F1 POLUGODIŠTE
SVAKOG VOZAČA OCJENJUJE 30 VRHUNSKIH INSIDERA



ALONSO
SUVIŠE LAKO?



RÄIKKÖNEN
SUVIŠE TEŠKO?



BUTTON
BEZNADEŽNO?

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

NAJPRODAVANIJI SVJETSKI GP MAGAZIN

F1 RACING

SCHUMI ŠUTI I VOZI

DEBAKL IZ MONAKA OSTAJE DALEKO OTRAGA

ALI NAŠI EKSPERTI ANALIZIRAJU RAZLOGE I POSLJEDICE

POVRATAK SENNE!

AYRTONOV NEĆAK BRUNO PRIBLIŽAVA SE FORMULI 1

POLJAK U FORMULI 1

ROBERT KUBICA JE VRLO, VRLO DOBAR

RENESANSA RUBENSA

INTERVJU S BIVŠIM FERRARISTOM

vox-zagreb

haymarket

ISSN 1845-8270

9 771845 827008

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

RUBRIKE

6 **Riječ, dvije glavnog urednika**

8 **Pitpass**
Fotka mjeseca

10 **Pitpass**
O vozačkim transferima, flexi-krilima i Williams-Toyoti

23 **Uz dlaku: Peter Windsor**
Michael Schumacher kriv jer je napravio pogrešku u vožnji, ništa više

25 **Overdrive: Mladen Jergović**
Felipe Massa nije baš onakva prijetnja Michaelu Schumacheru kakvom ga žele predstaviti

26 **Gas do daske: Max Mosley**
Predsjednik FIA-e o ukidanju eskalacije troškova u Formuli 1

60 **F1 na jedan: Franck Montagny**
O Yujiju Ideu, o svojem izbacivanju iz Renaulta i - o frizeraju u Barceloni

72 **F1 na jedan: Mario Theissen**
O sezoni do sada, Williamsu, Jacquesu, i o Pit lane Parku

98 **Žuta zastava: Ivan Blažičko**
Da li je cijela halabuka u Monaku dodatno motivirala Michaela Schumachera za nove pobjede?

TEME BROJA

28 **Neka visi Michael**
Ljudi u Formuli 1 odlučili su - bez čvrstih dokaza - da je Schumacher varao u Monaku

36 **A evo zašto još neka visi**
Lista Schumacherovih kontroverzi u Formuli 1 može biti dugačka - ako to jako želite

48 **Ocjene na polugodištu**
Velika porota F1 Racinga ocjenjuje tko valja a tko ne nakon prvih pola sezone

54 **Rubensova renesansa**
Sezona je za njega počela grozno, ali onda se sredio i počeo tući Jensona

62 **Ime je Kubica, Robert Kubica**
Poljak je, izgleda 10 godina stariji nego što jest, ali treći BMW u Formuli 1 vozi fantastično

66 **Vječna magija pseudo-države**
Po ulicama Monaka juri se već 77 godina, i nije se promijenilo mnogo toga

74 **Ovako je govorio genije**
Čudesan intervju s Bruceom McLarenom od prije 38 godina

80 **Držite se, još jedan Senna**
12 godina kasnije nećak velikog Ayrtona približava se Formuli 1

IZVJEŠTAJI S GRAND PRIXA

84 **Monako** Nakon one subote, utrka uopće nije bila loša

88 **Velika Britanija** Alonso - čak i previše lako?

NAJAVE GRAND PRIXA

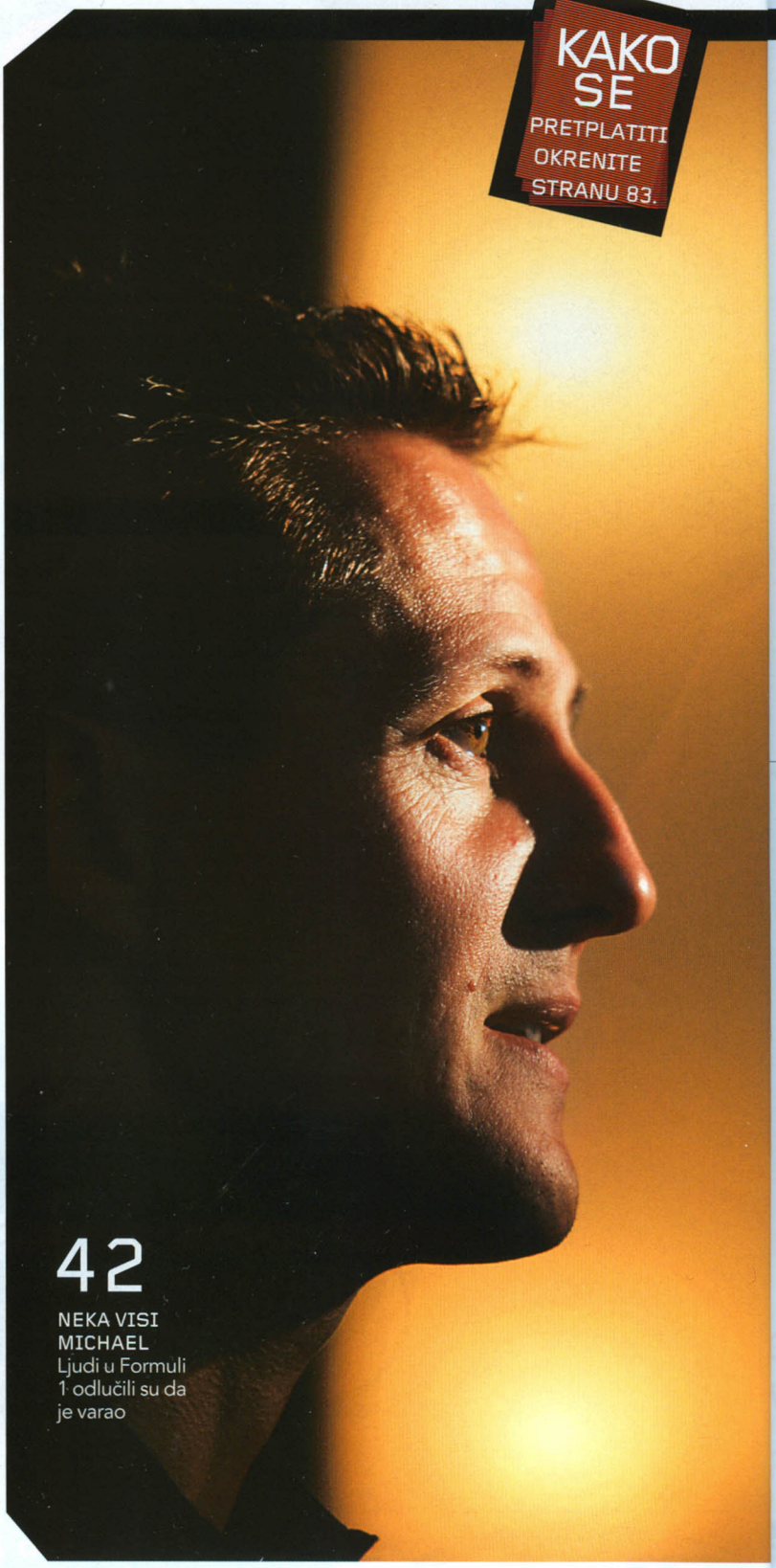
92 **Kanada** Može li se Alonso ovdje (opet) spotaknuti?

94 **SAD** Popravni ispit za Formulu 1 u Indyju

96 **Francuska** Povratak u Europu

Fotografije na naslovnoj strani: Neil Cooper, arhiva LAT
Fotografije u ovom broju: Michael Cooper/LAT, Glenn Dunbar/LAT, Andrew Ferraro/LAT, Steven Tee/LAT, XPB.CC
Posebno hvala: Mike Ashton, Katie Aspinall, Karen Bates, Emma Bearpark, Pat Behar, David Bishop, Hanspeter Brack, Ann Bradshaw, Wayné Bruce, Agnes Carlier, Ian Carter, Ian Clark, Liam Clogger, Luca Calojani, Cherry Cooper, Iain Cunningham, Paul Edwards, Steve Farmer, Ron Fine, Karl Fowler, Andy Francis, Harry Gibbings, Ross Gregory, Nicola Halfpenny, Martin Harrison, Chris Hughes, Graham Jones, Matthew Jones, Jörg Korttmeier, Chris Lawrence, Dan Leach, Bradley Lord, Gloria Maydew, Jukka Milch, Daniel Morelli, Chris Moseley, Jane Nottage, Tracy Novak, Paul Osborn, Nino Pettinato, Christel Picot, Heinz Prüller, Jo Ramirez, PJ Rashidi, Lyndy Redding, Lara Richards, Linda Robinson, Sarah Sabiri, Alex Shnaider, Nav Sidhu, Barry Simpson, Patrizia Spinelli, Lynden Swainston, Helen Temple-Rist, Pat Tozer, David Tremayne, Gerhard Widtmann, Chris Willows, Richard Woods, Alex Woolf

KAKO SE PRETPLATITI OKRENITE STRANU 83.



42
NEKA VISI MICHAEL
Ljudi u Formuli 1 odlučili su da je varao



80
POVRAT
SENNE!
Još je u
3, ali neć
Bruno ra
velikim s

62
ZVIJEZ
KRAKOV
Robert K
nova veli
zvijezda



SADRŽAJ

SRPANJ 2006.









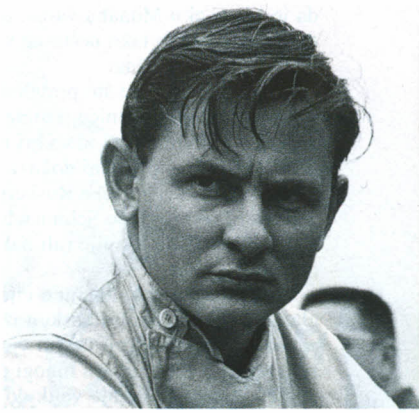
40
POLUGODIŠTE
Naša velika porota odlučuje o F1 ocjenama

74
ORIGINALNI McLAREN
Ovako je govorio istinski genije Formule 1

80
POVRATAK SENNE!
Još je u Formuli 3, ali nećak Bruno razmišlja o velikim stvarima

62
ZVIJEZDA IZ KRAKOVA
Robert Kubica nova velika zvijezda Formule 1?

54
RUBENSOVA RENESANSA
Počelo je loše, ali Barrichello se sada, izgleda, sredio









F1 RACING

NAJPRODAVANIJI SVJETSKI GP MAGAZIN

IMPRESUM
Broj 7
23.6.2006
ISSN: 1845-8270
Cijena: 20 kuna

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

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

BRITANSKO IZDANJE
Glavni izdavač
Tony Schulp
Izdavač
Andrew Golby
Izvršni izdavač
Jonathan Haines
Glavni urednik
Matt Bishop
Izvršni urednik
Oliver Peagam

Grand Prix urednik
Peter Windsor
Urednik vijesti
Steve Cooper
Urednik produkcije
Peter Hodgetts
Umjetnički urednik
Frank Foster
Grafička urednica
Jody Hockley
Direktor marketinga
Ian Burrows
Direktor licencnih izdanja
Tim Bulley

HRVATSKO IZDANJE
Izdavač
Vox-Zagreb d.o.o.
Direktor
Oleg Šimić
Glavni urednik
Mladen Jergović
mladen.jergovic@vip.hr
Direktor marketinga
Josip Ivičić
Tajnica redakcije
Renata Gelo
Grafičko oblikovanje
Studio Q
Grafički urednik
Zdenko Kuča

Gost kolumnist
Ivica Blažičko
Stručni suradnici
Saša Teković
Ivan Zenzerović
Prevoditeljice
Dorina Vlakančić
Ljiljana Vlakančić
Dizajnerica
Zdenka Dogan
Lektura
Dorina Vlakančić
Website
www.f1racing.com.hr
E-mail adresa
f1racing@vox-zagreb.hr

PRETPLATA
Vox-Zagreb d.o.o., Maksimirska 128, 10000 Zagreb, Tel.: 01-2345 555 Fax: 01-2335 111 E-mail: f1racing@vox-zagreb.hr

RIJEČ DVIJE, GLAVNOG UREDNIKA

Ovog mjeseca nije osobito lako napisati uvodnik. Razlog je u tome što je originalno izdanje F1 Racinga, naravno, britansko, a upravo su mediji iz te zemlje predvodnica linča što je snašao Michaela Schumachera nakon kvalifikacija za Grand Prix Monaka.Kao što možete vidjeti dalje u ovom broju, analiza Schumcherovog postupka vrlo je opširna i detaljna, i jedini joj je nedostatak što je - subjektivna. Naime, ako želite vjerovati da je Michael u Monaku varao, onda će vam i ta analiza biti uvjerljiva. Ako u tako nešto ne vjerujete, bit će vam ona pretjerano nepravedna i površna.

Problem je u tome što pravih dokaza da je Schumacher varao - nema. Postoje činjenice o tome što se dogodilo, i te činjenice mogu (ali samo mogu) navoditi na određene zaključke. Ali, one nisu konkretni, egzatktni dokazi, što god o tome mislili novinari, neki F1 vozači ili - Keke Rosberg, koji je svojom neotesanošću zapanjio čak i najveće Schumacherove kritičare, i koji se Nijemcu zbog svoje izjave kasnije (ali nakon što je već obišla cijeli svijet) ponizno ispričao.

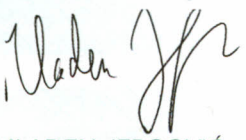
Obavio sam konzultaciju o cijeloj stvari s Mattom Bishopom, glavnim urednikom britanskog izdanja, koji je napisao glavnu analizu događaja i koji čvrsto vjeruje da je Schumacher kriv. Matt smatra da je činjenica da mnogi (većinom britanski) novinari dijele njegovo mišljenje velik dokaz da je u pravu. Ali, jednako tako, on uvažava da može postojati i drugačije mišljenje, i sugerirao je da to objasnim u uvodniku broja.

Dakle, da ponovim ono što sam već nekoliko puta rekao: Schumacheru ili možete vjerovati, ili mu nećete vjerovati. Ako mu ne vjerujete, budući da on tvrdi da je napravio samo vozačku pogrešku, vi zapravo kažete da on laže. Osobno, bez čvrstih dokaza da je to tako, ja ne želim tvrditi da on laže, osobito zbog toga jer čovjeka poznajem, i nisam siguran da je baš takav kakvim ga žele predstaviti neki mediji.

Vozač Formule 1 može napraviti neobjašnjivu pogrešku. Karl Wendlinger je 1994. kočio 30 metara kasnije nego ikad prije. Nikome nije palo na pamet da ga kazni zbog prekinutog treninga, vjerojatno zato što je nakon svojeg sudara preležao dva tjedna u komi. Michael Schumacher trebao je razbiti auto, ili slomiti nogu, i cijele halabuke ne bi bilo.



Rasprave o ovom kontroverznom događaju potrajat će još dugo, ali (i) to je Formula 1.

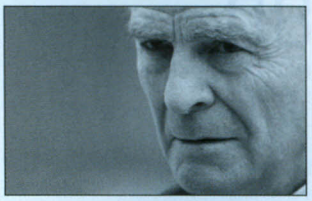


MLADEN JERGOVIĆ

Protagonisti



Peter Manso
Proveo je šezdesete i svoju mladost baveći se mnogim stvarima, među ostalima igrajući s automa i čitajući poeziju 17. stoljeća. Dan Gurney naveo ga je na Formulu 1, ali zarazio se i novinarstvom. Oboje je spojio u sjajnom intervjuu s Bruceom McLarenom 1968. godine (str. 74).



Max Mosley
Križarski pohod FIA-e protiv eskalacije troškova u Formuli 1 sve se više zahuktava, i Mosley obrazlaže svoje argumente u svojoj stalnoj kolumni ÊGas do daskeÊ (str. 26). Po njemu, glavni krivci eskalacije troškova su veliki prozvođači automobila.



Gavin Green
Još 1999. Gavin je radio u ekipi Stewart kao čovjek zadužen za PR, i od tada je dobar s Rubensom Barrichellom. Opet su se sreli nedavno, i rezultat je intervju na stranici 54. Green povremeno vozi i utrke. Nedavno se vratio iz Italije gdje je vozio Mille Miglia u Jaguaru XK120. Srećković.



Peter Windsor
U vrijeme kad je (bar u Engleskoj) pomodno pljuvati po Michaelu Schumacheru, naš je kolumnist jedan od rijetkih kojise okrenuo protiv struje. Po njemu, Schumi je kriv samo zato jer je pogriješio (str. 23). Ali, u tome nije posve jedini.



Glenn Dunbar
Jedan od najzauzetijih fotografa u agenciji LAT, Glenn pokriva i seriju GP2 i Formulu 1. I u ovom broju objavljujemo mnoge njegove fotke, a ovu priliku koristimo da vam pokažemo i kako izgleda.

F1 Racing izlazi mjesečno u Australiji, Bliskom istoku, Brazilu, Bugarskoj, Češkoj, Filipinima, Francuskoj, Grčkoj, Hong Kongu, Hrvatskoj, Indiji, Indoneziji, Italiji, Japanu, Južnoj Africi, Južnoj Americi, Južnoj Koreji, Kini, Maleziji, Mađarskoj, Meksiku, Nizozemskoj, Njemačkoj, Poljskoj, Rumunjskoj, Rusiji, Sjedinjenim Američkim Državama, Španjolskoj, Švedskoj, Tajvanu, Turskoj, Ukrajini i Velikoj Britaniji. Formula One, Formula 1 and F1 su zaštitni znakovi koji pripadaju Formula One Licensing BV-u, članu firme Formula One Group, i koriste se pod licencom. Tisak: Kratis d.o.o., Franje Tuđmana 14a, 10431 Sveta Nedelja
Reprodukcija u cjelini ili bilo kojeg dijela fotografije, teksta ili ilustracije bez pismene suglasnosti izdavača zabranjena je. Posebna pažnja neprestano se pridaje tome da sadržaj F1 Racinga bude potpuno točan, no izdavač i tiskara ne mogu prihvatiti odgovornost za pogreške ili propuste.
Detalji o pretplati: vidi stranu 87
F1 Racing izlazi 12 puta godišnje i izdaje ga Haymarket Motoring, član firme Haymarket Magazine Ltd u Velikoj Britaniji, a hrvatsko licencno izdanje izdaje Vox Media, član firme Vox-Zagreb.

VOX haymarket

Pitpass

PARADA | VIJESTI | OTKRIĆE | BIZNIS | ZNANOST





Parada

Gumeni okvir
Otpad koji tako jasno definira trkaću liniju - F1 gume Michelina i Bridgestonea odbacuju kožu poput zvečarke, i odbacuju je na periferiju staze. Nije čudo da je ovdje pretjecanje toliko teško.

Mjesto: Monte Carlo
Vrijeme: 15:30, nedjelja, 28. svibnja 2006.
Fotograf: Steven Tee/LAT
Oprema: Canon EOS 1DS Mk.2, objektiv 85 mm, 1/100 pri f14



Ulična utrka u Valenciji?
Španjolski povijesni obalni grad Valencija mogao bi dobiti uličnu F1 utrku. Koristili bi se objekti, i ulični sistem, izgrađen za America's Cup,a predviđa se da bi sve moglo biti spremno za 2008.

TRŽNICA VOZAČIMA

BORBA VELIKIH OKO ZVIJEZDA

Tržište vozača za 2007., najveća F1 priča ove sezone, ne pokazuje znakove smirivanja

Tri vodeće F1 ekipe - Renault, McLaren i Ferrari - morat će se uskoro suočiti s najvećom, najkompliciranijom izmjenom vozača tijekom posljednjih godina. Šestorici njihovih vozača ugovori istječu na kraju 2006. godine - uz pretpostavku da će se Michael Schumacher tada povući. Do sada je riješen samo odlazak Fernanda Alonsa u McLaren.
Razotkriti logiku iza svakog potencijalnog transfera pojedinih vozača nije laka stvar. Kako promatrači pronalaze razne diskretne pokazatelje novih zapleta, svaki pokret neizbježno stvara jednako mnogo pitanja kao i odgovora. Budući da se niti iz jednog vozača ili menadžera u F1 pedoku ne može dobiti izravan odgovor, F1 Racing je pokušao sam odgonetnuti osnovna događanja u tri velike ekipe. A vas ostavljamo da sami dođete do zaključaka.

RENAULT: Kako zamijeniti Alonsa?



Kovalainen je veliki talent, i vjerojatno spreman za utrke

U SILVERSTONEU je veći dio vodećeg Renaultovog menadžmenta bio uvjeren da je Kimi još uvijek slobodan. On je definitivno njihov prvi izbor - ali mogao bi biti dostupan samo za jednu godinu, dok se 2008. godine ne ubaci u Ferrari bez Michaela Schumachera.

Ostali inzistiraju da je ugovor između Kimija i Ferrarija već sklopljen, što bi Renault ostavilo "kratkog" za jednu F1 zvijezdu. Oni imaju dobar budžet - govori se da su Kimiju ponudili četiri puta veću plaću od Alonsovih sadašnjih 9 milijuna dolara - i potencijal za osvajanje prvenstva. Može li, onda, Michael Schumacher biti namamljen u Renault? Nije baš vjerojatno, ali neki inzistiraju da je moguće.

Vjerojatnija mogućnost je kupnja Marka Webbera iz njegovog ugovora s Williamsom - ali Flavio Briatore je isto tako odlučan promovirati Heikkija Kovalainena (kojem je, kao i Webberu, menadžer) u vozača utrka.

S druge strane, angažiranje Flaviovog vozačkog dvojca znači da je Giancarlo Fisichella višak. On nije vozač za odbaciti tek tako. Briatore je ranije ove godine rekao da je najveća pogreška njegove karijere bila promjena obojice vozača u Benettonu 1996. godine. Ali, niti Briatoreova budućnost nije posve sigurna. Odluke koje donosi novi predsjednik ekipe Renault F1 Alain Dassas mogu ići mimo Briatorea.

McLAREN: Je li Hamilton spreman?



Ako to neće biti Lewis, tko će biti partner Alonsu?

SVI ZNAKOVI govore da Kimi odlazi. Tko će, onda, biti Alonsov partner? Naizgled, GP2 štićenik Rona Dennisa, Lewis Hamilton, ima velikih šansi, ali McLaren ne običava zapošljavati novake (posljednji je bio Michael Andretti 1993. godine i pokazao se pravom katastrofom).

Osim toga, Hamiltonovu karijeru uvijek je pažljivo kontrolirao sam Dennis, koji se pobrinuo da mladić nikada ne pravi prevelike skokove iz godine u godinu. Zbog toga bi dolazak u McLaren mogao biti prevelik zalogaj, iako su dobre performanse Nica Rosberga u Williamsu ove godine, do određenog stupnja, smanjile razloge za takvu vrst zabrinutosti.

Montoya bi mogao ostati - ali mogao bi biti nepopularan izbor unutar momčadi koju je javno ocrnio.

Webber bi bio bolji izbor, ukoliko bi ga se otkupilo od Williamsa - ali angažiranje dva Flaviova vozača u ekipi koja tradicionalno ne posluje s Briatoreom bilo bi, u najmanju ruku, vrlo neobično. Također, Flavio najvjerojatnije neće htjeti riskirati i ugroziti bilo kojeg svojeg drugog vozača dominacijom Fernanda Alonsa, koji ionako napušta Briatoreov FFBB menadžment krajem 2007. Jedina mogućnost za Webbera, naravno, bio bi također razlaz s Flaviom kao menadžerom.

FERRARI: Što će učiniti Schumi?



Ako Kimi dođe u Ferrari, Schumacher će se možda povući

SVI PUTOVI, na kraju, vode prema Kimiju. U Ferrariju su jasno dali do znanja koga žele - i sada je pitanje "kada", prije nego "da li". Ključ za 2007. je Schumacher; hoće li zaista prihvatiti drugog vozača s Kimijevim pedigreom u ovoj fazi svoje karijere? Nije vjerojatno. Ali možda neće imati pravo veta za 2007., s obzirom da je trenutno bez ugovora nakon kraja 2006.

Ferrari je odlučan u gradnji budućnosti i mogao bi inzistirati na Kimiju, sviđalo se to Michaelu ili ne. Ukoliko se to dogodi, Michael će najvjerojatnije prihvatiti mig i povući se krajem 2006., ili prijeći u neku drugu ekipu, što je, pak, malo vjerojatno.

Čak bi i Jean Todt, Michaelov dugogodišnji saveznik i prijatelj, privatno mogao biti spreman prihvatiti Michaelov odlazak. On će se također uskoro povući, ali otići će tek nakon što ode Schumi.

Massine šanse da zadrži svoje mjesto povećale bi se ukoliko Schumacher uistinu ode, djelomično zbog kontinuiteta, ali i zbog toga što se ove sezone pokazao boljim nego što su to u Ferrariju očekivali.

To bi moglo objasniti glasine koje govore da David Coulthard trenutno razgovara s Ferrarijem o 2007. godini - postoji li bolji, popustljiviji broj dva?

NJIMA JE FRKA

Čak i neka od uistinu velikih imena Formule 1 otkrivaju da njihove face nisu više baš dobrodošle. Je li zaista moguće da trojica tako brzih vozača ostanu bez posla u 2007.? Jer, njihove opcije za iduću sezonu nisu toliko blistave kao što možda mislite...



Giancarlo Fisichella
Ako ga ne zadrži Renault, kamo će Fisico? Dvije godine uz Alonsa razotkrile su njegove nedostatke, ali on još uvijek može briljirati u osrednjem autu - prisjetimo se samo Saubera ili Jordana.



Juan Pablo Montoya
U McLarenu ga više ne žele, a ni mnogi njegovi pokušaji s drugim ekipama nisu baš uspjeli. Vrhunskih opcija nema. Njegov menadžer Julian Jakobi trenutno je izuzetno zaposlen čovjek.



Jarno Trulli
Ova sezona je grozna za simpatičnog Jarna, u oštrom kontrastu od prošle. Neki smatraju da će Jarno, ako ga ne zadrži Toyota, radije napustiti Formulu 1 nego se zadovoljiti mrvicama sa slabijom ekipom.

FOTOGRAFIJE: CHARLES COATES/LAT, ANDREW FERRARO/LAT, XPB.CC



F1 na Playstationu 2
Pripremite se za posljednju F1 kompjutersku igru na Playstationu 2 . Sa svih 11 ekipa (uključujući i Super Aguri) , 22 vozača i 18 utrka, F1 06 pojavit će se u trgovinama idući mjesec.



Yamamoto u Super Aguriju
Japanski vozač Sakon Yamamoto trebao bi početi voziti za ekipu Sper Aguri od Grand Prixa Francuske na dalje, nakon što se već pridružio ekipi kao treći vozač. Montagny će voziti obje sjevernoameričke utrke.

DR HVATA ZALET

PRODRIVE TRAŽI VOZAČE

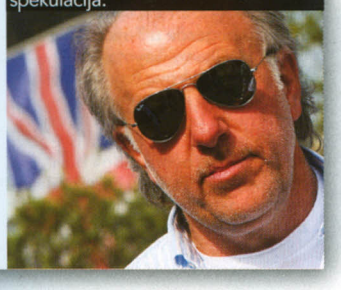
DAVID RICHARDS je bio u pedoku Silverstonea tijekom britanskog Grand Prix vikenda, i F1 Racing saznaje da je bio na ništanu menadžera mnogih različitih vozača. Tema razgovora, naravno, bila su vozačka mjesta u Prodriveu za 2008. godinu.

Ukupno dvadeset vozača treba obnoviti ugovore na kraju ove sezone (Fisichella, Räikkönen, Montoya, Michael Schumacher, Massa, Trulli, Webber, Coulthard, Klien i Villeneuve te svi u Toru Rossu, Midlandu i Super Aguriju); isto tako, mnogi su treći/test vozači poput Davidsona, de la Rose, Wurza i Zonte potencijalno slobodni, osobito ako im se ukaže prilika za utrke.

Ova dvadesetorica mogu produžiti postojeće ugovore ili se pridružiti drugim ekipama, ali vjerojatno će nove ugovore potpisati na najmanje dvije godine ("dvije godine plus opcije", postala je norma u današnjoj Formuli 1). Ako to učine, onda, očito, neće biti slobodni za Prodrive u 2008.

Zbog toga je, djelomično, DR i posjetio Silverstone: kako bi započeo svoju potragu za dobrom vozačkom postavom za 2008. godinu. "Iskreno, nisam baš razmišljao o tome," rekao je F1 Racingu, smijući se od uha do uha. To nam je malo teško povjerovati - posebice nakon što je DR priznao da mu je "prišlo nekoliko menadžera". Ostanite na ovom kanalu.

Richardsova posjeta britanskom Grand Prixu bila je predmet mnogih spekulacija.





U Silverstonu se Schumacher suočio s oštrom opozicijom, ali je preživio.

SCHUMACHER OSTAJE GPDA DIREKTOR

Nakon događaja oko Michaela Schumachera u Monaku, ostali vozači su ga odmah počeli zasipati kritikama, a sastanak Grand Prix Drivers' Associationa (Grand Prix udruženja vozača) u Silverstoneu trebao je biti paklen.

Između Monaka i Silverstonea, brojni vozači su otvoreno i oštro govorili medijima o Schumacheru, posebice Jarno Trulli, Jacques Villeneuve, Mark Webber i

"Schumacher je sjedio mirno, prekriženih ruku, njegovo lice ljutito, ali bez pokreta"

Pedro de la Rosa. Privatno ga je još veći broj jednako kritizirao - iako su se potrudili da sve ostane neslužbeno.

Zbog toga se mnogo očekivalo od GPDA sastanka u Silverstoneu. Prije sastanka dosta se spominjalo glasanje o povjerenju Schumacheru kao ko-direktoru tog udruženja, ali na kraju nisu poduzete nikakve formalne mjere protiv Schumachera. Zapravo, sedam je vozača, uključujući Webbera, Kimija Räikkönena i Fernanda Alonsa, napustilo sastanak ranije zbog drugih obaveza, bez da su išta rekli. No, na kraju se o događajima u Monaku ipak opširno raspravljalo.

F1 Racing saznaje da je Schumacher tijekom te rasprave sjedio mirno, prekriženih ruku, lica ljutitog, ali bez pokreta. Raspravu je vodio David Coulthard, koji je od samog početka nastojao umiriti atmosferu. Ipak, Jacques Villeneuve se nije dao obuzdati i uskoro je počeo ispaljivati otvorene primjedbe protiv Schumachera.

Podržali su ga de la Rosa i Alex Wurz, ali većina drugih vozača nije ništa komentirala. Trulli je podržao Coulthardove smirujuće stavove, što je razočaralo one koji su se bunili - a Ralf Schumacher je, sasvim očekivano, stao u obranu svojeg brata.

Na kraju, ništa nije odlučeno i Michael je preživio. Dok neki vozači na cijelu aferu gledaju kao na nedovršen posao, Villeneuve je bio toliko frustriran što GPDA nije učinila ništa da kazni Schumija da je odmah nakon završetka sastanka dao ostavku na članstvo u udruženju.

"Osobno," rekao je, "nisam sretan što netko može voditi GPDA i ponašati se na takav način."

Peter Windsor, str. 23.
Schumacher, str. 28.

POBJEDNICI & GUBITNICI

DOBAR MJESEC...



... za obožavaoce Christiana Hornera. Već prozvan "najzgodnijim bossom u Formuli 1", skočio je gol (istina, zaogrnut Supermenovim plaštom) u Red Bullov bazen u Monaku, nakon izgubljene oklade.



...bearded F1 ... za bradate F1 fanove. Philipsov Williams F1 Limited Edition SmartTouch-XL (hu!) električni aparat za brijanje konačno je u prodaji, i drastično, vele, skraćuje vrijeme za lickanje kose po licu.



... za F1 ljubitelje muzike. Jacques Villeneuve uskoro izdaje album. Polovicu pjesama napisao je sam, a jednu pjesmu, o svojem ocu Gillesu, izvodi sa sestrom Melanie.

LOŠ MJESEC...



... za cure kojima se sviđa Jacques Villeneuve, osim Johanne Martinez koja se za raspjevanog vozača udala u Švicarskoj 29. svibnja. Sretni par očekuje prvu bebu.



... za Philip Morris. Kao da im nije bilo dovoljno lošeg publiciteta uz Schumacherov nastup u Monaku, supranička tvrtka Lucky Strike neprestano je upravljala svoj laserski logo na bok velike Marlboro jahte u luci.



... za Jensona Buttona. Još jedan loš Grand Prix u Sliverstoneu. Posljednji put bio je brži od Rubensa Barrichella u Imoli, a njegova Honda ne pokazuje znake napretka.



Ferguson u Indiji

U veljači 2007. Cosworthow direktor za formulu 1 Bernard Ferguson vozit će 2.500 km kroz Indiju na motociklu Enfield Bullet iz pedesetih ,restauriranom u Madrasu. Više o ovom na www.charitybiker.blogspot.com



Tvorničke Toyote protiv naručioca motora: tko će dobiti ovaj važan dvoboj?

NAJSLABIJE ČUVANA F1 TAJNA

AUTO ISPRED JE WILLIAMS

I od iduće sezone koristit će Toyotine motore. To će privući više sponzora

Odluka Toyote da snabdijeva Williams motorima kroz tri sezone od iduće godine mogla bi pokrenuti drugi val trgovine motorima, budući da se sada situacija za 2007. polako razbristrava.

KAKO ĆE WILLIAMS PLATITI?

Williams trenutno plaća Cosworthu oko 25 milijuna dolara za snabdijevanje V8 motorima u 2006., i to je bilo pokriveno Buttonovim plaćanjem 30 milijuna dolara za oslobađanje iz ugovora s Williamsom kasno prošle godine.

Bez slične financijske injekcije, Williamsu neće biti lako platiti 15 milijuna dolara godišnje (pod uvjetom da će uvjeti pod kojima Midland trenutno plaća za te motore vrijediti i za Williams). Neki izvori tvrde da Williamsu trenutno nedostaje čak oko 45 milijuna dolara za postizanje njihovog priželjkivanog sponzorskog budžeta za 2007. Prošlomjesečni F1 Racing procijenio je da je u 2006. Williams od sponzora primio 83,5 milijuna dolara. Za usporedbu, McLaren, koji ne mora plaćati svoje motore, ima sponzorski budžet od 140,75 milijuna dolara.

U Williamsu se nadaju da će, kao što to podaci iz McLarena sugeriraju, dodatni veliki sponzori donijeti u ekipu i dodatni novac, koji bi platio za motore, ukoliko se, recimo, Toyota složi da motore preimenuje u "Lexus". Doduše, Midlandov jednostavan ugovor s Toyotom nije baš donio navalu dodatnih sponzora u ekipu. No, ekipa s pedigreom Williamsa sigurno ima mnogo bolje šanse za tako nešto.

Čak i bez preimenovanja motora u Lexus Williams bi još uvijek mogao dobiti motore bez plaćanja ako Toyota Japan (s kojima Frank izravno pregovara) misli da bi snažna ekipa Williams -Toyota pomogla da Toyotina vlastita ekipa (bazirana u Njemačkoj) počne postizati bolje rezultate. Ovo bi, recimo, moglo biti povezano s raznim opcijama koje trenutno razmatra Williams. Jedna od njih je angažiranje u utrkama Ricarda Zonte, Toyotinog sadašnjeg test vozača, ili razvojni programi za neke od Toyotinih favoriziranih japanskih vozača.

TOYOTINE BRIGE

Kako bi gazde u Toyoti reagirale ukoliko Williams-Toyota poče pobjeđivati njihovu tvorničku ekipu? Prijedlog oko preimenovanja u Lexus riješio bi ovaj problem, bar prema javnosti. Ali, možda bi porazi od Williams-Toyote mogli biti i pozitivni, jer bi svijetu pokazali ono što mnogi unutar Formule 1 već znaju: da su Toyotini motori vrlo,



UHVAĆENO KAMEROM

Uhvatili nekog slavnog u F1? Pošaljite nam sliku!

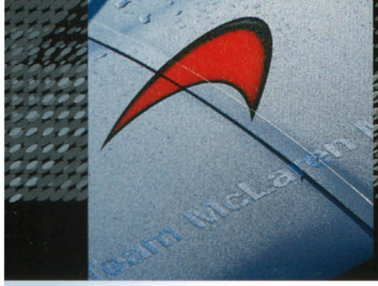
Gledaj u moje oči, tvoji su kapci teški...



Vitantonio Liuzzi
Fotka: Helen Adams

Tonio, kažu, ima nadnaravne hipnotizerske sposobnosti. Koristi ih, uglavnom, pri susretima s komadima. Navodno, još ne i u vožnji u Formuli 1...

FOTOGRAFIJE: STEVE ETHERINGTON/LAT, ARHIVA LAT, GLENN DUNBAR/LAT, XPB.CC



Iznenađenje oko F1 Komisije
Ekipe Formule 1 bile su šokirane kad su saznale da je McLaren izostavljen iz najnovije FIA-ine Komisije. Razlog je reprezentativnija raspodjela snaga po zemljama članicama, kaže Max Mosley...



Zanardi se vraća u Formulu 1
Alex Zanardi, koji je izgubio obje noge u Champ Car nesreći 2001. vozit će test za BMW-Sauber kasnije ove godine. Posljednji put vozio je u Formuli 1 1999. za Williams.

vrlo dobri.

Neki, pak, vjeruju kako bi ovo mogao biti prvi korak prema Toyotinom povlačenju vlastite tvorničke ekipe iz Formule 1, osobito ako gazde odluče da bi se budžet od procijenjenih 500 milijuna dolara mogao bolje iskoristiti negdje drugdje.



Kompaktni Toyotin V8 motor jedan je od najcjenjenijih u Formuli 1. Još da je u dobrom automobilu...

A OSTALI?

Kombinacija Williams-Toyota znači da će Cosworth sada biti primoran potražiti novog partnera. Midland izgleda kao očita mogućnost. No, u Red Bullu su također zainteresirani, unatoč tome što su tek u prvoj godini svojeg dvogodišnjeg ugovora s Ferrarijem. Adrian Newey (ne prevelik obožavatelj Ferrarija) i njegova tehnička ekipa ozbiljno razmatraju druge mogućnosti. Vjerojatno rješenje ove situacije je u prelasku Scuderije Toro Rosso na Ferrarijeve motore- što bi osiguralo da se poštuje ugovor između Red Bulla i Ferrarija- a u tom slučaju Red Bull Racing bi bio slobodan koristiti Cosworthove motore.

PROMJENA VEĆ 2007?

U vrijeme Grand Prixa Velike Britanije svaki je proizvođač motora bio dužan dostaviti FIA-i jedan primjerak svojeg aktuelnog motora, već korišten i zapečaćen, koji će biti osnovica njihovog motora za 2008. Smrzavanjem specifikacija motora od 2008. do 2010. FIA se nada drastično smanjiti troškove razvoja motora. A ako prevlada sloga, ovaj bi se rok mogao pomaknuti i na godinu dana ranije. To znači zbogom za limitirane V10 motore.

Radi se o kontroverznom koraku, i inzistiranje FIA-e da bi se ušteđena sredstva mogla iskoristiti za razvoj sistema za regeneraciju energije koji bi štedjeli gorivo ne oduševljava F1 inženjere. Jedina sigurna stvar u Silverstoneu bila je u tome što su svi proizvođači motora uistinu dostavili "smrznute" motore - ali trebat će proći još mnogo vremena prije nego što svi budu uvjereni da je to pravi put u budućnost.

DOLAZE NIZOZEMCI

RUSI POSTAJU NARANĐASTI?

"Orange F1" novo je moguće ime nizozemske grupacije koja planira kupiti Midland F1 i nastupati u Grand Prix utrkama već 2007.

Odražavajući nacionalne boje Nizozemske, grupaciju predvodi poduzetnik koji želi stvoriti vrlo određen F1 brend ove male europske zemlje.

Fanatik Formule 1, Michiel Mol, koji je kao sponzor sa svojim brendom Lost Boys prisutan u Formuli 1 od 2000., već poduže pregovara s vlasnikom Midlanda Alexom Shnaiderom. I premda u Silverstoneu nijedna strana nije željela ništa reći, F1 Racing saznaje da bi financijski dio cijele transakcije mogao biti kompletiran već oko Grand Prixa Kanade, što je, naravno, domaći teritorij Shnaiderovog poslovnog carstva Midland Group.

Tko su, dakle, Lost Boys? Dio su grupacije LB Icon i postoje od 1992. Radi se o nizozemskoj telekomunikacijskoj i IT firmi, specijaliziranoj za formiranje websiteova. Najveći su u svojoj branši u Europi i među pet najvećih u svijetu, i vrlo su dobro pozicionirani da iskoriste ogroman interes koji u Nizozemskoj vlada za Formulu 1.

Mol je medijski poduzetnik kojem je vrlo stalo da upotrijebi svoju briljantnu poslovnost u razvoju ekipe Formule 1. Naravno, vjerojatno je da će u ekipi zadržati Christijana Albersa za 2007., s tim što će mu pokušati pridružiti iskusnijeg timskog kolegu. Midlandov aktuelni šef ekipe Colin Kolles također će vjerojatno zadržati svoj posao, budući da je upravo on "spojio" Shnaidera i Mola.

Ono što također treba očekivati su izrazito narandaste ekipne boje, i nova injekcija nizozemske nacionalističke F1 strasti, koju u ovom sportu po intenzitetu nadmašuju samo talijanski tifozi.

NEKAD I SAD

Možda se F1 tehnologija radikalno mijenja, ali neke stvari ostaju uvijek iste

1950 1951 1952 1953 1954 1955 1956 1957 1958 1959 1960 1961 1962 1963 1964 1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 **1975** 1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 **2006** 2007 2008



Mehaničar zakapča sigurnosne pojaseve Claya Regazzonija u Španjolskoj 1975. U Bahreinu 2006. Michael Schumacher zahtijeva nešto više ruku...





Izložba F1 fotografija u Parizu

Francuski fotograf Bernard Asset ima u Parizu izložbu fotografija dijelova karoserije F1 Renaulta. Malo pomaže što su uz fiberglas pozirale i manekenke

F1 EXPOSÉ



MOŽE LI F1 OPSTATI U AMERICI?

Na prošlogodišnjem Grand Prixu SAD-a publika je bila ogorčena - s punim pravom. Ove godine, ako F1 želi tamo zaživjeti, utrka mora biti super - dobra

Do prošle godine činilo se da se hladni odnos Amerikanaca prema Formule 1 počinje lagano otapati. Ali, onda je utrka šestorice 2005. i jednim potezom uništila svu dobru volju koja se gradila u prethodnih nekoliko godina. Još jednom, Formula 1 se našla na početku borbe za popularnost u Sjedinjenim Državama. Ugovor s Indianapolisom istječe ove godine, i za sada nema sigurnih znakova da će njegovo produljenje biti tek formalnost. Stoga će nade u ponovno i definitivno osvajanje američkog tržišta vrlo snažno ovisiti o uspješnosti ovogodišnje utrke.

