustavljanja bila preduga te da se nedvojbeno dogodilo nešto čudno. Nikad ga nitko nije tako zadržao. Nikad nije vidio da je Fernando tako bio zadržan. Vijesti su stigle kasno uvečer: Fernando i momčad bit će kažnjeni. Lewis kreće s prvog startnog mjesta.

Nedjelja, 5. kolovoza.

Odvozio je savršenu trku, naravno, jer s pole positiona na čistoj strani staze u Mađarskoj Lewis Carl Hamilton uvijek će odvoziti savršenu trku. Zaboravite što mu je Kimijev Ferrari stalno bio u zrcalima. Zaboravite poneku pogrešku za upravljačem (kao Kimijeve u Kanadi 2005.).

Iza Kimija (koji nije imao puniji spremnik u Q3!), naime, povremeno se prašilo. Fernando je, loveći četvrto mjesto, nekoliko puta prešao preko rubnika. Lewis je, međutim, bio besprijekoran – zapanjujuća, nepogrešiva pobjednička vožnja od starta do napete završnice. Kimi je završne krugove vozio unutar sekunde zaostatka, pokušavajući svim silama natjerati Lewisa na pogrešku. No Lewis je ostao miran i centimetarski točan. Bila je to veličanstvena, sjajno odvožena trka.

"Tko je imao najbrži krug?" Lewisa je očekivano zanimalo nakon svečanosti proglašenja pobjednika. "Kimi Räikkönen, u posljednjem krugu." Kimi se nasmijao. Lewis ga prijateljski udario u ruku.

A zatim smo čuli pravog Lewisa: "Jutro prije trke osjećao sam kako mi se nad mislima nadvio velik oblak jer je momčad ostala bez bodova. Nisam znao mrze li svi mene ili samo mrze takvu situaciju ili koga uopće okrivljuju.

Bilo mi je teško, pa sam jednostavno ušao u garažu s osmijehom te nastojao biti pozitivan i ponašati se normalno.

Obišao sam cijelu momčad i svi smo si poželjeli sreću – ili barem većina! Zatim sam jednostavno sjeo u bolid, obavio svoj posao i pobijedili smo. To je samo dokaz energije koju imamo kao ekipa. To samo dokazuje da smo nezaustavljivi."

Pravi Lewis. Sve je rekao. Briljantna zvijezda koja nikad nije sjala, a ni naučila toliko, kao prve kolovoške nedjelje 2007. F1

SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT, GLENN DUNBAR/LAT

Grand Prix MAĐARSKE

STATISTIKA

Svi podaci iz **11. utrke**



Jeste li znali?

Lewis Hamilton četvrti je Britanac koji je osvojio Veliku nagradu Mađarske. Prije njega to je uspjelo Nigelu Mansellu (1989.), Damonu Hillu (1993. i 1995.) te Jensonu Buttonu (2006.). Hamiltonov rezultat sedma je McLarenova pobjeda na Hungaroringu, a Nick Heidfeld sedmi se put uspeo na postolje.

STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	MOTORI U: 1. ILI 2. UTRCI	VOZAČ I STARTNO MJESTO	
1m19.781s Q3	19	1.	Lewis Hamilton	1
1m20.259s Q3	17	1.	Nick Heidfeld	2
1m20.410s Q3	19	1.	Kimi Räikkönen	3
1m20.632s Q3	17	2.	Nico Rosberg	4
1m20.714s Q3	18	1.	Ralf Schumacher	5
1m19.674s Q3	17	1.	Fernando Alonso*	6
1m20.876s Q3	19	1.	Robert Kubica	7
1m21.206s Q3	20	1.	Jarno Trulli	8
1m21.256s Q3	20	1.	Mark Webber	9
1m20.718s Q2	26	2.	David Coulthard	10
1m20.779s Q2	27	2.	Heikki Kovalainen	11
1m20.865s Q2	29	1.	Alex Wurz	12
1m21.079s Q3	19	1.	Giancarlo Fisichella*	13
1m21.021s Q2	35	1.	Felipe Massa	14
1m21.127s Q2	30	2.	Anthony Davidson	15
1m21.993s Q2	20	2.	Vitantonio Liuzzi	16
1m21.737s Q1	30	2.	Jenson Button	17
1m21.877s Q1	17	2.	Rubens Barrichello	18
1m22.143s Q1	32	2.	Takuma Sato	19
1m22.177s Q1	31	1.	Sebastian Vettel	20
1m22.737s Q1	27	2.	Adrian Sutil	21
1m23.774s Q1	--	1.	Sakon Yamamoto	22

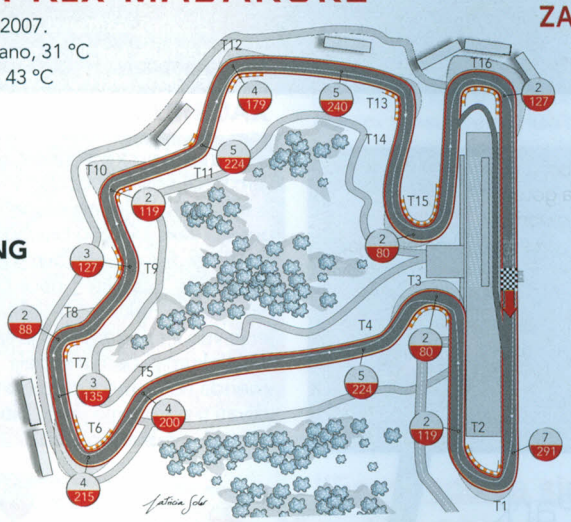
* pomaknut pet mjesta unatrag FIA-inom odlukom

REZULTATI UTRKE

KONAČNI POREDAK VOZAČA	PLASMAN NAKON 1. KRUGA	UKUPNO VRIJEME
Lewis Hamilton McLaren-Mercedes MP4-22	1.	1h35m52.991s
Kimi Räikkönen Ferrari F2007	2.	+0.715s
Nick Heidfeld BMW-Sauber F1.07	3.	+43.129s
Fernando Alonso McLaren-Mercedes MP4-22	8.	+44.858s
Robert Kubica BMW-Sauber F1.07	6.	+47.616s
Ralf Schumacher Toyota TF107	5.	+50.669s
Nico Rosberg Williams-Toyota FW29	4.	+59.139s
Heikki Kovalainen Renault R27	9.	+68.104s
Mark Webber Red Bull-Renault RB3	7.	+76.331s
Jarno Trulli Toyota TF107	12.	+1 krug
David Coulthard Red Bull-Renault RB3	10.	+1 krug
Giancarlo Fisichella Renault R27	11.	+1 krug
Felipe Massa Ferrari F2007	16.	+1 krug
Alex Wurz Williams-Toyota FW29	14.	+1 krug
Takuma Sato Super Aguri-Honda SA07	15.	+1 krug
Sebastian Vettel Toro Rosso-Ferrari STR02	18.	+1 krug
Adrian Sutil Spyker-Ferrari F8-VII	20.	+2 kruga
Rubens Barrichello Honda RA107	21.	+2 kruga
BEZ PLASMANA		RAZLOG ODUSTAJANJA
Vitantonio Liuzzi Toro Rosso-Ferrari STR02	17.	elektronika – 42 kruga
Anthony Davidson Super Aguri-Honda SA07	13.	sudar – 41 krug
Jenson Button Honda RA107	19.	gas – 35 krugova
Sakon Yamamoto Spyker-Ferrari F8-VII	22.	izletio – 4 krugova

GRAND PRIX MAĐARSKE

Datum 5. kolovoza 2007.
Vrijeme vruće/sunčano, 31 °C
Temperatura staze 43 °C
Gledatelja 78 000
Broj krugova 70



HUNGARORING
Duljina staze
4,381 km

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

BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

Najbrži krug: Kimi Räikkönen 1:20.047 u 70. krugu (196,34 km/h)
Najbrži u boksu: Mark Webber 21.444 s
Najsporiji u boksu: Vitantonio Liuzzi 27.962 s
Najveća brzina: Fernando Alonso 299,34 km/h
Najmanja brzina: Sakon Yamamoto 278,42 km/h

SEZONA DO SADA

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

O Odustao; D diskvalificiran

HUNGARORING KRUG ZA KRUGOM

START Hamilton čisto starta s pole positiona. Heidfeld gubi drugo mjesto, pretekao ga je Räikkönen.

1. KRUG Alonso zahvaća zemlju u posljednjem zavoju i pada na osmo mjesto. Na kraju kruga Hamilton vodi ispred Räikkönena, Heidfelda, Rosberga, Schumachera, Kubice i Webera.

16. KRUG Nema promjene na čelu. Hamilton je 4,5 sekunde ispred Räikkönena.

19. KRUG Hamilton i Räikkönen odlaze u boks, Hamilton zadržava vodstvo.

28. KRUG Hamiltonova prednost smanjila se na samo 0,8 s.

36. KRUG Prošlogodišnji pobjednik Button odustaje zbog kvara na senzoru gasa.

46. KRUG Räikkönen drugi i posljednji put u boksu.

50. KRUG Hamiltonovo drugo zaustavljanje, izlazi s četiri sekunde prednosti.

57. KRUG Vodeći dvojac dijeli samo pola sekunde, ali Räikkönen se više od toga nije uspio približiti.

70. KRUG Hamiltonova treća pobjeda u Formuli 1. Sedam desetinki ispred Räikkönena. Iza njih: Heidfeld, Alonso, Kubica, Schumacher, Rosberg i Kovalainen.

KARTA STAZE: PATRICIA SOLER; ANDREW FERRARO/LAT

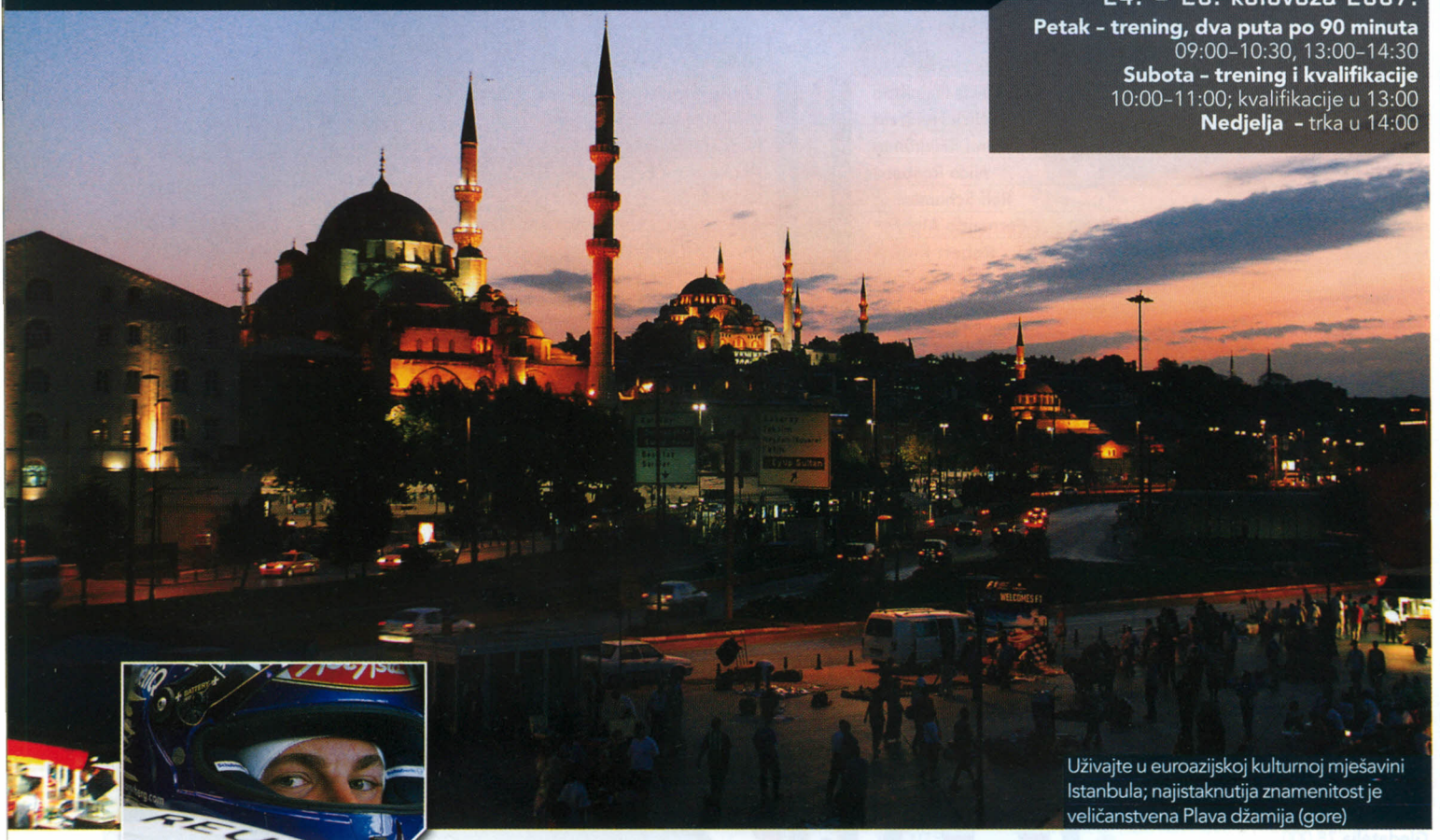
GRAND PRIX TURSKE

Utrka br. 12

Istanbul Park 26.08.2007.