KOLIKO JE STVARNO VAŽNA OVA UTRKA?

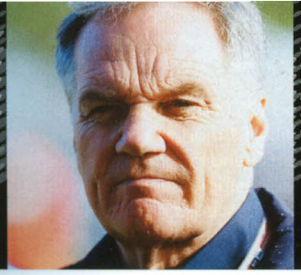
Trenutno se čine veliki napori da se udobrovolji prošlogodišnja vrlo razočarana publika i smekša bar dio neprijateljstva prema Formuli 1. Michelin predvodi ovu kapmanju - irma je vratila novce od ulaznica svim gledateljima iz 2005., a ove je godine kupila 20.000 karata i podijelila ih svima koji su Grand Prix prošle godine napustili razočarani, ali bi se ipak htjeli vratiti ove godine. Michelin će također ove godine organizirati čitav niz PR događaja, dizajniranih da što više udovolje gledateljima.

Također, putnička agencija Grand Prix Tours priprema veliki party pomirenja u središtu Indianapolisa. Svatko u F1 pedoku shvaća da se svi moraju osobito potruditi ukoliko žele da se fijasko iz 2005. što prije zaboravi.

"Jednostavno se moramo potruditi i bazirati sve na iskustvu iz prošle godine," kaže predsjednik Toyote John Howett. "Ne trebamo mijenjati ono što radimo; samo trebamo otići tamo i održati veliku utrku. Ne zaboravite da u Americi postoji vrlo vjerna baza F1 publike. Prvenstveno njih trebamo zadovoljiti, i zatim se usredotočiti na proširenje te baze među ostalim ljubiteljima automobilističkih utrka is porta općenito."

Pritisak je malo smanjen i radi dolaska Scotta Speeda, američkog prvog Grand Prix vozača od 1993. i neuspjelog pokušaja Michaela Andrettija.

"Scottovo prisustvo sigurno će povećati interes za utrku," kaže Joie Chitwood, predsjednik Indianapolis Speedwaya i glavni menadžer staze. ÊBitno je da je u Formuli 1 uvijek neki Amerikanac. Nadajmo se da je Scott samo početak jednog takvog trenda."



Head se pridružuje navali na Schumija
Samo je smrt Ayrtona Senne u Imoli 1994. spriječila Williams u službenom protestu protiv kontroverznog sudara Michaela Schumachera i Damona Hilla u Adelaideu te godine. "Bilo je tako očito," kaže Head. Vidi str. 36



Još jedna nagrada za Renault
Renault je proglašen "Najboljom ekipom na svijetu" na velikom Laureus proglašenju prošlog mjeseca - sportskoj verziji dodjele Oskara. Fernando je to proslavio malom demonstracijom u Sevilli.

JE LI FORMULA 1 BITNA ZA AMERIKANCE?

Znakovi da Sjedinjene Države iskreno i željno očekuju Formulu 1 u svojim redovima nisu osobito snažni. Prema Howettu, Toyota je već prihvatila stav da je korištenje NASCARA-a, radije nego Formule 1, bolji put marketinškog proboja ove firme u SAD. Za Howetta je američki Grand Prix "samo još jedna utrka".

Čak i Bernie Ecclestone vjeruje da su značenje Formule 1 u Americi i korisnost Amerike za Formulu 1 prenapuhani: "Moramo stvari staviti u perspektivu. Televizijsko praćenje Formule 1 je u Americi uvijek bilo slabo. Utrke jednosjeda u Americi nisu osobito popularne, i čak i vrhunska NASCAR utrka privlači isti udio TV gledatelja kakvog u Italiji, recimo, ima bilo koja prosječna utrka Formule 1. Dakle, ništa spektakularno."

BUDUĆNOST

Na kraju krajeva, jedino će tržišne sile odlučiti hoće li Formula 1 ponovno biti pozvana u Indianapolis. Ova je utrka i dalje vrlo važna za lokalnu ekonomiju, pa vlasnici restorana i hotela u Indianapolisu čak i javno ističu kako je Grand Prix mnogo unosniji za njihov posao od utrka Indy 500 i Allstate 400 (NASCAR). A uvažavanje želja lokalnih poduzetnika bit će od presudne važnosti za konačnu odluku Tonyja Georgea o budućnosti Formule 1 na njegovoj stazi.

Georgeu se, navodno, nikada nije svidjelo prebacivanje Grand Prixa na termin u lipnju. Po njegovom mišljenju, utrka tako postaje meso u sendviču dviju velikih američkih tradicija, Indyja 500 na kraju svibnja i NASCAR utrke u kolovozu. George će u novim pregovorima svakako pokušati vratiti utrku u stari, jesenji termin, koji je oduvijek tradicionalno bio termin američkog Grand Prixa. Prošlogodišnji debakl sigurno je adut koji će Georgeu dati dosta snage u eventualnom hrvanju oko novog ugovora, i financijski i logistički razmnijeg termina, s Ecclestoneom.

NOVI F1 DOM U AMERICI?

Kad je Ecclestone nedavno spomenuo mogućnost povratka Formule 1 u Las Vegas, mnogi su povjerovali da se radi o pregovaračkoj taktici, smišljenoj da se natjera Tonya Georgea pristati na njegove uvjete. No, Bernie je demantirao ovu teoriju i rekao za F1 Racing: "Da, imam ozbiljnih planova za F1 utrku na Stripu u Vegasu. No, ako bismo imali utrku tamo, to bi vjerojatno bilo pored utrke u Indyju" Neki kritičari smatraju da bi ovo bio loš potez za popularnost Formule 1 u Sjedinjenim Državama. "Bernie bi trebao odvesti Formulu 1 na neku pravu stazu, poput one u Watkins Glenu," kaže jedan lokalni poznavaoc prilika. "Odlaskom u Las Vegas Formula 1 bi žrtvovala vlastiti spektakl u korist glamura i novca. Formula 1 bila bi lokalno promovirana kao još jedna atrakcija, uz novi koncert Cher."



Las Vegasu ne nedostaju atrakcije, i bez Formule 1



Broj gledatelja u NASCAR-u za sada je nedostižan za Formulu 1

VJEROJATNI ISHOD

"Prošlogodišnja utrka bila je veliki udarac za sport," priznaje McLarenov boss Ron Dennis. "Održanje ove utrke u kalendaru ovisit će o entuzijazmu gledatelja. Ne bi me iznenadilo da ovogodišnja posjećenost bude vrlo dobra. I dalje mislim da postoji dobra vjerojatnost za utrku iduće godine."

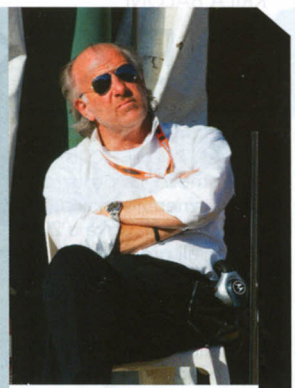
U svojem tipičnom pokeraškom stilu, Ecclestone tvrdi da uopće nije zabrinut radi budućnosti ove utrke: "Formula 1 nikada nije dobila ništa dobro od Amerike. Nismo nikada imali velikog, predanog američkog sponzora. Mogli bismo organizirati 10 Grand Prix utrka u Sjedinjenim Državama i nekoliko u Europi, ali koja bi bila svrha toga?"

Ecclestone će započeti pregovore oko novog ugovora s Georgeom ovog mjeseca u Indyju i njegova nezainteresiranost nedvojbeno je dio njegove pregovaračke taktike. Američki Grand Prix možda trenutno uistinu ima veću simboličku nego korisnu ulogu za obje strane, ali bio bi uistinu velik udarac kad bi Formula 1 još jednom nestala iz Sjedinjenih Država.

No, ima i pozitivnih znakova. Američki F1 komentator Bob Varsha kaže: "Tony i njegovi ljudi su se uistinu jako potrudili da dovedu Formulu 1 u Indy. Mislim da on želi zadržati utrku - ali ne po svaku cijenu. Da se volim kladiti, stavio bih novac na povratak Formule na ovu stazu 2007."



Pravih F1 fanova u Americi nema jako puno - ali mogu biti fanatični



"IZGUBLJENO U PRIJEVODU" DAVID RICHARDS

"Nisam čitao "Da Vincijev kod", a nisam gledao ni film, ali usuđujem se reći da Formula 1 ima sličnu priču i sličan zaplet. Također, nevjrojatno je agresivna. Osjećate tu agresivnost u pedoku, to je način na koji sport funkcionira."
David Richards, šef Prodrivea

PRIJEVOD:
"Član sam Piranha Cluba nekoliko godina. Sada se još jednom vraćam - pod mojim uvjetima. I bit ću agresivan onoliko koliko je potrebno da Prodrive pretvorim u pobjedničku ekipu."

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, MARK HORSBURGH/LAT, STEVEN TEE/LAT, BERNARD ASSET, VLADIMIR RYS/GETTY IMAGES, AL BELLO/GETTY IMAGES



Dobrotvorna super - revija
Više od 125.000 dolara prikupljeno je na velikoj F1 modnoj reviji u Monaku tijekom Grand Prix vikenda. Revija, na kojoj su nastupile supruge i djevojke vozača, ugostila je i slavnu Evu Hercigovu.

KRILA BALONI

FLEXI KRILA NA NAPUHAVANJE

Ako su stražnja krila fleksibilna, auti idu brže - ilegalno. Ali govori se i o novom izumu

SKANDAL FLEKSIBILNIH KRILA možda je prouzročio lavinu uznemirenosti tijekom nekoliko prvih utrka u 2006. godini, ali promptna intervencija FIA-e riješila je problem na vrijeme. Ili nije?

Ovoga ljeta će sve ekipe paranoično pratiti i mjeriti fleksibilnost krila svojih suparnika. Samo, ovoga puta, nije upitna elastičnost stražnjih elemenata već koliko se oni mogu "napuhati".

Renaultov tehnički direktor, Bob Bell, objašnjava: "Ono što trebate je neka vrst balona pod tlakom unutar krila kako bi se oblik krila mogao promijeniti. Ali, to bi bilo nevjerojatno očito i bio bih jako iznenađen kada bi netko počeo koristiti tako nešto."

Taj bi se balon, sakriven unutar krila, napuhavao i povećavao, i na taj način mijenjao oblik krila. To bi, opet, zatvorilo razmak između dva elementa koji čine stražnje krilo, čime bi se povećala njegova efikasnost. Takva bi prednost, naravno, bila ilegalna.

"Neke ekipe imaju veće razumijevanje prema aero-elastičnosti u odnosu na ostale," dodao je Bell. "Mislim da nitko ne koristi aktivno izobličenje krilnog sustava - ali nemojte to nikada otpisati jer, ako bi to bilo napravljeno, onda bi se obavilo na vrlo suptilan način."

Govori se da se jedna ekipa nakratko poigrala s ovim konceptom prošle godine, a ove je godine BMW-Sauber, čini se, postigao bolju aero-efikasnost od ostalih ekipa zahvaljujući sofisticiranom aerodinamičkom tunelu u Hinwilu i dolasku bivšeg Hondinog aerodinamičara Willema Toeta.



Mogu li se najnovija povećanja brzina pripisati flexi krilima? Prema Mariju Theissenu iz BMW-a, ne

Šef BMW-a Mario Theissen priznao je da, premda su krila na modelu F1.06 posve legalna, ekipa ne odbacuje mogućnost iskorištavanja pravila do samih granica: "FIA je temeljito pregledala naša krila,Ê rekao je. "Naravno, ništa nije posve čvrsto niti na jednom autu; sve je fleksibilno, ali pravila su jasna i svi dizajniraju aute u skladu s njima. Mi radimo to isto."

Iduće dvije (sjevernoameričke) utrke možda će ponovno naglasiti ovaj problem. Obje su poznate po brojnim dijelovima na kojima je potrebna velika količina aerodinamičkog potiska. Tehnička Radna Grupa (TWG - Techical Working Group) predstavila je nova pravila za 2007. godinu koja će, zapravo, eliminirati ovaj problem. Ali, mnogi se tehnički direktori boje da će nova pravila prebaciti problem negdje drugdje.

Bell: "Važna stvar je da svi razumiju duh pravila. Svi znaju što pokušavamo postići - zašto, onda, to ne mogu prihvatiti i ostaviti stvari na miru?"

JENSON NIJE SRETAN

ANALIZA HONDINOG SUNOVRATA

Slabašan vikend Jensona Buttona u Silverstoneu nagnao je ekipu Honde da obavi detaljni post-mortem i ispita razloge pada performansi, i automobila i vozača.

U ekipi kažu na su srazmjerno sretni mehaničkom pouzdanošću, no pad efikasnosti modela RA106, osobito u utrci, u usporedbi sa svim rivalima bio je vrlo očit u Silverstoneu. Rubens Barrichello završio je utrku kao10., nakon starta sa šeste pozicije, i postigao je u utrci najbolje vrijeme od minute i 23,224 sekunde. To je bilo 0,3 i 0,5 sekundi slabije od BMW-Saubera Jacquesa Villeneuvea i Nicka Heidfelda. Na početku sezone u Bahreinu Honde su lakoćom bilježile vremena za sekundu bolja od BMW-Saubera.

Šef ekipe Nick Fry inzistira da ekipa još može stvari okrenuti u svoju korist ove sezone, ali kako, nije jasno. Tehnčki direktor Geoff Willis kaže da Hondin novi aerodinamički tunel, s modelima u prirodnoj veličini, neće dati konkretne rezultate prije Grand Prixa Francuske, a možda ni tada.

Nakon Silverstonea Fry je obećao poboljšanja već na sjevernoameričkim utrkama.

Također, nije nezapažen niti pad brzine Jensona Buttona, u odnosu na Rubensa Barrichella. F1 Racing saznaje da ekipa planira istražiti nije li putanja njihovog tehničkog razvoja nekompatibilna s načinom vožnje Buttona. Ako to jest slučaj, lako se može dogoditi da ekipa mora učiniti dva koraka unatrag, prije nego što uspije napraviti prvi uspješan prema naprijed.



U čemu je problem? Barrichello (gore) ide sve bolje, Jenson sve lošije

FOTOGRAFIJE: STEVEN TEE/LAT, STEVE ETHERINGTON/LAT



F1 ZNANOST



Nanotehnologija će redefinirati aerodinamiku, jer će materijali za prijenos topline omogućiti smanjenje sistema za hlađenje

Kacige s ugrađenim displejima već se koriste u vojne svrhe



Nano senzori bit će ugrađeni u vozačka odijela i nadgledat će udobnost vozača



F1: 2028

Za dva desetljeća automobili, vozači i gledatelji koristit će neslućene nove tehnologije

Dok većina ekipa gleda tek dvije godine u budućnost, prema sezoni 2008. i FIA-inoj budućnosti smanjenih troškova, F1 Racing korača daleko u 2028. Eksperti iz futurologije u tehnološkoj kompaniji QinetiQ došli do nekih zadivljujućih koncepata - prije znanstvenih mogućnosti nego predviđanja - koji bi mogli ključno preobraziti spektakl Formule 1.

SAMOPOPRAVLJAJUĆI AUTI

Zamislite da se oštećeno prednje krilo može samo popraviti - trenutno - u pokretu. Zvuči nevjerojatno, ali tehnologija, u najosnovnijoj formi, već postoji. Nanotehnologija je manipulacija stvarima u nanoskali, što generalno znači 100 nanometara ili manje (nanometar je milijarditi dio metra ili sto-tisućiti dio debljine ljudske vlasi kose).
U samo-popravljajućem F1 autu, karbonska vlakna u karoseriji bila bi manipulirana, na nano razini, tako da se napravi šupljina bez kompromitiranja čvrstoće koja bi onda bila ispunjena ljepljivom smolom. Nano-sfere, koje bi također sadržavale ljepilo bile bi ugrađene u karoseriju. Svaki udar bi razdvojio vlakna i razbio sfere, oslobađajući ljepilo i spašavajući strukturalni integritet karoserije.
Za povratiti aerodinamiku nekog razbijenog ili savijenog oblika, karoserija bi također sadržavala legure koje "pamte" oblik. One se već koriste na satelitima, popravljajući štete prouzročene udarima mikroskopskih meteorita. Te su legure strukturirane tako da se, nakon što su prošle ekstremne vruće/hladno distorzije, vrate u svoju originalnu konfiguraciju. To se događa kad se sateliti hlade pri prolasku iza izemlje, i onda se opet vraćaju na sunce. Ali, na F1 autu iz 2028., vlakna "pamteći" magnetskih legura, ugrađenih u karoseriju, reagirat će na magnetsko polje, umjesto na toplinu. To bi polje možda moglo biti stvarano putem magnetskih antena na stazi - i vratilo bi oštećene dijelove automobila u originalni oblik.
"Pamteći" polimeri (velike organske molekule na bazi ugljika)

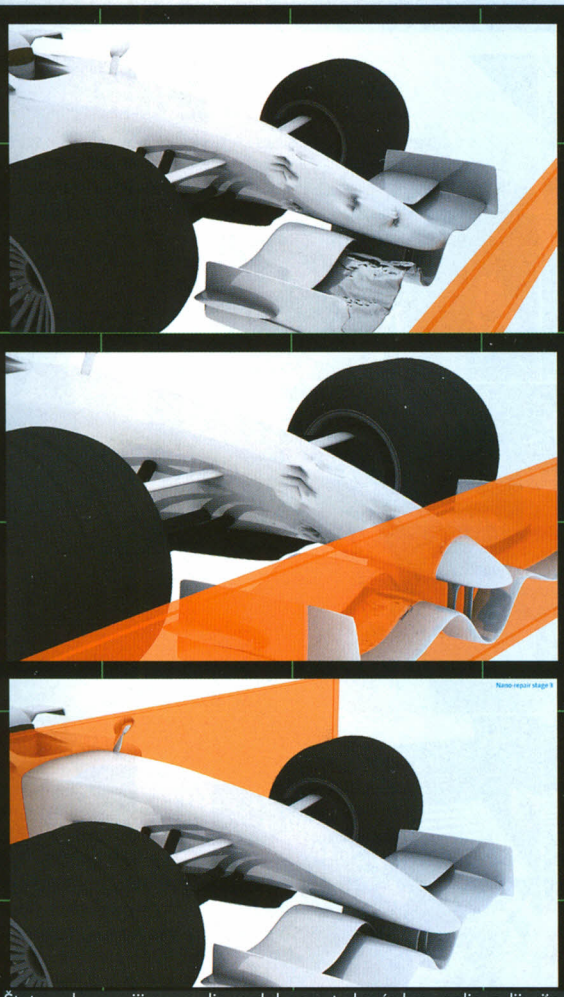
ILUSTRACIJE: QINETIQ



Godišnji dan F1 Racinga
Možda ste u Silverstoneu primijetili ove huligane. Iz Nissana su nam posudili nekoliko svojih terenaca, i ovdje im se zahvaljujemo. Naš je dan u vrijeme britanskog Grand Prixa prošao odlično.



Real-time simulatori skoro spremni
Vrlo napredan F1 simulator, u izradi firme Cue Sim, bit će dovršen do kraja godine. Toliko će vjerno dočarati F1 vožnju da će vozač imati na raspolaganju real-time podatke i sistemske analize.



Šteta na karoseriji popravlja se dok se auto kreće kroz polje radijacije

ILUSTRACIJE: QINETIQ

bi se također mogli koristiti. Oni bi reagirali na specifično radiacijsko polje, aktivno možda u boksovima, pa bi oštećen auto jednostavno trebao proći kroz boksove i bio bi momentalno popravljen.

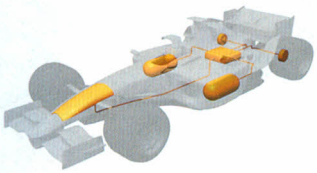
NANO POJAČANO HLAĐENJE

Dodavanjem određenih nano čestica u tekućinu dramatično se poboljšava termalna vodljivost, odnosno brzina prijenosa topline. Ulje igra ključnu ulogu u hlađenju motora i posljednja istraživanja pokazuju da se dodavanjem manje od jednog postoka nano čestica (npr. zlata) može poboljšati termalna vodljivost tog ulja za čak 150%, iako nitko nije siguran zašto.

U budućnosti bi u tehnologiji prijenosa topline mogli vidjeti tako dramatična poboljšanja da hladnjaci za vodu više ne bi bili potrebni. Bočne strane automobila, gdje su sada hladnjaci, mogle bi u potpunosti biti zatvorene i time bi se u velikoj mjeri smanjio otpor zraka.

Druge, revolucionarne tehnologije predviđene za hlađenje uključuju toplinske cijevi - šuplje metalne cijevi ispunjene tekućinom s niskim vrelištem koja brzo, putem isparavanja, prenosi toplinu - i kontrolirano-emisijske pigmente. Rad QinetiQa na 'stealth' tehnologiji (nevidljivost za radare) doveo je do razvoja pigmenata čije karakteristike apsorpcije i emisije topline mogu biti podesive, neovisno o boji. To bi karoseriju, ili čak trkaća odjela, moglo učiniti mnogo efikasnijima pri hlađenju.

SNAGA PROTONSKIH STANICA



Motor s unutrašnjim izgaranjem može izgledati kao aksiom, ali F1 će jednog dana morati promijeniti svoju pogonsku snagu. I u tome su protonske stanice sljedeća velika stvar. Oni stvaraju elektricitet transferom protona između vodika (H) i kisika (O), a jedini je nusprodukt voda (H_2O).

Tehnologija protonskih stanica je još u povojima, ali će vremenom u malim skalama stvarati dovoljno snage da se može koristiti za Formulu 1. Stanice bi napajale elektromotor, koji bi, za razliku od benzinskog motora, okretni moment davao kroz cijeli spektar rada. Razine performansi dovoljne za Formulu 1 su jednostavno pitanje vremena. Do 2028. prikupljanje i uskladištavanje energije iz kočnica će također biti uobičajeno, osobito jer FIA razvoj ove tehnologije želi ohrabriti.

> "Užitak gledanja F1 utrke mogao bi se bitno povećati korištenjem GPS naočala"

REVOLUCIJA VOŽNJE

U budućnosti će se veća važnost pridavati praćenju stanja tjelesnih sistema vozača. Nano sklopovi ugrađeni u trkaće odijelo mogli bi pratiti biometriju, prenoseći temperaturu i kemijske informacije kompjutorskom modelu vozačkog okruženja. Ovaj bi onda mogao detektirati kada uvjeti negativno utječu na vozačevo vrijeme reagiranja i koncentraciju, i onda čak i predložiti ili provesti korektivnu akciju.

Ostala buduća područja istraživanja uključuju različite vrste pružanja podataka vozaču. To bi moglo uključivati kacigu s displejom i čak dodirnim senzorima, koji bi možda otkrivali pozicije automobila na stazi iza vas i onda vas o njima izvještavali sistemom dodira na stražnjem dijelu vrata. Retrovizori bi možda čak mogli postati suvišni, što bi se sigurno svidjelo aero-inženjerima.

REVOLUCIJA GLEDATELJA

Tko kaže da su gledatelji uz stazu zapostavljeni? QinetiQ predlaže da bi se gledateljsko iskustvo moglo pojačati posebnim GPS naočalama. Gledatelji bi ih nosili poput ulaznica i ugrađeni GPS sistem bi ih usmjeravao na njihova sjedala putem translucentnih displeja u lećama.

Jednom kad se sjednete, GPS sistem bi automatski detektirao gdje ste i što gledate, i postavio grafiku na sliku u realnom vremenu. To bi mogle biti trenutne pozicije automobila, trenutna brzina ili vremena po krugovima. Također, na svakoj bi se stazi mogli koristiti novi sponzori čije bi se boje i logoi "slikali" preko automobila koje gledate.I Piloti helikoptera već koriste ovakve sisteme za poboljšavanje pregleda bojišnice. Pozicije prijateljskih tenkova i artiljerije na tlu predstavljene su ikonicama tenkova i topova na viziru kacige, čime se eliminiraju nesporazumi.

U Formuli 1, GPS naočale bi čak mogle prikazivati ulaske u boksove i prenositi audio signale, unoseći gledatelja u cijelo to iskustvo.

Mi kažemo: naprijed u 2028.



PADDOCK SPY

ČESTO NIJE BITNO DA LI SE POBJEĐUJE ILI GUBI, VEĆ KAKO SE POBJEĐUJE ILI GUBI

























1 Jim Clark (Belgija 1964.) Clark je bio jedini od vodećih koji nije ostao bez benzina 2 John Surtees (Meksiko 1964.) Surtees je osvojio naslov prvaka svijeta za 1 bod ispred Graham Hilla, kojeg je iz utrke izbacio Surteesov timski kolega Lorenzo Bandini 3 Bruce Mclaren (Belgija 1968.), zabezeknut jer je pobijedio nakon što je vodeći Jackie Stewart ostao bez benzina 4 James Hunt (Japan 1977.) James? Gdje si, James? Odjurio na avion, eto gdje je. Usamljeni Patrick Depailler slavi treće mjesto jer je drugi, Carlos Reutemann, također zbrisao 5 Didier Pironi (San Marino 1982.) Pironi nije slušao naredbe Ferrarija i tako je pobijedio timskog kolegu Gillesa Villeneuva 6 Nigel Mansell (Britanija 1987.) Nelson Piquet se još nije oporavio od Mansellovog pretjecanja u zavoju Stowe 7 Mika Hakkinen (Australija 1998.) David Coulthard još se nije posve oporavio od naredbe McLarena da prepusti pobjedu Hakkinenu 8 Michael Schumacher (Austrija 2002.) "Nisam ja odredio da pobijedim," rekao je Schumi, kojeg je Rubens propustio tik pred ciljem 9 Rubens Barrichello (SAD 2002.) Pokušaj mrtve utrke ili Michaelovo vraćanje duga? 10 Ralf Schumacher (Francuska 2003.) Dok Schumiji slave, Montoya kuha jer smatra da su ga zeznuli iz vodstva Williamsa 11 Michael Schumacher (SAD 2005.) Ništa nisu krivi, ali znamo zašto su ljuti 12 Kimi Räikkönen (Monako 2005.) Super-pobjeda za Kimija, ali Mark Webber je ljut jer je treći, iza timskog kolege Nicka Heidfelda

FOTOGRAFIJE: STEVEN TEE/LAT, ARHIVA LAT, SUTTON MOTORSPORT IMAGES, MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

DIZAJN UTRKA

IZLOŽBA F1 TAJNI

ZANIMAJU VAS TAJNE VISOKE F1 TEHNOLOGIJE? Muzej dizajna u Londonu postavlja ovih dana veliku izložbu "The Great Design Race" (Velika utrka u dizajnu), posvećenu velikim tehničkim inovacijama Formule 1.

Na izložbi su prikazani automobske ikone iz svakog desetljeća u povijesti sporta, uključujući Lotus 79 Marija Andrettija, McLaren MP4/4 Ayrtona Senne i jedan potpuno rastavljeni Renault. Također predstavljena na izložbi su tri desetljeća Hondinih motora u Formuli 1, uz opsežan audio-vizuelni prikaz.

Izložba traje od 1. srpnja do 29. listopada, i ulaz stoji 7 funti za odrasle i 4 funte za djecu (uz slobodan ulaz za djecu ispod 12 godina).



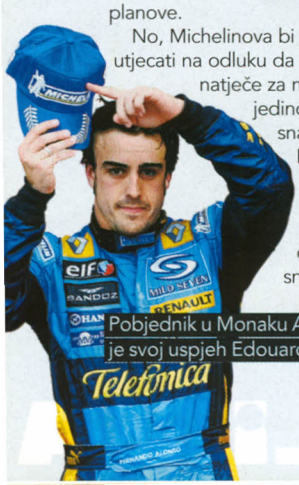
Mario Andretti u Lotusu 79, u Monzi 1978. gdje je osvojio svjetskog prvaka

SMRT U F1 OBITELJI

EDOUARD MICHELIN

SMRT Michelinovog predsjednika Edouarda Michelina (42) neće utjecati na budućnost ove firme u Formuli 1. On se utopio u pomorskoj nesreći prošlog mjeseca, ali njegova je firma izjavila kako ovaj događaj neće utjecati na kratkoročne i srednjoročne planove.

No, Michelinova bi smrt mogla utjecati na odluku da se kompanija natječe za mjesto jedinog snabdjevača Formule 1 od 2008. na dalje. FIA će 5. srpnja objaviti ime snabdjevača.



Pobjednik u Monaku Alonso posvetio je svoj uspjeh Edouardu Michelinu

KOTAČ UZ KOTAČ

TREĆI LJUDI FORMULE 1

ALEX WURZ v **ANTHONY DAVIDSON**





	ALEX WURZ	ANTHONY DAVIDSON
1 Koliko je test vozača vozilo utrke u 2005.? Odgovor: Pet - Davidson, Pizzonia, de la Rosa, Wurz i Doornbos.	(Duga pauza.) Tri. Ne, četiri — Krivo	Da vidimo. On (pokazuje Alexa), mmm... — Krivo
2 I tko je najviše bodova? Odgovor: Alex Wurz - 6	E, to znam! Ja - šest — Točno	Definitvno ne ja. On? — Točno
3 Omiljeni vozač za test vozače je Ralf Schumacher. Koliko je utrka propustio od 2003.? Odgovor: Osam. Jednu u 2003., 6 u 2004. i jednu u 2005.	E moj Ralfie, koliko ih je bilo? Ja sam vozač, ne matematičar. — Krivo	Imao je onaj problem s leđima. Mislim, devet. — Blizu
4 Na koliko je utrka nastupio Marc Gene u 2004.? Odgovor: Dvije.	Dvije — Točno	Tri — Krivo
5 Tko je test vozač BMW-a? Odgovor: Robert Kubica	Mislim Kubica — Točno	Kubica — Točno
6 Kako se zove dogovor ekipa o testiranju iz 2003.? Odgovor: Heathrow dogovor	Ah, Allan McNish je bio tamo i ja sam bio vrlo ljubomoran! Ali ne znam. — Krivo	(Kažemo mu da se zove po britanskom aerodromu.) Edinburgh International dogovor? — Krivo
7 Zavoj 4 u Valenciji. Lijevi ili desni? Odgovor: Desni.	Ovisi da li se onaj mali zavoj računa kao zavoj. Desni. — Točno	Ovisi koju kartu staze imaš! Lijevi? — Krivo
8 Kako se zove posljednji zavoj u Jerezu ? Odgovor: Ducados.	(Zajedno s Davidsonom) Zavoj 14! — Nedovoljno dobro	(Zajedno s Wurzom) Zavoj 14! — Nedovoljno dobro
9 Tko je bio posljednji Austrijanac/Britanac koji je dobio Grand Prix utrku? Odgovor: Gerhard Berger, Njemačka 1997./ David Coulthard, Australija 2003.	Berger, u Hockenheimu 1997. — Točno	Coulthard. Gdje? Ne znam i ne zanima me — Polovično
10 Koji i čiji je rekord kruga u Barceloni nedavno oborio Michael Schumacher? Odgovor: Jenson Button, 1:13,565.	1:13,56, mislim. — Dovoljno dobro	Hmmm... 1:13,7? — Blizu
Pobjednik ovog mjeseca je: Alex Wurz	POBJEDNIK 6/10	GUBITNIK 3.5/10

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, LORENZO BELLANCA/LAT, GLENN DUNBAR/LAT, BRYN LENNON/GETTY IMAGES

VALENTINO CVIKA

ROSSI: SAMO DVA KOTAČA

MotoGP zvijezda Valentino Rossi definitivno je odlučio da iduće godine neće voziti za Ferrari, nakon mjeseci spekulacija o njegovom prelasku u Formulu 1.

"Ništa od Formule 1, bar za sada," veli ovaj 27-godišnjak. "Ostajem s motociklima - osjećam da moj posao tu još nije završen. Imao sam priliku voziti najbolji trkaći automobil na svijetu, ali kad sam vozio u isto vrijeme kad i Michael Schumacher postao sam svjestan razlike između njega i mene. Siguran sam da ću jednom u budućnosti voziti auto-utrke, ali možda ne u Formuli 1."

Rossijeva odluka sada čini gotovo izvjesnim dolazak Kimija Räikkönena u Ferrari iduće godine. "Naravno, na kraju godine posložit ćemo sve komadiće u cjelinu, "kaže tehnički direktor Ross Brawn. "Rossi je jedan komadić koji je sada stavljen na mjesto. Bio bi to lijep izazov, i šteta što se to neće dogoditi."

CRVENI BILTEN

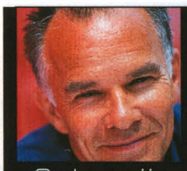
KULTNO F1 GLASILO

Red Bullova publikacija Red Bulletin, koja se distribuira besplatno po pedoku Formule 1, sama je po sebi malo tehnološko čudo, posve u skladu s ambijentom u kojem se publicira. Naime, ovaj se magazin piše, dizajnira, priprema i tiska na licu mjesta - u pedoku u onih nekoliko dana koliko traje Grand Prix. Najveće čudo je samo tiskanje, na prijenosnom Red Bullovom stroju, preko noći. Svaki dan Grand Prixa donosi novi broj Red Bulletina.



Magazin je sada u svojoj drugoj godini i već ima kultni status u svijetu Formule 1. Prepun je novosti i tračeva, ali ono što ga čini uistinu izuzetnim je njegov humor. U ponekad suviše ozbiljnoj, korporativnoj atmosferi Formule 1, ovo je osobito dobrodošlo, a dokaz uspješnosti koncepta je u činjenici da ga čitaju baš svi, od mehaničara do šefova ekipa.

Red Bulletin mnogo je više od PR pamfleta jedne ekipe



Peter **Windsor's**

Uz dlaku

Schumijev lapsus u Monaku samo je dio duge i ne osobito problematične tradicije u Formuli 1



U nogometu ovo se događa stalno, vratar sječe igrača, sudac samo maše rukom i - nikom ništa

Priznajem da sam mislio kako će se Michael sretno izvući zbog svog manevra u Monaku iz jednostavnog razloga što mislim da nije prekršio nikakvo specifično pravilo. U najgorem slučaju sam mislio da će biti kriv za - ne znam ni sam - namjerno ometanje drugih vozača (o čemu se govori u 116. članu Sportskih Pravila), ali sam uvijek vjerovao da je takve stvari teško dokazati. U jednoj je stvari incident bio nespretan. Mislim, da je Michael Schumacher doista želio prekinuti svoj finalni krug i zatvoriti prolaz bilo kome drugome, ne bi li bilo jednostavnije isključiti traction control na izlazu iz sporog zavoja i zavrtiti Ferrari?

Smatram da je istina u cijeloj ovoj priči u tome da Michael nije uopće planirao taj mali trik. Ipak, kao jedan od njegovih obožavanih igrača nogometa, mislim da je u žaru tog trenutka bio kriv zbog nagle refleksne kretnje - za koju mislim da je zovu faul, kad jedan igrač impulzivno udari drugog. Michael je znao da nije bio brilijantno brz u drugom sektoru, vjerojatno je znao (premda to poriče) i da je Fernando u tom trenutku imao najbrže vrijeme u prvim sektorima, pa je onda tobože išao ravno i zablokirao unutrašnju prednju, s polovicom mozga koji mu je govorio da nastavi, i drugom polovicom - mega-kompetitivog Michaela koji mrzi gubiti isto toliko koliko želi pobijediti - koja mu je govorila da zaustavi promet. Bilo je zbrkano i očito, ali, da budemo fer prema Michaelu, bilo je vrlo uvjerljivo iz gore navedenih razloga.

> "To su utrke. Ne možete pravno procjenjivati namjere vozača na osnovu onoga što on čini nogama i rukama"

Ako je konkretan incident bio nejasan i čudan, ipak je način na koji je izveden bio još nejasniji, jer je, umjesto da smanji, dodatno povećao sumnju. Suci, štoviše imaju jednostavno pravilo 116b koje obuhvaća sve: "Ako se, po mišljenju sudaca, vozač namjerno zaustavi na stazi ili zapriječi drugog vozača... njegovo će se vrijeme poništiti." Sve što su, dakle, trebali napraviti je donijeti odluku i odrediti kaznu. Nisu to trebali opravdavati.

Umjesto toga, njihova je izjava otišla do bizarne analize konzistencije "snage" Michaelovog kočenja, što je otvorilo vrata preobilju presedana i poteglo je najvažnije od svih pitanja - da li je Michael namjerno ugasio svoj motor ili se on automatski sam isključio? Michael kaže da se ugasio kad je htio mjenjač ubaciti u "rikverc". On-board kamera jasno pokazuje kako pritišće neki prekidač, ali da li je to prekidač koji gasi motor? Ako jest, cijela bi stvar bila jasna. Bez obzira na Michaelovu snagu kočenja, jednostavan čin namjernog gašenja motora bi ga, dakako, učinio krivim.

Ipak je zapanjujuće da suci nisu ni spomenuli taj čin; obzirom da su imali potpun pristup telemetriji, logičan je zaključak da Michael, u ovom području, nije bio kriv. Ili je telemetrija pokazala da je Michael kriv, a suci su odlučili da nam to ne kažu iz obzira prema Ferrarijevoj povjerljivosti? To nikada nećemo znati. Ipak, postavljamo pitanje, jer nas njihova izjava poziva da odobrimo njihovu odluku.

Isto tako, mislim da je čitavo pitanje konzistencije snage kočenja dubiozno kao razlog za kaznu, jer to dovodi riječ "namjerno" u prvi plan - a to nas vodi u domenu predumišljaja. Da li je "namjerno" kad vozač odluči da koči kasnije nego ikad, znajući da će ili završiti na najboljem startnom mjestu, ili se može sudariti i tako blokirati stazu? Da li je "namjerno" kad vozač želi u jednom krugu savršeno kočiti i tada, želeći još poboljšati svoje vrijeme, u slijedećem krugu prekasno kočiti, uništavajući tako svoju konzistenciju.

Na osnovu toga bi Christijan Albers baš svaku utrku započeo sa začelja startne kolone. A što je s iskusnim vozačem poput Nicka Heidfelda, koji je malo previše koristio svoju "snagu" kočenja nakon ponovljenog starta u Austriji 2002., prouzročivši ozbiljnu nesreću? Da li su ti postupci bili "namjerni"? Naravno da nisu, ali kako povući crtu? Ne povlačite je. To su utrke. Ne možete zakonski određivati namjere vozača na osnovu onoga što on čini svojim rukama i nogama.

Ono što možete napraviti je donijeti presudu. Brzo i jednostavno. Baš kao što je i pravilo.

Michael Schumacher str.. 28

FOTOGRAFIJA: EMPICS

F1 BIZNIS

LOŠA TV POKRIVENOST ZA SLABE EKIPE

NOVI SISTEM KVALIFIKACIJA teško pogađa ekipe sa začelja - Midland, Toro Rosso i Super Aguri. Pod starim sistemom, u kojem su vozači vozili jedan leteći krug jedan za drugim, sve su ekipe uživale podjednaku - 10-postotnu - pokrivenost u TV prijenosu. Sada je vodeća ekipa, Ferrari, pokrivena s 20 posto vremena, dok za Midland ostaje samo 2,1 posto prijenosa.

Podaci iz prijenosa utrka još su i gori. Renaultova dominacija ove je godine omogućila TV pokrivenost od čak 43,3 posto od ukupnog vremena, što je znatan porast s prošlogodišnjih 31,9 posto. Super Aguri je na dnu s 1,9 posto - manje od 15 minuta tijekom prvih sedam utrka sveukupno.

Williams i Toyota su još veći gubitnici po gledanosti u odnosu na prošlu godinu: s udjela od pristojnih 16,9 i 14,4 posto tijekom prvih sedam utrka u 2005., ove su godine pali na 7,3 i 6,6 posto. Toyota je najmanje prikazivana tvornička ekipa, dok je Williams najviše pokrivena privatna ekipa.



Midland: minimalna pokrivenost

↘ KVALIFIKACIJE	2006.		2005.	
Ekipa	Pokrivenost	Udio	Pokrivenost	Udio
Ferrari	01:39:09	20.0%	01:10:32	11.0%
McLaren	01:12:50	14.7%	01:03:04	9.9%
Renault	01:12:48	14.7%	01:12:57	11.4%
Williams	00:43:39	8.8%	01:09:56	10.9%
BMW/Sauber	00:40:49	8.2%	00:59:58	9.4%
Honda/B.A.R	00:38:26	7.8%	00:43:57	6.9%
Toyota	00:38:09	7.7%	01:09:03	10.8%
Red Bull Racing	00:30:48	6.2%	01:07:19	10.5%
Toro Rosso/Minardi	00:28:50	5.8%	01:01:52	9.7%
Super Aguri	00:20:04	4.0%	-	-
Midland F1/Jordan	00:10:22	2.1%	01:01:19	9.6%

Red Bull ostvaruje dobru pokrivenost

Zbroj vremena TV pokrivenosti Red Bull Racinga i STR-a daju kumulativno Red Bullu 5. poziciju u TV prijenosima (12 posto u kvalifikacijama i 11,2 posto u utrkama), bez postizanja osobito dobrih rezultata na stazi. Kao kratkoročan način za maksimiziranje Red Bullove prisutnosti, ovo se čini efikasnim.

Prisutnost logoa Red Bulla u TV prijenosima natjerao je neke da se zapitaju nisu li TV režiseri pristrasni u pokrivanju kvalifikacija i utrka. Ali, brojke pokazuju da su, sami za sebe, RBR i STR pokriveni u prijenosima normalno - njihova sveukupna zastupljenost stvara dojam da je Red Bulla na TV ekranima neproporcionalno mnogo.

↘ RACES	2006		2005	
Ekipa	Pokrivenost	Udio	Pokrivenost	Udio
Renault	05:39:58	43.3%	04:11:45	31.9%
Ferrari	04:16:57	32.7%	02:47:11	21.2%
McLaren	02:29:46	19.1%	03:03:17	23.2%
Honda/B.A.R	01:44:07	13.3%	00:58:10	7.4%
Williams	00:57:12	7.3%	02:13:29	16.9%
BMW/Sauber	00:56:59	7.3%	00:51:11	6.5%
Toyota	00:52:07	6.6%	01:54:01	14.4%
Red Bull Racing	00:51:26	6.6%	00:51:44	6.5%
Toro Rosso/Minardi	00:36:05	4.6%	00:14:17	1.8%
Midland F1/Jordan	00:19:59	2.5%	00:16:49	2.1%
Super Aguri	00:14:59	1.9%	-	-

Kumulativna vremena pokrivenosti u TV prijenosima, u satima, minutama i sekundama, za vrijeme prijenosa i kvalifikacija u prvih sedam utrka. Izvor: Sports Marketing Systems.