NAJAVA

PODESITE SATOVE
24. - 26. kolovoza 2007.
Petak - trening, dva puta po 90 minuta
09:00-10:30, 13:00-14:30
Subota - trening i kvalifikacije
10:00-11:00; kvalifikacije u 13:00
Nedjelja - trka u 14:00



Uživajte u euroazijskoj kulturnoj mješavini Istanbula; najistaknutija znamenitost je veličanstvena Plava džamija (gore)

VOZAČKI POGLED

Turska: Tilkeova pobjeda

Nico Rosberg uživa u izvrsnoj novoj stazi i egzotičnim čarima Turske

Istanbul Park dobar je primjer kvalitetne novoizgrađene staze. Ima nekoliko odličnih zavoja i podosta je valovita, što je čini izazovnom za vožnju i tehnički zanimljivom. To je također jedna od najboljih staza za pretjecanje, pa moram reći da je Herman Tilke sjajno obavio posao.

Neobičnost staze u tome je što se vozi obrnuto od smjera kazaljke na satu, a mi smo više naviknuti na "desne" staze. To trku u cjelini čini prilično tjelesno zahtjevnom, napose za vrat. Ima nekoliko zanimljivih zavoja, poput prvog para u kojem je staza najprije nagnuta ulijevo, a zatim udesno, donekle slično kao na Interlagosu.

Tu je zatim dugi lijevi zavoj br. 8. Mnogi vozači spominju zavoj osam zbog njegove izazovnosti (vidi str. 56). Iziskuje veliku usredotočenost jer s obzirom na to da nije ravan cijelom duljinom, morate što prije biti na gasu. No pritisnete li ga prerano, upast ćete u nevolju, a zakasnite li, bit ćete prespori.



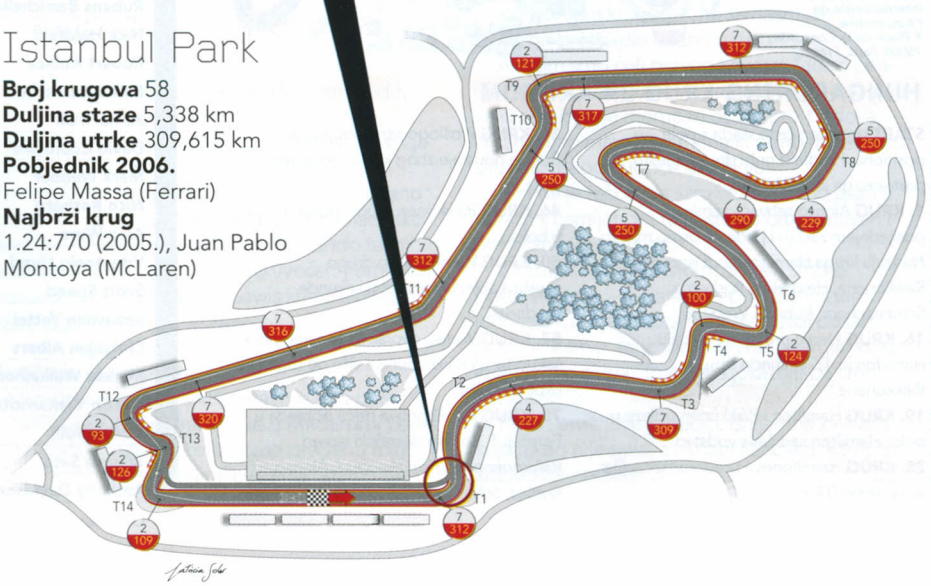
Start nizbrdo, Massa na čelu kolone u 2006., Schumi zatvara prolaze, a Renaulti vrebaju

Neravnine i nepreglednost zavoja pritom vam neće baš pomoći.

Idealno bi bilo raspolagati s mnogo potiska kako bi bolid bio što stabilniji, ali zbog nekoliko dugih ravnih poteza ne smijete se previše "raskriliti", inače bi vas ostali, naravno, pretekli. Inače, užitak je biti u Turskoj jer je vrlo lijepa zemlja, a ja sam ljubitelj rahatlokuma i parnih kupelji. Tijekom trkaćeg vikenda neću, međutim, imati previše prilike uživati u potonjima jer ću biti smješten na stazi, u pokretnoj kući.

Istanbul Park

Broj krugova 58
Duljina staze 5,338 km
Duljina utrke 309,615 km
Pobjednik 2006.
Felipe Massa (Ferrari)
Najbrži krug
1.24:770 (2005.), Juan Pablo Montoya (McLaren)



KARTA STAZE: PATRICIA SOLER; SLIKE: LAT ARCHIVE; INSETS: LORENZO BELLANCA/LAT; CHARLES COATES/LAT

NAJBOLJA IKAD... GP TURSKE

Mjesto Istanbul Park | **Datum** 27.8.2006. | **Akcija** U završnici je bilo povuci-potegni jer je Schumi nemilice nasrtao na hladnokrvnog Alonsa.



U KAKVOJ SU FORMI?

	2002 UTRKA 2002 GRID	2003 UTRKA 2003 GRID	2004 UTRKA 2004 GRID	2005 UTRKA 2005 GRID	2006 UTRKA 2006 GRID
Fernando Alonso	- -	- -	- -	3 2	3 2
Lewis Hamilton	- -	- -	- -	- -	- -
Giancarlo Fisichella	- -	- -	- -	2 4	4 6
Heikki Kovalainen	- -	- -	- -	- -	- -
Felipe Massa	- -	- -	- -	8 O	1 1
Kimi Räikkönen	- -	- -	- -	1 1	7 O
Jenson Button	- -	- -	- -	13 5	6 4
Rubens Barrichello	- -	- -	- -	11 10	13 8
Nick Heidfeld	- -	- -	- -	6 O	5 14
Robert Kubica	- -	- -	- -	- -	8 12
Ralf Schumacher	- -	- -	- -	9 12	15 7
Jarno Trulli	- -	- -	- -	5 6	12 9
David Coulthard	- -	- -	- -	12 7	16 15
Mark Webber	- -	- -	- -	7 O	9 10
Nico Rosberg	- -	- -	- -	- -	14 O
Alex Wurz	- -	- -	- -	- -	- -
Vitantonio Liuzzi	- -	- -	- -	- -	18 O
Sebastian Vettel	- -	- -	- -	- -	- -
Sakon Yamamoto	- -	- -	- -	- -	- -
Adrian Sutil	- -	- -	- -	- -	- -
Takuma Sato	- -	- -	- -	20 9	21 O
Anthony Davidson	- -	- -	- -	- -	- -

O: Odustao

PROŠLOGODIŠNJI POREDAK



1. **Felipe Massa**
Ferrari 248 1.28:51:082s (209 km/h)

2. **Fernando Alonso**
Renault R26 + 5.575s

3. **Michael Schumacher**
Ferrari 248 +5.656s

4. **Jenson Button**
Honda RA106 +12.334s

5. **Pedro de la Rosa**
McLaren-Mercedes MP4-21 +45.908s

6. **Giancarlo Fisichella**
Renault R26 +46.594s

7. **Ralf Schumacher**
Toyota TF106 +59.337s

8. **Jacques Villeneuve**
Honda RA106 +60.034s

Ludo uzbudljiv obračun za drugo mjesto

U napetoj lanjskoj VN Turske u nastojanju da se domognu ključnih bodova Schumi i Alonso kroz cilj su prošli samo s desetinkom razmaka

Premda je, sa samo dvije godine, turska Velika nagrada najmlađa prinova u obitelji F1, prošlogodišnja trka u Istanbul Parku nipošto nije bila mačić za bacanje u vodu. Naprotiv. Felipe Massa ostvario je prvu pobjedu u F1, no u središtu pozornosti bila je bitka između dva prijašnja svjetska prvaka, Fernanda Alonsa i Michaela Schumachera.

Budući da su bili usred grčevite borbe za naslov, jasno je da bi Ferrariju više odgovaralo da je Schumi startao prvi, a ne drugi. Massa se, stoga, morao pobrinuti da krene dovoljno dobro da ne ugrozi start svojeg kolege, a da pritom Alonsov Renault poznat kao brzostartajući bolid ne uspije iskoristiti tu svoju prednost.

Felipe je dobro proučio putanje, pa je poveo u prvom krugu, a Michael se odupro Fernandovom napadu i zadržao drugo mjesto. Ferrariji su se smjesta odvojili od Alonsa, no zatim se – na čuđenje sviju, čak i s obzirom na razliku u količini goriva – Massa nastavio udaljavati od Schumachera.

Do pometnje je došlo kad se Toro Rosso Tonija Liuzzija zavrtio u prvom zavoju trinaestog kruga i zaustavio na trkaćoj putanji između zavoja 1 i 2. Uslijedio je izlazak sigurnosnog automobila tijekom kojeg su svi bolidi nastojali otići u boks, no momčadi s dva bolida pri vrhu nisu mogle izbjeći da im jedan od bolida ne čeka na red. Ferrarijev je par, nažalost, bio obrnuto poredan, pa Schumacher nikako nije mogao izići prije Alonsa. Michael se zatim, na opće iznenađenje, nije mogao držati Renaultova repa jer su mu se na drugom kompletu guma pojavili plikovi. A kad je u 28. krugu preširoko prošao osmim zavojem, razmak je narastao na osam sekundi. Ipak, Schumi je malo pomalo grickao zaostatak.

> "Fernando se sjajno branio; svaki put kad bi Schumacher krenuo, Alonso bi zalupio vratima."

Alonso je otišao u boks u 39. krugu, četiri kruga prije Ferrarija, pa je Schumacher na izlasku iz boksa u 43. krugu taman mogao vidjeti Renaulta kako izlazi iz prvog zavoja. Krug kasnije dijelila ih je samo sekunda. Fernando se, međutim, sjajno branio – razmak je oscilirao, no svaki put kad bi Schumacher krenuo, Alonso bi snažno zalupio vratima.

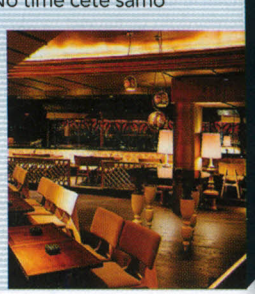
Massa se "turistički" provezao do pobjede, no ona je ostala u sjeni dvoboja nakon kojeg je, u danu u kojem je vjerojatno očekivao da će mu Schumacher odnijeti bodove, Alonso čak uspio povećati vodstvo u prvenstvu.

Kamo izići u Istanbulu...

Istanbul Park nalazi se u Aziji, ali najbolji hoteli i restorani su u Europi. Između je Bospor, premošten sa samo dva mosta.

Dobro je, stoga, što noćni život u Turskoj kasno počinje i završava, jer napustite li azijsku stranu Istanbula u 20 sati, na europsku vjerojatno nećete stići mnogo prije 22 sata. Promet je baš tako užasan.

Mudra ekipa iz F1 zato večera u Ulusu 29 – baldahinima nadsvođenom restoranu ukrašenom freskama i prepunom uljanica, muslinskih zavjesa, manekenki i bogataša. To je Azija, vidjet ćete. No time ćete samo odgoditi neizbježno jer mostovi će biti usko grlo i kad na posljetku umorni i razdražljivi, željni hotelskog kreveta odlučite pozvati taksi.



GRAND PRIX ITALIJE

Utrka br. 13

Monza 09.09.2007.

NAJAVA

PODESITE SATOVE
7. rujna – 9. rujna 2007.
Petak - trening, dva puta po 90 minuta
10:00-11:30, 14:00-15:30
Subota - trening i kvalifikacija
11:00-12:00; kvalifikacije 14:00
Nedjelja - utrka 14:00



Prekrasni tereni Ville Reale (18./19. stoljeće) u Monzi tvoreni su za razgledanje