KRIVULJA ZARADE

10 staza sa najvećom zaradom od oglašavanja uz stazu



NB: Cifre su procjene iz 2005. i uključuju palete sponzorstva cijelih utrka. Izvor: knjiga SportsBusiness, biznis u Formuli 1 (Christian Sylt i Caroline Reid)

JOŠ MALO O RASCASSEU I SCHUMIJU

Ferrarijevi sponzori možda se i nisu se previše zacrvenjeli kada je Schumi napravio pogrešku u zavoju La Rascasse, jer je taj zavoj u gotovo potpunom "vlasništvu" Ferrarijevih reklamnih partnera.

U sva tri glavna TV kadra (zračni, uz stazu i sa samog auta) dominirali su sljedeći logotipi:

Marlboro: osam reklama na ogradi baš tamo gdje je Schumi stao, veliki pano iznad ograde, most iznad boksova. Ukupno reklama: 11.

Vodafone: most na ulasku u zavoj, krov i zid restorana Rascasse, ograda, veliki pano na izlasku iz zavoja. Ukupno reklama 16.



Parkirani Ferrari i mnoštvo reklama

Shell V-Power: ograda na vanjskoj strani zone kočenja, unutrašnja ograda u Rascasseu, vanjska ograda na izlasku iz zavoja, most na izlazu iz Rascassea. Ukupno reklama: 8.

Martini: dva velika panoa na ulazu u zavoj, četiri na izlazu. Ukupno reklama: 6.

Bridgestone: "B" logotip gledajući unazad prema bazenu. Ukupno reklama: 1. Sveukupno uzastopnih reklama Ferrarijevih sponzora: 42.

Vidljive reklame ostalih sponzora su Zepter (1 reklama), Foster's (3) i Fraser Yachts (1). Za Ferrarijeve sponzore sigurno ne može biti jako loše to što su toliko zastupljeni u TV snimci koja će ući u povijest Formule 1 kao jedna od najčešće emitiranih.

FOTOGRAFIJE: LORENZO BELLANCA/LAT, SUTTON MOTORSPORT IMAGES

TV AKCIJA

BERNIE BRANI TV PRAVA

Ako ovih dana propustite neku F1 utrku, nije veliki problem jer je vrlo brzo možete pronaći na web stranicama YouTube.com. Radi se o posljednjem internetskom fenomenu, besplatnoj stranici s koje svatko može prebaciti u svoj PC (ili samo pogledati) bilo koju vrstu video zapisa. Tu je sve krcato Grand Prix utrkama, ili samo pojedinim insertima, recentnim, ali i iz povijesti. Ali, koliko će još biti tako?

Bernie Ecclestone već godinama upomo i vrlo žestoko štiti svoja televizijska prava za Formulu 1 i vrlo je efikasan u svojim nastojanjima da se i najmanji insert s pokretnim slikama bilo koje Grand Prix utrke - plati. Budući da se svaki komadić Grand Prix akcije, bilo prebačen s interneta, ili čak samo pogledan, računa kao TV prijenos, YouTube.com zapravo ilegalno obavlja te prijenose, budući da za to nema dozvolu.

To će uskoro prestati, prema web



Senna i Mansell u Barceloni 1991., i ovo možete naći na You Tube

analitičaru Christopheru Stokesu iz tvrtke NetResult, koji u ime Ecclestoneovog FOM-a (Formula One Management) pregledava sve svjetske web portale i traži one koji s FOM-om nemaju potpisane ugovore, a koriste snimke Formule 1. Stokes je F1 Racingu rekao da ćemo u naredna dva mjeseca vidjeti kako se količina F1 materijala dostupnog na YouTube stranici i sličnima (kao što su dailymotion.com ili video.google.com) drastično smanjuje.

"Čim obavijestimo portale da su snimke koje prenose ilegalne, morat će ukinuti njihovo emitiranje. Također, vjerojatno će i ubuduće biti znatno pažljiviji u odabiru onog što čine dostupnim na internetu," kaže Stokes.

Odbio je reći planira li FOM tužiti portale koji prenose ilegalne snimke, ali inzistira da bi to moglo biti neophodno: "Ako se tome sada ne stane na kraj, kasnije će se sve puno teže kontrolirati, a i snimke će postajati sve duže i duže."

FOM je odbio komentirati.



Mladen Jergović

Overdrive

Felipe Massa zapravo je mnogo manja prijetnja Michaelu Schumacheru u Ferrariju nego što mu je to prije 6 godina bio Rubens Barrichello

Zapravo, ova velika halabuka i linč Michaela Schumachera u vrijeme, i nakon, Grand Prixa Monaka i nisu toliko jako čudni. Već duže vremena se po (osobito britanskim) medijima vodi jedna prava kampanja koja bi željela pokazati kako je sedmerostruki svjetski prvak prestar da ostane u Formuli 1, i neprekidno se otvoreno ili manje otvoreno sugerira kako je došlo vrijeme da ovaj vozač napusti Formulu 1.

Pustimo na trenutak razloge zbog čega je to tako. Ranije ove godine, britansko izdanje F1 Racinga objavilo je, nakon samo jedne utrke, studiju koja je pokušala pokazati kako je Felipe Massa konačno onaj protulijek koji će Schumacheru pokazati kako je vrijeme za odlazak. Mi u hrvatskom izdanju nismo objavili tu studiju jer je bila daleko preuranjena i, iskreno - besmislena.

Usporedimo, radije stvari sada, nakon 8 utrka, i usporedimo to zatim sa sezonom 2000., kad je Schumacher također u Ferrariju imao novog, brazilskog, mladog timskog kolegu - Rubensa Barrichella.

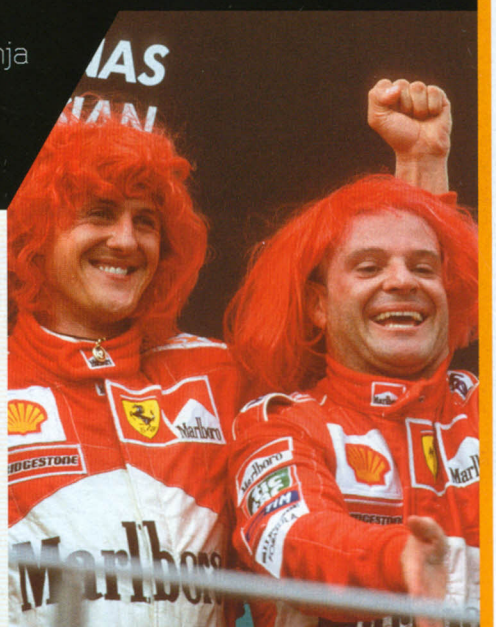
Kao prvo, baš u svim elementima ove sezone Schumi je potpuno zasjenio Massu. U kvalifikacijama je u prosjeku bolji za dva startna mjesta, ili prosječno za 0,794 sekunde. U najbržim krugovima u utrkama Schumacher ima prosječnu poziciju 2,38, a Massa 5,86, s tim što je Nijemac prosječno u utrkama po krugu brži za 0,693 sekunde. U rezultatima na kraju utrka Schumacher ima prosječan palsman 2,71, a Massa 5,57. Zbroje li se pak svi zaostaci koje je Massa na ciljevima utrka imao za Schumacherom, ispada da je u prosjeku zaostajao 14,82 sekunde. Izračunaju li se svi plasmani u svim krugovima u utrkama ove sezone, otkrit će

> "Jednostavno: ponovite 50 puta kako je Massa ozbiljna prijetnja Schumacheru, i svi će početi vjerovati"

se da je Schumacherova prosječna pozicija bila 4,29, a Massina 7,18. I konačno, Schumacher je vodio 115 krugova u 4 utrke ove sezone. Massa? Niti jedan.

Samo jednom je Massa ove godine bio bolji od Schumija, i to na cilju utrke u Maleziji, kad ga je, s jednim zaustavljanjem u boksu manje, pobijedio za 0,6 sekundi. I upravo se taj podatak dosta često povlači kao pokazatelj kako Schumacher više nije onaj pravi, i kako je napokon, u Massi, naletio na tvrdi orah, pa je, zato, najbolje da ode.

Zapravo, 2000. godine Barrichello se pokazao mnogo tvrđim zalogajem za Schumachera. U baš svim segmentima bio je bitno bliži Michaelu od Masse. Recimo, u kvalifikacijama je u prosjeku zaostajao samo 0,305 sekundi,



Rubens Barrichello (desno) je, u svojoj prvoj sezoni u Ferarriju, bio mnogo bolji od Felipea Masse

a u najbržim krugovima u utrkama 0,389 sekundi. Dok je Schumacherov prosječni plasman u svim odvoženim krugovima u prvih 8 utrka sezone bio 1,96, Barrichellov prosjek bio je odličnih 3,41. I na kraju, za Rubensa vodstvo u utrci nije bilo strana pojava: čak u 5 od 8 utrka uspio je voditi, a u Silverstoneu čak toliko uvjerljivo da bi vjerojatno i pobijedio da nije odustao polovinom utrke radi kvara na hidraulici.

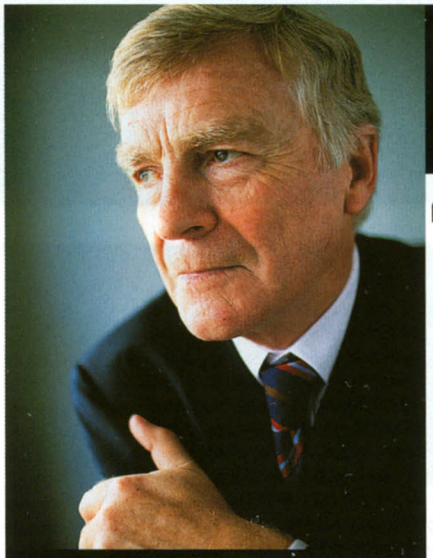
Naravno, neki će reći kako statistike ne otkrivaju pravu sliku. Upravo je, u našem slučaju, suprotno. Statistika može pomoći da se vidi koliko je hajka na Schumachera umjetna, duboko subjektivna tvorevina. Jednostavno: ponovite 50 puta da mu je Massa ozbiljna prijetnja, i svi će početi vjerovati. Ponovite 50 puta kako su pobjede Schumachera svima dosadile i kako on treba otići, i svi će početi misliti na taj način. Ponovite 50 puta kako Schumacher vara...

Ovaj prikaz nipošto nema za cilj pokazati kako Felipe Massa nije dobar vozač. No, podaci pokazuju da je Rubens Barrichello vjerojatno poprilično bolji. Problem obojice je što su u jednom dijelu svoje karijere vozili identičan automobil kao i jedan od istinskih fenomena Grand Prix utrka.

I na kraju: ne, Michael Schumacher nije moj omiljeni vozač. Senna je zacijelo bio bolji. Danas su, po mojem mišljenju, i Fernando Alonso i, još i više, Kimi Räikkönen, brži vozači. Ali, Schumacherovo vrijeme još ni izbliza nije prošlo. Uživajmo, stoga, dok još možemo, u činjenici da je i Fernandu i Kimiju daleko najveći gušt pobijediti ne jedan drugog, nego - Michaela. To, više od novinara, govori o njegovoj veličini.

Michael Schumacher str. 28

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT



GAS DO DASKE

Osobno viđenje Maxa Mosleya

Uklonimo štitnike za oči, jer sagledati širu sliku jest važno. Neograničena potrošnja i neobuzdani tehnički razvoj ne samo da neće osloboditi Formulu 1, već će završiti uništenjem sporta kojeg svi volimo

"To nije Formula 1", često se može čuti kad se diskutira o novim pravilima. To se obično kaže i za bilo što što ograničava slobodu ekipe u trošenju, i iz toga proizlazi pitanje: što je zapravo Formula 1? Odgovor ovisi o tome kome postavljate pitanje. Navijačima to znači vrhunac utrkivanja, najbolje vozače, najbrža vremena i najnapredniju tehnologiju u motosportu; to podrazumijeva Ferrari i ostale vodeće ekipe i čuvene staze poput Monaka ili Spa-Franchorchampsa.

Ali, neki drugi imaju drugačiji odgovor. Inženjerima i tehničarima Formula 1 znači slobodu trošenja gotovo neograničenih sredstava na fascinantne ideje koje se mogu pretočiti u realnost brže nego u bilo kojoj drugoj inženjerskoj oblasti. Potpuno je razumljivo da jednom inženjeru nešto što onemogućava tu slobodu "nije Formula 1". Njima nije važno ukoliko nitko izvan njihove ekipe nema nikakvu korist od njihovog rada - njihov je posao da pobijede, ništa više, ništa manje. Većina onog što rade je tajna, barem kratkoročno i, čak i kad se objavi, ne znači mnogo, osim specijalistima. Čak i prvi ljudi ekipa nemaju jasnu predodžbu o onome što se zbiva, pa je, sa skoro tisuću zaposlenih - od kojih su mnogi briljantni u svojim visoko-specijaliziranim područjima - prosječnom šefu ekipe teško kontrolirati događaje. Stoga je čitav sistem, u pravom smislu riječi, van kontrole.

Je li to racionalan i efikasan način vođenja vrhunskih automobilističkih utrka? Što je s navijačima i općenito gledateljima koji, konačno, za sve plaćaju? Da li oni dobivaju protuvrijednost iz čitavog tog posla za ono što su platili? Imaju li oni koristi od toga što proizvođači motora sveukupno troše više od 1,25 milijardi dolara svake godine na izradu motora koji će se vrtjeti 300 okretaja u minuti više i proizvesti tek nešto malo više snage? Ako oni nemaju, tko ima koristi? Tko dozvoljava takve budžete? Odakle dolazi novac? Zašto toliko trošimo?

"Moramo spasiti ekipe od njih samih, što znači ograničiti djelokrug razvoja"



U Formuli 1 što ekipe imaju više novca na raspolaganju, to će ga više potrošiti

Glavni su krivci veliki prozvođači automobila. Ovo nije kritika i ja ih ne krivim. Ali, oni su uzrok i nije teško razumjeti zašto. Voditelj odjela za sport u njemačkoj firmi ode do glavnog direktora i kaže da treba 250 milijuna eura kako bi se mogli suprotstaviti Japancima. U isto vrijeme njegov kolega u Japanu traži otprilike isti iznos, u milijardama yena, kako bi se mogao natjecati s Nijemcima. Glavni direktor nema ni vremena ni stručnosti da zagleda u detalje; on je zauzet vođenjem složene operacije s više od 100.000 zaposlenih. Suočen je s jednostavnim izborom: plati ili se povuci iz Formule 1. Ako kompanija dobro posluje, glavni direktor odobrava sumu; ako ne (kao što je, primjerice, bio slučaj s Fordom), prestaje plaćati.

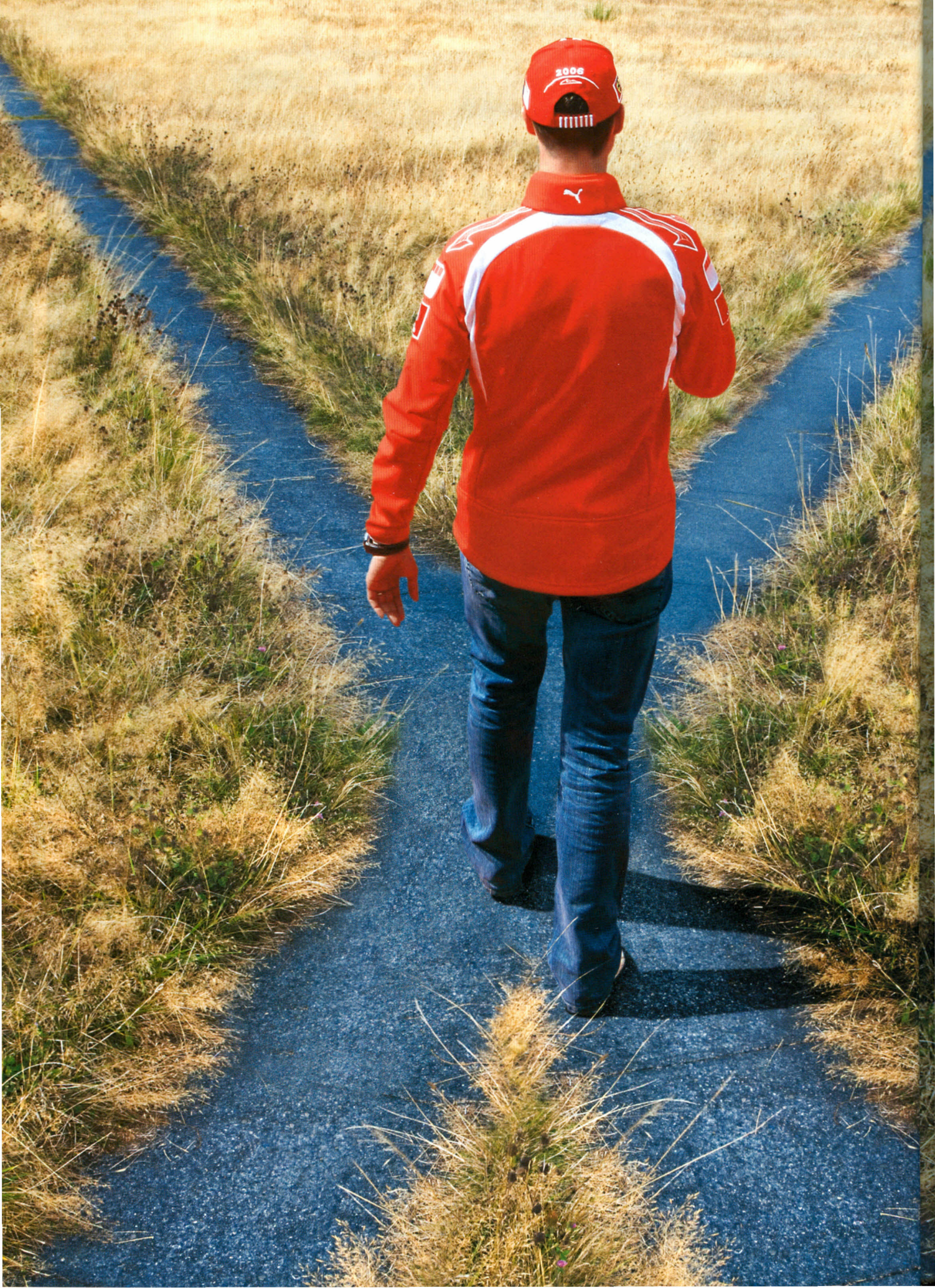
Ali, mogli biste reći, pa što? Koga je briga što auto kompanije bace u vjetar 1,25 milijardi dolara godišnje? To je njihov novac i oni ne kvare veliki sportski spektakl; oni ne čine ništa loše.

Problem je u tome što oni ipak čine štetu, ne samo svojim dioničarima čije novce troše, nego i sportu. Šteta je dvostruka. Kao prvo, izgubit ćemo ih, jednog po jednog. Proizvođači automobila imaju financijske uspone i padove. Kad dodirnu dno, prestanu se natjecati čim ustanove da bi im to uštedjelo mnogo novaca. Drugo, što više novaca ekipa troši, manje je njihovih pravih suparnika, i natjecanje je u cjelini siromašnije. Sa sportske točke gledišta to je čista gubitna situacija, a iz poslovne perspektive je neumjereno rasipna.

Što bi, dakle, FIA trebala učiniti? Meni se čini da mi moramo spasiti ekipe od njih samih, što znači da moramo ograničiti djelokrug razvoja, ali ipak ostaviti Formulu 1 s daleko najnaprednijom tehnologijom u automobilističkom sportu. Dakle, ako se smanje budžeti, imati ćemo daleko bolje, kompetitivnije prvenstvo. Biti će protesta i prijetnji, ali toga je bilo i kad smo ukinuli aute za kvalifikacije, uveli subotnji parc fermé i smanjili broj motora s tri po vikendu na jedan motor za dvije utrke. Reakcije su svaki puta bile žestoke, ali se sada nijedna od ekipa više ne želi vratiti na staro. Konačno, ako radiš ono što je dobro, to na kraju i ispadne dobro.

U nekom idealnom svijetu ne bismo imali restrikcije (osim u sigurnosti). Mogli bismo, naprimjer, odrediti određenu količinu goriva za utrku od 305 km, dozvoliti neograničenu tehnologiju i pustiti ekipe da rade što hoće; ili se vratiti na kutiju Colina Chapmana - i dokle god auto stane u tu kutiju, može biti u kojem god obliku želiš. Na žalost, kompletno otvorena pravila potiču neograničeno trošenje, dajući najbogatijoj ekipi previše veliku prednost. Postojali bi i ozbiljni problemi sigurnosti. Pravila treba postaviti negdje između dviju krajnosti, na razinu koja će većini vodećih ekipa dozvoliti da budu istinski kompetitivne. Nadam se i vjerujem da ćemo to, uz pomoć ekipa, uspjeti postići. FO

ILUSTRACIJA: THOMAS EDWARDS


2006

ŠTO ĆE SADA MICHAEL SCHUMACHER?

Svi znamo što je u zavoju Rascasse u Monaku učinio Michael Schumacher. Pitanje je: zašto je to učinio? I još važnije: kako će to što je učinio utjecati na njegovu karijeru i, da, na njegov život?

Piše: Matt Bishop Ilustracije: Alan Eldridge



Kako će Michael Schumacher reagirati na hrpe uvreda koje su se sasule na njega? Da li će ih nastaviti ignorirati, ili će priznati svoju ljudsku slabost?

Kad je presuda trojice sudaca FIA-e u vidu priopćenja za javnost konačno stigla u press-centar, u 22:22 u subotu navečer, bila je jednako teška koliko i opsežna.

Teška... jer su suci proglasili "da nemaju nikakvu drugu alternativu nego da moraju zaključiti kako je vozač namjerno zaustavio svoj automobil na stazi u posljednjim minutama kvalifikacija u vrijeme kad je on imao najbrže do tada postignuto vrijeme".

Opsežna... jer je potanko nabrojila sav dokazni materijal dostavljen od strane Michaela Schumachera, Chrisa Dyera (Schumacherovog inženjera), Rossa Brawna (Ferrarijevog tehničkog direktora), Stefana Domenicalija (Ferrarijevog menadžera ekipe), Charlieja Whitinga (Fia-inog direktora utrka) i Alan Prudoma (FIA-inog softverskog analitičara). Također, navedeni bili su podaci u obliku "kompjuterskih dokaza dostavljenih i od samog natjecatelja (tj. od Ferrarija) i od strane FIA-e", "TV video dokazi" i "usporedni podaci o vremenima iz kruga u kojem se natjecatelj zaustavio na stazi i podaci o vremenima iz prethodnih krugova".

Nakon ovako nečeg, kazna nije mogla biti drugačija nego teška. Izvještaj sudaca (a to su u Monaku bili stalni sudac Tony Scott-Andrews, i suci za ovu utrku Christian Calmes i Joaquim Verdegay) je zaključio: "Radi se o kršenju Člana 116 iz Sportskih pravila Formule 1 za 2006., pa je to, dakle, vozački prekršaj. Član 112 omogućuje sucima da ponište bilo koji broj kvalifikacijskih vremena u slučaju vozačkog prekršaja, i na ovakvu odluku nema žalbe."

Ranije tog istog dana, trojica sudaca su poništila tri najbrža kvalifikacijska vremena Giancarla Fisichelle, zbog blokiranja Davida Coultharda, uz opasku "da ovaj prekršaj možda nije bio namjeran". U Schumacherovom slučaju ovakve opaske nije bilo, takoda su poništena sva njegova kvalifikacijska vremena, što ga je odvelo na začelje startnog poretka.

ŠTO JE TOČNO UČINIO?

F1 Racing ne misli, kao što misle neki drugi promatrači, da je Schumacherov manevar bio elaborirana zavjera, osmišljena unaprijed od strane vozača i njegovih inženjera. Također, nema uvjerljivih dokaza koji bi podržali takvu optužbu. Ne, F1 Racing misli da je Schumacher djelovao unilateralno.

Na pres-konferenciji nakon kvalifikacija Schumacher se okupljenim, ljutitim, novinarima koji su ga otvoreno optuživali za varanje trudio objasniti što se dogodilo. "Vozite na limitu i posve ste usredotočeni na to, a ovo (misli na svoje savladavanje zavoja Rascasse) je naprosto bilo malo previše. Mislim da trebate dobro pogledati snimke. Vidjet ćete da sam zablokirao kotače, i odsklizao po stazi," rekao je, implicirajući da je izgubio kontrolu nad svojim Ferrarijem, vozeći na granici. Napokon, nakon baraže pitanja novinara koji su smatrali da je cijeli manevar bio namjeran i ciničan, pribjegao je opaski kojoj se niti jedan novinar nije mogao suprotstaviti: "Da ste ikada vozili ovuda, u Monaku, vjerojatno nikada ne biste postavili takvo pitanje."

Na žalost po Schumachera, vani u pedoku, čak u trenucima dok je on izgovarao upravo te riječi, bivši svjetski prvaci koji ne samo da su

FOTOGRAFIJE: STEVE ETHERINGTON/LAT, TIM MCGUIRE/CORBIS

vozili po toj stazi, nego su na njoj i pobjeđivali, demantirali su Schumachera.

Jackie Stewart: "Ovo je bilo previše blatantno. Kad pogledate usporenu snimku, kad okreće volan čas u desno, čas u lijevo, vidite da je imao dovoljno vremena da nešto učini."

Keke Rosberg: "On je jeftini prevarant. Neka ode kući i ostavi sport poštenim ljudima."

Drugim riječima, Schumacher je odglumio polu-zanošenje i namjerno parkirao svoj Ferrari na trkaćoj liniji, kako bi zasmetao svojim rivalima u pokušaju da nadmaše njegovo najbolje vrijeme po krugu. I zatim je odbio priznati da je to učinio namjerno, i pred novinarima i pred sucima. I nitko mu nije vjerovao. (Vidi: Schumijeva profi pogreška, str. 31 i dalje.)

ZAŠTO JE TO UČINIO?

Ima nešto čudno zadivljujuće u ovom ocu dvoje djece, koji se približava 38. rođendanu, i koji, usprkos svojih sedam osvojenih svjetskih prvenstava, i dalje ostaje toliko nemilosrdno ambiciozan da neće prezati ni pred čim kako bi ostvario novi uspjeh. No, upravo je ta nemilosrdna ambicija - ili, možda bolje, ambiciozna nemilosrdnost - ono što je



> OVO JE BILO PREVIŠE BLATANTNO. KAD POGLEDATE USPORENU SNIMKU, KAD OKREĆE VOLAN ČAS U DESNO, ČAS U LIJEVO, VIDITE DA JE IMAO DOVOLJNO VREMENA DA NEŠTO UČINI
>
> Jackie Stewart
> 1969, 1971, 1973
> svjetski prvak



Schumija suci guraju u boksove, prije nego mu se nebo sručilo na glavu



Kažnjen, ali nepokolebljiv - u nedjelju Schumacher je morao startati iz boksova

zasigurno omogućilo Schumacheru da izvede tako bezobrazan i javan profesionalni faul. Radi se o naličju njegove vanzemaljske nadarenosti i, zapravo, vidjeli smo to naličje već mnogo puta do sada, najčuvenije u Adelaideu 1994. i u Jerezu 1997. (Vidi: str. 36.)

Kao sportski genije s putrom na glavi on, naravno, nije jedini. Na Stadionu Asteka u Mexico Cityju, u četvrtfinalnoj utakmici svjetskog nogometnog prvenstva 1986., veliki Argentinac Diego Maradona postigao je možda najljepši gol u povijesti Svjetskog kupa, driblajući kroz cijelu obranu Engleske s polovice igrališta, i onda zabivši niskim udarcem gol pored nemoćnog Petera Shiltona. Zatim je, u istoj utakmici, rukom zahvatio loptu iznad Shiltona, na način da je izgledalo kao da je pucao glavom, i zabio vjerojatno najkontroverzniji gol u povijesti Svjetskog kupa, gol kojeg je kasnije sam Maradona opisao kao postignutog "božjom rukom".

Gol je priznat i Maradona je dobro prošao. U samom početku možda je i Schumacher mislio kako će dobro proći. Nakon kvalifikacija u Monaku, prvih nekoliko minuta konferencije za tisak prošlo je prilično opušteno i, ako je Michaelov osmijeh bio malo usiljen, bar je to bio osmijeh. No, promatrati njegovo lice i promjenu na njemu, kad je polako počeo shvaćati da njegov potez "božje ruke" nije nikoga obmanuo, bilo je mučno i zadivljujuće u isto vrijeme. Ljudska slabost u najsirovijem obliku.

"Bilo bi mnogo uvjerljivije da je bar odlomio prednje krilo ili tako nešto," rekao je Stewart, i nije bio jedini Grand Prix vozač, bivši ili sadašnji, koji je izrazio to mišljenje. Mnogi misle da je sama činjenica da je čitava

stvar izvedena tako loše, zapravo dovoljan dokaz - dokaz, također, da ekipa Ferrari nije cijelu stvar planirala unaprijed, nego da se radi o Schumacherovoj trenutnoj inspiraciji, nastaloj u trenutku očaja kad je pomislio kako će izgubiti pole position.

Schumacher ima status najboljeg vozača jako dugo i očito je da sebe smatra primus inter pares (prvim među jednakima) do te mjere da ga je u trenutku kad je pomislio da bi mogao izgubiti pole position, u korist barem Fernanda Alonsa, uhvatila panika. Jer, i suci su u svojem izvještaju nedvosmisleno naveli kako je Schumacher "izgubio nešto vremena u sektoru dva".

Da je, međutim, Schumacher unaprijed pažljivo isplanirao cijelu stvar, gotovo je sigurno da bi udario nosom svojeg Ferrarija u zaštitnu ogradu, ne bi li cijela stvar bila uvjerljivija. Zapravo, govoreći u ponedjeljak nakon utrke, Verdegay, jedini od tri suca koji je kasnije razgovarao s novinarima, i sam je to priznao: "Da je oštetio auto, vjerojatno bismo nesreću evidentirali kao vozačku pogrešku. No ovako, nakon što je parkirao auto sam tako, jedino što je moguće je da je to bilo namjerno."

Može čak biti i da Schumacher u onih nekoliko sekundi u kojima je trebao odlučiti što učiniti - u onom kratkom vremenu između saznanja da neće popraviti svoje vrijeme po krugu i dolaska do zavoja Rascasse - nije bio posve siguran kako glase najnovija pravila o kvalifikacijama i parc ferméu. Pitanje je bilo: ako oštetim auto, hoće li mi pravila dozvoliti da se on popravi? Odgovor na ovo pitanje je da, ali pravila su se u posljednje tri godine toliko često mijenjala, da Schumacher nije bio posve siguran, dovoljno rano.

Možda ga je čak saznanje da je trebao odigrati mali sudar navelo da ljutito udara rukom po upravljaču u trenutku zaustavljanja njegovog Ferrarija na trkačkoj liniji, pored zaštitne ograde u Rascasseu.

"U tome je krugu na tom mjestu kočio preko 50 posto jače nego u svojim prethodnim krugovima," kaže Verdegay. "Zatim je napravio neke posve nepotrebne i smiješne pokrete upravljačem. To je potrajalo pet metara, do trenutka dok više nije bilo nikakve šanse da zavoj prođe normalno. Brzina pri kojoj je navodno izgubio kontrolu bila je 16 km/h. To je vrlo teško prihvatiti. A motor (koji je, kao i svi moderni F1 motori, opremljen uređajem koji sprečava slučajno gašenje) se ugasio samo zato jer on to tako htio, a to je postigao tako što je čekao dovoljno dugo vremena bez uključivanja kvačila."

Schumacherov je, dakle, trenutak "božje ruke" bio jednako instinktivan kao i Maradonin, ali je bio izveden mnogo manje zgodno.



ON JE JEFTINI PREVARANT. NEKA ODE KUĆI I OSTAVI SPORT POŠTENIM LJUDIMA

Keke Rosberg, svjetski prvak 1982.

ZAŠTO JE MISLIO DA ĆE SE SAMO TAKO IZVUĆI?

Radi se o istini, općenito prihvaćenoj istini... da Ferrari kod FIA-e vrlo često prolazi "lišo" i Schumacher, koji za crvene vozi od 1996., naučio je da će uvijek biti pomalo zaštićen takvim specijalnim tretmanom. Kao posljedica toga, osjećaj "meni se to ne može dogoditi" prilično je pridonio njegovoj mnogo puta atestiranoj hrabrosti u interpretaciji postojećih pravila. Ne radi se tu, da se razumijemo, o varanju, budući da prije Monaka 2006. niti jedan sudac nije nikada obznanio neku odluku koja bi se mogla interpretirati kao "Michael Schumacher je varao".

Ali, niti jedan drugi vozač nije pokušao pobijediti u Grand Prix utrci dok je u bio boksovima (Britanija 1998.); ili odvezao svoj oštećeni auto do trkačke linije, ugasio motor i ostao u kokpitu, u nadi da će utrka morati biti zaustavljena zbog sigurnosnih razloga (Austrija 2000.); ili zahtijevati od svojeg timskog kolege da mu prepusti vodstvo u utrci nekoliko metara prije njezinog završetka (Austrija 2002.); ili pokušati inscenirati mrtvu



Schumacher i Todt, kasno u subotu navečer, okruženi mnoštvom novinara

SCHUMIJEVA PROFI POGREŠKA, KORAK PO KORAK

Desetinka za desetinkom sekunde: što je Schumacher napravio u Rascasseu u subotnjim kvalifikacijama

Vremena i kutovi upravljača su procjene F1 Racinga



1 minuta 2,6 sekundi



Skreće u Rascasse sa sredine staze, tik prije Shell V-Power reklame na vanjskoj ogradi; koči vrlo jako

1 minuta 3,3 sekundi



U trenutku kad prolazi slovo "e" od reklame Vodafone na unutrašnjoj ogradi, proklizava malo široko

1 minuta 3,4 sekundi



Ispravlja volan za drugi dio zavoja, okrećući volan za 20 stupnjeva

FOTOGRAFIJE: CHARLES COATES/LAT, XPB.CC, SUTTON MOTORSPORT IMAGES, GILLES LEVENT/DPPI



Prednji desni kotač blokira uslijed dodatnog kočenja, kod prvog slova "o" druge Vodafone reklame na unutrašnjoj ogradi



Skreće za drugi dio zavoja, ali blokiran prednji desni kotač izaziva ogromno podupravljanje



Mali oblak dima iz prednje desne gume; Schumacher odstupa od idealne linije za oko pola metra; okreće volan u desno za 180 stupnjeva



Auto se izravnava, ali još ima jako podupravljanje i ide ravno prema Marlboro reklami na vanjskoj ogradi

utrku nekoliko tjedana kasnije (SAD 2002.), i tako dalje, (Vidi: Schumijev niz kontroverzi, str. 36), i, osim nekoliko beznačajnih opomena, uvijek se uspio nekako izvući iz nevolje.

I, u istom kontekstu, zar je uistinu iznenađujuće da bi Schumacher, daleko najuspješniji Grand Prix vozač u povijesti, pokušao napraviti nešto što se ostali vozači obično ne usude? Ne, nije.

ZAŠTO SE, DAKLE, NIJE SAMO TAKO IZVUKAO?

Stvar je tome što su se vremena promijenila. Nosilac komercijalnih prava Formule 1 Bernie Ecclestone i predsjednik FIA-e Max Mosley, ne moraju više obigravati oko Ferrarija onako kako su to radili samo do prije koju godinu. GPMA (Grand Prix Manufacturers Association, udruženje velikih proizvođača automobila, protiv kojeg su se Ecclestone, Todt i Ferrarijev predsjednik Luca di Montezemolo udružili) sada je potpuno pobijeđen. Posljedica je, i to se vidjelo u Monaku, da Ferrari više ne može očekivati ništa povlašteniji položaj od bilo koje druge ekipe.

Također, Michael će imati 38 godina idućeg siječnja. Isto kao što je Tony Blair, u jesen svoje premijerske karijere, konačno izložen kritikama svojih nekada krotkih kolega koji ga se više ne boje, tako je i Schumacher sada manje vrijedna imovina u svojoj ekipi i, još važnije, u svojem sportu. Grubo rečeno, dionice entiteta "Michael Schumacher, F1 super-zvijezda" vrijede manje nego nekada, a neizbježna je posljedica i to da je, za FIA-ine suce, učiniti pravednu stvar sada mnogo važnije od eventualnih neprijatnosti uzrokovanih javnim blaćenjem nekada gotovo nedodirljivog polubога Formule 1.

(Nedavno postavljanje iskusnog Scott-Andrewsa na mjesto permanentnog suca, umjesto rotiranja sudaca iz utrke u utrku amaterima poput Verdegaya i Calmesa, također je važna činjenica u ovom kontekstu.)

I zatim, spomenimo i sve manji ugled što ga Schumacher uživa među svojim kolegama (Vidi: Vozači se okreću protiv Schumachera, Pitpass). Odmah nakon kvalifikacija u Monaku nekoliko je vozača privatno obavijestilo novinare da se planira zahtijev za Schumacherovo izbacivanje iz Udruženja Grand Prix vozača (Grand prix Drivers Association, GPDA), zbog njegovog neobaziranja na sigurnost na stazi (a upravo je sigurnost bila razlog osnivanja GPDA). Jedan od nekadašnjih predvodnika ovog udruženja, Rosberg (senior), dodao je težinu ovoj inicijativi aktuelnih vozača nakon što je u Monaku rekao: "Nakon ovoga, ne želim više ikada od Schumachera čuti riječ 'sigurnost'."

Od sada pa nadalje, uistinu će za sve vrijediti jednaka pravila.

ŠTO ĆE SADA SCHUMACHER?

Sada manje-više svi znaju da je Ferrari već unajmio Schumacherovu zamjenu, Kimija Räikkönena. Jedino pitanje koje je otvoreno je: hoće li se njihove karijere u Ferrariju preklopiti na sezonu (ili možda dvije)? U vrijeme pisanja ovog teksta, što znači poslije Grand Prixa Monaka, ali prije britanskog Grand Prixa, odgovor na ovo pitanje ostaje strogo čuvana tajna.

Zapravo, možda tu ima i više od toga. Možda odgovor ne zna nitko. Možda Schumacher tek treba donijeti svoju odluku.

Neki promatrači sada smatraju da će događaji u Monaku 2006. - koje neki već nazivaju Rascasse-gate - učvrstiti njegovu volju da ostane u Formuli 1 još jednu ili dvije

Michael pušta da njegov auto govori umjesto njega u nedjelju u Monaku - i vozi jednu od svojih velikih utrka



sezone, i očisti svoju reputaciju super-brzim i super-poštenim pobjedama. S druge strane, može li stari pas poput Schumachera uistinu naučiti nove trikove, ili, još važnije, zaboraviti stare trikove? Treći, opet, smatraju da će Schumacher biti toliko pogođen ovim čitavim skandalom i njegovim gorkim posljedicama, da će napustiti Formulu 1 prije, radije nego kasnije.

A opet, njegova prva reakcija - još jedna posve briljantna utrka ulicama Monte Carla, ovaj put iz boksova do petog mjesta na kraju, uz uvjerljivo postavljanje najbržeg kruga utrke - uvjerljivo pokazuje koliko je još vatre ostalo u ovom vozaču.

No, prepustimo (gotovo) posljednju riječ Ecclestoneu koji je ekskluzivno za F1 Racing, samo sat vremena prije starta utrke u Monaku, izjavio: "OK, varao je, to je jasno. No, uhvaćen je i kažnjen. To je sada povijest. Idemo dalje. Osim toga, ono što je sada uistinu zanimljivo je vidjeti kako će Michael reagirati. To će biti pravi test. Mislim da će reagirati dobro. Sada ga samo gledajte. Sada ćemo vidjeti njegovu pravu snagu."

Što se Schumacherove snage na stazi, u

FOTOGRAFIJA: STEVEN TEE/LAT



SCHUMIJEVA SRAMOTA



Na trenutak okreće volan u suprotnu stranu



Počinje skretati u desno; nos auta je skoro na sredini staze



Mali oblak dima iz prednje lijeve gume koja blokira, i stvara još podupravljanja; okreće volan do kraja, 270 stupnjeva u desno



Ide ravno prema malom proširenju prije ograde s lijeve strane staze; čini se da Schumacher u tom trenutku neobjašnjivo okreće volan u lijevo za 10 stupnjeva, što ga šalje još bliže ogradi

1 minuta5,4 sekundi



Drži volan okrenut za 260 stupnjeva i prilazi samoj ogradi

1 minuta 6,0 sekundi



Automobil se zaustavlja uz Marlboro reklamu na vanjskoj ogradi, točno ispod viseće reklame za Martini

1 minuta 6,2 sekundi



Napola ispravlja volan; isfrustriran, maše stisnutom šakom

1 minuta 7,5 sekundi



1 minuta 7,5 sekundi
Lijevom rukom posve ispravlja volan; motor još radi; desna ruka dodiruje nešto u kokpitu; motor se gasi



Znoj i nepokolebljivost: nakon utrke u nedjelju Michael je osjećao mnogo toga

Festival pretjecanja: Schumacher predvodi Rosberga kroz Grand Hotel zavoj



OK, VARAO JE, TO JE JASNO. NO, UHVAĆEN JE I KAŽNJEN. TO JE SADA POVIJEST. IDEMO DALJE. OSIM TOGA, MISLIM DA ĆE REAGIRATI DOBRO. SADA GA SAMO GLEDAJTE. SADA ĆEMO VIDJETI NJEGOVU PRAVU SNAGU

Bernie Ecclestone

utrci, tiče, Ecclestone se pokazao vrlo, vrlo u pravu. Ali, u životu ima važnijih stvari od briljantnosti na trkaćoj stazi, važnijih stvari od utrkivanja. Parlamentarni komentator u The Timesu, Matthew Parris, jednom je, o političarima koji su se polako oporavljali od sramotnih epizoda u prošlosti, napisao slijedeće: "Nije neobično da ljudi koji su iskusili i moć i neku vrst sramote odjednom pronađu u sebi određenu iskrenost, nestrpljivost u izvjesnosti i pažljivu humanost. To mi se sviđa - čak štoviše, divim se tome."

Michael Schumacher, koji je nedvojbeno iskusio i moć i sramotu, tek treba omekšati do tako privlačnog prihvaćanja ljudske slabosti; i sigurno nisam jedini koji se čvrsto nada da će mu to jednog dana i uspjeti. F1

ŠTO ĆE SADA JEAN TODT?