VOZAČKI POGLED

Zastrašujuće i uzbudljivo

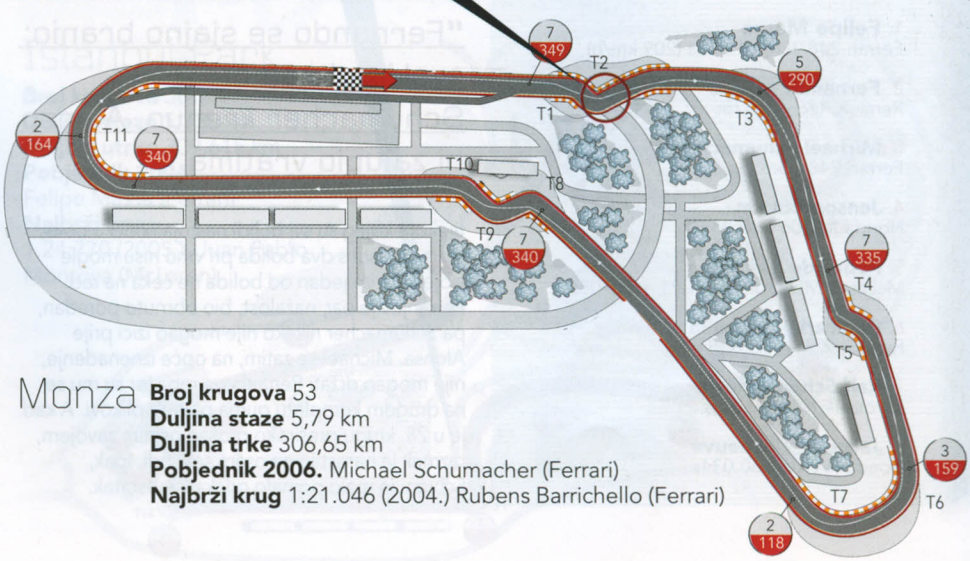
Monzu jedinstvenom čine obožavatelji i brzina, izjavio je Nico Rosberg, jedan od obožavatelja

Čast je utrkivati se na Monzi jer to je jedna od najstarijih staza na svijetu i staza na kojoj doista osjećate njezinu povijest. I dalje su vidljivi dijelovi stare uzvisine (prošle sam se godine pokušao popeti, ali umalo sam pao koliko je strma!), a obožavatelji Ferrarija šire strast koja utrci daje poseban ugođaj. Sama je staza jedna od najopasnijih jer su brzine bolida velike, a nema mnogo mjesta za izlijetanje. Nadvisujuće grane drveća na nekim dijelovima znatno smanjuju vidljivost, a ako je kišilo, asfalt se ispod drveća dulje suši, pa vozači moraju biti vrlo oprezni. Bolide vozimo s najniže postavljenom konfiguracijom za potisak ove godine i zbog toga su vrlo nestabilni. Ipak, pravo je uzbuđenje tako voziti bolide jer ostavljaju dojam da su doista živi. Jedan od ključeva brzog kruga je što ranije uravnotežiti bolid tijekom kočenja, jer na nekoliko mjesta brzinu s preko 350 km/h valja smanjiti na samo 80 km/h. Stoga se na kočenju može nadoknaditi ili izgubiti mnogo vremena. Dva druga čimbenika koji utječu na postav bolida su rubnjaci i sustav protiv proklizavanja. Želite što bolje iskoristiti rubnjake, pa bolid podesite i skladu s tim. Također želite brzo ubrzati iz sporog zavoja, ali bolid nema mnogo potiska, pa se morate osloniti na sustav protiv proklizavanja.

Vivian, moja djevojka, studira u Milanu, pa će biti zabavno vidjeti je tijekom trkaćeg vikenda. Ova će mi utrka biti posebna zbog mnogo razloga.



Prvi je zavoj uvijek dramatičan; uravnotežiti bolid pri kočenju ključ je uspjeha, kaže Rosberg



Monza
Broj krugova 53
Duljina staze 5,79 km
Duljina trke 306,65 km
Pobjednik 2006. Michael Schumacher (Ferrari)
Najbrži krug 1:21.046 (2004.) Rubens Barrichello (Ferrari)

KARTA STAZE: PATRICIA SOLER; SLIKE: VINCENZO LOMBARDO/GETTY IMAGES; INSETS: LAT ARCHIVE; STEVE ETHERINGTON/LAT

Mjesto Monza **Datum** 05.9.1971. **Akcija** Gethin s olakšanjem diže ruke nakon pobjede u utrci uz prosječnu brzinu od 243 km/h.



Posve neizvjesna utrka do samoga kraja

Prije 40 godina pravi je užitak bio iskorištavanje zračne struje bolida ispred, a 1971.bili smo svjedocima najneizvjesnije takve borbe

Utrka u Monzi, sve dok staza nije nagrđena šikanama, oduvijek je bila vrhunska, pa je stoga prikladno da je VN Italije 1971., posljednja prije gradnje šikana, bila klasična bitka bolida iskorištavanjem zračne struje. Prvih pet bolida ciljnu su crtu prošli unutar pola sekunde.

Ferrari Claya Regazzonija vodio je na završetku prvog kruga, a iza njega su bili BRM Joa Sifferta i Tyrrell Jackieja Stewarta. Na samom početku utrke prvih 15 bolida bili su vrlo blizu jedan drugome. Do četvrtog kruga vodstvo je preuzeo Ronnie Peterson (March), iza njega bili su Stewart i Siffert, Regazzoni je bio četvrti, a François Cevert, Stewartov momčadski kolega, peti ispred Jackyja Ickxa (Ferrari).

Bila je to takva utrka. U prvim su krugovima Stewart i Cevert neko vrijeme vodili, ali Stewart i Ickx odustali su u 16. krugu, dok je Regazzoni odustao dva kruga kasnije. Tako je Mike Hailwood (Surtees) stigao na treće mjesto, a Peterson, Cevert i Hailwood su brzo stvorili prednost od osam sekunda pred Howdenom Ganleyjem (BRM), Siffertom i Chrisom Amonom (Matra).

Hailwood je u 25. krugu prestigao Ceverta i Petersona i bilo je to prvi put da su on i Surteesova momčad vodili u VN utrci. Nakon toga

"Gethin je u posljednjem krugu do Parabolice stigao između Petersona i Ceverta"

se sigurno, ali polako, druga skupina vozača približila vodećima. Siffert, zatim Amon, Peterson, Cevert i Hailwood izmjenjivali su se u vodstvu, premda se činilo da Amon ima kontrolu nad utrkom. No deset krugova prije kraja (vozilo se 55 krugova), šest je vozača moglo pobijediti: Amon, Hailwood, Cevert, Peterson, Peter Gethin (BRM) i Ganley. I baš kad se bitka sasvim zahuktala, Amon je otpao iz borbe jer je pokušavajući otkinuti vizir, otkinuo sve i ostao bez zaštite za oči. Ipak, junački je nastavio i stigao šesti! Tijekom pet sljedećih krugova Peterson, Hailwood i sve bolji Gethin bili su na čelu, ali kad su ušli u posljednji krug poredak je bio sljedeći: Peterson, Cevert, Hailwood, Gethin i Ganley. Cevert je poveo u Lesmu, ali se Gethin progurao pokraj Petersona i do Parabolice je stigao između Petersona i Ceverta. To je prisililo Francuza da se malo pomakne u stranu i nakon prolaska ciljne ravnine (sva su petorica gotovo usporedno prošla ciljem), Gethin je nadmašio Petersona za 0.01 sekundu, Cevert je kasnio dodatnih 0.08 sekundi, Hailwood je za pobjednikom zaostao samo 0.18 sekundi, a Ganley golemih 0.61 sekunde.

U KAKVOJ SU FORMI?

	2002 UTRKA 2002 GRID		2003 UTRKA 2003 GRID		2004 UTRKA 2004 GRID		2005 UTRKA 2005 GRID		2006 UTRKA 2006 GRID	
Fernando Alonso	-	-	20	8	4	O	2	2	10	O
Lewis Hamilton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Giancarlo Fisichella	12	8	13	10	15	8	8	3	9	4
Heikki Kovalainen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Felipe Massa	14	O	-	-	16	12	15	9	4	9
Kimi Räikkönen	6	O	4	4	7	O	11	4	1	2
Jenson Button	17	5	7	5	6	3	3	8	5	5
Rubens Barrichello	4	1	3	3	1	1	7	12	8	6
Nick Heidfeld	15	10	16	9	20	14	-	-	3	8
Robert Kubica	-	-	-	-	-	-	-	-	6	3
Ralf Schumacher	3	O	-	-	-	-	9	6	13	15
Jarno Trulli	11	4	6	O	9	10	5	5	11	7
David Coulthard	7	7	8	O	10	6	10	15	14	12
Mark Webber	19	O	11	7	12	9	14	14	19	10
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	-	-	12	O
Alex Wurz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	-	-	-	-	-	17	14
Sebastian Vettel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sakon Yamamoto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adrian Sutil	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	18	12	-	-	5	4	4	16	21	16
Anthony Davidson	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O Odustao

PROŠLOGODIŠNJI POREDAK



1. **Michael Schumacher**
Ferrari 248 1h14m51.975s (246 km/h)

2. **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-21 + 8.046s

3. **Robert Kubica**
BMW-Sauber F1.06 +26.414s

4. **Giancarlo Fisichella**
Renault R26 +32.045s

5. **Jenson Button**
Honda RA106 +32.705

6. **Rubens Barrichello**
Honda RA106 +42.409s

7. **Jarno Trulli**
Toyota TF106 +44.662s

8. **Nick Heidfeld**
BMW-Sauber F1.06 +45.309s

Gdje provoditi vrijeme u Monzi...

Ako niste nikad bili u Monzi, svakako pođite! Nigdje drugdje duh prošlosti F1 nije tako autentičan. Je li riječ o šuštanju lišća u Parco di Monza (dolje)... ili zvuk Ascarijevog duha kako Ferrarijem juri kroz zavoj u kojem je 1955. izgubio život i koji je prozvan njemu u spomen? Gdje izlaziti? Jednostavno: American Bar u Hotel de la Villeu. Jedne smo godine Giancarlo Fisichella i ja tu uživali u piću nakon ručka, kad nam je pristupio stariji konobar i počeo razgovor na talijanskome. Kasnije sam pitao Fisija što je rekao. "Rekao je da sjediš na stolcu na kojem je Jochen Rindt sjedio i posljednji put doručkovao", rekao je Fisico, jednako dojmljen prepričavanjem priče kao i ja slušanjem.



GRAND PRIX BELGIJE

Utrka br. 14

Spa-Francorchamps 16.09.2007.

NAJAVA

PODESITE SATOVE
14. - 16. rujna 2007.
Petak - trening, dva puta po 90 minuta
10:00-11:30, 14:00-15:30
Subota - trening i kvalifikacije
11:00-12:00; kvalifikacije u 14:00)
Nedjelja - trka u 14:00



Spa se prostire na razmjerno velikom dijelu Ardenske šume gdje je vrijeme katkad hirovito

VOZAČKI POGLED

Povratak najbolje staze

Nico Rosberg oduševljen je što se Spa vratio na raspored

Doista sam sretan što se Spa vratio ove godine, budući da je to jedna od klasičnih svjetskih staza i zaslužuje mjesto na rasporedu F1. Nisam još imao priliku ondje voziti bolid F1, no 2005. završio sam na trećem i petom mjestu u utrkama GP2, stoga se može reći da se snalazim na njoj.

Na službenoj testnoj vožnji u srpnju ondje sam testirao FW29 i bilo je prilično zabavno. Staza je bila vrlo brza i tečna, a niz dijelova zahtijeva vrlo predanu vožnju. Glede potonjeg, moj momčadski kolega Alex Wurz kaže da je s V10-icama bila još izazovnija nego danas s V8-icama.

Eau Rouge mačji je kašalj, šteta, ali sa sigurnosnog gledišta shvaćam zašto su ga olakšali. Svejedno, i dalje vam se u njemu na leđa natovari nekoliko g, pa je podosta uzbudljiv.

Mnogi spominju izazovnost Pouhona, dvostrukog lijevog zavoja u sredini kruga, ali ja ne mislim da je jako zahtjevan.

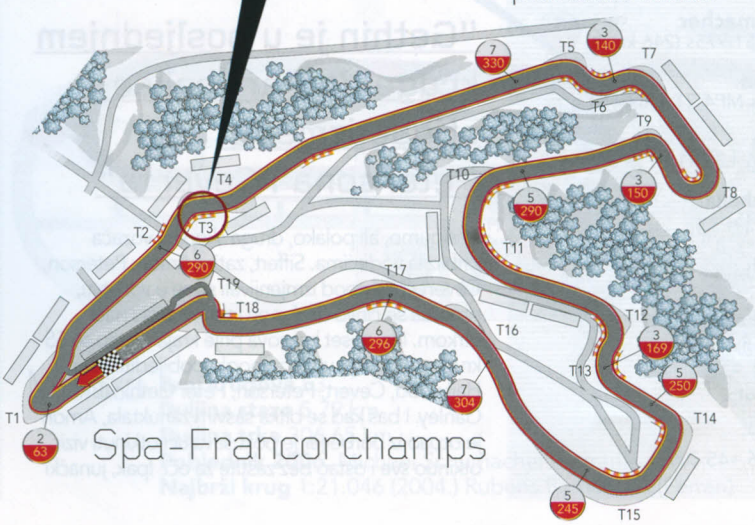


Legendarni kompleks Eau Rouge jednostavniji je nego prije, osobito s V8 motorima

Brz je, istina, no izlaz je razmjerno jednostavan i vozač malošta može pogriješiti.