Sat vremena nakon što su suci FIA-e donijeli svoju presudu o potezima Michaela Schumachera u Monaku, Ferrari je objavio svoju reakciju za medije, u kojoj je boss ekipe Jean Todt rekao: "Ferrari s velikim negodovanjem prima na znanje odluku sudaca utrke koja poništava sva vremena Michaela Schumachera u kvalifikacijama za Grand Prix Monaka. Mi se s tom odlukom u cijelosti ne slažemo. Ovakva odluka postavlja vrlo ozbiljan presedan, jer isključuje mogućnost pogreške vozača. Michael je bio u svojem posljednjem brzom krugu i pokušao je potvrditi svoj pole position, što se može vidjeti iz činjenice da je njegovo vrijeme u prvom sektoru bilo najbolje i taj krug je lako mogao biti njegov najbolji krug. Bez ikakvih pravih dokaza, suci su pretpostavili da je on kriv."

Todtovo priopćenje, osobito posljednja rečenica, prouzročili su mnogo podignutih obrva širom Monte Carla. Boss jedne od protivničkih ekipa rekao je: "Nikad nije dobra ideja braniti neobranjivo." Drugi je rekao: "Implicirajući da su suci nekompetentni, on bi mogao odgovarati što sportu nanosi sramotu."

Na kraju, predsjednik FIA-e Max Mosley odlučio je, očito, ne poduzimati ništa protiv Todta, vjerojatno zbog toga da je dovoljno pretrpio. Ali arogantni ton Todtovog priopćenja - "Ferrari s velikim negodovanjem prima na znanje..." - mora da je dobro iznervirao Mosleya, kao, uostalom, i drugi dijelovi priopćenja. Na primjer, fraza "što se može vidjeti iz činjenice da je njegovo vrijeme u prvom sektoru bilo najbolje..." ignorira činjenicu da Schumacherovo vrijeme u drugom sektoru, vrijeme kojeg je Schumacher postao svjestan neposredno prije Rascasse zavoja, nije bilo "najbolje".



U prošlosti, na stranicama F1 Racinga, Mosley je nekoliko puta spominjaoTodta kao svojeg preferiranog nasljednika na poziciji predsjednika FIA-e - drugim riječima, kao idealnog kandidata za ulogu najvišeg kontrolora pravila u Formuli 1. Todt je sada javno podržao i obranio postupak vozača koji je, kako je rekao Bernie Ecclestone, uhvaćen i kažnjen zbog varanja, i njegov dolazak na Mosleyevo mjesto sigurno bi bio vrlo nepopularan među prvim ljudima ekipa u Formuli 1. I ono što je također važno: ohrabreni onim što se dogodilo u Monaku 27. svibnja, oni bi se takvom potezu vjerojatno vrlo žestoko usprotivili.

FOTOGRAFIJE: GLENN DUNBAR/LAT, STEVE ETHERINGTON/LAT, MICHAEL COOPER/LAT

A OVO JE BILO PRIJE

Mnogo je bilo kontroverzi u Schumijevoj karijeri, no ova u zavoju Rascasse treća je uistinu velika. I sad kad ga je FIA kaznila, sve što je do sada napravio podliježe ponovnom ispitivanju. I zato ovdje, do u detalje, preispitujemo njegovu Mrlju 1 i Mrlju 2. Williamsov Patrick Head ima štogod za reći u oba slučaja...

SCHUMIJEVA SERIJA KONTROVERZI

Lista koja slijedi nije potpuna, ali ona ilustrira u kolikoj mjeri F1 karijera Michaela Schumachera nije nikada bila daleko od kontroverze u nekom obliku. Radi li se tek o lukavoj manipulaciji pravila ili o njihovom besramnom kršenju? Odlučite sami...

BRITANIJA 1994.



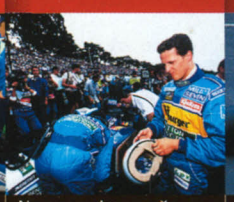
Diskvalificiran zbog odbijanja da odradi kaznu zaustavljanja u boksovima (zbog pretjecanja Hilla prije starta utrke). Na kraju je ipak otišao u boksove, ali je kažnjen zabranom vožnje u dvije utrke.

AUSTRALIJA 1994.



Vidi glavni tekst. (Benetton je cijele te sezone bio podvrgnut pažljivom promatranju i sumnjama u legalnost. Na kraju sezone FIA je kod ekipe pronašla ilegalni software, ali nije bilo dokaza da je on uistinu i korišten.)

BRAZIL 1995.



Na vaganju vozača (koje se obavlja na početku i u sredini sezone) Schumi je neprirodno gojazan, da bi zatim ubrzano smršao i vozio ispod dopuštene težine u prvom dijelu sezone. Drugi vozači samo gunđaju.

BELGIJA 1995.



Po kiši, Schumi (na gumama za suho) vozi nevjerojatne krugove - i sustavno blokira Hilla (na gumama za kišu) - i na kraju pobjeđuje. To izaziva takvu galamu da se uvodi pravilo samo jednog dozvoljenog blokiranja.

No 1: ADELAIDE 1994.

Sa slomljenim ovjesom i svjetskom titulom u opasnosti, Schumi je skrenuo u Hilla i osigurao "slavu"

Godina 1994. pamti se, prije svega, po nesrećama u Imoli, kad su poginuli Roland Ratzenberger i Ayrton Senna, što je Formulu 1 okrenulo naglavačke.

No, pogledamo li šire od tog nesretnog vikenda, vidjet ćemo da je ta sezona bila krcata kontroverzama i skandalima, od kojih je većina potekla od Michaela Schuamchera i ekipe Benetton. Bilo je diskvalifikacija, crnih zastava i zabrana utrka, kao i glasina o ilegalnoj kontroli trakcije. U pretposljednjoj utrci, u Suzuki, Damon Hill odvezao je sjajnu utrku i došao na samo bod iza vodećeg u prvenstvu, Schumachera. Postavljena je scena za odlučujuću utrku u australskom Adelaideu.

Što se dogodilo

Na istoj strategiji kao i Schumacher, Hill mu se u utrci lagano približavao i povećavao pritisak. U 36. krugu, izvan Hillovog vidokruga, Schumacher je u zavoju 3 izletio sa staze i okrznuo vanjski zid, oštetivši prednji desni kotač. Hill je stigao, vidio Schumachera van trkaće linije i pokušao ga obići. Michael ga je blokirao, a onda je Damon s unutrašnje pokušao strane ući u zavoj 4. Schumacher je skrenuo u njega, i Benetton i Williams su se sudarili.

Što je Schumi tada rekao

"Upravljanje nije radilo kako treba, čudno je okretalo, i ja nisam znao koliko je Damon blizu, ili da li će pokušati s druge strane. U tom je trenutku imao mnogo više brzine nego ja i odlučio je pokušati s unutrašnje strane. Također, i ja sam pokušao skrenuti u taj zavoj, što je bilo normalno budući da sam vodio u prvenstvu i auto je još bio pokretan. Sljedeće što znam je da sam poletio u zrak."

Što je Damon tada rekao

"Od starta utrke sam ga vrlo oštro ganjao. Bila je to sjajna utrka, ali sada je gotovo. Osjećam se prazno, ali mislim da sam ga dobro namučio. Sigurno je bio pod velikim pritiskom, inače ne bi sletio sa staze. Vidio sam svoju priliku i rekao 'Moram napasti, ovdje.' To su utrke. Na žalost, ući u posljednju utrku s deficitom od jednog boda uvijek znači da si ti taj koji možeš sve izgubiti. U ovoj situaciji nisam mogao pobijediti."



Što danas kaže Patrick Head

"Presuda sudaca u Monaku 2006. ukazuje da oni i FIA misle da Michael nije postupio pošteno. I na određeni način, pretpostavljam da se može reći da, ukoliko je netko spreman postupiti nepošteno jednom, onda je na to spreman u bilo kojoj prilici.

"No, što se Australije 1994. tiče, tu Monako 2006. nema mnogo utjecaja. Jer tog smo dana u Adelaideu mi u Williamsu bili 100 posto uvjereni da je Michael kriv zbog nepoštene igre. Bilo je to tako očito. Upravo se pripremio odvesti svoj oštećeni Benetton van staze, kad je spazio Damona kako ga se sprema prestići, i onda je naglo skrenuo ravno u njega, u pokušaju da ga spriječi. Sudarili su se i, naravno, znamo što se onda dogodilo.

"Ozbiljno smo razmatrali mogućnost da odmah uložimo formalni protest, budući da je sve bilo toliko očito, ali onda smo se predomislili jednostavno zbog svega što se dogodilo te godine. Budući da je 1994. bila užasna godina - Ayrton Senna je poginuo u našem automobilu u Imoli - nismo mislili da je za Damona dobro da osvoji naslov prvaka nakon sudske presude. Zbog toga nismo uložili protest.

"Da se radilo o bilo kojoj drugoj godini - ili da Ayrton nije poginuo u našem automobilu - posve je sigurno da bismo uložili formalni protest, baziran na istim činjenicama na osnovu kojih je Michael proglašen krivim u Monaku 2006."



Što se dogodilo poslije

Ništa. Nije bilo istrage, niti kazne, ničega. Tko, dakle, ima veće pravo da kaže posljednju o svemu, nego Damon Hill, koji je izjavio ovo, nedugo nakon te utrke u Adelaideu:

"Ništa se ne bi postiglo velikom galamom i bunjenjem, jer to se dogodilo i svatko zna što se dogodilo. Ja samo želim nastaviti svojim životom, i prepustiti drugima da sami odluče što će misliti o onome što je Michael napravio."







Vidi glavni tekst

EUROPA 1997.



Pobjeđuje Grand Prix zaustavljen u boksu, dok izdržava kaznu od 10 sekundi zbog ranijeg pretjecanja pod Safety Carom. Kaznu odrađuje na samom kraju utrke, i tako izbjegava spori krug izlaska.

BRITANIJA 1998.



Izlazi iz boksova i gura nadolazećeg Frentzena u travu, zatim u pijesak i odustajanje. Michael tvrdi da u svojim retrovizorima nije vidio vozača Williamsa.

KANADA 1998.



Nakon sudara s Coulthardom, u kojem ostaje bez prednjeg krila i jednog kotača, Schumi vozi do boksova, i zatim upada u McLarenovu garažu i napada DC, urlajući "Da li si me htio ubiti?"

BELGIJA 1998.



Udara bočno i zatim na stazi blokira brata Ralfa, što drugom Ferrariju Rubensa Barrichella omogućuje da dođe do trećeg mjesta. Dokaz da kod Schumacherovih ne postoji bratska ljubav.

ŠPANJOLSKA 2000.



Nakon sudara sa Zontom u prvom krugu, pokušava parkirati svoj oštećeni Ferrari na trkaćoj liniji, ne bi li utrka bila prekinuta, a on dobio šansu da starta ponovno. Nije uspjelo.

AUSTRIJA 2000.

FOTOGRAFIJE: SUTTON MOTORSPORT IMAGES, STEVE ETHERINGTON/LAT, ARHIVA LAT, PASCAL RONDEAU/ ALLSPORT/GETTY IMAGES, MIKE HEWITT/ALLSPORT, MIKE COOPER/ALLSPORT, BONGARTS/GETTY IMAGES

NO 2: JEREZ 1997

Cinici su govorili kako je prethodni, japanski Grand Prix bio izmanipuliran kako bi se pripremila što bolja predstava za finale sezone u posljednjoj utrci u Jerezu. Nije moglo izgledati puno drukčije nakon što su Jacquesu Villeneuveu oduzeta dva osvojena boda zbog nepoštivanja žutih zastava tijekom slobodnih treninga.

Najbitnije, to je značilo da Schumacher u Jerez dolazi s bodom prednosti ispred Villeneuvea. "Sve što treba napraviti je izbaciti me sa staze i prvenstvo je njegovo," rekao je proročki prije utrke Jacques.

Patrick Head je dodao: "Onaj koji u posljednju utrku ulazi s bodovnom prednošću je u poziciji da može, kao što smo već vidjeli, biti agresivan prema onom iza njega."

A Michael je rekao: "Želim da prvenstvo bude odlučeno na stazi, ne na sudu u Parizu ili nakon sudara." Hmmm...

Što se dogodilo

Villeneuve se u utrci približio vodećem Schumacheru, prije nego što je pokušao manevar pretjecanja u oštrom zavoju zvanom Dry Sac, u 48. krugu. U trenutku očaja Schumacher je presjekao u desno i prednjim desnim kotačem udario u lijevi bok Williamsa.

No, pokušaj da se onesposobi Villeneuve okrenuo se protiv Schumija - odbio se u pijesak i odustao od utrke, dok se Jacques pažljivo domogao cilja na trećem mjestu i osvojio naslov prvaka svijeta.

Neki tvrde da je Michael znao da njegov hladnjak pušta vodu i da ni u kojem slučaju ne bi uspio završiti utrku. Ta tvrdnja, međutim, nikada nije službeno dokazana

Što je Schumi tada rekao



"Jacques nije imao ništa za izgubiti i očito je mislio da u tom zavoju treba napasti. Da je utrku završio iza mene, izgubio bi svjetsko prvenstvo. Zbog toga je morao napasti. Kočio sam što sam kasnije mogao, ali on je zakočio još kasnije, i ne mislim da sam ja pogriješio. Da nije mene bilo s vanjske strane, on bi odletio sa staze u pijesak - iskoristio me je kao kočnicu."

Što je Jacques tada rekao



"Nije me osobito iznenadilo kad sam vidio da skreće u mene, jer sam znao bi Michael bio sposoban izbaciti me sa staze. Ali, nije to učinio baš dobro jer je sa staze izletio on, a ja sam ostao. Nisam mogao ići više prema unutra, bio sam, zapravo, već na travi. Udarili smo jedan u drugog dovoljno jako da se slome ovjesi. Nije se radilo ni o kakvoj pogrešnoj procjeni."

Što danas kaže Patrick Head



"Neki su ljudi kasnije spekulirali da je Michael, kad je skrenuo u Jacquesa, zapravio spriječio Jacquesa da ne izleti sa staze. No, u našim telemetrijskim podacima nema nikakvih pokazatelja da je ulazna brzina (u zavoj) tada bila veća nego obično. To pobija taj mit.

"U stvarnosti, premda je Michael bio taj koji je na kraju izgubio, Jacques je imao strašno puno sreće kad se uspio dovući do cilja. Akumulator na njegovom automobilu bio je smješten u boku automobila, i kad se nakon utrke vratio u boksove vidjeli smo da akumulator visi samo na kablovima, da je posve izbačen iz svojeg ležišta.

"Ono što mi se čini osobitim je to nekakvo raspoloženje pravedne indignacije koje se može primjetiti kod nekih ljudi iz Ferrarija, nakon što je Michael napravio ovu stvar u Monaku ove godine. Ja nisam jedan od onih ekstrema koji traže da se on izbaci iz Formule 1, ali ono što ova epizoda dokazuje - baš kao što je to bio slučaj i u Adelaideu 1994. i u nekim drugim slučajevima - je da on nije sportaš u sportskom smislu riječi.

"On ima posve nezadrživu potrebu za pobjedama i očito je da ne preza ni pred čime ne bi li zadovoljio tu potrebu. Ono što mene iznenađuje je što su ljudi iznenađeni kad vide takve stvari, ako znamo što je sve činio do sada. Ta vrsta ponašanja očito je tek dio osobensti Michaela Schumachera."

Što se dogodilo poslije

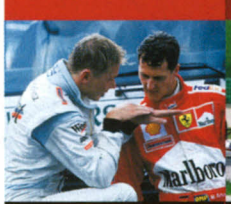
Incident je istražila FIA koja je, potom, Schumijev potez proglasila "ozbiljnom pogreškom, (ali) i instinktivnom reakcijom koja, premda namjerna, nije učinjena u lošoj namjeri ili s predumišljajem".

Bilo je nekog govora o zabrani nastupa na 6 utrka, ali Schumacher je na kraju uklonjen sa svojeg drugog mjesta u prvenstvu 1997. - prema su njegovi bodovi i pobjede, kao i oni Ferrarija, ostali dio njegove sveukupne bilance. Većina promatrača smatrala je ovu kaznu smiješno blagom. Villeneuve je rekao: "To nije nikakva kazna. Očekivao sam nešto radikalnije.



Head se pobrinuo da se pobjednički FW19 premjesti u Williamsov muzej netaknut, s tragovima Schumijeve gume na boku

BELGIJA 2000.



Schumacher gura Hakkinena na sam rub staze pri 320 km/h. (Ali Mika mu vraća u sljedećem krugu, legendarnim pretjecanjem oko Ricarda Zonte.)

AUSTRIJA 2001.



Barrichella prisiljavaju da se makne Schumiju na putu do drugog mjesta i dragocjenih bodova u utrci za naslov. Rubens ignorira radio pozive sve do posljednjeg zavoja.

NJEMAČKA 2001.



Nakon što je njegov Ferrari oštećen u masovnom sudaru na startu, Schumi ga zaustavlja posred staze u nastojanju da se utrka zaustavi. Ovaj puta mu uspijeva.

EUROPA 2001.



Još jedan trenutak bratske ljubavi. Michael blokira Ralfa u Nürburgringu. Na kraju utrke mlađi brat je namršten. Na obiteljskoj večeri sigurno su pale teške riječi...

MALEZIJA 2002.



Još jedan trenutak bratske ljubavi. Michael blokira Ralfa u Nürburgringu. Na kraju utrke mlađi brat je namršten. Na obiteljskoj večeri sigurno su pale teške riječi...

AUSTRIJA 2002.



Todt prisiljava Barrichella da se još jednom ukloni Schumacheru, opet tik prije cilja, nakon što je vodio većinu utrke. Ovo se nikome nije svidjelo. Rezultat? Zabrana timskih naredbi i kazna od milijun dolara.

FOTOGRAFIJE: SUTTON MOTORSPORT IMAGES, ARHIVA LAT, STEVE ETHERINGTON/LAT, STEVEN TEE/LAT, JOHN MORRIS/LAT, CLIVE MASON/ALLSPORT, PHOTO4, BRANDT/BONGARTS/GETTY IMAGES, THIERRY BOVY/DPPI, FRANCOIS FLAMAND/DPPI, MIKE COOPER/ALLSPORT



2002.	SAD 2002.	EUROPA 2003.	BRITANIJA 2003.	BRITANIJA 2004.	AUSTRALIJA 2005.	MONAKO 2005.
						
se još opet tik n što je rke. Ovo vidjelo. ana i kazna a.	Još jedna sramota. U pokušaju da se iskupi za Austriju, Schumi namješta mrtvu utrku s Barrichellom - ali mu to zaboravlja reći prije utrke. Rezultat nije baš popularan u zemlji koju Formula 1 tek osvaja	Michael Schumacher je toliko popularan među sucima uz stazu da mu pomažu izići iz zone za izlijetanje. Da li bi tako pomogli nekom drugom vozaču?	Mlađima treba pokazati njihovo mjesto. Schumi gura Alonsa u travu pri 300 km/h, na prilazu zavoju Stowe. Vrlo opasno, ali bez ikakvih sankcija.	I Schumi i Barrichello se čudnovato vrte na stazi u prvim kvalifikacijama, kako bi se plasirali loše i startali prvi u drugom krugu kvalifikacija i izbjegli moguću kišu.	Još jednom suci guraju Schumija natrag na stazu nakon sudara s Heidfeldom, kojeg ignoriraju i on mora odustati. Ti isti suci pomažu vozaču Ferrarija da upali motor i vrati se do boksova.	Godinu dana prije Rascasse-gatea, Schumi ozbiljno ljuti Barrichella beskompromisnim prelaskom u posljednjem krugu. Zatim gotovo udara u Ralfa u napadu tik prilje ciljne crte.



polugodišnji IZVJEŠTAJ 06

Jedna porota, 23 odluke. Pogledajte tko je u Formuli 1 do sada u 2006. uspio, a tko nije baš...

Fotografije: Darren Heath



POROTA F1 RACINGA

Daniele Audetto
Direktor menadžer, Super Aguri

Bob Bell
Tehnički direktor, Renault F1

Ross Brawn
Tehnički direktor, Ferrari

Martin Brundle
Nekadašnji F1 vozač

Rory Byrne
Glavni dizajner, Ferrari

Bernard Ferguson
F1 direktor, Cosworth

Nick Fry
Boss ekipe, Honda

Patrick Head
Direktor inženjeringa, Williams

Christian Horner
Sportski direktor, Red Bull Racing

John Howett
Predsjednik, Toyota Motorsport

Bob McMurray
Bivši koordinator ekipe, McLaren

Sam Michael
Tehnički direktor, Williams

Max Mosley
Predsjednik, FIA

Ian Phillips
Komercijalni direktor, Midland F1

Tony Purnell
Bivši boss ekipe, Jaguar Racing

Jo Ramirez
Bivši, koodrinator ekipe, McLaren

David Richards
Bivši boss ekipe, BAR-Honda

Sergio Rinland
Bivši glavni dizajner, Sauber

Keke Rosberg
Svjetski F1 prvak 1982.

Peter Sauber
Bivši boss ekipe, Sauber

Jody Scheckter
Svjetski F1 prvak 1979.

Paul Stoddart
Bivši boss ekipe, Minardi

Marc Surer
Nekadašnji F1 vozač

Pat Symonds
Izvršni direktor inženjeringa, Renault F1

Mario Theissen
Direktor motorsporta, BMW-Sauber

Hermann Tilke
Direktor menadžer, Tilke Circuit Design

Jean Todt
Direktor menadžer, Ferrari

Charlie Whiting
Direktor utrka, FIA

Justin Wilson
Nekadašnji F1 vozač

Alex Wurz
F1 test vozač

Kako je porota radila

Pitali smo 30 porotnika za dodijele F1 Racing bodove svim vozačima koji su sudjelovali u utrkama u prvoj polovici sezone 2006. (od Bahreina do Monaka). Svaki porotnik dodijelio je svojem najboljem vozaču 23 boda, drugoplasiranom 22, i tako dalje sve do jednog boda za 23. vozača na toj individualnoj listi. Među porotnicima,kao što vidite, nema aktuelnih F1 vozača. Sve statistike su ispravne do (i uključivši) Grand Prix Monaka.

OCJENE VOZAČA

23


YUJI IDE

Bodovi F1 Racinga 33
Bodovi u prvenstvu 0
Krugovi petkom 149
Prosječna pozicija na startu 20,8
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 0:4
Krugovi u utrkama 145
Krugovi u vodstvu 0
Najbolji rezultat 13. (Australia)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 0:4
Vrhunac Australiija, njegov jedan jedini finiš, 13. ... i posljednji
Najgori trenutak Sudar s Albersom nakon pogrešne procjene, 1. krug u Imoli
Slučajna činjenica Proveo je većinu od svojih 145 krugova u utrkama vozeći ili 17. (34) ili 20. (33)
Presuda Posljednje mjesto je dobrom, starom Yujiju poznati teritorij. Njegovu je super-licencu FIA ukinula nakon Imole i rekla mu da ode i nauči kako se vozi auto Formule 1

22


FRANCK MONTAGNY

Bodovi F1 Racinga 88
Bodovi u prvenstvu 0
Krugovi petkom 96
Prosječna pozicija na startu 20,3
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 0:3
Krugovi u utrkama 114
Krugovi u vodstvu 0
Najbolji rezultat 16. (Monako)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 1:2
Vrhunac Munjeviti start u Španjolskoj, pretekao je tri suparnika
Najgori trenutak Kvar poluosovine u Španjolskoj završio je obećavajuću utrku
Slučajna činjenica 67. Francuz u Formuli 1, i prvi nakon Panisa u Japanu 2004.
Presuda Sigurno je ostavio bolji utisak od Idea, ali je uvijek nekoliko desetinki iza Satoa. Ugovor utrka-za-utrkom s Agurijem ne pomaže kontinuitetu

21


CHRISTIJAN ALBERS

Bodovi F1 Racinga 143
Bodovi u prvenstvu 0
Krugovi petkom 209
Prosječna pozicija na startu 17,1
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 5:2
Krugovi u utrkama 294
Krugovi u vodstvu 0
Najbolji rezultat 11. (Australija)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 3:4
Vrhunac Bolji u australskim kvalifikacijama od Monteira za pola sekunde
Najgori trenutak Kazna u Monaku, nakon što je izgurao Monteira u zid
Slučajna činjenica U Minardiju je 2005. u većini krugova bio 16. Ove godine napredovao je do 13. mjesta (51 krug)
Presuda U kvalifikacijama je bolji od Monteira, ali u utrkama izgleda manje pouzdan. Zbog opće poznatog, razdražljivog držanja ima malo prijatelja u pedoku



Klien je ove godine ozbiljno zamislio Coultharda, osobito u kvalifikacijama



Sato je pokazao zavidnu brzinu u nekadašnjem Arrowsu

20


TIAGO MONTEIRO

Bodovi F1 Racinga 167
Bodovi u prvenstvu 0
Krugovi petkom 210
Prosječna pozicija na startu 18,0
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 2:5
Krugovi u utrkama 406
Krugovi u vodstvu 0
Najbolji rezultat 12. (Europa)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 4:3
Vrhunac Pobijedio Albersa u izravnoj borbi u Nürburgringu
Najgori trenutak Udarac u zid u Monaku, zbog Albersa; upropaštena utrka
Slučajna činjenica Monteirov rekord pouzdanosti je zapanjujući, sa samo dva odustajanja u 26 utrka
Presuda Do sada bljedunjava 2006., iako on tvrdi da još nismo vidjeli njegov (niti Midlandov) puni potencijal. Ipak, ostavlja bolji utisak nego Albers



Monteiro je i dalje pouzdan, ali bez bljeskova



"Do postolja u Monaku za Coultharda je 2006. bila prilično mlitava"



16
DAVID COULTHARD

Bodovi F1 Racinga 275
Bodovi u prvenstvu 7
Krugovi petkom 123
Prosječna pozicija na startu 13,9
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 4:3
Krugovi u utrkama 316
Krugovi u vodstvu 0
Najbolji rezultat 3. (Monako)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 3:4
Vrhunac Prvo Red Bullovo postolje u Monaku, u Supermanovom plaštu
Najgori trenutak Izlijetanje sa staze u prvim kvalifikacijama u Španjolskoj
Slučajna činjenica DC ove godine još nije vodio u utrci. Njegova jedina puna sezona bez vodstva u Grand Prixu je 2004.
Presuda Do postolja u Monaku, 2006. je bila prilično mlitava. Malo znakova odvažnosti i svježine, za razliku od 2005.



Toro Rosso je često bio uznemirujuće blizu Red Bullu

19
TAKUMA SATO



Bodovi F1 Racinga 169
Bodovi u prvenstvu 0
Krugovi petkom 288
Prosječna pozicija na startu 19,6
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 7:0
Krugovi u utrkama 358
Krugovi u vodstvu 0
Najbolji rezultat 12. (Australija)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 6:1
Vrhunac Sjajan start u Nürburgringu, s 20. na 14. mjesto
Najgori trenutak Nespretni prvi krugovi u Španjolskoj, osobito u zavoju 4
Slučajna činjenica Jedini vozač koji je, osim Schumija, bio u kvalifikacijama bolji od timskog kolege 7:0 u 2006.
Presuda Izvukao je iznenađujuću brzinu iz svojeg SA05, hrabro pretječući Midlande u prvim zavojima mnogih utrka

18
SCOTT SPEED



Bodovi F1 Racinga 177
Bodovi u prvenstvu 0
Krugovi petkom 217
Prosječna pozicija na startu 16,4
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 1:6
Krugovi u utrkama 398
Krugovi u vodstvu 0
Najbolji rezultat 9. (Australija)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 2:5
Vrhunac Naizgled osvojio prvi bod za STR u Australiji, ali...
Najgori trenutak ...taj bod mu je oduzet jer je prešao Coultharda pod žutim zastavama
Slučajna činjenica Nakon Satoa, prevezao najviše krugova petkom
Presuda S limitiranim motorom V10 na raspolaganju, mnogi misle da je Speed mogao i trebao bolje odraditi posao. Samo se jednom plasirao u drugi kvalifikacijski krug

17
TONIO LIUZZI



Bodovi F1 Racinga 214
Bodovi u prvenstvu 0
Krugovi petkom 195
Prosječna pozicija na startu 13,9
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 6:1
Krugovi u utrkama 349
Krugovi u vodstvu 0
Najbolji rezultat 10. (Monako)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 5:2
Vrhunac Jak vikend u Nürburgringu, ali izbačen u prvom zavoju u utrci
Najgori trenutak Na španjolskom Grand Prixu zbog hidraulike odustaje u 65. od 66 krugova
Slučajna činjenica Liuzzi je jedan od četiri bivša F3000/GP2 prvaka u Formuli 1, uz Heidfelda, Montoyu i Rosberga
Presuda Teško se sjetiti njegovih izuzetnih trenutaka; njegove pogreške više se pamte. Ali, većina je primjetila da je zasjenio Speeda

15
CHRISTIAN KLIEN



Bodovi F1 Racinga 284
Bodovi u prvenstvu 1
Krugovi petkom 126
Prosječna pozicija na startu 12,3
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 3:4
Krugovi u utrkama 276
Krugovi u vodstvu 0
Najbolji rezultat 8. (Bahrein)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 4:3
Vrhunac Probio se do završnih kvalifikacija u Maleziji
Najgori trenutak U Bahreinu je imao P7, ali ga je pred kraj prešao Rosberg
Slučajna činjenica Vozio na 7., 13., i 16. mjestu daleko više nego na bilo kojoj drugoj poziciji
Presuda Dva puta je dospio do finalnih kvalifikacija, a Coulthard samo jednom. Ipak, većina smatra da nije neki specijalni talent



15 godina u Formuli 1, ali Schumi je još uvijek briljantan - uglavnom

14



JARNO TRULLI

Bodovi F1 Racinga 316
Bodovi u prvenstvu 0
Krugovi petkom 170
Prosječna pozicija na startu 8,7
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 3:4
Krugovi u utrkama 312
Krugovi u vodstvu 0
Najbolji rezultat 9. (Malezija, Europa)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 2:5
Vrhunac Herojska vožnja u Monaku, spreman za postolje, ali...
Najgori trenutak ...onda mu je iznenadan kvar hidraulike pokvario dan
Slučajna činjenica Većinu krugova proveo je izvan bodova, na devetom mjestu (62)
Presuda Nakon sedam utrka prošle godine, Jarno je s 27 bodova bio na drugom mjestu u poretku, zajedno s Kimijem. Ove godine - nula. Grozno.



Od zvijezda do trnja: Trullijeva je sezona daleko od sjajne

13



RUBENS BARRICHELLO

Bodovi F1 Racinga 339
Bodovi u prvenstvu 13
Krugovi petkom 133
Prosječna pozicija na startu 8,4
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 3:4
Krugovi u utrkama 433
Krugovi u vodstvu 0
Najbolji rezultat 4. (Monako)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 3:4
Vrhunac U Monaku je pojeo Jensona za doručak
Najgori trenutak Pretjerana brzina u boksova Monaka, gubitak zasluženog postolja
Slučajna činjenica U cijeloj karijeri proveo je više krugova (1330) na drugoj poziciji, nego na bilo kojoj drugoj
Presuda Priča s dva lica - u prve ga je četri utrke posramio Jenson, a zatim je sredio auto i sada se sve promijenilo

12


NICK HEIDFELD

Bodovi F1 Racinga 356
Bodovi u prvenstvu 8
Krugovi petkom 74
Prosječna pozicija na startu 11,7
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 3:4
Krugovi u utrkama 423
Krugovi u vodstvu 0
Najbolji rezultat 4. (Australija)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 4:3
Vrhunac Hrabra, oportunistička vožnja do 4. mjesta u Australiji
Najgori trenutak Kvar motora u Maleziji ga je koštao zasluženog 5. mjesta
Slučajna činjenica Heidfeld je odradio najmanji broj krugova petkom (74) od svih drugih "redovnih" vozača
Presuda Nije - kako se očekivalo - baš pomeo Villeneuvea. Kao i obično, kvalifikacije su mu slabija strana, ali u utrkama je solidan

10


MICHAEL SCHUMACHER

Bodovi F1 Racinga 399
Bodovi u prvenstvu 43
Krugovi petkom 155
Prosječna pozicija na startu 7,6
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 7:0
Krugovi u utrkama 411
Krugovi u vodstvu 115
Najbolji rezultat 1. (San Marino, Europe)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 6:1
Vrhunac Briljantna vožnja iz boksova do 5. mjesta u Monaku
Najgori trenutak Pogrešno procijenjen parking manevar u Monaku
Slučajna činjenica U Imoli je srušio Sennin rekord od 65 najboljih startnih pozicija
Presuda Prije Monaka, Michael je bio drugi u našem poretku. Onda je polovica porotnika inzistirala na izmjeni svojih bodova, svrstavši ga posljednjeg; zato tek P10

08


RALF SCHUMACHER

Bodovi F1 Racinga 475
Bodovi u prvenstvu 8
Krugovi petkom 166
Prosječna pozicija na startu 11,0
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 4:3
Krugovi u utrkama 391
Krugovi u vodstvu 0
Najbolji rezultat 3. (Australija)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 5:2
Vrhunac Toyotino jedino postolje do sada, u Australiji
Najgori trenutak Nespretni sudar u prvom zavoju u Nürburgringu
Slučajna činjenica Proveo je najviše krugova ove godine na 9. mjestu (84); tijekom karijere je uglavnom (1074 kruga) bio 4.
Presuda Izgleda da TF106 bolje odgovara Ralfu nego Jarnu. Nijemac je dominirao u utrkama, i čak bio bolji i u kvalifikacijama, zahvaljujući novom formatu

07


MARK WEBBER

Bodovi F1 Racinga 514
Bodovi u prvenstvu 6
Krugovi petkom 91
Prosječna pozicija na startu 8.6
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 6:1
Krugovi u utrkama 281
Krugovi u vodstvu 3
Najbolji rezultat 6. (Bahrein, San Marino)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 5:2
Vrhunac P2 na startu u Monaku, zatim sjajna utrka sve dok ...
Najgori trenutak ... se nije umiješao kvar ispušnog sistema, i lišio ga trećeg mjesta
Slučajna činjenica 2006. je po prvi put vodio na svom domaćem Grand Prixu (2 kruga)
Presuda Uvijek dobar u kvalifikacijama, i utrke ove sezone vozi zrelo i sigurno, ali sreća nije na njegovoj strani



11


JACQUES VILLENUEVE

Bodovi F1 Racinga 373
Bodovi u prvenstvu 6
Krugovi petkom 127
Prosječna pozicija na startu 13,9
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 4:3
Krugovi u utrkama 406
Krugovi u vodstvu 0
Najbolji rezultat 6. (Australija)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 4:3
Vrhunac Uporna vožnja nakon zamjene motora u Australiji
Najgori trenutak Kazna zbog blokiranja Fisichelle na kvalifikacijama u Nürburgringu
Slučajna činjenica JV nije vodio nijedan krug u Grand Prix utrci od 1997., kad je bio svjetski prvak
Presuda Nekima će to biti teško to priznati, ali 2006. je odradio mnogo bolji posao nego što se očekivalo. Da li će to biti dovoljno i za 2007.?

09


JUAN PABLO MONTOYA

Bodovi F1 Racinga 411
Bodovi u prvenstvu 23
Krugovi petkom 121
Prosječna pozicija na startu 6,6
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 3:4
Krugovi u utrkama 367
Krugovi u vodstvu 6
Najbolji rezultat 2. (Monako)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 3:4
Vrhunac Strpljiva vožnja i drugo mjesto u Monaku
Najgori trenutak Nasukao svoj auto u Španjolskoj, i nije priznao odgovornost
Slučajna činjenica Većinu krugova (141) proveo je na 4. mjestu, a nikad nije bio niže od 11.
Presuda Ogromna razlika među McLarenovim vozačima je ta koja ga postavlja tako nisko na listi. Nikad kao ove sezone nije bio toliko sporiji od Kimija



06


GIANCARLO FISICHELLA

Bodovi F1 Racinga 509
Bodovi u prvenstvu 27
Krugovi petkom 137
Prosječna pozicija na startu 6,4
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 2:5
Krugovi u utrkama 400
Krugovi u vodstvu 43
Najbolji rezultat 1. (Malezija)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 1:6
Vrhunac Solidna pobjeda u teškim uvjetima u Maleziji
Najgori trenutak Ljutito konfrontiranje s Villeneuveom, nakon što je blokiran u kvalifikacijama u Nürburgringu
Slučajna činjenica 2006. je vozio više krugova (84) na 8. mjestu nego na bilo kojoj drugoj poziciji
Presuda Neizbježno, zasjenio ga je Alonso, ali pobjeda u Maleziji najbolja mu je do sada. Dva puta nije ušao u finalne kvalifikacije, premda je auto predobar za tako nešto

04


JENSON BUTTON

Bodovi F1 Racinga 539
Bodovi u prvenstvu 16
Krugovi petkom 112
Prosječna pozicija na startu 5
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 4:3
Krugovi u utrkama 402
Krugovi u vodstvu 6
Najbolji rezultat 3. (Malezija)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 4:3
Vrhunac Pole position, 3. u karijeri, u Australiji
Najgori trenutak Katastrofalno zaustavljanje u boksu u Imoli
Slučajna činjenica Osim u Monaku, Jenson je uvijek, tijekom svakog drugog treninga, vozio 12 krugova
Presuda Na početku sezone izgledao je snažniji nego ikad. No, od Nürburgringa nadalje muči se u kvalifikacijama - i Rubens ga je počeo pobjeđivati



Imao je nekoliko pogrešaka, ali Massa je iznenadio solidnom brzinom

05


NICO ROSBERG

Bodovi F1 Racinga 552
Bodovi u prvenstvu 4
Krugovi petkom 100
Prosječna pozicija na startu 12,1
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 1:6
Krugovi u utrkama 301
Krugovi u vodstvu 0
Najbolji rezultat 7. (Bahrein, Europa)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 2:5
Vrhunac Zapanjujući P3 u kvalifikacijama u Maleziji
Najgori trenutak Susret s ogradom nakon problema s gasom u Monaku
Slučajna činjenica Po prvi put u karijeri obiđen za čitav krug, u Barceloni
Presuda Njegov sjajan debi i bljeskovi od tada, poput odlične vožnje u Nürburgringu, zacementirali su njegov status zvijezde u usponu

03


FELIPE MASSA

Bodovi F1 Racinga 618
Bodovi u prvenstvu 20
Krugovi petkom 184
Prosječna pozicija na startu 10,0
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 0:7
Krugovi u utrkama 378
Krugovi u vodstvu 0
Najbolji rezultat 3. (Europa)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 1:6
Vrhunac Pobijedio je Michaela u izravnoj borbi u Maleziji
Najgori trenutak Sudar u prvim kvalifikacijama u Monaku
Slučajna činjenica Tri puta je završio utrke na istom mjestu na kojem je i startao, više od bilo kog drugog
Presuda Impresivan, pobijedio je Michaela jednom, a inače je radio sve što je trebalo. No, tendencija ka nepredvidivim pogreškama ostaje

02


KIMI RÄIKKÖNEN

Bodovi F1 Racinga 646
Bodovi u prvenstvu 27
Krugovi petkom 118
Prosječna pozicija na startu 8,1
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 4:3
Krugovi u utrkama 352
Krugovi u vodstvu 9
Najbolji rezultat 2. (Australija)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 1:6
Vrhunac Španjolska: najbolja vožnja u karijeri (za 5. mjesto), kaže njegov inženjer
Najgori trenutak Vatra u Monaku, nadomak mogućoj pobjedi
Slučajna činjenica Nakon pola sezone u 2005. Kimi je vodio u 22,4 puta više krugova (202), negoli u sezoni 2006. (9)
Presuda To što je treći s Fisichellom u prvenstvu vozača samo pokazuje koliko je bio sposoban izvući iz svojeg McLarena. Naši porotnici su to primijetili

Je li Räikkönen najnesretniji vozač u Formuli? Možda, no on je i vjerojatno najbrži



"To što je Kimi treći s Fisichellom u prvenstvu vozača samo pokazuje koliko je bio sposoban izvući iz svojeg McLarena"

Do sada u 2006. Alonso je bio briljantan: nedostižno brz i začuđujuće zreo



01
FERNANDO ALONSO

Bodovi F1 Racinga 683
Bodovi u prvenstvu 64
Krugovi petkom 130
Prosječna pozicija na startu 3,1
Koliko puta bolji od timskog kolege u kvalifikacijama 5:2
Krugovi u utrkama 436
Krugovi u vodstvu 254
Najbolji rezultat 1. (Bahrein, Australija, Španjolska, Monako)
Koliko puta ispred timskog kolege na cilju 6:1
Vrhunac Dominirajuće vodstvo od starta do cilja na domaćem Grand Prixu u Barceloni
Najgori trenutak Greška pri tankanju u kvalifikacijama Malezije koštala ga je pobjede
Slučajna činjenica Niti jedan krug nije vozio niže od 4. mjesta
Presuda Svjetski prvak je gotovo nedodirljiv u 2006., pa stoga nije nikad bilo dvojbe da će biti favorit među našim porotnicima. Izgubio je samo 7 bodova od maksimalnih 690. Jednostavno je isuviše dobar.

REKLAMA

KAKO RADI F1

3 ELEKTRONIKA › HIDRAULIKA › KOČNICE

Moderni automobili Formule 1 su inženjerska remek-djela. Jedan od najvećih tehnoloških napredaka u ovom sportu ostvaren je u područjima elektronike i hidraulike, koje danas kontroliraju većinu sistema na autima. Drugi veliki tehnološki skok je uvođenje i usavršavanje kočnica od karbonskih vlakana...



UBRZINI

Automobili Formule 1 danas su tehnološki najnapredniji strojevi na našoj planeti. Svaki od njih prepun je raznih elektronskih sistema, čiji se podaci istovremeno mogu iščitavati u boksovima putem telemetrije. Mnoge radne operacije na autima aktiviraju se uz pomoć složenih hidrauličkih sistema kontrolirajući sve – od upravljanja do zatvaranja poklopca za gorivo. I dok svi ovi sistemi osiguravaju da se auto (što brže) kreće, za zaustavljanje potrebne su nevjerojatno snažne i efikasne kočnice. Pogledajmo izbliza kako to sve radi...