U Spau morate voditi računa o vremenu, kao što smo ustanovili na testu. Jedan dio staze može biti suh, a drugi mokar, pa za promjenjiva vremena morate biti vrlo oprezni kako ne biste iskliznuli. To utrku može taktički zakomplicirati jer već i bez toga morate misliti na mnogo stvari.

Spa je posljednja europska trka, pa ćemo biti vrlo zaposleni odnosima s javnošću. No novouređeni paddock taj će nam dio posla uvelike olakšati.



Broj krugova 44
Duljina staze 7,00 km
Duljina utrke 308,18 km
Pobjednik 2005.: Kimi Räikkönen (McLaren)
Najbrži krug: 1.45:108 (2004.), Kimi Räikkönen (McLaren)

KARTA STAZE: PATRICIA SOLER; SLIKE: STEVE ETHERINGTON/LAT; LAT ARCHIVE; XPB.CC;

Mjesto Spa | **Datum** 27.8.1995 | **Akcija** Hill na kišnim gumama, a Schumi na glatkim – nitko nije znao što je najbolje rješenje.



Dan kad se vrijeme poigravalo sa Spa

Schumijevo (Benetton) i Hillovo (Williams) kockanje u iznimno promjenjivim uvjetima trku je iz minute u minutu činilo sve uzbudljivijom

Malo kiše začinit će svaku veliku nagradu, no kiša koja je pala tijekom posljednje kvalifikacijske runde bila je glavni sastojak koji je VN Belgije 1995. učinio tako posebnom.

Nakon jednog letećeg kruga počelo je kišiti, pa je Michael Schumacher zaglavio na devetnaestom mjestu. Kad se staza počela sušiti, na njegovu Benettonu pojavile su se poteškoće s mjenjačem, pa je na kraju osvojio tek šesnaesto startno mjesto. Damon Hill je, pak, zbog nesreće u posljednjih pet minuta morao startati s osmog mjesta. Trka je krenula. Davida Coultharda (Williams) u četrnaestom krugu zaustavio je pregrijani motor, Hill je preuzeo vodstvo, no samo do odlaska u boks po gorivo u idućem krugu. To je na čelo dovelo Schumachera. Da, Schumachera. Zaustavljanje u boksu u 18. krugu vratilo ga je na drugo mjesto sa četrnaest sekundi zaostatka za Hillom, a dva kruga kasnije počelo je kišiti... Hill je otišao po kišne gume, a Schumi je hrabro ostao na glatkima. Hill je brzo sustigao Benettonov bolid, no nije ga mogao preteći. Schumacherova izvedba bila je vrhunski prikaz nadzora nad bolidom ili, s Hillova motrišta, neprihvatljivog krivudanja radi sprječavanja prolaska bržeg bolida. Dvojac se dodirnuo u Les Combesu u 21. krugu, kad je Hill pokušao prvi proboj na vodeći položaj, ali je već krug kasnije isti manevar urodio plodom, pa je Hill brzo ostvario prednost. Do 25. kruga, međutim, situacija se preokrenula. Kiša je prestala i staza se sušila. Hill se vratio po glatke gume – a kiša je ponovno počela. Schumacher je opet odlučio ostati na glatkim gumama, a u 28. krugu stigla mu je iznenadna pomoć u obliku sigurnosnog automobila. Obojica su zatim, mislili su posljednji put, ušli u boks, a dvanaest krugova prije kraja, kad je na stazu ponovno izišao sigurnosni automobil, bili su na samo dvije sekunde razmaka. Hill je, nažalost, prekršio ograničenje brzine u pitlaneu, pa je kažnjen s deset sekundi stop-go kazne. To mu je uništilo izglede za pobjedu, no drugo je mjesto još uvijek bilo dostižno jer je osam krugova prije kraja zaostajao samo trinaest sekundi za Ligierom Martina Brundlea. Okret u La Sourceu, koji ga je stajao dodatnih sedam sekundi, nije mu baš pomogao, no u posljednjem krugu ipak ga je uspio preteći u Les Combesu.

> "Hill je otišao po kišne gume, a Schumi je hrabro ostao na glatkima."

U KAKVOJ SU FORMI?

	2002 GRID	2002 UTRKA	2003 GRID	2003 UTRKA	2004 GRID	2004 UTRKA	2005 GRID	2005 UTRKA	2006 GRID	2006 UTRKA
Fernando Alonso	-	-	-	-	3	O	4	2	-	-
Lewis Hamilton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Giancarlo Fisichella	14	O	-	-	5	5	13	O	-	-
Heikki Kovalainen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Felipe Massa	17	O	-	-	8	4	7	10	-	-
Kimi Räikkönen	2	O	-	-	10	1	2	1	-	-
Jenson Button	10	O	-	-	12	O	8	3	-	-
Rubens Barrichello	3	2	-	-	6	3	12	5	-	-
Nick Heidfeld	18	10	-	-	16	11	-	-	-	-
Robert Kubica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ralf Schumacher	4	5	-	-	-	-	5	7	-	-
Jarno Trulli	7	O	-	-	1	9	3	O	-	-
David Coulthard	6	4	-	-	4	7	11	O	-	-
Mark Webber	19	O	-	-	7	O	9	4	-	-
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alex Wurz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scott Speed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sakon Yamamoto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Adrian Sutil	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	16	11	-	-	15	O	10	O	-	-
Anthony Davidson	20	O	-	-	-	-	-	-	-	-

O: Odustao

POREDAK 2005. (BEZ 2006.)



1. **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-20 1.30:01:295s (205 km/h)

2. **Fernando Alonso**
Renault R25 + 28.394s

3. **Jenson Button**
BAR Honda 007 +32.077s

4. **Mark Webber**
Williams-BMW FW27 +69.167s

5. **Rubens Barrichello**
Ferrari F2005 +78.136s

6. **Jacques Villeneuve**
Sauber-Petronas C24 +87.435s

7. **Ralf Schumacher**
Toyota TF105 +87.574s

8. **Tiago Monteiro**
Jordan-Toyota EJ15B +1 krug

Kamo izaći u Spa...

Spa je... 7 km crnog asfalta. Ni manje ni više. Na razglednicama o tom gradiću ne biste napisali ni riječi. Doista, da nema staze, nikad se ne biste ni zatekli ovdje.

Kad je riječ o vremenu, u usporedbi sa Spa središte Čakovca kao da ima tropsku klimu.

Ali sve to nije važno jer u Spa se dolazi zbog sirovog užitka trke, nemilosrdne borbe bolida u La Sourceu, Eau Rougeu, Raidillionu, Les Combesu, Malmedyju, Rivageu, Pouhonu, Fagnesu, Stavelotu, Blanchimontu i, da, čak i u nanovo profiliranoj Autobusnoj postaji.