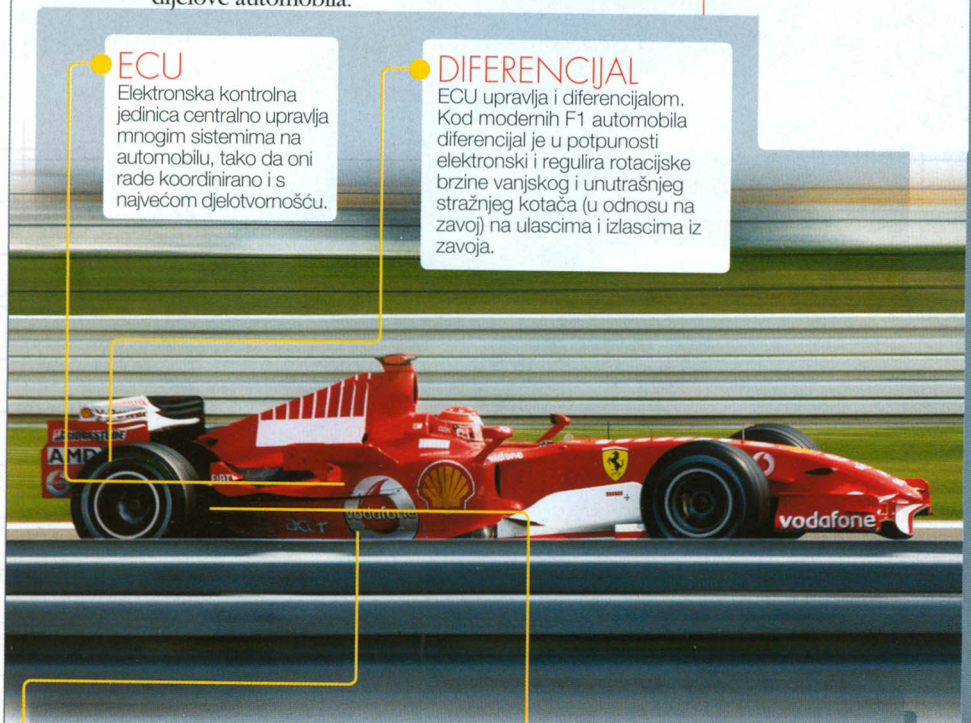
ELEKTRONIKA

Suvremeni automobili Formule 1 prepuni su sofisticiranih elektroničkih sistema koji upravljaju mnogim sistemima na njima - uključujući balans kočnica, podešavanje mješavine goriva i mjenjanje brzina.

Da bi svi ti sistemi funkcionirali besprijekorno svaki auto ima preko kilometar ugrađenih kablova. Oni su spojeni s preko 100 različitih senzora i indikatora koji kontroliraju i nadgledaju različite dijelove automobila.

U Monaku ECU (elektronska kontrolna jedinica) podešava motor tako da je prvi dio puta pedale gasa osjetljiviji, a drugi dio manje osjetljiv, što pomaže vozačima u kontroli brzine kroz brojne zavoje na ovoj stazi.





ECU

Elektronska kontrolna jedinica centralno upravlja mnogim sistemima na automobilu, tako da oni rade koordinirano i s najvećom djelotvornošću.

DIFERENCIJAL

ECU upravlja i diferencijalom. Kod modernih F1 automobila diferencijal je u potpunosti elektronski i regulira rotacijske brzine vanjskog i unutrašnjeg stražnjeg kotača (u odnosu na zavoj) na ulascima i izlascima iz zavoja.

- Višefunkcionalna kontrola na vrhu upravljača podešava LCD ekran
- LCD ekrani mogu prikazati mnogo informacija, uključujući okretaje motora i vremena po sektorima ili cijelom krugu
- Pritiskom na "N" dugme mjenjač se stavlja u neutralnu brzinu
- Pritiskom na "L" dugme aktivira se ograničenje brzine u boksovima
- Dugme "Radio" aktivira radio-vezu s posadom u boksovima
- Ova kontrola podešava servo upravljanje
- Plava kontrola služi za podešavanje mješavine goriva i zraka u motoru
- Ručice za mijenjanje brzina prema gore ili prema dolje. Posebna ručica služi za korištenje kvačila pri kretanju iz mjesta
- Kontrola na dnu upravljača podešava balans kočnica prema naprijed ili natrag
- Tri kontrole na desnoj strani sve služe za različita podešavanja motora

MOTOR

Postavke motora kompletno se mijenjaju od staze do staze, ovisno o tome je li ona brza ili puna zavoja.

U Monaku, primjerice, sistem pomaže vozaču većom kontrolom papučice gasa. Početni dio pritiska na pedalu gasa je osjetljiviji, a kasnije je gas manje osjetljiv. Ovo vozaču omogućava bolju kontrolu u mnogobrojnim, osobito oštrim, zavojima.

U Monzi, međutim, gas mora u kratkom vremenu reagirati mnogo djelotvornije, osobito u izlascima iz šikana. To je važnije od postepene, fine aplikacije. Ovdje je gas podešen tako da vrlo mali pritisak na pedalu gasa motor tjera na punu snagu.

Između motora i papučice gasa nema izravne, mehaničke veze. Poseban aktivator "mjeri" poziciju papučice gasa i zatim šalje signal u sistem kontrole motora, koji onda šalje taj signal u motor.

Osim gasa, ECU kontrolira i visinu usisnih "truba" za zrak, ubrizgavanje goriva i mnoge druge aspekte rada motora, sve u svrhu postizanja najvišeg okretnog momenta u svakom određenom trenutku.

TRANSMISIJA

ECU također kontrolira kvačilo i mjenjač. Vozač koristi kvačilo jedino dok kreće iz mjesta. Nakon toga, sve kontrole preuzimaju elektronski sistemi. Kad se brzine mijenjaju prema gore, vozač ne mora podizati nogu s papučice gasa. Kod mijenjanja brzina prema dolje ECU će podešavati gas tako da se usklade brzine rotacije motora i mjenjača, i spriječe trzajevi i naprezanja mjenjača i poluosovina.





UPRAVLJAČ

Ovo je ključna veza između vozača i njegovog automobila. Sve do devedesetih na upravljaču su postojale samo tri kontrole: za radio-vezu, vozačevu bocu s pićem i za stavljanje mjenjača u neutralnu brzinu.

U posljednih desetak godina automobili su postali mnogo kompliciraniji, i upravljači su postepeno dobivali sve više kontrolnih prekidača, dugmadi i indikatora.

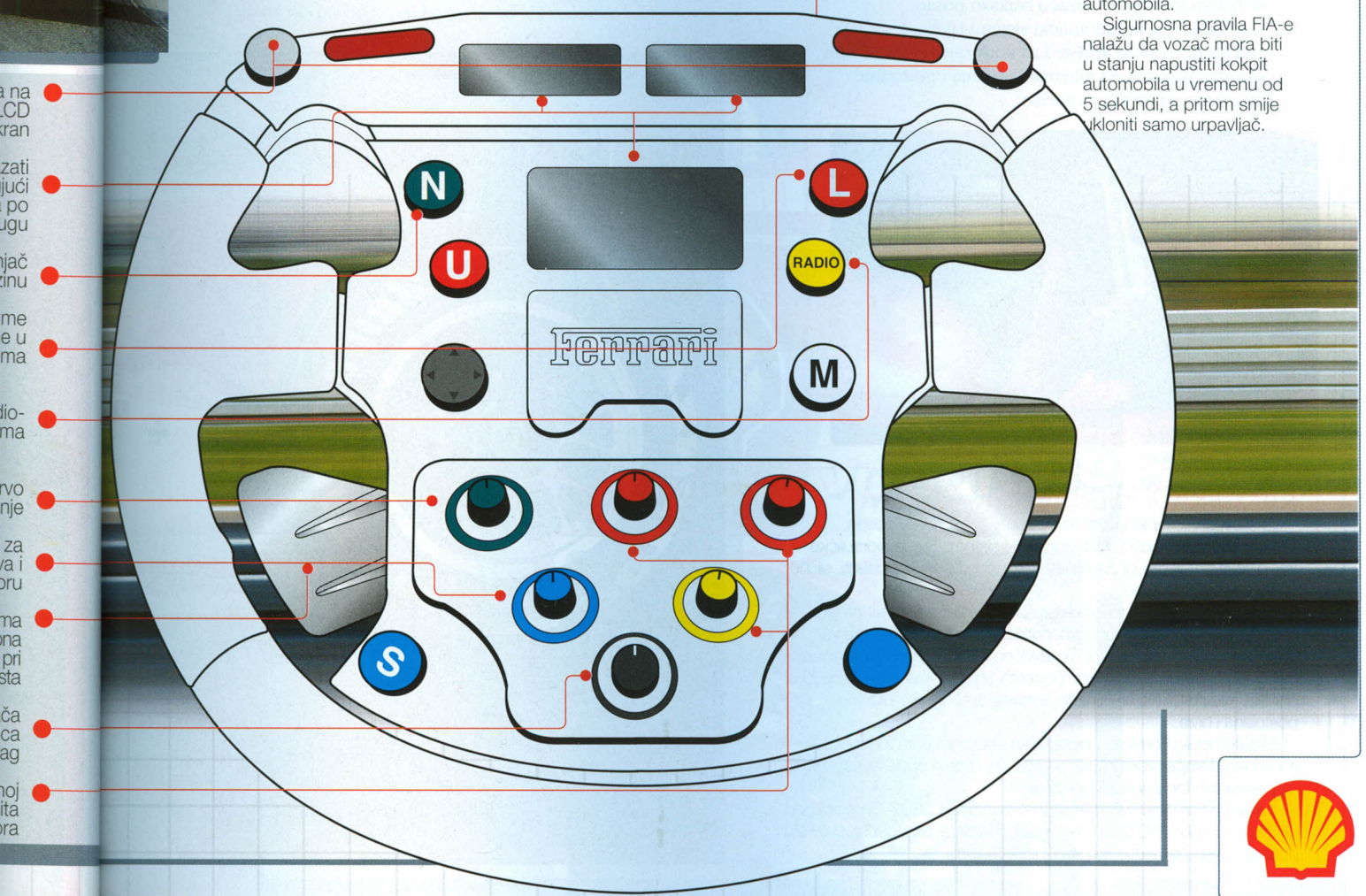
Osim za upravljanje, volan danas služi za kontrolu gotovo svih fukncija na automobilu (Vidi okvir lijevo dolje).

ČINJENICE O UPRAVLJAČU

Svaki upravljač proizvodi se nekih 100 sati, i košta oko 30.000 dolara. Izrađen je od nekoliko vrsta materijala, uključujući karbonska vlakna, aluminij, titan i gumu. Ako se uzmu u obzir sve kontrole, upravljač se sastoji od oko 120 zasebnih dijelova, iako mu je ukupna težina samo 1,3

Jedan od najkompleksnijih mehanizama na čitavom automobilu je mehanizam kopče koji povezuje upravljač s osovinom upravljanja. Ta kopča mora biti dovoljno robusna da podnese sve sile upravljanja, ali mora sadržavati i sve konektore za električne spojeve između kontrola na upravljaču i ostatka automobila.

Sigurnosna pravila FIA-e nalažu da vozač mora biti u stanju napustiti kokpit automobila u vremenu od 5 sekundi, a pritom smije ukloniti samo urpavljač.





TELEMETRIJA

Mnogo aspekata vožnje automobila, uključujući brzinu, temperature motora i kočnica, pokrete ovjesa, visinu od tla, pokrete papučica i veličinu G-sila, promatra se u boksovima dok se auto kreće po stazi. U Formuli 1 postoje dvije vrste telemetrije: mikrovalna i real-time telemetrija.



MIKROVALNA TELEMETRIJA

Svaki put kad auto prođe pored boksova "snop" podataka se s njega emitira na kompjutere na zidu boksova. Ukupno se odjednom pošalje oko 4 megabajta informacija, i one pri svakom prolasku omogućuju inženjerima ključna saznanja o ponašanju automobila.

Kad se auto jednom vrati u boksove, na njega se izravno priključi laptop kompjuter i tako se skine još oko 40 megabajta informaci



REAL-TIME TELEMETRIJA

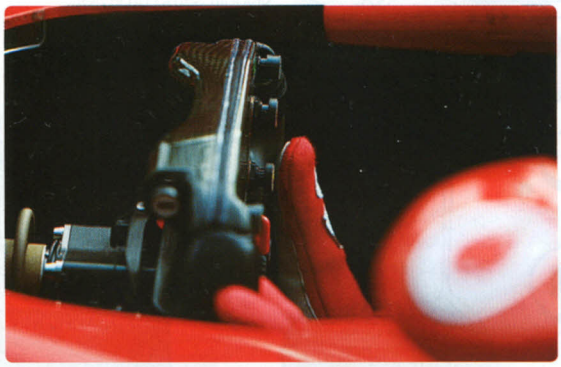
U svakom trenutku, dok se auto kreće po stazi, on konstantno šalje u boksove manje količine pojedinačnih informacija, npr. podatke o položaju na stazi.

HIDRAULIKA

Hidraulika igra ključnu ulogu u funkcioniranju svakog automobila Formule 1. Kao i kod cestovnih automobila, sistemi upravljanja i kvačila najočitiji su primjeri.

Zbog enormnih aerodinamičkih i G-sila koje djeluju na auto Formule 1, okretati upravljač u vožnji bilo bi vrlo teško bez neke vrste pomoći. Hidraulika se koristi kako bi se vozaču olakšao posao.

I budući da su hidraulički sistemi lakši od električnih, oni se koriste i za kontrolu većine ostalih sistema, uključujući mijenjanje brzina i podizanje otvarača spremnika za gorivo.



KAKO RADI HIDRAULIČKI SISTEM

Shellov tehnički menadžer za Formulu 1, Michael Copson, objašnjava kako bazično radi hidraulički sistem: "Svrha hidrauličke tekućine je da omogući čvrstu vezu između dviju komponenti, slično kao što bi to činio kabel.

"Za razliku od zraka, tekućina se ne može komprimirati, pa ako imate cijev ispunjenu tekućinom, pritisak na jednoj strani daje van promptnu reakciju na drugoj. To je slično kao kad biste imati čvrstu polugu koja povezuje dvije komponente - nema "kašnjenja" između pritiska i rezultata. Na taj je način kontrola svakog sistema vrlo postojana i brza.

"U automobilu Formule 1 hidraulička tekućina mora funkcionirati na visokim temperaturama, pa se obavljaju razna podešavanja da bi raspon radnih temperatura bio što veći."

Tekućina koju koristi Ferrari je Shell Donax S-L0864. Ona radi pod pritiskom od oko 200 bara i nevjerojatno je čista, omogućujući čvrstu i postojanu vezu između vrlo preciznih aktivatora.

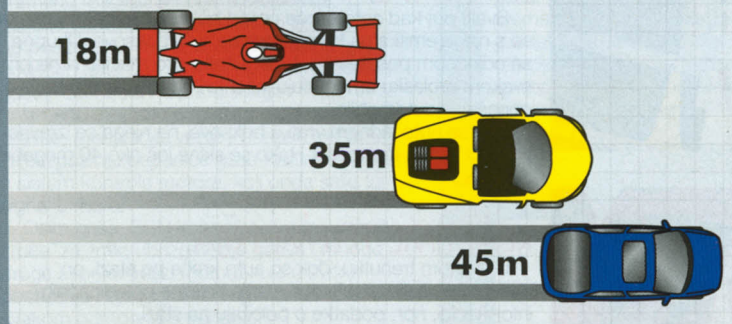
KOČNICE

Performanse kočenja automobila Formule 1 impresivnije su od njegovih ubrzanja. Dok auto ubrzava od 0 do 240 km/h za oko pet sekundi, kočenje od 320 km/h do potpunog zaustavljanja traje samo četiri sekunde. Pri ovakvom kočenju vozač je podvrgnut horizontalnoj sili deceleracije od 5,2 G.

Da bi se postiglo ovako nevjerojatno kočenje, automobili Formule 1 koriste kočione diskove od karbonskih vlakana, koji rade na iznimno visokim temperaturama. Pri kočenju za svaki zavoj diskovi se ugrijavaju s 400°C na 1.000°C. To će se u toku prosječne utrke dogoditi oko 800 puta.

Pravila FIA-e propisuju da diskovi moraju biti debeli 28mm, i imati 278 mm u promjeru. Težina svakog od njih manja je od jednog kilograma.

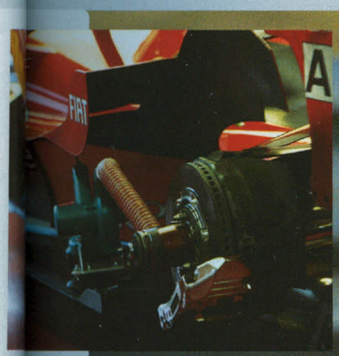




DALJINE KOČENJA: F1 I CESTOVNI AUTI

Maksimalna brzina auta Formule 1 je na kraju duge ravnice impresivna, njegova su ubrzanja fenomenalna, ali kočenje je uvijek ono što zapanji svakog tko prvi put sjedne u takav auto. Zahvaljujući kočnicama od karbonskih vlakana, maloj težini i specijalnim gumama, auto Formule 1 nema premca kad je u pitanju kočenje. Pri brzini od 100 km/h, F1 auto će posve stati za samo18 metara. Pri istoj brzini, sportski cestovni auto trebat će 35 metara, a prosječni obiteljski auto 45 metara.

od njegovih
undi, kočenje
nde. Pri
acije od 5,2 G.
rmule 1
himno visokim
u s 400°C na
ta.
imati 278 mm
na.



SHELL
BRZE ČINJENICE

- Svaki F1 vozač izgubi oko 2 kilograma tjelesne težine u tijeku utrke. Ako je utrka vrlo topla, izgubit će i oko litru i pol tekućine
- Kamioni transporteri u Formuli 1 teže svaki oko 30 tona, i opremljeni su motorima od 17,2 litara zapremnine koji razvijaju do 520 KS.
- Gorivo Shell V-Power specijalno je dizajnirano da čisti vaš motor za vrijeme vožnje, uklanjajući naslage na usisnim ventilima i osiguravajući da su injektori ubrizgavanja goriva uvijek savršeno čisti. Ono pridonosi i boljim performansama motora od trenutka kad ga počnete koristiti.
- Informacije s F1 automobila se u boksove prenose kapacitetom od oko 4 milijuna bajtova u sekundi. Brzina njihova transfera jednaka je brzini svjetlosti.

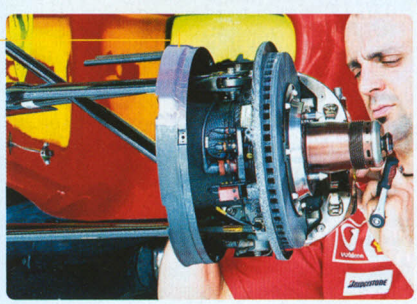
KAKO RADE KOČNICE

Disk karbonske kočnice vrti se jednakom brzinom kao i kotač, s kliještima kočnice smještenima sa strane i oko diska. Kad vozač pritisne pedalu kočnice, kliješta stežu disk. Kočiono ulje se premješta u klipove kliješta, kako bi vozač bolje kontrolirao potrebne sile.

Diskovi su često izbušeni kako bi zrak ventilirao kroz njih i pomogao bržem snižavanju temperatura.

Dva glavna cilindra, smještena u samom nosu automobila, sadrže kočiono ulje za prednje i stražnje kočnice. Cijeli je sistem dvokružan, pa ako jedna polovica sistema otkaže, vozač još uvijek može sigurno zakočiti koristeći drugi dio sistema.





BARRI

DOBRI DEČKO

Ovih dana Rubens je bolje volje. On zna svoju vrijednost, i svoj talent, i nakon groznog starta počinje ozbiljno ugrožavati Jensona

Intervju: Gavin Green Fotografija: Steven Tee/LAT, Lorenzo Bellanca/LAT

Je li je, dakle, Rubens Barrichello ovih dana sretan čovjek?

Da, doista vrlo sretan, usprkos tome što je u 2006. više izložen kritikama, u ekipi koja se još uvijek bori za svoju poziciju na A-listi. I nije ogorčen, uopće nije ogorčen činjenicom da je u Ferrariju proveo šest godina slijedeći naredbe ekipe; nije razočaran što ga je pobjeđivao i nadmudrivao Michael Schumacher. Nije ogorčen što je proveo svojih najboljih šest godina Formule 1 kao broj 2: Robin protiv Schumijevog Batmana.

Ne, ovih je dana Rubens, citiram, "vrlo, vrlo sretan čovjek". On je "ushićen" - kako sam kaže - što je u Hondi "u potpuno kompetitivnom autu". To je auto u koji vjeruje i čiji mu manje blještavi, premda sve bolji, rezultati ne kvare raspoloženje. Očigledno je da sam imao kompetitivan auto u Ferrariju, ali sam toliko puta osjetio da nisam slobodan raditi onako kako želim. Ovdje u Hondi jesam slobodan. Nema naredbi ekipe. Ravnopravan broj 1. To sam se već jako dugo priželjkivao."

Sviđa mu se sadašnja atmosfera relativno male britanske ekipe, nakon moćnog radnog potencijala u Maranellu. "Mislim da je Rubens iznenađen time koliko smo opušteni i prijateljski," kaže Nick Fry, prvi čovjek Hondine ekipe. "Baš smo ležerna klapa. Ali, kad se radi o pobjedi" - toj, za Hondu, dugo uskraćivanoj i neuhvatljivoj prvoj pobjedi u modernoj Formuli 1 - "mi smo smrtno ozbiljni."

Pri našem susretu Rubens izgleda preplanulo i zdravo. Njegova nesretna kosa, poput žice, izgleda kao jastuk od čelične vune, a ima i narančastu nijansu (obojana u plavo, pa je izblijedjela na suncu, pretpostavljam). Malen je, zdepast, tijela poput trupca, živih očiju - svi veliki sportaši imaju predivne oči, znak istinske fizičke čvrstine - i izgleda opušteno i samouvjereno.

Prelazak u Hondu prouzročio je kulturne i tehničke šokove. Testiranja van sezone bila su dobro prošla, iako se timski kolega Jenson Button pokazao bržim. I u Bahreinu bio je brži u kvalifikacijama, a bio je bolji i u utrci. Tjedan kasnije, isto se dogodilo i u Maleziji. Da li je Rubbens bio uznemiren?

"Ja sam ove godine vrlo siguran u sebe. Znam da kao ekipa još nismo pobijedili, ali mislim da smo na rubu. Kad jednom pobijedimo, uslijediti će i nove pobjede. Stječe se pouzdanje i povećava se volja. Pogledajte Renault prošle godine.

"Ja sam ove godine vrlo siguran u sebe. Znam da kao ekipa još nismo pobijedili, ali mislim da smo



Rubensu će trebati pola sezone da se sredi, ali onda će letjeti - to je još davno govorio Jackie Stewart

na rubu. Kad jednom pobijedimo, uslijediti će i nove pobjede. Stječe se pouzdanje i povećava se volja. Pogledajte Renault prošle godine."

Nakon njegovog razočaranja u Bahreinu, slijedi katastrofa u Maleziji i - čak još gore - u Australiji, gdje je Rubens previše zaostao boreći se s društvom na repu kolone, nakon groznog 16. mjesta na startu. A u međuvremenu je Jenson bio na najboljem startnom mjestu! Ali, nakon Imole se Rubensova sezona poboljšala. U Nürburgringu i u Barceloni je sa šasijom podešenom prema njegovim potrebama bio u kvalifikacijama bolji od Jensona.

Zašto tako loš start? "Rubens je jedan od najsenzibilnijih F1 vozača koje poznajem," kaže Fry. "Pritom mislim na oba značenja te riječi. Ima fantastičnu senzitivnost kad se radi o testiranju i procjeni auta, gdje je doista pomogao ovoj ekipi, ali je i emotivno osjećajan. Kad stvari ne idu kako treba, to ga pogađa. To ne znači da ne daje 100 posto ili da ne ulaže napore, ili da gubi vjeru; daleko od toga. Sad se prilagodio ekipi. Treba proći neko vrijeme dok čovjek ne upozna sve ljude oko sebe i počne se osjećati ugodno. Jackie Stewart me upozorio da će Rubensu trebati pola sezone da se sredi, i da će onda 'letjeti'."

U Hondi se konkretno, Rubensu nisu sviđala dva područja: kočnice i traction control. Fry priznaje da sistem TC-a još uvijek nije onako dobar kao što bi trebao biti. Ali Rubensove su kočnice promijenjene. On sad koristi sistem koji je sličan Ferrarijevom, što je potpuno drugačiji set-up od Jensonovog.

Pred nekoliko godina sam radio s Rubensom. Kao PR direktor u ekipi Stewart F1, pod punom podrškom Forda, proveo sam 1999., njihovu posljednju godinu, prije katastrofalnog Jaguarovog preimenovanja ekipe. (Bila je to odluka kojoj se Jackie uvijek protivio. Smatrao je da moraju postati potpuno kompetitivni prije nego što se preuzmu Jaguarove boje na automobilima. Rekao je da Ford mora još mnogo toga naučiti prije nego što se kao Jaguar, njihova tada elitna marka, direktno suprotstavi Ferrariju, Mercedesu i BMW-u. Pokazalo se da je bio u pravu.)

Rubens je te 1999. bio mlad, ali iskusan igrač, prirodno brz, naizgled vrlo samouvjeren, ukratko, tadašnji Jenson Button. Sa samo 27 godina, i s već šest godina iskustva u Formuli 1, i on je predugo čekao na svoju prvu pobjedu.

Rubens je 1999. bio čovjek koji je bio zadovoljan sobom, čovjek koji je osjećao da mu je suđeno da uspije u Formuli 1 i da konačno - premda nije izgledalo da mu se posebno žuri - postane svjetski prvak. Nikad se nije smatrao "novim Sennom", dijelom zato što je, kao i mnogi drugi, prihvatio sliku Ayrtona kao božanstva Formule 1. Usprkos tome se, duboko u sebi, smatrao prirodnim nasljednikom tog velikog čovjeka. Bila je njegova dužnost postati slijedeći brazilski svjetski prvak, kako bi ponovno zapalio baklju koja je ispala iz Senninog stiska. Mnoštvo Brazilskih novinara koje se gomilalo oko Rubensa - u to vrijeme niti jedan drugi vozač nije imao oko sebe veću skupinu sunarodnjaka, koji su svakoj njegovoj izgovorenoj riječi posvećivali kolumne i kolumne - samo je dodatno pojačavalo taj osjećaj sudbine.

Znao je da se može mjeriti s Johnnyjem Herbertom, njegovim timskim kolegom u Stewart-Fordu. Bio je brži, nesumnjivo

"Dvije stvari na Hondi nisu se sviđale Rubensu: kočnice i traction control"

superiorniji trkač, koji se mogao bolje prepustiti ritmu utrke i ostati u njemu tijekom cijelog Grand Prixa. Jedina crna točka, u inače sretnoj 1999., je propuštena pobjeda u kišno-suhoj lutriji zvanoj Grand Prix Europe u Nürburgringu. Bio je to i moj osobni neuspjeh. Nakon blijedih kvalifikacija dvaju vozača (14. i 15.), i prve polovine utrke koja se lako zaboravlja, odlučio sam - jedini put te godine - ranije napustiti utrku i odjuriti na aerodrom. Rekli su mi da će promet biti užasan. Tjednima nisam vidio svoje klince. Bilo je vrijeme za odlazak.

Kad sam stigao na aerodrom, nazvao me Stewart-Fordov predstavnik za tisak. "Kako nam ide?", pitao sam, očekujući priču o lošoj sreći ili u najboljem slučaju o nekoliko neočekivanih bodova. "Johnny je pobijedioooo!", ekstatično su me informirali. Naša jedna jedina pobjeda u 1999., a ja sjedim na njemačkom aerodromu, kilometrima od šampanjca i slavlja i drugarskih zagrljaja - u trenutku kad je uspjeh napokon stigao a pritisak iznenada, iako tek trenutačno, popustio. To je ono zbog čega utrke tako emocionalno ispunjavaju čovjeka.

Rubens, iako cijele sezone brži od Johnnyja, morao se pomiriti s trećim mjestom. Njegovo je lice, na postolju nakon utrke, bilo ne blistavo, već potpuno smrknuto. Ekipa Stewart-Ford je pobijedila, ali ne i bolji vozač.

Već sam prije načuo da će nas Rubens krajem 1999. napustiti i otići u Ferrari. Njegov mi je menadžer to dao naslutiti. Jackie - koji je toliko napravio da ohrabri tog ponekad osjetljivog mladog čovjeka - pokušavao je uvjeriti Rubensa da ostane. Jackie je ispričao Rubensu o ogromnoj predanosti Forda, koji je u tim danima bio prepun novaca, da pobijedi i o pritiscima s kojima će se morati suočiti u Ferrariju pod Schumacherovim vodstvom. "To je ekipa koja je modelirana za jednog vozača, a taj vozač nisi ti. Ovdje, si ti taj

Glavom o glavu 2006.: Jenson protiv Rubensa

	Button	Barrichello
Mjesto u prvenstvu	6	8
Bodovi u prvenstvu	16	8
Bolji na treninzima (sve sesije petkom i subotom)	11	2
Prosječna pozicija na treninzima (sve sesije petkom i subotom)	7,38	11,15
Bolji u kvalifikacijama (svi dijelovi kvalifikacija)	15	3
Prosječna pozicija u kvalifikacijama (svi dijelovi kvalifikacija)	4,83	8,73
Bolji u utrkama	4	2
Odustajanja	1 (motor)	0
Utrke u bodovima	Bahrein (5.) Malezija (3.) San Marino (7.) Španjolska (6.)	Australija (7.) Europa (5.) Španjolska (7.)

Statistike ispravne do (i uključujući) Grand Prixa Španjolske.

ensu:



Barrichello se kvalificirao kao 6. u Bahreinu, tri mjesta iza Buttona, ali u utrci je bio tek 15., nakon problema s mjenjačem

odlučan. "Znao sam da će otići," govorio je kasnije Stewart. "Na njegovom bih mjestu i ja otišao. Ne dobija se svaki dan ponuda za vožnju u najboljoj svjetskoj F1 ekipi."

Mislim da je Jackieja dosta mučilo hoće li Rubens izići na kraj s pritiskom i čežnjom za "obiteljskom" podrškom. Obitelj? Ekipa Stewart-Ford je uistinu bila obiteljska operacija. Vozači su bili voljeni, bili su dio Stewartovog klana. Ako su trebali pomoć - ne samo po pitanju utrka - tad bi Jackie, ili sin Paul, ili žena Helen, ili ostali članovi ekipe, uvijek bili pri ruci. Bila je to sretna luka. Rubens je, usprkos macho imidžu kojeg je prikazivao brazilskim medijima i publici, uživao u takvoj atmosferi. Nije bio tako čvrst kako se pretvarao.

"Naravno, bilo je to sretno razdoblje," kaže sada Rubens. "Volim Jackieja. On je taj koji me pripremio za vožnju u Ferrariju. Ferrari me pripremio za vožnju u Hondi."

S nježnošću se prisjeća Ferrarija. "Ferrari mi je pružio mogućnost pobjede i s njima sam proveo šest godina u napornom radu, pokušavajući pobijediti Michaela. Ekipa se jako dobro brine o njemu. Ta ekipa je izgrađena oko Michaela.

"Imali smo iste automobile, ali on je ranije stigao u ekipu. Stvari je postavio na svoj način. Ali, pogledajte što je tamo postigao... on to zaslužuje."

Da, Rubens, ali ja sam te poznavao kad si bio mlađi, ultra-kompetitivan, i kad si bio vrlo samouvjeren. Kako se osjećaš kad znaš da je Michael Schumacher bolji od tebe? Kad znaš da ti nisi najbolji?

"Prije svega, ja nisam nikad mislio da je on bolji od mene. Bilo je toliko razloga zbog kojih su njegovi rezultati bili bolji od mojih. On je, bez sumnje, vrlo, vrlo dobar vozač. Sva ta prvenstva i svo samopouzdanje koje se time stvara. Ali bilo je mnogo prilika kad nisam mogao učiniti ono što sam htio... pa sam zato opušten što se tiče tih usporedbi između Michaela i mene. Znam što ljudi misle. Ali to nije važno. Važno je ono što ja duboko u sebi mislim.





Zezanje sa sadašnjim i bivšim timskim kolegom u Bahreinu

"Ja znam da sam dobar koliko i Michael. Moram vjerovati da sam najbolji, i vjerujem u to. Vjerujem da mogu biti prvak i pobijediti Michaela i Jensona. Ako u to ne vjerujem, nema svrhe utrkivati se."

U Ferrariju je naučio da ne postoje granice. "Nivo kompetitivnosti je bio veći. Možete u

"Jenson i ja smo dobar par. Mogu li ga pobijediti? Naravno. Apsolutno"

Rubens je puno sretniji otkako su kočnice na Hondi podešene kao nekad u Ferrariju

posljednjoj minuti promijeniti podešenost auta. Ako želite da se nešto napravi, oni to odrade. Naučio sam o predanosti i odlučnosti da se pobijedi. Naučio sam to od Michaela i od ekipe u cjelini, i mislim da prenosim to znanje iz Ferrarija u Hondu. Svi su, poput mene, podjednako željni pobjede. U prošlosti su joj bili toliko blizu. Honda stvara fantastičnu ekipu. Doista mislim da sam ja završni dio tog mozaika."

Uvjeren je i da može pobijediti Jensona. "Jenson je mlad dečko i krasna osoba, vrlo brz i dobro se slažemo. Jako mu odgovara V8 motor. Ljudi govore, 'Ah, Rubens je htio drugačijeg timskog kolegu, kojeg će biti lakše pobijediti nego Michaela.' To je glupost. Ja sam htio kolegu koji će me pogurati. Ako imate nekog koga uvijek možete pobijediti, vi se opustite. Ja mislim da si mi obostrano činimo dobro. Mogu li ga pobijediti? Sigurno. Apsolutno. Ne bih inače bio ovdje."

Pričaj mi, dakle o toj prijateljskoj atmosferi. "Sigurno je prijateljska i otvorena... ali to ne kvari našu kompetitivnost. Od svakoga se očekuje da uloži maksimum energije." Dok to govori, komad naranče doliječe s drugog kraja motorhoma do mjesta gdje Rubens i ja sjedimo. Bacač je Rubensov šef, Nick Fry. Naranča je okrznula moju glavu i pogodila Rubensa ravno u prsa, prljajući njegovu besprijekorno čistu i blještavo bijelu košulju. Fry se smije. Smije se i Rubens. "To mi je zadnja čista košulja, šefe," cvili.

Nekako si ne mogu zamisliti da bi Jean Todt napravio tako nešto.

Rubens smatra da je zreliji i bolji vozač nego što je bio kad smo se prvi put upoznali u Stewartu. "Sada osjećam manji pritisak, posebno u Brazilu. Doista uživam u svojim utrkama i u svom životu."

I zaista, zvuči tako nevjerojatno opušteno - i tako blago - da se pitam nije li i previše opušten za podizanje uloga, za uistinu odlučan izlazak i pobjede. Kunem vam se, on je sada u takvom raspoloženju da izgleda kao da bi mnogo radije zagrlio Buttona nego ga pretekao na stazi.

"Ja sam veoma sretan i ne bih to mijenjao ni za što. Ljubav prema svojoj ženi i djeci je mnogo više nego bilo što drugo što sam iskusio u životu. Zbilja je glupost kad novinar kaže da vozač treba biti ljut, usamljen ili tužan, da bi bio kompetitivan. Totalne gluposti. Nije važno što se priča; važno je ono kako se ti osjećaš."

Rubens, istinski jedan od najboljih momaka u Formuli 1, ima svoju delikatnu stranu, ali također i ogromnu duhovnu snagu, jasne prioritete i zna kako želi proživjeti svoj život. Slovi za jednog od financijski najmanje zahtjevnih GP vozača u oštrom kontrastu prema svom timskom kolegi, gizdavom Davidu Beckhamu Grand Prix cirkusa.

"Kad se pogledam u ogledalu, vidim vrlo kompetitivnu osobu," izjavljuje. "Vrlo mi je stalo da pobijedim u svemu. Čak mrzim kad me žena pobijedi u kartama. Ali također vidim i sretnu osobu, koja je pronašla svoj mir; osobu koja voli biti sa svojim prijateljima, idealno u malom baru u São Paolu, a ne u nekom poznatom baru na nekom egzotičnom mjestu prepunom stranaca. I vidim osobu koja ima jaku želju da pobijedi, i da bude prvak." FO

Rubensov novi izazov u Meksiku: Pan Am

Barrichello i Gil de Ferran na replici jedne od najvećih svjetskih utrka

As PR jollies go, it was very jollyDa, to je samo PR, ali je vrlo zabavno. Barrichello i sportski direktor Honde Gil de Ferran otputovali su u Oaxacu, u južnom Meksiku, na trening jedne od etapa legendarne utrke Carrera Panamericana. Zašto? A zašto ne? Za mene je to bila dobra prilika da napravim fotke jednog od najljepših, autentičnih Pan Am automobila, na jednoj od najspektakularnijih cesta na svijetu, a za brojne lokalne novinare da vide na djelu trenutno najboljeg južnoameričkog vozača, ovaj put ne više u Ferrarijevim nego u Hondinim bojama.

Rubensu se dopala Oaxaca i njena kolonijalna arhitektura, ali ne i auto kojeg je vozio. "Te su stvari vrlo zahtjevne za voziti, a kočnice su, da budem iskren, posve beskorisne. Auto zvuči sjajno, ali to je samo jedan slon!" Rubens se žali na kočnice? Hm, to je nešto novo! Ali, ne žali se on pretjerano.





Gil i Rubens u punoj vožnji (gore), ali onda su se izgubili

"Obični putnički auto, poput moje Honde Civic Type-R jednu od ovih stvari posve bi lako pobijedio po ovim cestama, ali to nije ono što je bitno. Ovi automobili potječu iz vremena kad je ova utrka bila velika, opasna, zahtjevna stvar. Od njih ne smijemo očekivati da se ponašaju kao suvremeni trkaći auti."

Carrera Panamericana originalno se vozila od 1950. do 1954., a današnja utrka, oživljena 1988. vozi se po 3,200 kilometara lokalnih cesta od južnog Meksika do granice s Teksasom na sjeveru. Ovogodišnje izdanje vozi se u studenom, i Robens još treba organizatorima poslati svoju prijavu.

Steven Tee

FOTOGRAFIJE: VLADIMIR RYS/GETTY IMAGES

F1 na jedar

Franck Montagny
Vozač: Super Aguri

O zamjenjivanju Yujija Idea, o dobroj/lošoj strani uloge trećeg vozača

Kako ste se osjećali za Božić, kad vam stvari nisu baš išle na ruku ?

Prilično loše. Nadao sam se da ću voziti u Americi, u seriji Champ Cars - imao sam neke kontakte s PKV Racingom. Nakon što su unajmili Katherine Legge dali su mi do znanja da sam ja bio njihov prvi izbor za preostalo mjesto, i stoga sam bio prilično uvjeren da će se nešto dogoditi. Ali tijekom siječnja nije bilo nikakvih vijesti, baš ništa, pa sam kontaktirao Super Aguri i rekao im da bih im mogao pomoći u Bahrainu i Maleziji, ali da očekujem da ću voziti za Champ Car prije treće utrke. Ali tad je stigao poziv iz Amerike, i oni su samo rekli "Žao nam je...". Tako da sam na kraju ožujka, nakon prve dvije utrke za Super Aguri (u ulozi test vozača), bio bez vožnje i ugovora - bez ičega.

Kako se, dakle, onda dogodio dogovor sa Super Agurijem?

Bio sam s njima u prve dvije utrke, ali samo kao treći vozač. Yuji Ide nije zapravo dobio mogućnost da testira i ekipa nije bila sigurna da će on to moći odraditi. Trebali su nekoga tko je znao nešto o Formuli 1 da bude tu, za svaki slučaj. Ja sam se gotovo već navikao biti rezerva petkom, pa te prve dvije utrke nisu mnogo promijenile. Ali ovaj put se konačno ukazala dobra prilika da pokažem što mogu i znam.

Koliko brzo se dogovor dogodio?

Dobio sam poziv otprilike 10 dana prije europskog Grand Prixa. Ekipa me tražila da dođem na test, jer su bili pripremili treći auto, a još uvijek nisu bili sigurni što će biti s Ideom u budućnosti. Otišao sam na test, pa u Nürburgring. U srijedu poslije podne su mi rekli da ću voziti utrku. Stvari su se odvijale vrlo brzo. U prvi mah su govorili da će to biti samo za jednu utrku, ali nakon europskog Grand Prixa su rekli da ću voziti Barcelonu i Monako. Nakon Barcelone su mi rekli da je potvrđeno i za Silverstone, Canadu i Indianapolis.

Željeli ste se ponovno vratiti u Formulu 1, ali koliko je frustrirajuće biti u autu koji ne dozvoljava da pokažete svoj puni potencijal

U ožujku je Formula 1 bila za mene završena priča - sada mi je barem netko pružio mogućnost da se vratim. Svi u boksovima znaju da naš auto nije najbrži, niti ja očekujem da ću završiti na postolju ili tako nešto. Zapravo je sve prilično opušteno - ako postigneš dobar rezultat, to je kroz rad cijele ekipe. Ako si u vrhunskoj ekipi i ostvariš loš rezultat, tada je to u potpunosti krivica vozača.

Da li je Renault bio dragocjeno mjesto za učenje vašeg zanata, ili izgubljena mogućnost jer nikad niste dobili priliku u utrkama?

Može se to gledati na dva načina. Draže mi je to vidjeti kao mogućnost koju su mi dali da započnem u Formuli 1. Trebam im zahvaliti na tome, jer sam puno naučio. Osvojili smo svjetsko prvenstvo, pa mislim da sam odradio dobar posao za njih - i naslovi su to odražavali. Ja sam prilično zadovoljan cijelokupnim iskustvom, ali sigurno sam izgubio dobru priliku, ili bolje, doveden sam u situaciju da propustim priliku - kad je Trulli dobio otkaz. Najveći problem nije bio u tome što je (krajem 2004.) Villeneuve postavljen u auto umjesto Jarna, već što su mi kasnije u ekipi rekli 'Ako uzmemo drugog vozača, zašto bismo trebali odabrati tebe?'. To je bilo prilično grubo. Ali, takav je posao.

Kakav biste savjet dali mladim test vozačima u Formuli 1?

Dobro je testirati, osobito ako znaš da ćeš definitivno jednom voziti utrke. Ali to je i teško, jer mladi vozač ne može tek tako odbiti ugovor za testiranje. Ali ja sam pogriješio u Renaultu - mislim da sam radio malo previše za ekipu. Obzirom da je Formula 1 toliko drugačija od svih drugih serija, na početku se osjećate prilično prestrašeno, pa radite prenaporno za ekipu, toliko da zaboravite na sebe. Idete na testiranja i pomirite se s nadupravljanjem ili podupravljanjem - auto svejedno radi - jer radite žestoko za ekipu i ne želite da trate vrijeme vječito nešto podešavajući. To znači da ne postižete baš uvijek najbolja vremena, što je, naizgled, loše - iako se vi samo trudite da vaš posao efikasno odradite.