Želite li uživati u lokalnoj kulturi, prelijte krumpiriće toplom majonezom dok gledate trku. To je sve. To je Spa.




Canon
Canon
Tactel
GOODYEAR
50
anon

NIGEL MANSELL
Grand Prix Španjolske, 1987.

BLACK BOOKS

FOTOARHIVA

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

VATROMET

Prvi krugovi su bili od iznimne važnosti. Borba za naslov bila je na vrhuncu a Nigel Mansell morao je pobijediti svog momčadskog kolegu u Williamsu, Nelsona Piqueta. Iako je Brazilac na treningu osvojio prvu startnu poziciju, Mansell je čim su se crvena svjetla ugasila, krenuo kao opsjednut. S punim tankovima benzina tjerao je svoj FW11B preko krajnjih granica. Nigelova odlučnost možda se najbolje vidi na ovoj fotografiji, gdje naletjevši na malu asfaltnu grbu staze Jerez de la Frontera izazvao pravi vatromet. Možda je i to bio odlučujući trenutak kojim je dobio tako željenu brzinu za pretjecanje Piqueta na kraju prvog kruga. Sedamdeset i jedan krug kasnije Mansell je slavio pobjedu na VN Španjolske.

Vatromet talenta: Mansell "guli" asfalt na putu prema pobjedi u Španjolskoj 1987.



SRAMOTA SVJETSKIH PRVAKA

Aktualni svjetski prvak je novo ime na popisu sramotnih poteza u F1

Riječi Goran Dijaković

Alonsa su u subotu popodne četiri puta pitali zašto je ostao stajati, a on je četiri puta lagao i trkeljao da ga je momčad štopala, da su mu odbrojavali, da su mu mušice bile na viziru... FIA je tu bila sjajna. Ovamo snimke svih razgovora i kazna onome tko ruši ugled sporta. Jako dobro. Čovjek bi rekao da kaj se FIA ima petljati u unutrašnje stvari McLarena. I evo vraga, ode pole i pobjeda. Sjećam se da je FIA prva u svijetu, prije 20 godina, u svijetu sporta uvela sistem koji nas je šokirao... ako se žališ na kaznu, dobiješ dvostruku porciju.

Alonso je igrački zabrazdio u Kanadi, a sada i moralno. Namjerno omesti klupskog kolegu je gadan prekršaj za oduzimanje vozačke na tri mjeseca i tri boda. Već u Njemačkoj je bio sumljiv. Umjesto da se gospodski smješka na obredu brisanja ručnicima, spustio se na nivo brazilskog taksista i beštimao. Bio je u pravu jer ga je Massa u svojoj nemoći pokušao opaliti. No, prvaci se onako ne prepucavaju, naročito ne nakon poteza sezone. Naravno, ima i istine da vozači, nakon dva sata u kokpitu, nisu previše pri sebi pa mu se to oprostilo. No, subota u Budimpešti vodi se pod njegovu veliku sramotu. Svaka mu čast što je uspio izračunati da će on stići napraviti krug, a Lewis neće. To se mnogima sviđa. Da nije tako grubo pokušao oštetiti Hamiltona, stvar bi bila dobar mangupski štos. FIA je imala pravu mjeru. Deset mjesta bi bilo previše.

Alonso i dalje ima veliku šansu obraniti naslov. Mislim da je bolji vozač od Lewisa, a iskustvo će biti presudno.No, Kimi je blizu, iako bodovno zaostaje. Ferrariju više odgovaraju dolazeće staze pa ćemo imati sjajno finale.

Lewis? U klinički čistoj F1, zanimljivo je da je odbio naredbu iz svog boksa. Ima sreću što je za Pedra u Mađarskoj proglašen Fernando pa su se tako reflektori sramote okrenuli prema Španjolcu. A da, i pobijedio je. Ionako mislim da bi u tom bolidu pobijedila većina današnjih vozača. To što u zadnjih 20 krugova Ferrari nije niti jednom uspio napasti McLarena, a McLaren niti jednom nije uspio napasti BMW-a, nije samo sramota za Hungaroring nego i za F1. Sramota je riječ koja nije strana u F1. Najveću sramotu doživio najveći. Michael Schumaher je ostao bez svih osvojenih bodova 1997. jer je u "vrlo" zadnjoj odlučujućoj utrci prvenstva namjerno opalio Jaquesa Villeneuvea. No, ako za istu situaciju, tri godine ranije, kada je izbacio Hilla u Adelaideu i postao prvak nije kažnjen, sada su mu oduzeti svi bodovi iz prvenstva. Godine idu i mnogo se toga pokušava zaboraviti ili čak promijeniti istinu.Mislim da najveća sramota za Schumachera tek slijedi ako se ili vrati u F1 na još koju godinu ili, što bi bilo najprirodnije, vrati u F1 sa svojom vlastitom momčadi. Vozački povratak je teško očekivati, iako je bilo primjera kada su se Prost i Lauda vratili nakon pauze i postali prvaci. Francuz jer je najavio godinu odmora, Autrijanac jer mu je trebala lova. James Hunt se isto želio vratiti, ali je od McLarena tražio, tada ogromnih, milijun dolara po utrci kada je i on došao pred vrata bankrota. Michael u Njemačkoj i svijetu može skupiti neviđeni budžet, uopće ne dirajući dosad zarađeno. Potpuno drugačija priča od Alaina Prosta koji je propao sa svojom momčadi jer u Francuskoj nije našao prave sponzore. Koja bi danas velika njemačka ili svjetska kompanija odbila Schumachera?

> Najveću sramotu doživio je najveći. Michaelu Schumacheru su oduzeti svi bodovi osvojeni tokom 1997. godine

Oni koji nisu voljeli Ayrtona također su njegov stil vožnje proglašavali sramotnim. Senna je često koristio stil: ili ću proći ili ćemo zajedno završiti u travi. Srećom, mnogo, mnogo više je bilo majstorstva koje nam i dalje jako fali.

Sramotu sličnu Alonsu u Pešti, doživio je Didier Pironi 1982. u Imoli kada je prekršio momčadski dogovor u Ferrariju i na kraju utrke pretekao Gillesa Villeneuvea koji se više nije utrkivao jer nije očekivao napad Francuza. Gilles je bio smrknut na pobjedničkom postolju a mnogi vjeruju da je njegova smrt, dva tjedan kasnije u Zolderu, uvjetovana i nekontroliranom ogorčenošću što je nepravedno izgubio u Imoli. Sramota je, očigledno, postala konstanta, dio cv-a gotovo svakog velikog vozača. FO