Čuli smo da posjedujete frizerski salon u Barceloni. Da li je to istina?

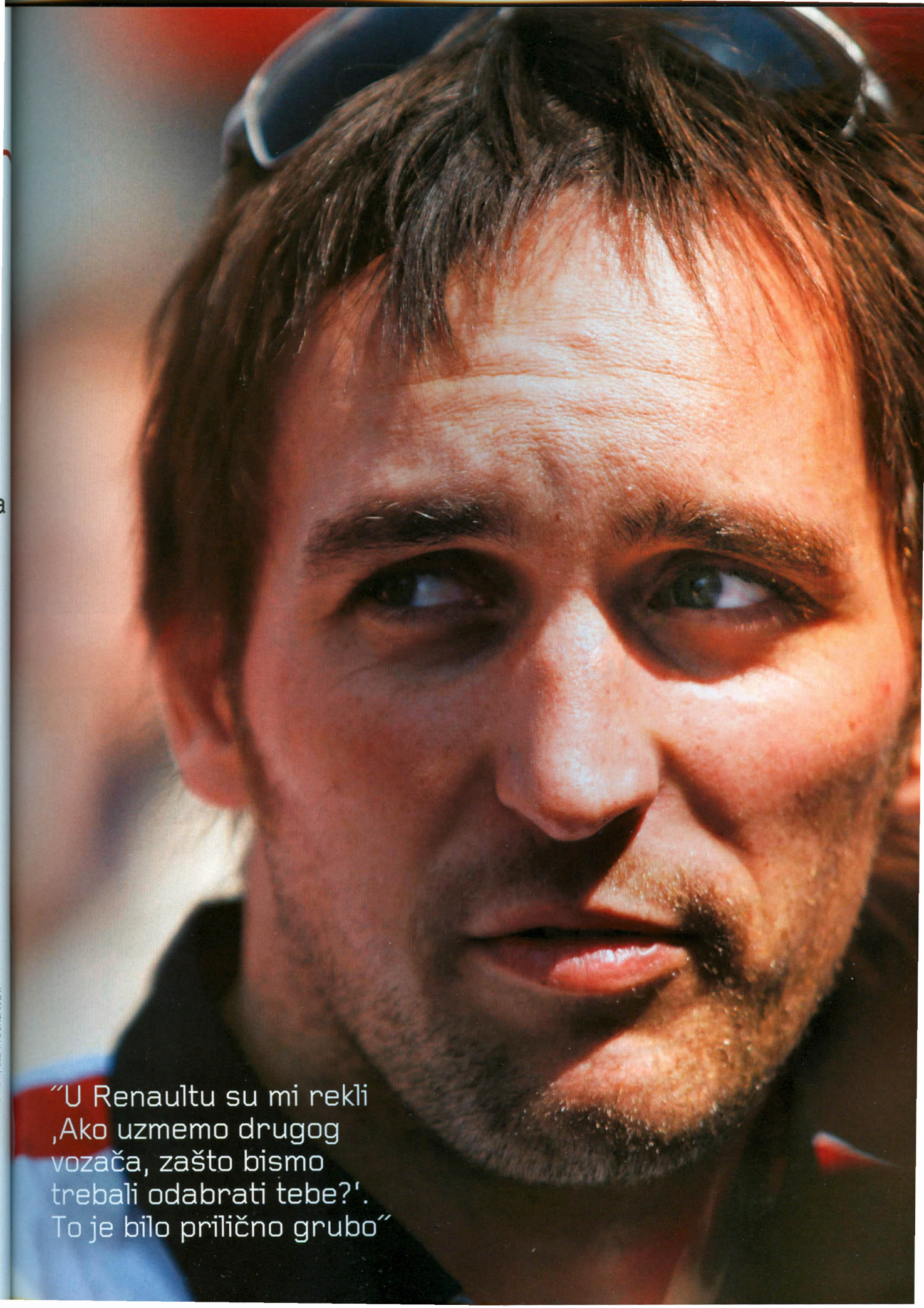
Da! Započeo sam to s prijateljem prije otprilike godinu dana. Zove se Fusion. Moj je prijatelj profesionalni frizer i kad mi je iznio svoje planove za salon, rekao sam da mu se želim pridružiti. Trenutno ne zarađujemo velike novce, ali preživljavamo. Mjesto je vrlo cool - svakog utorka smo otvoreni do jedan u noći, s DJ-em u salonu. Također imamo i galeriju slika i fotografija - prilično je mala, ali sve dolazi iz srca. To je dobro, super iskustvo. Kadgod sam u Barceloni, uvijek tu šišam kosu. FO

+5 brzih pitanja

1. **Koliko košta boca mlijeka?**
   70 penija?
2. **Koja vam je najdraža pjesma na iPodu?**
   Mala Rodriguez - to je španjolski hip-hop.
3. **Znate li kuhati?**
   Da, sve živo. Dobre su mi. pite. Pite s povrćem.
4. **Vjerujete li u boga?**
   Ne
5. **Završite rečenicu: Sreća je...**
   ... svaki se dan probuditi s osmijehom.



Franck je sretan što mu se pružila prilika nastaviti F1 karijeru



"U Renaultu su mi rekli ‚Ako uzmemo drugog vozača, zašto bismo trebali odabrati tebe?'. To je bilo prilično grubo"

FOTOGRAFIJE: STEVE ETHERINGTON/LAT, GLENN DUNBAR/LAT

ROBERT KUBICA - ZVIJEZDA IZ KRAKOVA

Jeste li vidjeli BMW-ovog trećeg vozača u akciji? Ne? Onda obratite pažnju: jednako je dobar kao Nico Rosberg

Piše: Peter Windsor

Obožavam Circuit de Catalunya prvenstveno zbog toga što je tribina između četvrtog i devetog zavoja tako savršeno smještena. Posudim Vespu Ernesta Vise - vozača GP2 serije - lijepo odmahnem sucu uz stazu koji me pokušava spriječiti da vozim onom pomoćnom cestom kojom sam već prošao milijun puta - i penjem se uzbrdo, kašljući u izmaglici trave koju ovih eteričniih dana izgleda svi u Španjolskoj puše.

Tamo, iz zadnjeg reda, vidiš sve - u daljini planine, lagano nejasnih obrisa, tu ispod četvrti zavoj, a kad se okreneš za 180 stupnjeva, vidiš brzi desni na uzbrdici. To je deveti zavoj.

Po mom su mišljenju oba ta zavoja među najboljima u Formuli 1. Četvrti zavoj je dugačak, zaista dugačak desni zavoj za četvrtu brzinu, s otprilike tri različite kritične točke. Možeš ga omekšati u stilu Jacquesa Villeneuvea, i krenuti idealnom linijom relativno kasno. Možeš zaroniti rano, u stilu Jarna Trullija i Ralfa Schumachera. A možeš i zaokrenuti sa sredine staze, kočeći relativno rano sve do minimalne brzine, ali opterećujući auto kasnije no što bi to učinio, na primjer, Ralf. Neobično je što izgleda da sva tri pristupa funkcioniraju. Tvoja brzina u četvrtom zavoju više ovisi o tvojoj sposobnosti da auto izmanipuliraš u pravu poziciju za "dragsterski" izlaz nego li o tvojoj stvarnoj poziciji u odnosu na unutrašnji rubnik. Izvedeš li sve to dobro - s odgovarajućom količinom okreta upravljačem u odnosu na sve manji pritisak na kočnice - sa sva tri pristupa postići ćeš gotovo isto vrijeme u tom sektoru. Smisao "četvorke" je isključivo u odličnom radu ruku i nogu, i u osjećaju za mijenjanje težišta automobila.

Prvi Poljak u Formuli 1 ima besprijekornu radnu etiku: marljiv je i vrlo inspiriran





Voli neutralnost i malo naupravljanja - Kubica se pokazuje talentom rijetko dobrog osjećaja

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, DPPI



Kubica otkriva Windsoru tajne određivanja set-upa

"Devetka", nasuprot tome, jedan je od onih zavoja čiji ulaz i izlaz zahtjevaju enormnu usredotočenost i britko prosuđivanje. To je, gledano iz kokpita F1 auta, slijepi zavoj na uzbrdici, izložen, povrh toga, neočekivanim udarima vjetra. Kreneš li nešto ranijom linijom nego što bi to geometrija nalagala, bit ćeš nagrađen tračkom dodatnog nagiba. Zaokreneš li pak četvrt metra suviše rano, nećeš proći zavoj - svakako ne na teoretskom limitu. "Devetka" je, više nego ostali zavoji, sva u onom "nježno-odlučnom" pristupu - u onom nagovještaju kojeg veliki vozači daju svojim automobilima milisekundu prije no što stvarna akcija započne.

Petak je prije španjolskog Grand Prixa - dan slobodnog treninga i dan kad zvijezde većinu svog vremena provedu u garažama, gledajući test vozače ili treće vozače dok ovi isprobavaju različite opcije guma. To je, dakle, dan kad treba gledati 22-godišnjeg Roberta Kubicu (što mi Englezi izgovaramo nešto poput "Coobeesa", iako se njemu samom prilično sviđa kako zvuči "Coobeeka"), u BMW -Sauberu, s njegovom crveno-bijelom (poljske nacionalne boje) kacigom smještenom nešto više no što smo naučeni vidjeti kod deminutivnih Villeneuvea ili Nicka Heidfelda.

Kasno će izići van, kao i većina ostalih - zbog jutarnje kišice, što ga naravno iritira jer momci poput Roberta cijene svaki trenutak na stazi. Još u garaži, šali se s BMW-ovim inženjerima, ali stalno pogledava u sve vedrije nebo.

I tada, napokon, pola sata od početka treninga, izlazi na stazu. Pet žustrih krugova. U boksove. Novi set guma. Van: 1 minuta 16,628 sekundi.



Rođen 7 prosinca 1984.
Mjesto rođenja Krakov, Poljska
Mjesto stanovanja Krakov, Poljska
Oženjen Ne
Visina 1,84 m
Težina 74 kg

CV ROBERT KUBICA

1995.-2001. (karting)
Razna osvojena prvenstva, uključujući 6 poljskih, međunarodni prvak Italije, međunarodni prvak Njemačke, drugi na europskom juniorskom prvenstvu, pobjednik na Elf Mastersu u Parizu, četvrti na svjetskom prvenstvu

2001.
Sudjeluje u talijanskom prvenstvu u Formuli Renault 2000; sudjeluje u Eurocupu u Formuli Renault 2000

2002.
Drugi u talijanskom prvenstvu u Formuli Renault 2000 (4 pobjede); sudjeluje u Eurocupu u Formuli Renault 2000; brazilski prvak u Formuli Renault 2000

2003.
Sudjeluje u europskom F3 prvenstvu (pobjeda u prvoj utrci): pobjednik F3 Mastersa Sardinije

2004.
Sudjeluje u europskom F3 prvenstvu (3 postolja); drugi u F3 Grand Prixu u Macauu (pole position i rekord kruga)

2005.
Pobjednik Renault Svjetske serije; drugi u F3 Grand Prixu u Macauu

2006.
Formula 1 - treći vozač BMW-Saubera



Kubica je veliki majstor kontrole težišta u zavojima; u zavoju 4 u Barceloni on odbija dodirom kočnice kontrolirati stabilnost

"U zavoju 9 on je nevjerojatan - kompenzira nadupravljanje ranim ulaskom u zavoj i nježnim korekcijama upravljača"



Predivan ulaz u zavoj 9 (gore) i suptilnost u kočenju i upravljanju podsjećaju na Miku Häkkinena

U ovom je trenutku teško uspoređivati i ograničeni smo na Alexa Wurza (Williams-Cosworth) i Anthonyja Davidsona (Honda). A oni sami su, naravno, ograničeni svojim individualnim programima. Pa ipak, moramo primijetiti da je Kubica u ovom trenutku brži za otprilike sekundu. Nekoliko minuta kasnije, ponavlja prethodno vrijeme do u 0,04 sekunde i među trećim vozačima na kraju je drugi iza Wurza, koji pred sam kraj prvog sata treninga vozi na novom setu guma.

Ipak, ono što je mnogo značajnije je da Kubica kroz četvrti i deveti zavoj izgleda senzacionalno. S njegovim prekrasno agilnim ulascima i suptilnim korištenjem kočnica i upravljača, odmah podsjeća na Miku Häkkinena ili Stefana Bellofa - prvenstveno jer smo neprestano svjesni kako energizira stražnji dio auta. Poput Bellofa, prirodan je, neutralnosti i nadupravljanju sklon vozač; pa ipak, za razliku od, na primjer, Davidsona ili Rubensa Barrichella u "devetki", usredotoči se u ranijem dijelu, do u sitnicu svjestan svoje pozicije na nagibu i nikad ne pretjeruje s radom upravljača. Veličanstveno.

Drugi trening je još dramatičniji. Staza nudi bolje prijanjanje, svi počinju podupravljati, ali BMW, dosljedan svom pristupu, ne želi kompenzirati s promjenama podešenosti auta: Robert je vani da testira gume i to mora odraditi. Dok mi odozgo promatramo Kubicu u "četvorci" prije no što se zavrtimo za "devetku", vidimo kako u sredini zavoja za dodatnu desetinku ili dvije čeka da se opterećenje počne premještati prije nego što substancijalno okrene upravljač da izravna auto. Naravno, ovdje auto zove na lagano kočenje zadnjim dijelom kako bi se došlo u neutralni položaj, ali Robert odolijeva iskušenju i umjesto toga manipulira auto savršeno odmjerenim peckanjem gasa i/ili dodatnim maksimalnim okretanjem volana prije točke minimalne brzine.

Drugim riječima, ne izgleda kao ona vrsta vozača koji lako upadaju u klopku pretjeranog korištenja lijevog stopala. U devetom zavoju očarava. Kompenzira podupravljanje neznatno ranijim ulaskom i čak još nježnijim početnim zaokretom upravljača, osiguravajući na taj način da u ovim okolnostima ne traži suviše od auta. Do sredine zavoja, pod punom snagom i bez traction controla, izgleda gotovo kao da vozi savršeno uravnotežen BMW.

Tijekom poslijepodneva Robert kompletira 34 naporna kruga. Najbolje vrijeme na novim gumama je 1 minuta 17,844 sekunde, što je daleko od punog potencijala automobila, ali, kao što smo vidjeli, za to postoje razlozi.

Kasnije, u novom, minimalistički bijelom, BMW-Sauberovom motorhomu, Robert nije sretan. Nije mu bilo dozvoljeno da otkloni podupravljanje i stoga je u drugom treningu bio daleko od potencijalne brzine. Robert Doornbos (Red Bull): 1 minuta 16,824 sekunde; Robert Kubica 1 minuta 17,844 sekunde. Ne izgleda dobro. Kažem mu da je njegov doprinos u tome što je učinio da BMW izgleda kao dobro balansiran auto, a da sljedeći puta mora malo jasnije pokazati nedostatke u upravljanju. Isprva, misli da sam ozbiljan, a onda shvaća moj cinizam.

Jer on jest prilično smiješan momak. Ne samo da je prvi Poljak koji je dospio u Formulu 1; on zna da je jedinstven i ne boji se o tome pričati, kao na primjer: "Mnogo mi je značilo napustiti Poljsku i utrkivati se u drugim zemljama na zapadu" - (pritom, poput Rusa, izbacuje određene i neodređene članove) - "i kad sam bio brz u mojoj prvoj pravoj (karting) utrci van kuće naravno da sam bio jako sretan." Iz Krakova, u pratnji svog oca, krenuo je pravo do zvijezda, osvajajući 1998. talijansko juniorsko prvenstvo i završavajući kao drugi u europskoj juniorskoj seriji. Osvojio je njemačko prvenstvo 1999. i 2000., i završio četvrti na svjetskom prvenstvu 2000. Bio je na vrhu, s ostalima iz njegove mega-generacije - s vozačima poput Lewisa Hamiltona, Nica Rosberga i Ernesta Visa.

Uz pomoć i potporu njegovog sadašnjeg menadžera Danielea Morellija (i, u posljednje vrijeme, uz potporu poljske medijske zvijezde Chrisa Wronskog), Kubica je 2001. počeo voziti i automobile - prvo u talijanskoj seriji Formule Renault, a zatim 2003. u europskoj seriji Formule 3. Pobijedio je u prvoj F3 utrci u kojoj je sudjelovao (u Norisringu), uspijevao na stazama kao što je Macau, i zatim u 2005. pobijedio u ultra kompetitivnoj Renaultovoj svjetskoj seriji. Prošle je godine vozio za Joana Villedelprata, iskusnog Španjolca koji je nekad u Benettonu bio desna ruka Michaela Schumachera. Joan, koji, naravno, zna ponešto o vozačima i očigledno govori iz vlastitog iskustva, opisuje Robertov talent i pristup kao "izuzetne".

Trenutno, ironija je u tome što je Robert barem jednako dobar, ako ne i bolji, od dvojice regularnih vozača BMW-a. Stoga možemo razumjeti njegovu frustraciju. Meni je gotovo nezamislivo da Kubica neće 2007. postati punopravni vozač utrka za BMW. On ima sposobnost pobjeđivati u Grand Prix utrkama; a obzirom da je Poljak, može bolje od drugih razumjeti radnu etiku potrebnu za pobjeđivanje. Sama, pak, ekipa može postati jedino bolja, pa Robert tako ima savršeno okruženje u kojem može učiti i napredovati.

Kubica je uistinu još jedna potvrda briljantnosti naredne generacije - i dokaz je, ukoliko ste toliko sretni da ga možete gledati u zavojima poput "četvorke" i "devetke" u Barceloni, da petkom u 2006. Formula 1 ne mora uvijek biti pospana. F1

FOTOGRAFIJE: GLENN DUNBAR/LAT, MICHAEL COOPER/LAT


BEAU-RIVAGE



1950.

STE DEVOTE

Froilan Gonzales vodi u svojem Maseratiju 4CLT/48 s treće startne pozicije u prvom krugu 1950.; Giancarlo Fisichella penje se po istoj uzbrdici (ali sada ograđenoj čeličnom ogradom) brzinom od skoro 300 km/h. Zašto je Monako postao takav dragulj Formule 1 na Mediteranu? Pogledajte sliku lijevo i shvatit ćete. Uspon uz Montée du Beau Rivage je oduvijek bio brz i uzbudljiv.

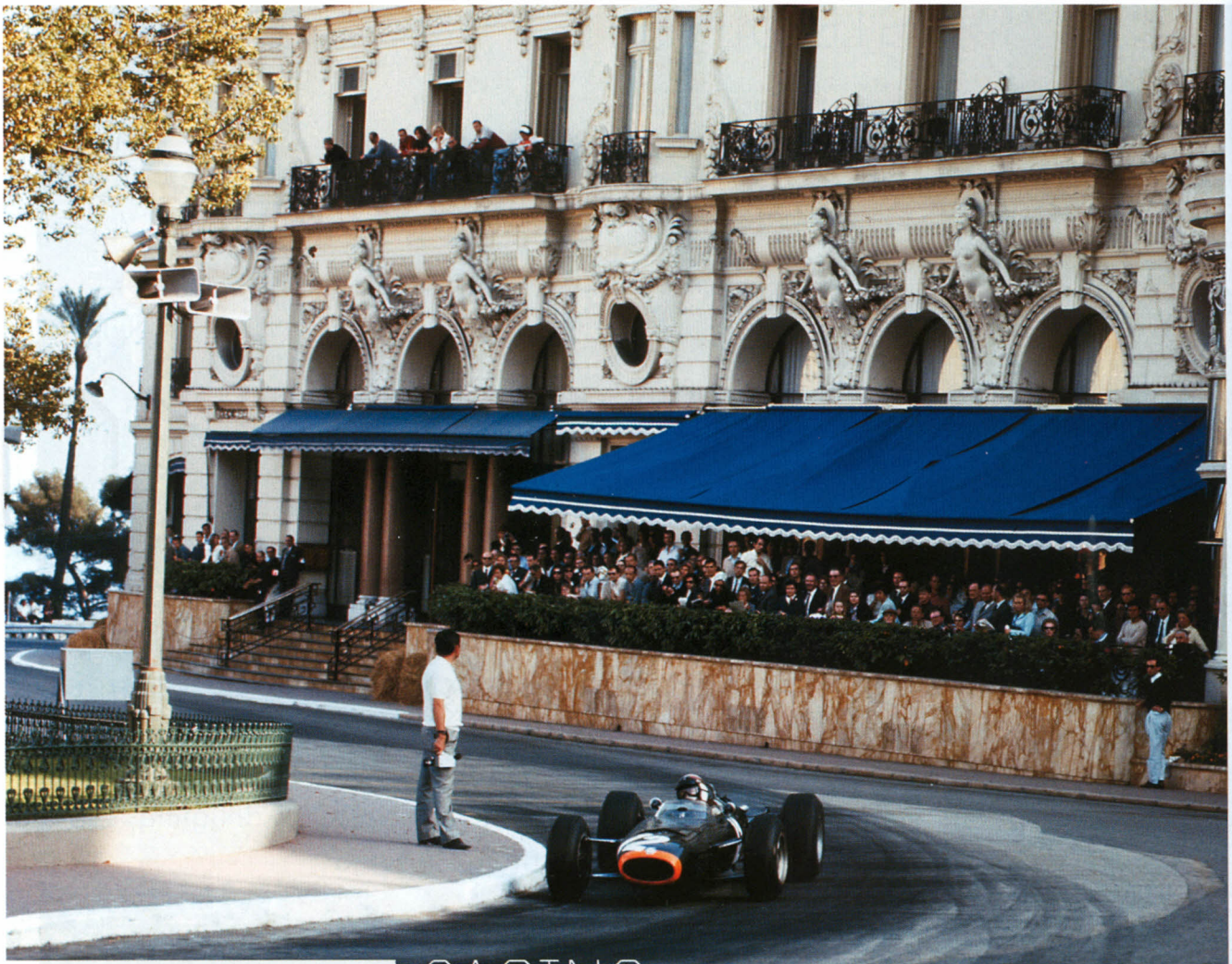
MONAKO

NEKAD I SAD

Nevjerojatan, jedinstven, nezamjenjiv... Monako je oduvijek bio najsjajnija, najnevjerojatnija utrka Formule 1. I zato, najcjenjenija. Proteklih desetljeća staza je radikalno promijenjena na nekim mjestima, ali nedirnuta na drugima, kao što naše foto-usporedbe iz 2006. pokazuju

Piše: Steve Cooper
Fotografije: LAT Archive, Darren Heath







CASINO

Jackie Stewart u BRM-u P261 na putu prema svojoj prvoj pobjedi u Monaku. Schumacherova vožnja iz boksova do petog mjesta bila je jednako senzacionalna. Prolaz kroz Massenet i pristup desnom Casino zavoju nisu se gotovo uopće promijenili, premda se brzina gotovo udvostručila

1966.

MIRABEAU

Niki Lauda je 1975. pobijedio s pole positiona u Ferrariju 312T; Fisichellina utrka 2006. bila je ograničena njegovom kaznom nakon kvalifikacija i pomicanjem na deveto mjesto na startu utrke - ali Renaulti su bili u formi čitavog vikenda. Dio staze od Masseneta pa sve do Portiera ostao je posve nepromijenjen još od prve utrke u Monaku 1929.godine



1975.



1950.







1979.

PORTIER

Jody Scheckter pobijedio je 1979. s pole positiona u Ferrariju 312T4; Webber je ove godine držao čvrsto treće mjesto, ali je odustao zbog kvara na ispušnom sistemu. Unatoč velikim razlikama u udaljenosti automobila od staze, širini guma, snazi motora i aerodinamici, najefikasniji način prolaska kroz ovaj zavoj je i danas dobro "jašiti" rubnjake.



ZAVOJ GRAND HOTEL

Alberto Ascari osvojio je 1950. drugo mjesto iza Fangija; Jarno Trulli imao je ove godine veliku nesreću i odustao je s trećeg mjesta nekoliko krugova prije kraja. Ovaj zavoj se nekoć zvao po željezničkoj stanici (koja je 1968. demolirana), a danas ga mnogi još uvijek zovu Loew's po starom imenu hotela. Zavoj je nemoguće oštar i definira način vožnje po ovoj gradskoj stazi.



TUNEL

John Surtees u svojem čudnom BRM-u P138 na izlasku iz tunela 1969.; ove godine Alonso nije imao mnogo problema na putu do pobjede. Kad je 1973. izgrađen hotel Loew's, njegovi temelji postali su svod novog dužeg tunela, koji je zamijenio onaj raniji, klasičnog ovalnog oblika i gradnje.





1969.



1965.

RASCASSE

Graham Hill osvojio je 1965. svoju treću pobjedu za redom u Monaku, dok je Jim Clark bio odsutan u Indianapolisu (gdje je pobijedio); danas je cijela ova zona prostranija jer se teren kneževine proširio na račun luke. Nekadašnji jednostavni zavoj Gasworks promijenjen je u nešto kompliciraniji Rascasse (nazvan po istoimenom restoranu) zbog potrebe urbanog širenja u ovom dijelu kneževine. FO

FOTOGRAFIJA: ANDREW FERRARO/LAT

F1 na jedar

Mario Theissen

Direktor motosporta: BMW-Sauber

O sezoni do sada, o Williamsu, o Jacquesu, o Pit Lane Parku

F1 Racing vas je intervjuirao u Münchenu prošlog prosinca, kad je sve bilo zatrpano snijegom. Da li su od tada neke stvari postale lakše?

Najteži dio su definitivno bila ta prva tri ili četiri mjeseca, ta prva faza izgradnje ekipe - držanje svih konaca u rukama svo vrijeme. Ali, na stazi smo i možemo biti zadovoljni s onim što smo do sada postigli. Na početku sezone nismo isticali naš potencijal, ali smo privatno sebi postavili neke prilično ambiciozne ciljeve. Posebno sam zadovoljan automobilom - njegove su performanse na stazi slične simulacijama i rezultatima iz aerodinamičkog tunela. Ali, mi doista moramo napraviti i slijedeći korak jer u ovom poslu nikad nisi siguran.

Koji je slijedeći korak?

Postići razvojni tempo velikih ekipa. To je ogroman izazov, jer mi imamo samo 340 ljudi - dakle gotovo 200 manje od velikih ekipa. Usprkos tome, naša razvojna krivulja u 2006. strmija je nego što je bila u Sauberu. Imamo više sredstava - aerodinamički tunel sad radi u dvije smjene, i razvijamo se znatno više nego pred samo godinu dana. Bitno smo snažniji, ali još uvijek ne radimo u tri smjene, dakle još nismo jaki kao vrhunske ekipe.

Koliko je teško zapošljavati nove ljude uz simultano razvijanje ekipe?

Sigurno je puno zahtjevnije nego voditi potpuno afirmiranu ekipu. S druge strane, puno je uzbudljivije raditi nešto novo. Motivacija je velika - još uvijek pravimo greške, ali svi razumiju gdje želimo biti i kako da to ostvarimo. Mi ćemo u Hinwilu imati potrebnih 400 ljudi do kraja 2007. - važno je ne širiti se prebrzo jer nove ljude trebamo integrirati kako treba. Odradili smo neka važna, ključna imenovanja - prije nego su se Jorg Zander i Willem Toet pridružili tehničkom odjelu, naš je tehnički direktor Willy Rampf brinuo o svemu. Sada ima dva snažna momka i ovaj odjel možemo povećavati korak po korak.

Kako se ekipa razvija u usporedbi s frustracijama s kojima ste se susreli kod Williamsa?

Situacija je prilično drugačija. No, u prve dvije godine našeg partnerstva s Williamsom stvari su zapravo bile prilično slične. Kako smo počeli napredovati, postojao je pravi duh motivacije u tim sezonama. Tek za dvije godine ćemo i mi biti u mogućnosti stvari procijeniti kako treba.

Pokazali ste da vjerujete u Jacquesa Villeneuvea time što ste ga zadržali; koliko dobro obavlja posao?

On je vrlo pozitivan za ekipu. Nije bila laka odluka zadržati ga - trebalo nam je vremena. Gledao sam ga kako napreduje u drugoj polovini 2005. i u razgovoru s njim stekao sam dojam da je još uvijek "gladan" i siguran da još može napredovati. Nakon što smo ponovo potpisali s njim, dali smo mu svu moguću podršku - možda je to promijenilo stvari. Smatramo ga snažnim elementom ekipe.

Što je s idućom sezonom? Je li na vašoj listi potencijalnih vozača?

Nismo još napravili našu listu za iduću sezonu.

Što je s Robertom Kubicom? On je također miran, ali vrlo impresivan. Kakvi su vaši planovi s njim?

On je naša svijetla nada. Brz je, vrlo malo griješi i jako dobro surađuje s inženjerima. Samo mu je 21 godina, i mislim da je važno mladom dečku dati dovoljno vremena da se razvije. Formula 1 je vrlo složena - ne radi se samo o sjedanju u automobil i vožnji od 70 krugova. Moraš shvatiti kako se radi s ekipom, kako se ponašati kroz vikend utrke i učiti iz vlastitih grešaka.
Imaš samo jednu priliku; neće ti se dvaput pružiti. Zbog toga još nismo s njim razgovarali ni o čemu drugom nego o tekućoj sezoni. On je zadovoljan time. O njegovom sljedećem koraku razgovarat ćemo na kraju ove sezone.

Na kraju, BMW je uistinu puno napravio na prezentaciji ekipe; koliko vam je to važno?

Kad smo prvi put razgovarali o našoj vlastitoj ekipi, nismo pričali samo o tehničkom izazovu. Htjeli smo se baviti i marketinškom stranom. Bilo je jasno da možemo napraviti mnogo više od drugih ekipa. Imali smo mnoštvo ideja i usvojili smo naš marketinški plan pred više od godinu dana. Do sada je Pit Lane Park vjerojatno bio najspektakularniji - ali stižu i druge nove ideje. Doista je važno iskoristiti vrijednost Formule 1. Uvijek smo uvažavali pritužbe gledatelja o tome kako se Formula 1 udaljila od navijača. Pit Lane Park ih upoznaje s ekipom i s automobilom - oni nisu samo blizu ekipe, već postaju njezin dio. To je idealna nadopuna onome što gledatelji doživljavaju na tribinama. FO

+5 brzih pitanja

1 **Koliko košta boca mlijeka?**
Jedan euro.

2 **Znate li kuhati?**
Oduvijek sam volio kuhati, ali u Formuli 1 dospijem samo jesti.

3 **Vjerujete li u boga?**
Vjerujem u nešto što je superiorno čovjeku.

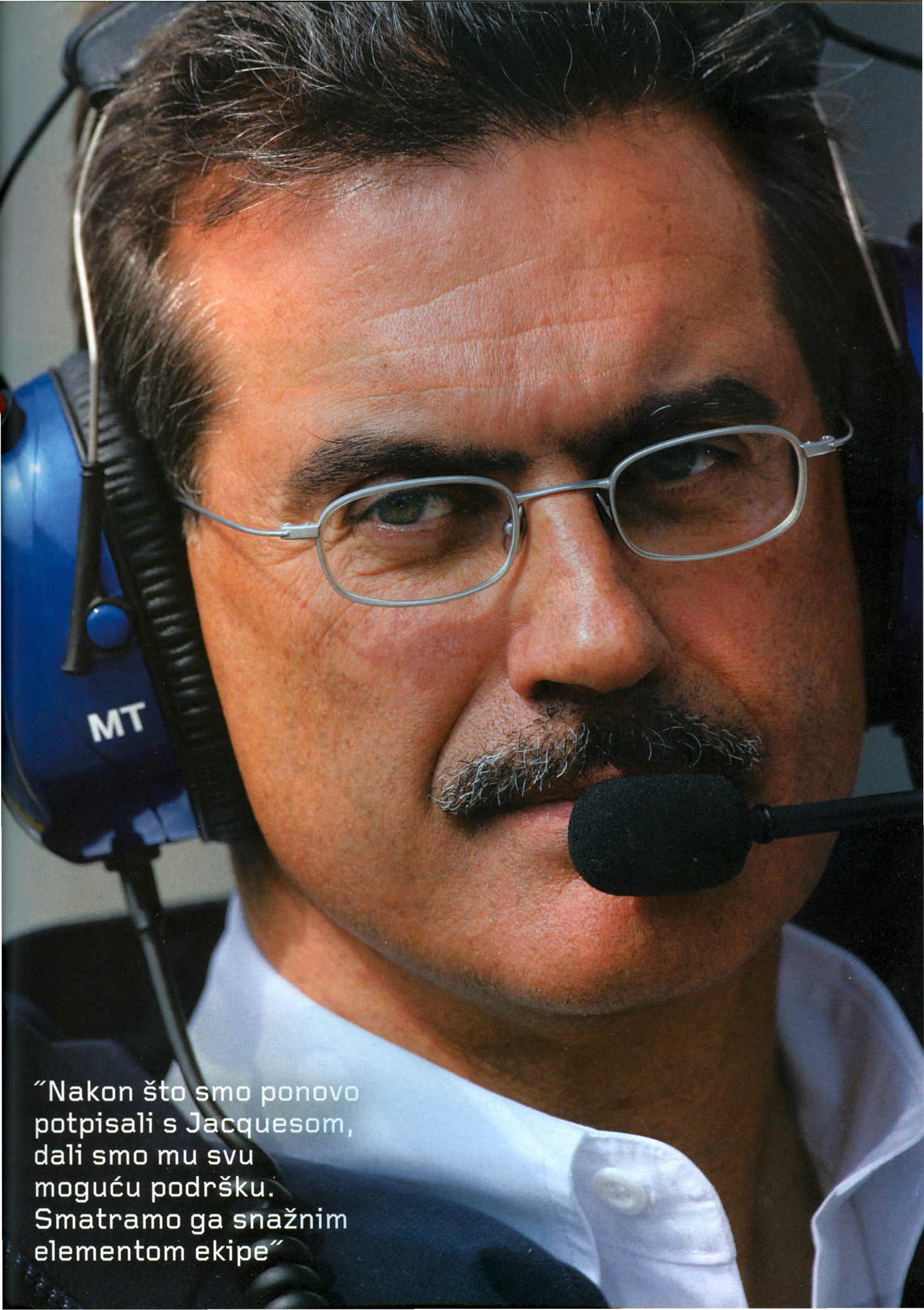
4 **Završite rečenicu: Sreća je...**
...kad ste zadovoljni s onim što ste postigli, i onda u tome uživate.

5 **Kojoj se živućoj osobi najviše divite?**
Nitko ne bi došao u tu kategoriju, ali jako volim moju suprugu.



Pit Lane Park omogućuje publici da osjeti pravu igru Formule 1

FOTOGRAFIJE: XPB.CC



"Nakon što smo ponovo potpisali s Jacquesom, dali smo mu svu moguću podršku. Smatramo ga snažnim elementom ekipe"

McLAREN 40 1966 2006

BRUCE McLAREN
GENIJ POČETKA





Još 1968. Peter Manso, koji je kasnije postao jedan od najslavnijih američkih novinara portretista, suočio se s Bruceom McLarenom, osnivačem druge najuspješnije ekipe u povijesti Formule 1. Odmah su se odlično složili, i Manso je od McLarena dobio neke fascinantne impresije, koje su osobitu težinu dobile dvije godine kasnije kad je Novozelanđanin poginuo na testiranju u Goodwoodu...

Prva ljubav Petera Mansoa bile su utrke. Kasnih šezedesetih, nakon što je nepredviđeno od Dana Gurneya dobio poduku u vožnji u Cobri 289 koju je Manso kupio s tisuću dolara studentskog kredita, njegov se fokus okrenuo prema Formuli 1.

"To se desilo samo od sebe, na neki nekontrolirani način koji je zapravo doveo u pitanje moju akademsku karijeru," kaže. "Jednostavno, 1968. sam otišao u Europu, odlučan napraviti Vroom (knjigu intervjua s vozačima Formule 1). Nisam imao nikakvih preporuka, samo moja velika usta i da, moju strast, i u većini slučajeva vozači su bili više nego blagonakloni."

Intervju s McLarenom, koji ovdje prenosimo u nešto skraćenom obliku, napravljen je na Grand Prixu Francuske u Rouenu 1968., utrci prepunoj teških nesreća, voženoj po pljusku.

Peter Manso: "Koliko se sjećam, utrku je dobio Ickx, Surtees je bio drugi, Stewart treći. Intervju s Bruceom se odvijao u automobilu - Bruce se ispružio otraga, a ja sam se žustro naginjao preko prednjeg sjedala kako bih ga vidio. Bruce je bio jednostavan, šaljiv i uživao me zadirkivati zbog moje iskrenosti: 'Hej mali, daj se razvedri'.

"Dvije sezone kasnije, kad sam bio na putu za njegov pogreb u Londonu - ili je to bila misa zadušnica - moj let iz New Yorka je kasnio i propustio sam obred. Čovječe, tada je stvarno bilo mnogo takvih obreda..."

Manso danas živi u Californiji, i između ostalog, piše za Vanity Fair, Playboy i Road & Track. Također je napisao znamenite biografije Marlona Branda i Normana Mailera. Njegov iscrpni intervju s Arnoldom Schwarzeneggerom je mišićima obavijenu zvijezdu proganjao 2003., u vrijeme izborne kampanje za poziciju guvernera Kalifornije.

Peter Manso: Primijetio sam pločicu s natpisom "Flower Power", pričvršćenu na vaš Chevroletov Can-Am motor. Što to znači?

Bruce McLaren: Ford je koristio izraze "Powered by Ford" ili "Ford Power". Također, desilo se da je mnogo naše opreme dolazilo iz Kalifornije, gdje je, kako znate, Flower Power bila velika stvar. Bila je to samo šala.

PM: Mnogo ljudi ističe razliku između utrka danas i utrka, recimo, prije 1960., tvrdeći da su današnje utrke postale komercijalizirane i da nije ni iz bliza tako romantično kako je to nekad bilo.

BM: To je zanimljivo. Počeo sam s utrkama dosta prije 1960. i ne vidim nikakvu razliku. Danas su tu proizvođači guma, ali nekad su proizvođači goriva bili ti koji su financirali u velikoj mjeri. Baš kao i proizvođači motora. Mercedes je plaćao velike novce Fangiu i Mossu, a također i BP (British Petroleum). Ferrarijevi su ugovori, na

"Bruce je bio jednostavan, šaljiv i uživao me zadirkivati zbog moje iskrenosti: 'Hej mali, daj se razvedri'"

SCHLEGELMILCH FOTOGRAFIJE

Rouen 1968.: Bruce uzima nove gume dok njegov sunarodnjak iz Novog Zelanda Chris Amon izlazi iz boksova

primjer, uvijek bili solidni.

PM: Većina gledalaca misli da su utrke glamurozne - macho muškarci i sexy žene. Što mislite o tome?

BM: Većina toga su čiste gluposti. Nije glamurozno raditi 12 sati na dan i pokušavati biti ispred nekog s genijem Colina Chapmana, ili ispred ljudi sa snagom i radnim sposobnostima jednog Brabhama ili Surteesa - tu nema baš nikakvog glamura. Da pitate bilo kojeg mehaničara ili inženjera koji rade od ranog jutra do 11 navečer, sedam dana u tjednu, i tako već 10 godina, oni bi vam rekli da tu nema nikakvog glamura. A pred deset godina ni za mene tu nije bilo glamura: radio sam na svom vlastitom autu.

PM: Kao konstruktor, što vidite kao najveću tehničku promjenu u Grand Prix utrkama od kako ste započeli prije 10 godina?

BM: Hm, pa očito u 1958., mojoj prvoj godini ovdje (nakon dolaska iz Novog Zelanda), auti su još imali motore naprijed. U stvari, Vanwall je te godine osvojio prvenstvo, a auti s motorima iza vozača - Cooperi - tek su počeli na sebe skretati pažnju. Tada je izgledalo, osobito na malim zavojitim stazama - u stvari, u to smo ih vrijeme običavali zvati 'Cooperove staze' - da ti mali auti sa motorima otraga mogu i više nego samo parirati starim, tradicionalnim autima s motorima naprijed.

PM: Postoji li kakva razlika u tehnici vožnje između auta s prednjim i sa stražnjim motorima?

BM: Ne mislim da postoji bilo kakva bazična razlika, stvarno, premda auto sa stražnjim motorom ima u pravilu osjećaj težeg repa. Malo je skloniji nadupravljanju, ali, s druge strane, iz težine na stražnjim kotačima dobiješ malo više trakcije. Ali, možeš imati i auto sa stražnjim motorom koji poduprauvlja na način na koji bi očekivao od auta s prednjim motorom.

PM: Tehnički gledano, koja je prednost ovog novog rasporeda?

BM: Gotovo u potpunosti radi se o štednji težine i trakciji pri ubrzanju. To su glavne prednosti. Postoji možda i mala prednost u smislu smanjene prednje površine. Do uštede na težini dolazi jer se i motor i prijenos mogu izgraditi unutar jedne jedinice: također uštedi se i na težini dodatnih osovina i ne moraš koristiti dva odvojena elementa za kućište kvačila i prednji dio mjenjača, i tako dalje.

PM: Koliko vas košta da napravite jedan auto Formule 1?

BM: Strašno puno. Ove smo godine izgradili tri auta i mogu reći da smo za to potrošili oko 50.000 funti (119.000 dolara); i mi to radimo, hm... mislim da to radimo podjednako efikasno kao i svi drugi, osim Brabhama.

PM: Koliko vas stoji jedan Cosworth-Ford motor?

BM: 7500 funti (17.900 dolara).

PM: I za dva auta ove sezone - za vas i Denisa Hulmea - koliko ste motora morali kupiti?

BM: Kupili smo pet ove godine i nakon svake utrke će, pretpostavljam, generalka za korišteni motor koštati u prosjeku oko 300-400 funti (700-950 dolara).

PM: A gume? Očito je to kritično područje, ne samo u smislu pažnje posvećene veličini i mješavinama, i tako dalje, nego i suparništva između Firestonea i Goodyeara...

BM: Rekao bih da je to američki utjecaj. Vidjeli smo kako se u svijetu dragsterskih utrka 1959. i 1960. razvila guma s plošnim, širokim utorima što je dragsterima dalo ubrzanje od preko 1 G. Prije toga, iz gume si mogao dobiti samo toliko potiska s koliko si je težine opteretio. Onda su ljudi iz dragsterskih utrka dokazali drugačije. Ranih 1960-tih odjednom su počeli dobivati ubrzanja od 2 G i mnogo više potiska iz kotača nego što je bila težina na njemu. Guma se u stvarnosti počela opirati o površinu staze, tako da su odjednom stari zakoni frikcije odletjeli kroz prozor. Kad smo počeli sudjelovati u utrkama sportskih automobila prije dvije-tri godine, osjećao sam da je ono što moramo napraviti dragster kojim se može upravljati, i to je bazično ono što smo učinili.

PM: Da li vam je jasno zbog čega vozite utrke?

BM: Mislim da se utrke voze ili iz želje da se bude uspješan, ili da se pobijede suparnici, ili zbog nečeg što se obično opisuje kao ambicija. U stvarnosti se samo radi o nečemu u što se upleteš i počneš.

PM: Zaista? A što je s ljudima koji se počnu utrkivati, preplaše se i odustanu.

BM: Hm, to u većini slučaja nisu osobito dobri vozači.

PM: Dobri vozači se ne boje?

BM: Ne odustaje mnogo od njih.

PM: Imate li ikakvu predodžbu o tome kad ćete vi odustati? Jeste li razmišljali o tome?

BM: Da, bit će to kad budem imao dovoljno veliku reputaciju u smislu gradnje i prodaje automobila i vođenja ekipe. Kad osjetim da nisam više tako mlad kao što sam nekad bio i kad ću morati prestati da bih dozvolio drugima, mlađima da budu brzi, e tada ću odustati. Ne mogu to vezati za neku određenu godinu. Od moje dvadesete godine stalno govorim da ću prestati voziti za tri ili četiri godine.

PM: Šta radite iz užitka, iz zabave?

BM: Nemam puno vremena za zabavu, zaista.

PM: Kad kažete da vaši mehaničari rade 12 sati na dan, sedam dana u tjednu, želite li reći i da vi radite isto toliko?

BM: Prilično, da.

PM: A što je s vašom ženom i djecom?

BM: Kod kuće provodim što više vremena mogu, ali, znate, svatko - bilo to u politici ili medicini ili u nečem drugom - ukoliko želi postići uspjeh, mora raditi marljivo i uporno. I to se i te kako odnosi i na utrke. To je nešto što ne možeš raditi ukoliko te ne zanima. Premda je automobil u biti samo jedan stroj, mnogim ljudima on ima mnogo dublje značenje - to je umjetnička forma 20. stoljeća, a istovremeno i samo vježba iz inženjerstva. Samo trebate otići na kakav sajam automobila i vidjeti novu talijansku kreaciju i ljude uokolo, i vidjet ćete da su jako impresionirani. A ja bih mogao otići na kakvu modnu reviju, vidjeti posljednje modne kreacije i ne bih znao što u stvari gledam. Mislim da ima nešto jako bazično ili primitivno u tome - ljudi ili vole aute, ili ih ne vole. I ja mislim da je esencijalno da osoba bude zainteresirana za automobile, ako želi biti uključena u utrke. To je esencijalno.

PM: Što ovo govori o odnosu između vas i vašeg automobila u trenucima dok se utrkujete?

BM: Pa, taj odnos, što se mene tiče, isključivo ovisi o inženjerskoj strani auta.

PM: Znači, vi ne osjećate intiman ili osoban odnos s njim? Ne smatrate ga produžetkom sebe samog?

BM: Ne, ne, to je sve romantično baljezganje, jer kad promijenite širinu prednjeg kotača to će promijeniti osobnost automobila. Kako da onda držite korak s time?

PM: Dakle, odnos prema automobilu je duboko usađena stvar. A isto se može

Naslijeđe Brucea McLarena

U doba kad je smrt stizala razornom pravilnošću, odlazak Brucea McLarena je ipak bio šokantan i veliki udarac za sport. On nije trebao umrijeti - bio je uzor za sve, dobar momak s osmijehom, nepretenciozan i mudar. I bile su mu tek 32 godine.





ruce je umro samo dvije godine nakon Mansovog intervjua. U lipnju 1970. u Goodwoodu je pred početak Can-Am serije testirao McLaren M8D (na gornjoj slici je M8B). Pri 290 km/h stražnji dio karoserije se najprije podigao, a onda i odvojio. Auto je izgubio osnovni aerodinamički potisak, Bruce je izgubio kontrolu i udario u mjesto suca uz stazu. Auto se raspao, a Bruce je preminuo uskoro nakon toga.

Autosport je u to vrijeme napisao: "Gubitak za sport je gotovo nemjerljiv. Kao vozač, proizvođač automobila, biznismen i prijatelj tolikih ljudi bio je vitalan i nezamjenjiv dio sporta."

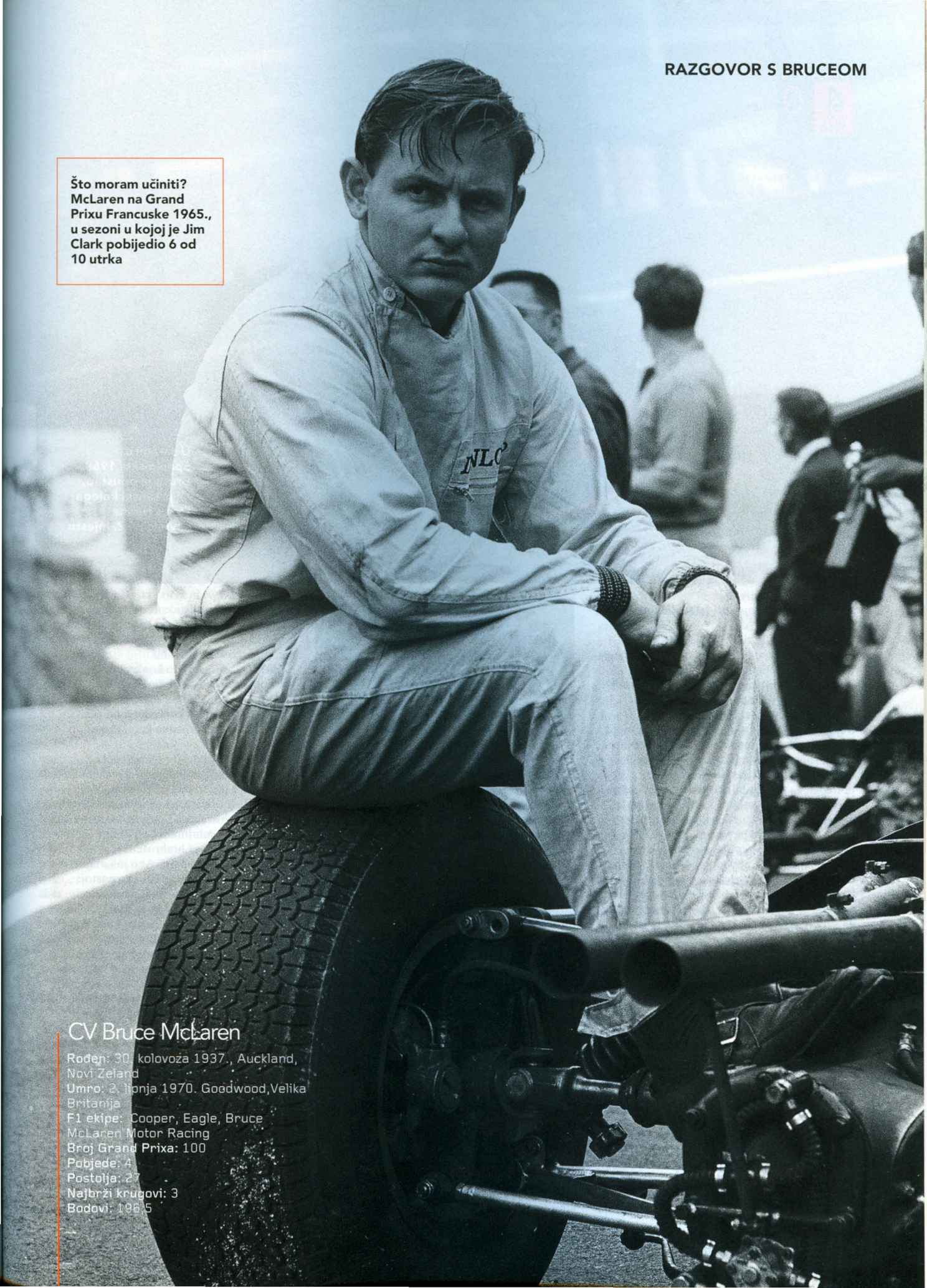
Ali, zahvaljujući širini njegovih talenata - od vozača utrka i do oštroumnog biznismena - njegovo se naslijeđe nastavlja i danas, kroz ultra-uspješnu ekipu kojoj je dao svoje ime. McLarenovih 11 vozačkih naslova prvaka svijeta, 8 konstruktorskih i 148 Grand Prix pobjeda učinili bi ga ponosnim.

Oliver Peagam

"Osjećao sam da moramo napraviti dragster kojim se može upravljati, i to je bazično ono što smo učinili"

MAIN (OPP): SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHY; INSET: LAT ARCHIVE

Što moram učiniti? McLaren na Grand Prixu Francuske 1965., u sezoni u kojoj je Jim Clark pobijedio 6 od 10 utrka



CV Bruce McLaren

Rođen: 30. kolovoza 1937., Auckland, Novi Zeland
Umro: 2. lipnja 1970. Goodwood,Velika Britanija
F1 ekipe: Cooper, Eagle, Bruce McLaren Motor Racing
Broj Grand Prixa: 100
Pobjede: 4
Postolja: 27
Najbrži krugovi: 3
Bodovi: 196,5



U Jarami u Španjolskoj 1968. Bruce je odustao, ali je timski kolega Denis Hulme završio na 2. mjestu

primijeniti na vožnju - ili imate talenta ili ga nemate, zar ne?

BM: Da. Što se tiče vožnje trkaćeg automobila, to zahtijeva istu vrstu sposobnosti ili talenta potrebnog za skijanje na vodi, gimnastiku i skijanje na snijegu. Potpuno istu.

PM: Da li radite i te ostale stvari?

BM: Skijam na vodi i vježbam na trampolinu. I moje skijanje na vodi, ili moje vježbe na trampolinu su vrlo izravan odraz mojih sposobnosti u trkaćem automobilu. Otkrivam da je stupanj koncentracije, potreban za dobar slalom i vožnju na skijama na vodi, potpuno isti kao i onaj potreban za utrkivanje. Znam kad ne skijam dobro, isto kao što i znam kad ne vozim dobro - isti su osjećaji. Osjećaj koordinacije, procjena vremena, predviđanje potpuno su isti. Jedina druga stvar koja je potrebna u oba sporta - i, kad bolje pogledam, u bilo kojem sportu - je želja da se napravi napor, da se isproba i da se dâ svoj maksimum.

PM: Sve ovo implicira određenu agresivnost.

BM: Ne, ni u kom slučaju. Radi se isključivo o želji da se prihvati iskušenje fizičke spremnosti... to je želja da se podigne veća težina od nekog drugog.

PM: I da li vidite bilo kakve paralele između ove fizičke i psihičke kompetitivnosti - ove želje da se bude bolji, da se na taj način postigne osobno ispunjenje - i seksa?

"Kad je s mog auta otpao kotač sva kosa na glavi mi se podigla, ali sam nastavio funkcionirati"



Novozelandski novinar i Bruceov dobar prijatelj Eoin Young (lijevo), motor DFV Ford i Bruce (desno)

BM: Ne. Nikakve. Ne vidim ništa senzualno u skijanju na vodi. To je jednostavno dobra zabava.

PM: A što je s dobrom hranom? Dobrim pićem? Jesu li oni "jednostavno dobra zabava"? Je li hrana "senzualna"?

BM: Svakako, ako u vama ima ima dovoljno pića.

PM: Neki ljudi misle da je sve senzualno.

BM: Ja se ne slažem. Ni u kom slučaju.

PM: Vi kažete, dakle, da trkaći auto sa svojim zvukovima i mirisima nije senzualan? Da vožnja ni na koji način ne predstavlja senzualni užitak?

BM: Daa, OK: senzualno u tom smislu. Ali senzualno u smislu vezivanja sa seksualnošću, to ne.

PM: Dobro, da li osjećate da ova agresivnost ili kompetitivnost prelazi i u druga područja vašeg života?

BM: Ne, obično ne. Jedna činjenica koja je proizašla iz različitih psiholoških analiza trkaćih vozača - jedna je prilično iscrpna analiza obavljena u Engleskoj - je da vozači utrka nisu ništa osobito agresivniji ili oprezniji ili bolji u svojem vremenu reakcije od prosječne osobe; ne, ukoliko nisu pod stresom, kad se takve kvalitete zaista uključe. To se sad osobito ističe kod nekoga kao što je Hulme. Denis nije uopće agresivan, ukoliko nije pod nekakvim stresom, kad se pretvara u mnogo pripravniju osobu.

PM: Dobro, budimo konkretni. Dok se velikom brzinom približavaš sporom zavoju na kraju ravnog dijela po kojem si išao 260 ili 270 km/h i nešto se nepredviđeno desi; izgubiš kočnice, otpadne kotač, zataji upravljač...

BM: To mi se desilo mnogo puta.

PM: I što se desi u trenutku kad shvatite da nešto nije kako treba?

BM: Razmišljate vrlo jasno i pažljivo i radite mnogo stvari u kratkom vremenu kako biste pokušali minimalizirati efekte incidenta.

PM: Ali, što je s hrabrošću?

BM: Ovisi o situaciji. Ako još uvijek imate kontrolu nad situacijom, ili ako postoji nekakav izgled da ćete zadržati kontrolu, tada se vjerojatno ne preplašite jako. U slučaju kad, na primjer, otpadne kotač i kad izgubite kontrolu, tada ste očigledno zabrinuti, ali ne i smrznuti. Još ste uvijek u potpunoj kontroli sebe samog. Spuštate glavu, hvatate se za nešto i pripremate za udarac s one strane kojom će auto udariti u ono u što će udariti. Ultra pripravni ste, a vjerojatno i nervozni.

PM: Nervozni?

BM: Mogu se sjetiti samo jedne prilike kad mi je kotač otpao s auta - na nagnutom zavoju u Daytoni - u Fordu GT40. Automobil se nekoliko puta zavrtio po onoj kosini i prilično sam siguran da je kosa na mojoj glavi stajala uspravno. Ali, bio sam u stanju funkcionirati. Istovremeno sam se priljubio skroz dolje uz svoje pojaseve i pritiskao sam se unatrag prema sjedalu, čekajući na udarac.

PM: U tom ste trenutku odustali od pokušaja da kontrolirate auto?

BM: Oh, da. Auto se samo zavrtio, udario u

SCHLEGELMILCH FOTOGRAFIJE; SUTTON MOTORSPORT IMAGES



Bruce u punom letu na Grand Prixu Njemačke 1969. U utrci je završio kao treći, kao i u prvenstvu te godine

zid nekoliko puta, i onda udario u donju ogradu jednom ili dvaput, i smirio se.

PM: Koja je to bila brzina?

BM: Sve je počelo pri 300 km/h.

PM: 300? Otpao vam je kotač pri 300 km/h? Što se s vama desilo u trenutku kad ste shvatili da ste izgubili kotač?

BM: Pokušao sam držati proklizavanje u kontroli što je više bilo moguće. Bio je to vanjski kotač, pa se auto počeo vrtiti prema van. Automatska reakcija, nakon godina treniranja, je bila da počnem ispravljati proklizavanje, što sam i učinio. S druge strane znao sam da sam na nagibu. Naravno da sam odmah pomislio kako sam posred nagnutog zavoja, što nije bilo tako loše, jer obično kad se auto zavrti na nagibu je relativno sigurno.

PM: A vaša reakcija kad je sve prošlo?

BM: Moja reakcija je bila samo ljutnja na loš inženjerski posao koji je omogućio da dođe do toga.

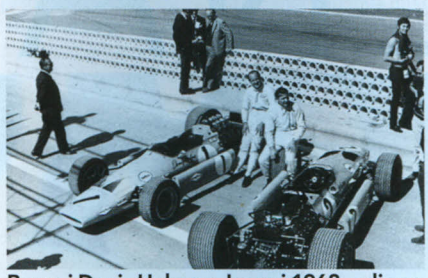
PM: A što je elementom sreće, ili mehaničke greške?

BM: Općenito govoreći, možete analizirati sve svoje kvarove i lomove, i svaki puta ćete naći razlog za njih. Pa tako, stvar sa srećom... Uistinu ne postoji nešto što se zove sreća. Sve je samo u dobroj pripremi i dobro odrađenom poslu. Ali, isto tako, premda radite s bazično istim ljudima, istim tehnikama, istim znanjem, istom količinom truda, nekih mjeseci vam sve ide od ruke, a nekih mjeseci vam ništa ne polazi za rukom.

PM: Pa tako, vraćajući se na vaš raniji odgovor, rekli biste da je prilično teško, možda i nemoguće odrediti zašto vozite trkaće automobile?

BM: Ne. Sjećam se kad mi je bilo 15 godina i kad sam imao svoji prvi mali auto i s tim sam autom radio ono što mi zovemo "slalomiranje" ili "gymkhanas", što je isto ono što ljudi rade s konjima, osim što umjesto skakanja preko prepona, vozite uokolo bala sijena. Milijuni ljudi u cijelom svijetu nedjeljom poslijepodne rade to isto. Vožnja utrka samo je nastavak te jednostavne faze. Pobijediš klince s kojima ideš u školu, ili možda oni tebe pobijede. Ovo danas tek je veća i bolja igra. Rekao bih da sam se počeo utrkivati iz igre i da sam igru pretvorio u svoju profesiju.

PM: Ima li to istu kvalitetu koju je imalo kad vam je bilo 15 godina?



Bruce i Denis Hulme u Jarami 1968. gdje se eksperimentiralo s dodatnim bočnim tankovima za gorivo

BM: Povremeno, da. Osjećaj koji te prožima kad se kao petnaestogodišnjak pojaviš u pedoku od trave sa svojim autom od 100 dolara, ispoliranim i s potpuno novim upravljačem, nije toliko drugačiji od onog kad se na prvom skupu milijunaške Can-Am serije pojaviš sa strojevima vrijednim 300.000 dolara. To je ista igra, samo se sad igra u većem mjerilu. I očigledno da se mali problemi i male radosti petnaestogodišnjaka pretvaraju u mnogo veće probleme i mnogo veće radosti.

PM: Ali bazični karakter stvari ostaje isti?

BM: Potpuno isti. Druga stvar je, naravno, da se pri ovoj uspredbi u značajnoj mjeri zapostavlja inženjerstvo. Nema tako velike razlike među vozačima kakve ima među autimobilima.

PM: Pa ipak, u ovom su trenutku automobili prilično slični, zar ne?

BM: Ne onoliko koliko su slični vozači. To možete primjetiti ako samo pažljivo proučite vremena po krugovima. Jednom kad imate grupu prilično dobrih vozača, imate podjednaka vremena po krugovima. U Nizozemskoj su dva Brabhama napravila isto vrijeme. Ali, ako uzmete najboljeg vozača na svijetu i stavite ga u auto od pred dvije godine, bit će posljednji. I to je razlog odnosa kakvog Gurney, Surtees, Brabham i ja sam imamo prema automobilu. Obzirom da imamo određenu količinu talenta, ili prirodne sposobnosti, mi tada pokušavamo - dodajemo onaj završni sjaj - paziti ono što u stvari predstavlja 75 posto cijele stvari, a to je auto.

"Nema tako velike razlike među vozačima kakve ima među automobilima"

PM: To objašnjava zašto vi sami radite svoje aute?

BM: Da.

PM: Naravno, Dan (Gurney) to vidi ne samo u ovom smislu nego i u nacionalističkom. On želi dovesti Grand Prix utrke u Ameriku - američki vozač u američkom autu.

BM: Da, to je vjerojatno nacionalistički. Općenito govoreći, Amerikanci su mnogo više nacionalistički orijentirani nego drugi ljudi jer je to dio njihovog okruženja; oni se odgajaju na taj način. To je pitanje okruženja. Denis Hulme, Chris Amon i ja smo dio desetorice vrhunskih Grand Prix vozača - i svi smo iz Novog Zelanda. Dobro, zašto je to tako? Sigurno tu nema nikakve magije. Svi smo svoje rane godine proveli vozeći na stazama koje su nam u tome pomogle. Trenutno Australija stvara velike igrače tenisa. Nema nikakvog razloga za to, osim što je prije 15 ili 20 godina tenis bio jako popularan u Australiji i mnogo je mladih momaka prihvatilo tenis i postali su dobri u tome. Nema tu ničega psihološkog. Znate, tim se stvarima treba prići sa zdravim razumom. Isto je i u Grand Prix utrkama. Bilo je mnogo vrhunskih vozača u Moss-Collins-Hawthorn eri, i svi su oni Englezi i to je sve isključivo zbog toga što je John Cooper odlučio izgraditi Cooper 500.

PM: Vratimo se na vašu "Flower Power" šalu i šire društvene vrijednosti, čujem da nekolicini F1 vozača smetaju Beatlesi, i da ih smatraju nekom vrstom prijetnje civilizaciji. Surtees i Ireland su mi, naprimjer, rekli kako osjećaju da su Beatlesi zaveli englesku mladež i odveli je na put nemarnog života...

BM: Pretpostavljam da, kao i u svakoj drugoj grupi ljudi u svijetu biznisa ili mehaničkog inženjeringa, ljudi koji za život moraju zarađivati na težak način - a utrke su jedan od najtežih načina - opća reakcija na Beatlese, ili na bilo koga tko zarađuje ogromne količine novaca jer ima mnogo talenta, često je vrlo subjektivna. Mislim da je to oblik ljubomore.

PM: Kako vi gledate na Beatlese?

BM: Mislim da su neke njihove stvari odlične. Neke su loše. Mislim da su neke pjesme Johna Lennona prekrasne. Ali, ne volim osobito Rolling Stonese. Sve u svemu, mogao bih reći da mi se sviđa tek 25 posto bilo modernih pop stvari, bilo klasične muzike.

PM: Da li se smatrate "slobodnijim" od većine ljudi u biznisu moto utrka? Politički, društveno, i slično...

BM: Mislim da nisam osobito zainteresiran za mišljenje ljudi ili njihova vjerovanja ili njihovu politiku. Ili umjetnost. Kao svoj studij sam odabrao strojarstvo i, osim strojarstva, nisu me osobito interesirale mnoge stvari koje su bile dio života na sveučilištu. Ja sam inženjer, a većina inženjera su vrlo bazični ljudi. I ja sam takav, vrlo bazičan čovjek. F1

SCHLEGELMILCH FOTOGRAFIJA; BERNARD CAHIER

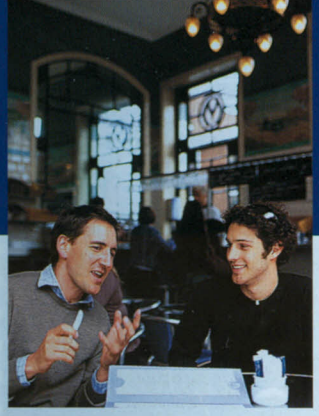
IZGLEDA POZNATO?

Nije ni čudo... Ovo prezime je, još uvijek, možda najmoćnije u Formuli 1: Senna. Nećaku velikog Ayrtona ide odlično u Formuli 3. Formula 1, izgleda, nije daleko



FOTOGRAFIJA: SUTTON MOTORSPORT IMAGES

Intervju: Tom Clarkson Fotografije: Darren Heath



Tom i Bruno (desno) dijele ručak i uspomene na Ayrtona

"Ako mislite da sam ja dobar," rekao je Ayrton Senna, "trebate vidjeti mog nećaka." Trostruki svjetski prvak je početkom 1994. razgovarao s Dave Ryanom, ekipnim menadžerom McLarena. Upravo se vratio s dužeg odmora na obiteljskoj farmi u Tatuí, u Brazilu, gdje se većinu vremena utrkivao sa svojim desetogodišnjim nećakom - Brunom- na njihovoj privatnoj go-kart stazi.

Danas, Bruno nastavlja priču. "Kad bi Ayrton došao na farmu," priča, "uvijek smo se zezali. Bio je uvijek veseo i često smo se običavali utrkivati jedan protiv drugog u go-kartima. Bio sam mnogo lakši od njega, pa sam bio brži na ravnome, a on me tada pokušavao prijeći u zavojima. Imali smo mnogo sjajnih borbi."

Bruno kaže da je vožnja go-karta s Ayrtonom bila samo "zezanje", ali može se osjetiti da se nešto Ayrtonove magije - kao na primjer njegovo kretanje kroz zavoje i njegov osjećaj za mehaniku automobila - prenijelo i na mladog dječaka. Dok Bruno opisuje ponašanje svojeg automobila Formule 3 kako bi demonstrirao nadupravljanje i podupravljanje, koristi iste kretnje rukama kao nekada Ayrton.

Brunova je embrionska karijera nakon Ayrtonove smrti u Imoli u svibnju 1994. privremeno prekinuta. Obitelj Senna da Silva utonula je u dugo razdoblje tugovanja i premda nitko od Bruna nije tražio da se ne utrkuje, on sam nije nikad razmišljao o toj opciji.

"Samo sam prestao," kaže. "U to vrijeme zapravo nisam sudjelovao u utrkama, ali sam prestao testirati i nisam to više nikad spominjao."

Između 10 i 20 godina, Bruno je radio ono što većina bogatih dječaka São Paola radi: pohađao je srednju školu, dobro živio i bavio se mnogim sportovima, osobito squashem. Zatim je počeo raditi u jednoj od djedovih prodavaonica automobila. Nedugo nakon svojeg 18. rođendana, imao je životno važan razgovor sa svojom majkom (Ayrtonovom sestrom) Vivianom.

"Rekao sam joj da želim voziti utrke," kaže Bruno. "U prvom trenutku me nije shvaćala ozbiljno, nadajući se da će me proći. Ali, inzistirao sam da se želim utrkivati jer sam shvatio da je želja bila uvijek prisutna u meni. Složila se i kupila mi go-kart."

No, njegova karijera u kartingu nije nikad pravo započela. Bio je suviše visok (1,83 m) i zbog konstantnih udaraca često su mu pucala rebra. Po savjetu obiteljskog prijatelja Gerharda Bergera, kojeg je Viviane srela tijekom odmora 2004., prešao je na automobilske utrke.

"Mislio sam da je bio već suviše star da bude u go-kartima," kaže danas Berger. "Utrkivao bi se s klincima mnogo mlađim od sebe, a i ako je ozbiljno mislio doći do Formule 1, trebao je steći iskustvo u trkaćim automobilima što je prije moguće."

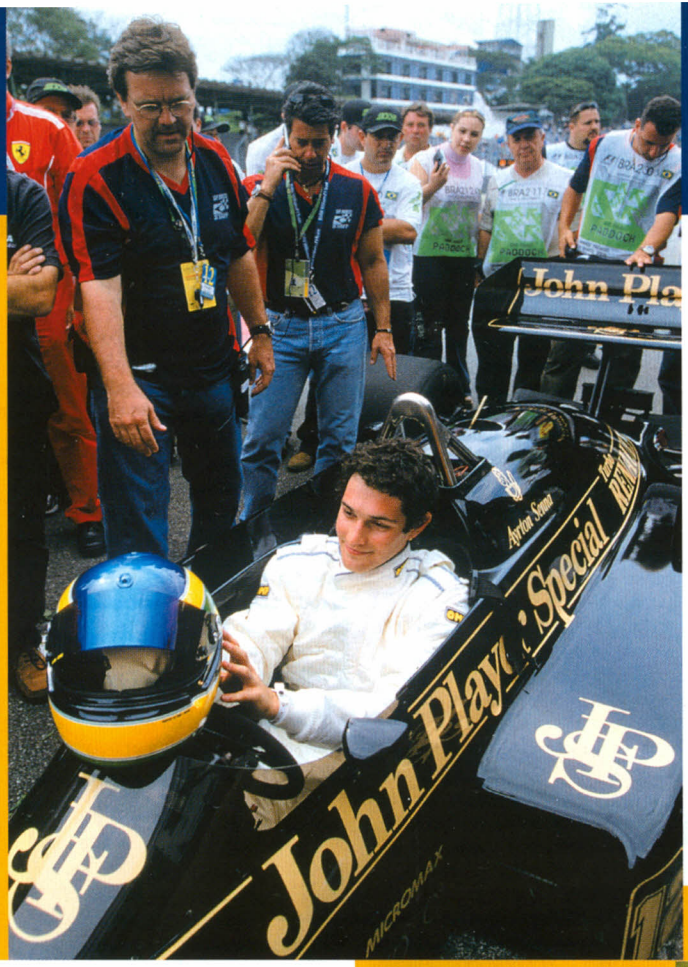
Nakon dvije utrke u Formula BMW-u i jedne u Formuli Renault krajem 2004., Bruno je 2005. napredovao do britanske Formule 3.

"Bio sam malo nervozan zbog direktnog prijelaza u Formulu 3," kaže. "Ali zbog mojeg oskudnog iskustva nitko nije očekivao da ću pobjeđivati i

CV Bruno Senna Lalli

Rođen 15. listopada 1983., São Paolo, Brazil
Živi London, Engleska
Do 1994. Karting u Brazilu
2004. Gerhard Berger organizira za njega test, a zatim sudjeluje u dvije posljednje utrke britanskog prvenstva Formule BMW; utrka Formule Renault u Macauu (drugi)
2005. Sudjeluje u britanskom F3 prvenstvu (1 pole position, 3 postolja, 10. mjesto na kraju)
2006. Sudjeluje u F3 utrkama u Australiji i u britanskom F3 prvenstvu (8 pobjeda u prvih 10 utrka); sudjeluje u utrci Porsche Supercup u Monte Carlu

haymarket



Oulton Park, travanj 2006.: dvije utrke, dvije F3 pobjede za Bruna

bila je to savršena prilika da naučim nešto o utrkama."

Osvojio je jedan pole position i tri postolja i to je podiglo njegova očekivanja za 2006. o čemu smo razgovarali ovog prohladnog i kišnog svibanjskog dana, u jugozapadnom Londonu.

Bruno hoda, neprimijećen, kroz gužvu South Kensingtona. Izuzev crne Arai torbe za kacigu koja viče "vozač utrka"; izgleda kao svaki drugi urbani dvadesetdvogodišnjak; cool, crne Oakley sunčane naočale, crna košulja, traperice i crvene Puma tenisice.

Tek kad priđeš bliže, obiteljska te sličnost zapanji. Sennini geni su snažni; Bruno ima sva prepoznatljiva obilježja: upravo one tajanstvene smeđe oči, taj četvrtasti hrbat nosa, one pune usnice, valovitu kosu.

"Bruno me zaista podsjeća na Ayrtona," kaže Berger. "Prvi puta sam sreo Ayrtona 1982., a Bruno izgleda i zvuči baš kao mladi Ayrton. Vrlo je ozbiljan za svoje godine, i u tome je također sličan svom ujaku."

Ručamo kod Carluccia, u dobro posjećenoj talijanskoj brasserie u South Kenu. Bruno jede tijesto sa šunkom i na fluentnom engleskom

GP Brazila 2004.: Bruno vozi nekoliko krugova u Ayrtonovom nekadašnjem Lotusu 98T

entuzijastično priča o svojoj karijeri. Toliko sam sretan što imam priliku slijediti svoj san," kaže. "Radim sve što je u mojoj moći da to profunkcionira. Čak uzimam i satove talijanskog i francuskog, jer ne želim voziti za nekog i ne razumjeti njihov jezik."

Bruno se početkom 2005. preselio u Englesku sa svojom sestrom Biancom, koja nadgleda PR i marketinšku stranu njegove karijere. U početku su se preselili u stan u Worthingu, u zapadnom Sussexu, ali nakon što su otkrili da plaže engleske južne obale ni u čemu ne liče na Copacabanu, preselili su se u središnji London, u Queensgate.

"Svi su u Worthingu bili stari i ozbiljni," kaže Bruno. "U Londonu barem ima nešto mladih ljudi, premda su Englezi po naravi prilično ozbiljni, zar ne?"

No, takav je i Bruno kad ga natjeraš da priča o utrkama ili o držanju svog auta. Priča s intenzitetom nekog tko pokušava nadoknaditi propušteno vrijeme - tko zna da je propustio 10 godina vozačkog iskustva u kartingu.

"Ne utrkujem se zbog adrenalina ili tako nečeg," kaže Bruno. "Volim se brzo voziti, ali je isto tako važno poznavati auto i stazu. Da bi odvezao najbolje vrijeme po krugu, moraš do maksimuma iskoristiti oboje, i ja puno razmišljam o ovom aspektu."

Kao pomoć u finom brušenju vozačkog stila Bruno koristi cijenjenog vozačkog trenera Roba Wilsona. Wilson ne sumnja u Sennine sposobnosti. "Došao je do mene 2004., prije svoje prve automobilističke utrke u životu," kaže. "U to doba njegov stil nije bio dorađen, ali je pokazao sposobnost da kontrolira dinamičko težište auta. Ta sposobnost je prirodan dar i u Formuli 1 ga najočitije pokazuju Alonso, Schumacher i Räikkönen. Bruno to ima i zbog toga napreduje brzo. Nakon sezone u seriji GP2 u 2007., mislim da će u 2008. biti spreman za Formulu 1."



FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, DREW GIBSON/LAT

Izvan kokpita, Bruno ozbiljno shvaća svaki aspekt sporta. Ne može trčati velike distance, obzirom na ozljedu kuka zadobivenu dok je bio dijete, ali usprkos tome razvija olimpijsku razinu fitnesa. Na ozbiljnoj razini igra squash i tenira boks s nekadašnjim europskim kickbokserom Georgeom McKenziejem.

Financijski se gotovo u potpunosti oslanja na obiteljska sredstva. Ima podršku brazilske telekomunikacijske tvrtke Embratel i Bianca traži dodatna sredstva, ali sponzorstva iz njegove domovine ne dolaze lako.

"Još sam uvijek veliki rizik za brazilske kompanije," kaže Bruno. "Jer, premda privlačim veliki publicitet, nitko ne zna koliko ću biti dobar u budućnosti. Kompanije ne žele biti povezane sa mnom ukoliko nisu sigurne da ću ostvariti veliki uspjeh."

No, kako kaže Wilson, ima ozbiljnih indicija da će do 2008. Senna doći do Formule 1. Pobijedio je šest od svojih osam utrka ove godine (u britanskoj i australskoj Formuli 3) i neprekidno postaje sve bolji. Kad uzmemo u obzir da se krivulja napredka u postignućima njegovog ujaka nastavila kroz dugo vrijeme i u njegovom F1 razdoblju Alain Prost je u stvari odabrao Ayrtona kao svog ekipnog kolegu u McLarenu - možemo očekivati da će se i Brunova krivulja učenja i napretka nastaviti kroz dugo vremena.

U Brazilu već ima status zvijezde. Nakon što je pobijedio u obje F3 utrke na otvorenju sezone u Oulton Parku, pojavio se u najpopularnijem TV chat show-u u Brazilu, u emisiji Fantastico.

"Mislim da bi me ljudi u São Paolu sad zaustavljali da im dam autogram," kaže. "Nakon mog pojavljivanja u Fantastico, dobio sam 700 e-mailova, većinom od djevojaka."

On sad mora napraviti onaj pomak od idola do ikone, i Bernie Ecclestone - s kojim Bruno već ima vrlo blizak odnos - mu bez sumnje u tome pomaže, jer bi još jedan Senna u Formuli 1 zasiguno donio hrpu dolara.

"Trenutno," kaže Bruno, "želim odrađivati stvari jednu za drugom, po redu. Ne želim da je itko moj "vlasnik", čak niti neka ekipa Formule 1, jer bi tada odluke donosio netko drugi. Ja želim sam donositi sve svoje odluke."

Ayrton je bio isto tako nezavisan, kloneći se nagovaranja McLarena i Williamsa u sličnoj fazi svoje karijere. Počeo je kao brucoš u Formuli 1 u ekipi Toleman, pri dnu startnog poretka, i tko zna neće li i Bruno učiniti nešto slično?

"Vidjet ćemo," kaže Bruno. "Želim biti višestruki svjetski prvak u Formuli 1. Mnogo je ljudi osvojilo jedno svjetsko prvenstvo, ali koji je smisao natjecanja ako ne želiš uvijek biti najbolji?" F1

"Ne želim da je itko moj 'vlasnik', jer bi tada odluke donosio netko drugi"

Grand Prix Monaka

Svjetsko prvenstvo

7. utrka

Monte Carlo 28.05.06

IZVJEŠTAJ S UTRKE

Piše: Peter Windsor

Dobro se vratili

Pravi heroji ove utrke nisu bili najbrži u kvalifikacijama ili pobjednik, već Webber i Coulthard



MO BIRA



GRAND PRIX MONAKA, 1. KRUG

ALONSO DOBIVA STE DEVOTE

Upitan kad je prvi puta pomislio da bi Fernando Alonso mogao pobijediti, Flavio Briatore nije oklijevao: "Prvi zavoj." Bio je u pravu, jer čim je Alonso odradio čisti start, ostavljajući Mark Webbera da se obračuna s napadom Kimija Räikkönena, sve se svelo na dugačko poslijepodne pažljivog balansiranja odnosa guma i brzine u onim pravim trenucima. "Fernando je odradio upravo to," rekao je Pat Symonds. "Imao je ovu utrku savršeno pod kontrolom. Vrlo namjerno je išao lagano nakon svakog (od dva) zaustavljanja u boksovima, jer je ova staza iznimno zahtjevna upravo za stražnje gume. Kroz 78 krugova, on je međutim imao sposobnosti podići brzinu kad god je to bilo potrebno." Što, da budemo iskreni, i nije bilo tako često.

Maurice Hamilton

Alonso do kraja koristi svoju startnu poziciju
Weber se odupire napadu Räikkönena



Mnogo je klasičnih vožnji bilo u ovogodišnjem Monaku: Fernandova, na primjer, s izmijenjenog pole positiona za kojeg je smatrao da mu s pravom pripada; i Kimijeva, tamo u zoni velikog stresa, na Renaultovom zadnjem krilu, i naravno Michaelova, nakon što je u subotu navečer otišao na spavanje znajući da mora startati iz boksova.

Pa ipak, po meni, još dvojicu vozača ne treba zanemariti zbog ostalih događaja tog dana.

Naravno, nikad i nije postojao razlog zbog kojeg David Coulthard nije trebao biti brz u Monte-Carlu. Nedostaci njegovog automobila ove sezone - problemi s hlađenjem koji su doveli do povećanja težine, inferiorna aerodinamička efikasnost - ovdje nisu trebali biti otežani neravninama na stazi, slijepim zavojima, uskim radijusima i brzim promjenama nagiba. Umjesto toga, po prvi puta od - vjerojatno - Melbournea, vozač poput DC-ja je mogao nešto ozbiljno pridonijeti svakom krugu, mogao je nadomjestiti bar neke od nedostataka automobila.

I, tako je i krenulo - DC i Adrian Newey; partnerstvo koje sad počinje funkcionirati na način na koji su njih dvojica već radili u svojim slavnim danima u McLarenu, kada su dvaput pobijedili u Monaku (2000. i 2002.).

Četvrtak: zelena staza, pa ne dirajte ograde.



Alonso (gore) i Coulthard (skroz gore), heroji Monte Carla

(Okrznite ih samo, kao DC u jednom krugu, na izlasku iz Casina.) Procijenite gume - dvije vrste Michelinki, kontrolirajte i nađite opciju, fokusirajući se na to koliko se krugova može iscijediti iz mekše opcije. Radite na ravnoteži kočnica, imajući prije svega na umu da za Monako morate pronaći "ravan" auto - auto s kojim se može kočiti i pripremiti za ulazak u zavoj bez "ostatka". Osjećati sva četiri "kuta" auta na stazi. Drugim riječima, imati ravnomjerno raspoređenu težinu. Početi ozbiljno pritiskati, dok se drugi trening razvija, kroz onaj predivan dio nakon Tabaca - u "esovima" oko bazena. U prvom satu: 1 minuta 18,4 sekunde; u drugom 1 minuta 16,8 sekundi. Fernando je samo za 0,6 sekunde brži, Giancarlo Fisichella tek za desetinku.

Williams-Cosworth je, međutim, bio tako šokantno spor u Barceloni da je Monako definitivno morao biti bolji. A kako i ne bi bio? Nema dugih, za šasiju iscrpljujućih zavoja; nema granulacije Bridgestone guma, tipične za duge zavoje. Umjesto toga, zavoji sa zidovima

PRVENSTVO VOZAČA

Nakon 7 od 18 utrka

1	Fernando Alonso	64
2	Michael Schumacher	43
3=	Kimi Räikkönen	27
3=	Giancarlo Fisichella	27
5	Juan Pablo Montoya	23
6	Felipe Massa	20
7	Jenson Button	16
8	Rubens Barrichello	13
9=	Ralf Schumacher	8
9=	Nick Heidfeld	8
11	David Coulthard	7
12=	Mark Webber	6
12=	Jacques Villeneuve	6
14	Nico Rosberg	4
15	Christian Klien	1
16=	Scott Speed	0
16=	Jarno Trulli	0
16=	Tiago Monteiro	0
16=	Takuma Sato	0
16=	Yuji Ide	0
16=	Vitantonio Liuzzi	0
16=	Christijan Albers	0
16=	Franck Montagny	0

PRVENSTVO KONSTRUKTORA

Nakon 7 od 18 utrka

1	Renault	91
2	Ferrari	63
3	McLaren-Mercedes	50
4	Honda	29
5	BMW-Sauber	14
6	Williams-Cosworth	10
7=	Toyota	8
7=	Red Bull-Ferrari	8
9=	Scuderia Toro Rosso-Cosworth	0
9=	MF1 Racing-Toyota	0
9=	Super Aguri-Honda	0

i ogradama koji su med i mlijeko za vozače poput Marka Webbera. Još od njegovih F3000 dana bilo ga je zapanjujuće gledati u Casinu. Sada, u četvrtak, tamo dolje uz bazen, za promjenu vozeći prave krugove, on je opet veličanstven u svojem procjenjivanju i osjećaju - mnogo finiji, uži u svojim ulascima nego negov ekipni kolega Nico, i u svojim izlascima vrlo nalik na Mansella: 1 minuta 18,5 sekundi, 1 minuta 17,7 - ali ni Michael nije blještavo brz u ovom, tako očigledno Michelinovom, danu.

Sve se pretvorilo u dvoboj guma otprilike pola sata nakon početka posljednjeg slobodnog treninga u subotu ujutro, kad su ispražnjeni spremnici za gorivo, i kad je sve bilo pripremljeno za kvalifikacijske krugove. Obzirom da je staza već pocrnila od guma od Formule 1, i serija GP2, Porsche Supercup i Renault World, u Bridgestoneu su forsirali svoje mekše opcije i ubrzo pronašli grip. Odjednom se Michael našao na samom vrhu, s Fernandom i Kimijem; DC - 1:14,5 - bio je briljantan četvrti; Webber - 1:14,8 - podjednako zapanjujući sedmi, usprkos stalnom prometu na koji je nalijetao kad je staza bila najbrža.

I kad pogledam s prozora prema prvom Rascasse zavoju - vidim DC-ja kako treperi na stazi. Auto uravnotežen i lagan. Nekoliko povezanih ravnih poteza. Kočenje prema untrašnjem rubniku, gotovo do točke blokiranja unutrašnjeg kotača, opuštanje pritiska s pedala, dovoljan zakret upravljačem, trepet gasa, dragsterski izlaz. Bez trzajeva nadupravljanja u stilu Nica ili Juan Pabla, bez injekcija gasa. Tek dobra, čista trakcija. To je oduvijek bila srž ugodnog života u Monaku.

Za razliku od toga, Webber je ponešto širi u svojem pristupu, ali, opet, mnogo uži nego Montoya. I tada - usred zavoja - vješt okret upravljačem, potisak odotraga i izlaz u stilu Kimija. Krug za krugom, krug za krugom. Ovo je veliki vozač koji radi ono što dobro zna na stazi koja ga ne kažnjava zbog nečeg što njegov auto ne može napraviti.

Tog poslijepodneva, tijekom kvalifikacija, i DC i Webber su lakoćom ušli u Q3. U tom trećem dijelu, obojica s gorivom za dva zaustavljanja, Webber nešto agresivniji, iako tek za krug, dva. Mark ima 1 minutu 14,0 sekundi i izgleda kao da će voziti i brže, možda postići i svojih 1:13,7 iz Q2 dijela, ali mu tada Michaelove žute zastave kvare krug. Ipak, P3. P3 u Williams FW28-Cosworthu.

U drugom krugu kvalifikacija Coulthardovih 1:13,6 nadmašili su samo (i to jedva) dva Renaulta i Kimi. To se, naravno, ne računa, ali

"Webber je veličanstven u svojem procjenjivanju i osjećaju - mnogo finiji, uži u ulascima u zavoje nego negov ekipni kolega Nico"



Webber je podsjetio sve u Monaku koliko je dobar, dok se opet nije uplela sudbina

MO BIRA



GRAND PRIX MONAKA, 51. KRUG

RÄIKKÖNENOVO RANO KUPANJE

Williams je kriv za mnogo toga. Do Webberovog odustajanja, McLarenove su nade bile da će Räikkönen voziti duže od Alonsa u vremenu prije drugog zaustavljanja u boksovima. No, uvođenje Safety Cara dok su se suci borili sa zaustavljenim Williamsom, natjeralo je vodeće u utrci da zajedno odu u boksove. To je, u sprezi sa sporim krugovima iza SC-a, izazvalo pregrijavanje koje je naštetilo električnim instalacijama na Kimijevom autu. Jedina utjeha za McLaren bio je skok Juana Pabla Montoye s trećeg na drugo mjesto, ali s autima zaostalima za krug između McLarena i Alonsa, Renault je uspio pobjeći. "Mislim da smo mogli pobijediti da su nam se stvari drugačije posložile," rekao je Montoya. Možda. No, u Monaku to nije nikad tako jednostavno.

Maurice Hamilton


Pregrijani Räikkönen stiže do svojeg broda, gdje će mu društvo pomoći da zaboravi svoj pregrijani McLaren

IZVJEŠTAJ S UTRKE

pokazuje što je moglo biti. Uhvaćen u prometu, i stoga gurnut prema 1:16, DC je ljut i frustriran. To je dobro. Ovakav DC, s paketom "auto-motor-gume" kakvog ima, danas je, na ovoj stazi, opet u potpunosti kompetitivan.

Preko noći, ali ipak na vrijeme da to svi prespavaju, Michael je odaslan na začelje, a Fisichella s P5 na P9 (nakon što je dosuđeno da je u kvalifikacijama blokirao DC-ja). Webber će stoga startati "izvana" u prvom redu, uz bok Fernanda. DC će startati sedmi, s unutrašnje strane.

Kažem izvana jer je lijeva strana prvog startnog reda u Monacu zapravo na čistijoj strani staze - na trkaćoj liniji. Stoga je Webber, uz pomoć Williamsovog nedavno poboljšanog starta, logično mogao očekivati da, u najgorem slučaju, na prilazu u Ste Devote bude uz bok Kimija. Obojica su - Fernando i Mark - možda mogli raditi zajedno, obzirom da im je bilo u zajedničkom interesu da Kimi ostane u bar na trećem mjestu. Fernando je mogao na krugu za zagrijavanje ići brže, na taj način pomažući Webberovim (već korištenim) prednjim Bridgestone gumama da se zagriju. Čim veća brzina, tim bolje prednje prijanjanje u prvom zavoju. A drugo, nemojmo se zaplesti pod kočenjem; ti se pomakneš udesno, ja ću se pomaknuti udesno, ti kočiš koliko rano želiš, jer ionako nitko drugi neće moći skrenuti desno dok ja i ti to ne učinimo, itd, itd...

Krenuvši sa startne linije, Mark je učinio sve



McLaren je stao - opet! - i upropastio Kimijeve šanse za pobjedu

to, i još i više. Njegov start bio je moćan - kao što je bila i pozicija na ulasku u Ste Devote. P2. Ono što nije u potpunosti funkcioniralo, na tom još uvijek nesavršenom autu, bile su temperature kočnica. Na početku drugog kruga, pedala je propala, prestrašivši ga. Na prstima se prišuljao vanjskom rubu izlaza, održavajući auto u kontroli, ali kad je pritisnuo papučicu gasa, nije imao obrtnu snagu potrebnu za vožnju uzbrdo. Kimi ga je uhvatio. P3. P3 ispred, ipak, Juan Pabla i Fisija i ostalih. Odličan P3.

DC je na sličan način izdogovarao svoju startnu poziciju sa zgodnom malom grupom (u borbi za peto mjesto) u kojoj su bili Rubens (s puno goriva, za jedno planirano zaustavljanje), Nico, on sam i Fisichella.

"DC je rezao i ponirao, uživao u svakoj minuti, i želio da utrka traje i traje"



Webberov Williams ispušta dušu na izlasku iz boksova; Albers nastavlja svoju utrku

MO BIRA



GRAND PRIX MONAKA, KVALIFIKACIJE I 63. KRUG

RUBENS KUŽI STVAR

I u trećoj utrci za redom Rubens Barrichello je nadkvalificirao Jensona Buttona, i njegova su vremena po krugovima postajala sve bolja kako se utrka razvijala i kako se količina goriva smanjivala. Strategija jednog zaustavljanja je, usprkos tome što ga je u prvom dijelu utrke - dok je branio peto mjesto - pretvorila u pokretnu cestovnu prepreku, dobro funkcionirala i Rubens se nakon razdoblja pod Safety Carom našao na trećem mjestu. Ali, ne za dugo. Prevelika brzina u boksovima donijela mu je kaznu prolaska kroz boksove i pad na peto mjesto, koje je postalo četvrto nakon što je Jarno Trulli odustao. Barrichello je u završnim krugovima morao braniti svoju dobro zarađenu poziciju od agresivnog Michaela Schumachera. Button je, s problemima s upravljanjem, završio kao 11., i zaostao za krug.

Maurice Hamilton


Rubens je pronašao pravu ravnotežu - za razliku od Jensona; taktika jednog

I tu su manje više i ostali, naravno, jer Monako je Monako, i prestići nekoga je isto toliko jednostavno koliko i pronaći jeftinu sobu u Hotelu Hermitage. Mark, obzirom na Kimijevo odustajanje, bi bez problema bio drugi, da nije bilo kvara na onom ispušnom sabirniku - što je samo po sebi posljedica, nagađali su, jedinstvenog raspona frekvencija u Monaku i duže upotrebe druge brzine u kojoj su se morali voziti ne bi li sačuvali prvu brzinu. Nakon svoje 62-minutne igre živaca s prizvucima Jacka Brabhama, Mark je s gađenjem bacio svoj upravljač natrag prema kokpitu. Bila je to razumljivo emocionalna gesta inače hladnokrvnog momka.

DC, međutim, ovom je prilikom nagrađen trećim mjestom. Njegova strategija dva zaustavljanja nestala je kad su ga nakon 29 krugova opteretili golemom količinom goriva za 49 krugova. S teškim i indolentnim autom, rezao je i ponirao, gurao se s vozačima poput Michaela, zadržavao vozače poput Fisija, vozio bez greške, uživao u svakoj minuti, i želio da utrka traje i traje... - i vraćao staru reputaciju. Ovom prilikom nije bilo hidrauličkih kvarova, sudara, nije bilo problema s kvačilom. Umjesto toga, otpadali su drugi - Kimi, Webber, Rubens, Jarno. Završio je kao treći. Izvukao je maksimum iz svog paketa, kako se to običava reći - i to bi se moglo reći za mnogo vozača tijekom ovog slavnog dana u Monaku.

I za Webbera i za DC-ja prošlo je mnogo sušnog vremena. Lijepo je što su se vratili. FO

Grand Prix MONAKA STATISTIKA

Svi podaci s **7. utrke**



Jeste li znali?

U Monaku je obilježena 40. godišnjica prve Grand Prix utrke McLarena. Ekipa je pobijedila u ovoj prestižnoj utrci 13 puta, više od bilo kog drugog. Prvi put su u Monaku pobijedili 1984., zahvaljujući Alainu Prostu. Ayrton Senna pobijedio je u Monaku rekordnih šest puta, od čega pet puta s McLarenom.

STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	MOTOR: 1. ILI 2. UTRKA	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU	
1m13.962s (set in Q3)	24	1.	Fernando Alonso	1
1m14.082s Q3	25	1.	Mark Webber	2
1m14.140s Q3	22	1.	Kimi Räikkönen	3
1m14.664s Q3	21	2.	Juan Pablo Montoya	4
1m15.804s Q3	45	2.	Rubens Barrichello	5
1m15.857s Q3	45	1.	Jarno Trulli	6
1m16.426s Q3	29	2.	David Coulthard	7
1m16.636s Q3	23	1.	Nico Rosberg	8
1m17.260s Q3	27	2.	Giancarlo Fisichella*	9
1m14.398s Q2	39	1.	Ralf Schumacher	10
1m14.747s Q2	41	2.	Christian Klien	11
1m14.969s Q2	48	1.	Vitantonio Liuzzi	12
1m14.982s Q2	41	2.	Jenson Button	13
1m15.052s Q2	44	2.	Jacques Villeneuve	14
1m15.137s Q2	40	1.	Nick Heidfeld	15
1m15.598s Q1	18	1.	Christijan Albers	16
1m15.993s Q1	1	1.	Tiago Monteiro	17
1m16.236s Q1	48	1.	Scott Speed	18
1m17.276s Q1	46	1.	Takuma Sato	19
1m17.502s Q1	47	1.	Franck Montagny	20
bez vremena	37	1.	Felipe Massa**	21
bez vremena	36	1.	Michael Schumacher***	22

*kazna zbog blokiranja **sudar ***diskvalificiran, startao iz boksova

REZULTATI UTRKE

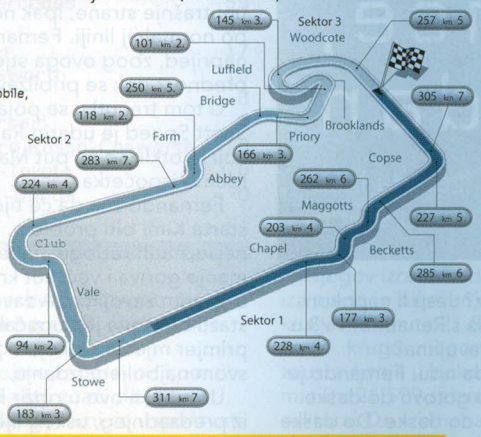
VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLAS-MAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
Fernando Alonso Renault R26 (Michelin)	1	+1hr43m43.116s
Juan Pablo Montoya McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	4	+14.567s
David Coulthard Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	7	+52.298s
Rubens Barrichello Honda RA106 (Michelin)	5	+53.337s
Michael Schumacher Ferrari 248 (Bridgestone)	18	+53.830s
Giancarlo Fisichella Renault R26 (Michelin)	8	+62.072s
Nick Heidfeld BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	11	+1 krug
Ralf Schumacher Toyota TF106 (Bridgestone)	12	+1 krug
Felipe Massa Ferrari 248 (Bridgestone)	21	+1 krug
Vitantonio Liuzzi Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	13	+1 krug
Jenson Button Honda RA106 (Michelin)	15	+1 krug
Christijan Albers MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	17	+1 krug
Scott Speed Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	16	+1 krug
Jacques Villeneuve BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	14	+1 krug
Tiago Monteiro MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	22	+2 kruga
Franck Montagny Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)	20	+3 kruga
Jarno Trulli Toyota TF106 (Bridgestone)	9	hidraulika +6 krugova
NISU KVALIFICIRANI		RAZLOG ODUSTAJANJA
Christian Klien Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	10	poluosovina - 56 krugova
Nico Rosberg Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	6	sudar - 51 krug
Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	3	vatra - 50 krugova
Mark Webber Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	2	ispušni sistem - 48 krugova
Takuma Sato Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)	19	elektrika - 46 krugova

MONTE CARLO

Datum: 28. svibnja 2006. Vrijeme: sunčano i toplo, 24°C
Temperatura staze: 27°C Gledatelja: 120.000 (na dan utrke)

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

MONTE CARLO
Dužina staze: 3,340 km
Brzine se odnose na V10 motore iz 2005



BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

Najbrži krug: M Schumacher, 1:15,143, krug 74 (160,015 km/h)
Najbrže zaustavljanje: Fernando Alonso 23,553 sekunde
Najsporije zaustavljanje: Scott Speed 36,640 sekundi
Najveća brzina: M Schumacher 289,298 km/h
Najmanja brzina: Monteiro 274,798 km/h

SEZONA DO SADA

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

R = odustao

MONAKO IZ KRUGA U KRUG

Krug 1: Albers i Monteiro se dodiruju; Monteiro mora u boks po novi nos; Alonso vodi ispred Webbera, Räikkönena, Montoye i Barrichella
Krug 2: Räikkönen prelazi Webbera na usponu prema Casinou
Krug 20: M Schumacher prelazi Buttona za 15. mjesto
Krug 21: Montoya prvi u boksu
Krug 22: Räikkönen u boksu
Krug 23: Alonso u boksu; Webber preuzima vodstvo
Krug 24: Webber u boksu; prva četvorica poredana kao u 2. krugu
Krug 30: prvu trojicu pokrivaju samo 1,2 sekunde
Krug 39: Alonso vodi sa samo 0,8 sekundi ispred Räikkönena
Krug 49: Webber odustaje u zavoju Ste Devote; Safety Car; svi vodeći odlaze u boks; Alonso vodi ispred Räikkönena I Montoye
Krug 51: Räikkönen odustaje iza Safety Cara
Krug 53: Safety Car se sklanja; Montoya u prometu, zaostaje za Alonsom
Krug 54: Alonso vodi s 12,1 sekundi ispred Montoye
Krug 63: Barrichello kažnjen prolaskom kroz boksove zbog ranije prevelike brzine u boksovima ; Trulli i Coulthard se pomiču na 3. i 4. mjesto
Krug 73: Trullio odustaje s 3. mjesta
Krug 74: M Schumacher vozi najbži krug utrke u potjeri za Barrichellom na 4. mjestu
Krug 78: Alonso pobjeđuje s 14,5 sekundi prednosti

FOTOGRAFIJE: STEVE ETHERINGTON/LAT KARTA: ALAN ELDRIDGE

IZVJEŠTAJ S UTRKE

Piše: Peter Windsor



Sunce, ptice, savršen dan

... za Alonsa, naravno. Učinio je sve da pobjeda izgleda laka, što geniji uvijek čine kad imaju laganu prednost već u startu

Teško je, ako ne i nemoguće, kvantificirati savršenstvo, pa će to Fernando Alonso i njegov Renault R26 učiniti umjesto nas. Postavi ih u nebesko plavi Silverstone s prepunim tribinama preplanulih navijača. Dodaj tome malo lokalnog interesa - primjerice, blizinu Fernandovog stana u Oxfordu, ili Renaultovu bazu u Enstoneu, u Oxfordshireu. I kao protivnike im izaberi, oh, ne znam, Ferrari Michaela Schumachera i McLaren-Mercedes Kimija Räikkönena. Napravi to, odmakni se i promatraj. Gledaj kako se crvena svjetla gase. Gledaj kako se smrznuta slika rastapa.

Gledaj kako se pojavljuje savršenstvo.

Fernandov pole position već je usredotočio misao. Michael je konzistentno bio brži na svojim krugovima izgaranja goriva tijekom Q3, i zapravo je bio najbrži - za bilijuntinku sekunde - i nakon prvog izlaska na novim gumama. Je li Ferrari premostio jaz? Jesu li napokon izjednačili performanse s Renaultom V8 u srednjim i vrlo brzim zavojima?

Fernando je držao da nisu. Fernando je ranije prije Copsa išao gotovo do daske. Fernando je i sad išao do daske. Do daske u sedmoj. Pri 282 km/h. Uz bočnih 5 G. I učinio je to - slijepi ulaz, "zap" i van - u



Osim jednog kruga, Alonso nije ispuštao vodstvo: perfektna prva pobjeda u Silvestoneu

vremenu u kojem njegovi kod kuće kažu "Fernando!" Njegova razlika na kaju, s dodatnih 4 kruga goriva, bila je 0,14 sekunde. Savršeno.

I, evo ga tu na pole positionu, po ljepljivo toplom vremenu, s prednošću u gorivu i ne osobito mnogo plavo-žutih zastava podrške; evo ga usred još jednog od onih svojih divlje zečjih startova i u vodstvu prema Copse zavoju. Samouvjeren. Agresivan. Brz. Sve izlizaniji pridjevi tek počinju opisivati dramu u nastajanju.

Čini da to izgleda lagano - ali, to i mora biti tako, jer svaka savršeno izvedena akcija mora, po definiciji, biti izvedena lagano, s bojom i lakoćom, i savršeno kontroliranom težinom cijelog auta, sa sva četiri kotača podjednako na zemlji, što mu dozvoljava da postavi stvar upravo tamo gdje on želi. U njegovim retrovizorima, Kimi nasuprot tome ide lagano široko u zavoju Club, dok mijenja brzine prema gore i olakšava pritisak na upravljač. Michael ga hvata i dolazi uz njega u Abbeyu. Njih dvojica u Senna-Mansell klinču, mano a mano, sve dok Kimi, s unutrašnje strane, ipak ne ode naprijed po normalnij liniji. Fernando, tamo naprijed, zbog ovoga stječe laganu prednost dok se približavaju Bridgeu.

U tom trenutku se pojavljuje Safety Car. Scott Speed je udario Ralfa Schumachera koji je otklizao na put Marka Webbera. Idemo ispočetka.

Fernando zna da će tijekom letećeg starta Kimi biti problem. McLaren je iz nepoznatih razloga - vjerojatno jer ima manje goriva i veći kut krila - iznimno brz u sporim zavojima. A zavoj na ulasku u stazu boksova je dugačak i spor - pravi primjer mjesta na kojem je Kimi danas u svom najboljem izdanju.

Uzimajući ovo u obzir Fernando izlijeće iz predzadnjeg, uskog lijevog zavoja kao da će pobjeći... da bi tad snažno pritisnuo kočnicu, dramatično usporavajući na prilazu u desni zavoj. To je isključivo njegova povlastica. To je ono što je dozvoljeno vođama utrka. Kimi također koči i gubi impuls. Fernando, sad pod punom snagom, vozi prema letećem startu i ima čistu pozadinu dok prelazi startno-ciljnu liniju. Savršeno.

I opet je utrka samo njegova. Sve što mora postići - kako bi nakon utrke zaradio pohvale i opise "jednostavno", "bez problema" - je u biti 0,1 sekunde ili 0,2 sekunde prednosti nad Kimijem i Michaelom tijekom svog prvog zaustavljanja u boksovima.

Michael je, naravno, u ovoj fazi još lakši

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, GLENN DUNBAR/LAT, LORENZO BELLANCA/LAT, STEVE ETHERINGTON/LAT

PRVENSTVO VOZAČA

Nakon 8. od 18 utrka

1	Fernando Alonso	74
2	Michael Schumacher	51
3	Kimi Räikkönen	33
4	Giancarlo Fisichella	32
5	Juan Pablo Montoya	26
6	Felipe Massa	24
7	Jenson Button	16
8	Rubens Barrichello	13
9	Nick Heidfeld	10
10	Ralf Schumacher	8
11=	David Coulthard	7
11=	Jacques Villeneuve	7
13	Mark Webber	6
14	Nico Rosberg	4
15	Christian Klien	1
16=	Scott Speed	0
16=	Jarno Trulli	0
16=	Tiago Monteiro	0
16=	Takuma Sato	0
16=	Yuji Ide	0
16=	Vitantonio Liuzzi	0
16=	Christijan Albers	0
16=	Franck Montagny	0

PRVENSTVO KONSTRUKTORA

Nakon 8. od 18 utrka

1	Renault	106
2	Ferrari	75
3	McLaren-Mercedes	59
4	Honda	29
5	BMW-Sauber	17
6	Williams-Cosworth	10
7=	Toyota	8
7=	Red Bull-Ferrari	8
9=	Scuderia Toro Rosso-Cosworth	0
9=	MF1 Racing-Toyota	0
9=	Super Aguri-Honda	0

i pokušava schumacherovski uporno natjerati Kimija da pogriješi i ozbiljno je brz kroz prvi sektor - kroz Copse i Becketts, ali nemojmo zaboraviti, i po ravnim dijelovima - što znači da je tu prilika za Fernanda, jer Kimi će usporavati Ferrari. Stoga Fernando vozi na apsolutno 98 posto potencijala, koristeći poznatu oštru tehniku upravljanja u zavojima poput Copsea održavajući temperaturu svojih prednjih guma i koristeći okretni moment motora kroz sporije zavoje. Snažno zabaci auto opterećujući prednji dio, mali trzne volanom prije većeg skretanja, i dozvoli da zadnji dio auta napravi svoje, rasterećujući ga ako je moguće sredinom zavoja i poput dragstera dodajući gas. Nasuprot tome Giancarlo Fisichella u drugom Renaultu čini da zavoji traju malo duže, i više pažnje pridaje izlazu iz zavoja.

Na ovaj način 0,3 uskoro postaje 0,6, a 0,6 uskoro postaje 1,0: Kimi, još uvijek s Michaelom na repu, počinje izgledati kao vozač u obrani, a ne u napadu. Fernando na čistoj stazi postavlja najbrže krugove, jedan za drugim. Lagano. Jednostavno. Savršeno.

Pa ipak, on se ne može opustiti, ne može ni pomisliti na "pobjedu". Ono o čemu razmišlja je nadolazeće zaustavljanje u boksovima, stanje njegovih guma, razmak prema Kimiju i povremeni zaostali vozač ispred njega. Njegov je razmak dovoljno malen, dovoljno delikatan, da može u potpunosti nestati u nespretnom izlazu iz Copsea ili u epizodi zatvaranja vratiju s kakvim Super Agurijem ili u situaciji ulja na stazi ili u nekom drugom trenutku kad se čuda počnu događati, što u Silverstonu nije nemoguće.

I zna da će pravi posao, onaj koji će odrediti njegov dan, započeti kad se počnu razmatati zaustavljanja. On, njegov inženjer Rod Nelson i Renaultov izvršni direktor inženjeringa Pat Symonds su predvidjeli da će on, Fernando, stati u boksu nakon McLarena i Ferrarija - ali koja će stvarna biti razlika? Dva kruga? Tri? Četiri?

Michael kreće prvi - u 18. od 60 krugova. Kimi krug kasnije. Fernando sad daje 99,9 % od sebe, ne u smislu kasnijeg kočenja, već ranijeg otpuštanja kočnica i unoseći veću brzinu u zavoje, kako to vole reći kad brojeve pokušavaju opisati na vizualan način koji izaziva strahopoštovanje.

Njegov izravan odgovor na praznu stazu iza njega je bilježenje još jednog najbržeg kruga: 1 minuta 21,873 sekunde. I onda na 21. krugu, njegovom posljednjem pred zaustavljanje u boksu bilježi razornih 1 minutu 21,599 sekundi. Sva tri najbrža sektora. Do vremena kad se ponovo pojavi, a uzimajući u obzir da je Kimi još uvijek ispred Michaela, Fernandova se prednost napuhala na 12,7 sekundi. Savršeno.

Sad je otvoreno "samo" pitanje obrane tog vodstva - ili jednostavno rečeno, reagiranje na bilo kakve znakove upozorenja. U stvarnosti, on ulazi u onu opasnu fazu utrke kad ne mora opterećivati auto više od 93 posto potencijala - mora održati koncentraciju, promatrati znakove granulacije guma, čuvati sve mehaničke komponente i biti spreman reagirati ukoliko mu preko radija jave bilo što zabrinjavajuće. Drugim riječima, krstariti, s time što on ovdje krstari u Copse s otprilike 275 km/h i krstari u Becketts s otprilike 280 km/h, i niže krugove brže od bilo kog drugog.

I ovo on, opet, dovodi do savršenstva.

Nakon završnog zaustavljanja u boksovima stiže vijest da je Michael sada drugi. Hoće li Michael sad na novim gumama početi loviti vodećeg? Fernando je spreman, na 97,5 posto: ali, ipak, razmak ostaje isti i počinje rasti. Sad idemo nizbrdo. Nizbrdo i ne slušaj one promjene u notama motora.

Pobjeđuje. Euforičan je. U Engleskoj. Ispred svojih momaka. Nakon utrke se smiješi dok sluša kako Michael i Kimi opisuju onaj njihov trenutak u Abbeyu.

A onda pitanja: "Fernando, danas vam je bilo lako. Da li ste to očekivali?"

I: "Fernando, što mislite zbog čega ste danas imali tako veliku prednost?" Itd, itd.

Naravno da nikad nije lako - i on kaže upravo to svojim mirnim, pristojnim i potpuno prirodnim načinom. Ono što ne kaže, zbog svoje skromnosti, jest da je bio savršen.

MO BIRA



KRUG 42

KIMI GUBI U BOKSU

Michael Schumacher i Ferrari su se, nakon što su shvatili da su Alonso i njegov Renault izvan domašaja, usredotočili na oduzimanje drugog mjesta Kimiju Räikkönenu. McLaren je izgurao Schumachera na treće mjesto na gridu i Michael je na prilazu u Abbey tijekom letećeg starta vozio bok uz bok s Räikkönenom. Za prvih zaustavljanja u boksovima nisu uspjeli preskočiti McLaren.

Sve je ovisilo o drugom zaustavljanju. Michael je znao da će njegova najbolja prilika biti u trenutku kad on bude na svježim gumama dok će Kimi, koji će se zaustaviti krug kasnje, biti na starim Michelinkama. Schumijev prvi krug iz boksova je bio senzacionalan, njegova vremena kroz 2. i 3. sektor (gdje je prije bio sporiji od Räikkönena) najbrža u cijeloj utrci. To je bilo dovoljno za preuzimanje drugog mjesta. Tipični Ferrari; tipični Schumacher.

Maurice Hamilton

McLaren je izgubio vitalne sekunde u vrijeme Kimijevog drugog zaustavljanja u boksu



Grand Prix VELIKE BRITANIJE

STATISTIKA

Svi podaci s **8. utrke**



Jeste li znali?

Jacques Villeneuve, svježe oženjen za Johannu, otkrio je natpis "Tek oženjen" na stražnjem krilu svojeg BMW-a u petak. Williams je osvojio svoju prvu i stotu Grand prix pobjedu u Silverstoneu. 70 posto svih utrka između završili su na postolju - ali ne u 2006. I da, Jackie Stewart je slavio 67. rođendan na dan utrke.

STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	MOTOR: 1. ILI 2. UTRKA	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU	
1m20.253s (set in Q3)	22	2.	Fernando Alonso	1
1m20.397s Q3	19	2.	Kimi Räikkönen	2
1m20.574s Q3	18	2.	Michael Schumacher	3
1m20.764s Q3	19	2.	Felipe Massa	4
1m20.919s Q3	21	1.	Giancarlo Fisichella	5
1m20.943s Q3	19	1.	Rubens Barrichello	6
1m21.073s Q3	-	2.	Ralf Schumacher	7
1m21.107s Q3	20	1.	Juan Pablo Montoya	8
1m21.329s Q3	25	2.	Nick Heidfeld	9
1m21.599s Q3	27	1.	Jacques Villeneuve	10
1m21.442s Q2	25	1.	David Coulthard	11
1m21.567s Q2	25	2.	Nico Rosberg	12
1m21.699s Q2	27	2.	Vitantonio Liuzzi	13
1m21.990s Q2	27	1.	Christian Klien	14
1m22.076s Q2	-	2.	Scott Speed	15
1m22.207s Q2	22	2.	Tiago Monteiro	16
1m23.129s Q1	-	2.	Mark Webber	17
1m23.210s Q1	25	2.	Christijan Albers	18
1m23.247s Q1	-	1.	Jenson Button	19
1m26.158s Q1	21	1.	Takuma Sato	20
1m26.316s Q1	23	2.	Franck Montagny	21
no time	17	1.	Jarno Trulli*	22

* kvar motora na početku kvalifikacija

REZULTATI UTRKE

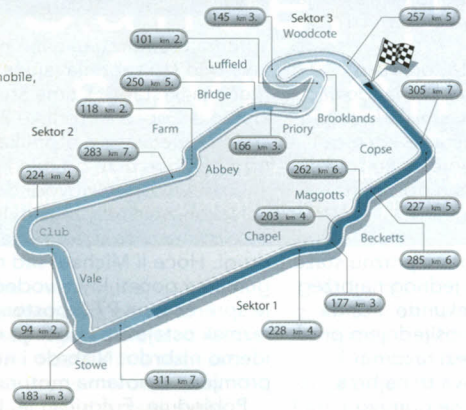
	VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLASMAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
1	**Fernando Alonso** Renault R26 (Michelin)	1	+1hr25m51.927s
2	**Michael Schumacher** Ferrari 248 (Bridgestone)	3	+13.951s
3	**Kimi Räikkönen** McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	2	+18.672s
4	**Giancarlo Fisichella** Renault R26 (Michelin)	5	+19.976s
5	**Felipe Massa** Ferrari 248 (Bridgestone)	4	+31.559s
6	**Juan Pablo Montoya** McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	7	+64.769s
7	**Nick Heidfeld** BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	6	+71.594s
8	**Jacques Villeneuve** BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	10	+78.299s
9	**Nico Rosberg** Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	9	+79.008s
10	**Rubens Barrichello** Honda RA106 (Michelin)	8	+1 krug
11	**Jarno Trulli** Toyota TF106 (Bridgestone)	13	+1 krug
12	**David Coulthard** Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	11	+1 krug
13	**Vitantonio Liuzzi** Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	12	+1 krug
14	**Christian Klien** Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	15	+1 krug
15	**Christijan Albers** MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	17	+1 krug
16	**Tiago Monteiro** MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	16	+2 kruga
17	**Takuma Sato** Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)	18	+3 kruga
18	**Franck Montagny** Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)	19	+3 kruga
19	RAZLOG ODUSTAJANJA		NISU KVLIFICIRANI
20	**Jenson Button** Honda RA106 (Michelin)	14	motor - 8 krugova
21	**Scott Speed** Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	20	sudar - 1 krug
22	**Ralf Schumacher** Toyota TF106 (Bridgestone)	21	sudar - 0 kruga
	Mark Webber Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	22	sudar - 0 kruga

SILVERSTONE

Datum: 11. lipnja 2006. Vrijeme: sunčano i toplo, 26°C
Temperatura staze: 42°C Gledatelja: 78.000 (na dan utrke)

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

SILVERSTONE
Dužina staze: 5,141 km
Brzine se odnose na V10 motore iz 2005.



BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

Najbrži krug: Fernando Alonso, 1:21,599, krug 21 (226,812 km/h)
Najbrže zaustavljanje: Felipe Massa 21,301 sekundi
Najsporije zaustavljanje: Nick Heidfeld 31,398 sekundi
Najveća brzina: M Schumacher 294,398 km/h
Najmanja brzina: Takuma Sato 281,397 km/h

SEZONA DO SADA

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

R = odustao

SILVERSTONE IZ KRUGA U KRUG

Krug 1: Speed udara u rep R Schumacherove Toyote u zavoju Becketts, a ovaj onda udara dolazećeg Webbera; sva trojica odustaju: Safety Car; Alonso vodi ispred Räikkönena, M Schumachera, Masse, Fisichelle, Heidfelda, Montoye, Barrichella, Rosberga, Villeneuvea, Coultharda, Trullija
Krug 4: Safety Car se sklanja; M Schumacher pokušava prijeći Räikkönena u zavoju Abbey, ali ne uspijeva
Krug 9: Button, na 12. mjestu, odustaje zbog vatre na sistemu za ulje
Krug 17: Trulli, na 12. mjestu s posljednjeg na startu, prvi u boksu
Krug 18: M Schumacher u boksu s trećeg mjesta
Krug 19: Räikkönen u boksu; ostaje ispred Schumachera
Krug 22: Alonso u boksu; zadržava vodstvo
Krug 26: Alonso vodi s 12,7 sekundi prednosti ispred Räikkönena; M Schumacher je treći
Krug 41: M Schumacher, sekundu iza Räikkönena, drugi put u boksu
Krug 42: Webber u boksu; M Schumacher vozi dva najbolja sektora i preuzima drugo mjesto
Krug 44: Alonso u boksu; Fisichella vodi
Krug 45: Fisichella u boksu; vraća se na četvrtom mjestu i približava se Räikkönenu; Alonso ponovno u vodstvu
Krug 56: Fisichella je samo 0,9 sekundi iza Räikkönena
Krug 60: Alonso pobjeđuje po prvi put u Silverstoneu, ispred M Schumachera i Räikkönena

FOTOGTAFIJE: STEVE ETHERINGTON/LAT KARTA: ALAN ELDRIDGE

Grand Prix KANADE NAJAVA

9. Utrka

MONTREAL, 25.06.2006.

Pišu: Tiago Monteiro, Maurice Hamilton

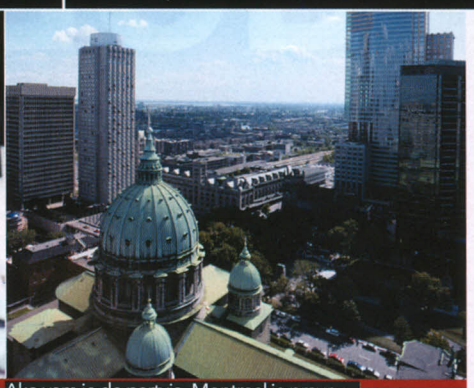
UTRKA BRZA, NEMILOSRDNA | AMBIJENT JEDAN OD NAJBOLJIH U F1 | STAZA GROZNA ZA KOČNICE | LOKACIJA LIJEPI GRAD, SJAJNA PUBLIKA



Prvi krug prošle godine: Renaulti vode, ali na kraju je slavio Räikkönen



Jacques Villeneuve, naravno, želi što bolji plasman; lani je bio tek deveti



Ako vam je do partyja, Montreal je pravo mjesto; u F1 danima cijeli grad vibrira



VOZAČEVIM OČIMA:
TIAGO MONTEIRO

Teška staza i težak noćni život

Montreal je sjajan grad i atmosfera je izvanredna. Cijeli je grad zaokupljen utrkom; sve izgleda kao tjedan zabave. Domaći ljudi su vrlo sretni jer ovo je jedno od najvećih zbivanja u godini, a restorani i sve druge atrakcije su prvoklasni. Čak se neke ulice posve zatvaraju za promet, kako bi bilo više mjesta za partyje.

Staza je također vrlo dobra. Ja obično volim šikane, posebno one malo brže, a ova ih je staza puna. Volim ritam dobrih šikana, daju ti dobar vizački cilj. To je staza malog aerodinamičkog potiska, jer ima mnogo ravnih dionica. Osobito je brza ona posljednja dionica, prije ulaska u boksove.

Auto može biti krhak i nervozan u prvom, neravnom zavoju, gdje je teško kočiti i moraš se vrlo pažljivo pozicionirati za drugi zavoj. To je vjerojatno jedan od najtežih dijelova staze. I inače, ovo je vrlo specifična staza. Zavoj 5 - tamo gdje je Olivier Panis imao veliku nesreću - vrlo je kompliciran. Može se razumjeti zašto je ovdje vrlo lako pogriješiti: vrlo je usko, i mora se skretati i lagano kočiti. Zavoji 8 i 9 su također složeni; radi se o vrlo brzoj šikani. Iz zavoja 10 važno je imati dobar izlaz, kako bi se osigurala dobra startna brzina za jednu od najdužih ravnih dionica u kalendaru.

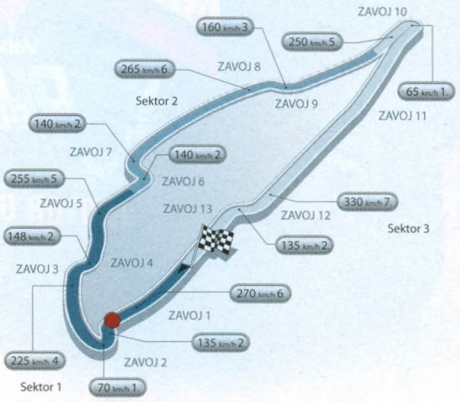
> "Zatim je tu ona famozna posljednja šikana sa zidom na kojem piše da ste dobrodošli u Quebec"

Točke kočenja se mijenjaju tijekom cijelog vikenda jer se staza inače ne koristi za utrke, pa staza progresivno postaje sve manje "zelena", kako na njoj ostaje sve više gume od Formule 1 i ostalih pratećih utrka. Zatim je tu ona famozna posljednja šikana sa zidom na kojem piše da ste dobrodošli u Quebec. Lani sam ga dva puta dodirnuo - nikad previše jako - samo sa stranama guma. To se vrlo lako dogodi jer se kroz šikanu puno poskakuje i sa svakim krugom se sve više riskira. Ali moraš si postaviti nekakvu granicu jer ćeš na kraju sigurno bubnuti u zid.

I rubnici su na ovoj stazi previše visoki. Svake ih godine pokušavamo promijeniti. Morali bi ih skinuti i nanovo napraviti kako treba, ali, sve u svemu, je to vrlo lijepa staza. Vrlo je brza i, naravno, pomalo ti se čini kao da si na cesti. Volim sve to - Montreal je uvijek veliki događaj.

GP Kanade
23.-25. lipnja 2006.

Broj krugova: 70
Dužina staze: 4,361 km
Dužina utrke: 305,270 km
Pobjednik 2005.: Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes)
Rekord kruga: 1:13,622, Rubens Barrichello (Ferrari), 2004.
Petak: dva jednosatna treninga 17.00-18.00, 20.00-21.00
Subota: trening 16.00-17.00, kvalifikacije 19.00
Nedjelja: start utrke 19.00 (sve srednjeeuropska vremena)



Brzine se odnose na V10 motore iz 2005.



Obratite pažnju na... Prvi i drugi zavoj; ovdje često bude svega odmah nakon starta

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, XPB.CC, GETTY IMAGES

u suradnji s
Hilton
RACING

RASPORED FORME

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

R: odustao; DQ: diskvalificiran



Tko je bio u bodovima 2005.?

1 Kimi Räikkönen
McLaren-Mercedes MP4/20
1.32:09,290 (198,747 km/h)

2 Michael Schumacher
Ferrari F2005 +1,137

3 Rubens Barrichello
Ferrari F2005 +40,483

4 Felipe Massa
Sauber-Petronas C24 +55,139

5 Mark Webber
Williams-BMW FW27 +55,779

6 Ralf Schumacher
Toyota TF105 + 1 krug

7 David Coulthard
Red Bull-Cosworth RB1 + 1 krug

8 Christian Klien
Red Bull-Cosworth RB1 + 1 krug

MISTIČNI
MO



Zidovi Montreala

U Montrealu se uvijek nešto događa. Ako to nisu aktivnosti van radnog vremena u noćnim klubovima, onda je to zabijanje vozača u zidove koji se protežu uz sam rub staze.

Pitajte Jensona Buttona. Očajnički mu je bio potreban plasman na postolju prošle godine, ali na drugoj strani staze u oštrom zavoju je otišao malo široko, pokupio prljavštinu na prednju lijevu gumu i onda platio cijenu kilometar kasnije, kad je tresnuo u zid na izlasku iz posljednje šikane. To je scenario koji je pogodio i neke svjetske prvake, tijekom godina.

Gotovo: znameniti zid uz posljednju šikanu dohvatio je 2005. i Jensona Buttona



Ova šikana - službeno, zavoji 12 i 13 - sažetak je staze Gilles Villeneuve i svih njenih prikrivenih zamki. Prilaz šikani je ÊslijepÊ i vozači tu stižu brzinom od skoro 330 km/h. Samo promislite o tome. Ravno naprijed je ulaz u boksove, a oko njega su redovi guma i betonski zidovi. Negdje na desnoj strani je zavoj kojeg trebate savladati. U vremenu od tri sekunde vozač mora pronaći svoju točku kočenja, zakočiti, prebaciti brzine na dolje, zaokrenuti, "zajahati" rubnike na desnoj, pa na lijevoj strani i onda opet po gasu. Na kraju svega vas čeka onaj prijeteći, vertikalni komad betona.

Postoji mogućnost da se površina staze od prethodnog kruga promijenila, zahvaljujući nekome tko je nešto pogrešno procijenio i nabacio prljavštinu na trkaću liniju. To ćeš ustanoviti tek kad se nađeš na njoj. Moraš biti agresivan - ali pređi mjeru i dodat ćeš svoje ime na znamenitu listu na zidu. Tada ti kao jedina utjeha ostaje utopiti tugu u nekom od mnogobrojnih podesnih lokala u središtu Montreala.

Maurice Hamilton



Gdje odsjesti

Hilton

HILTON MONTREAL AIRPORT
12505 Cote de Liesse Road
Dorval, Quebec
Canada
H9P 1B7
Tel : 514-631-2411
Web www. montreal-airport.hilton.com

O hotelu
Smješten je na aerodromu, s potpunim komforom hotela u središtu grada, na samo dvije minute vožnje besplatnim autobusom od aerodromskog terminala. Središte Montreala je udaljeno samo 15 minuta. Hotel ima 486 soba, podijeljenih u tri kategorije. Na vrhu je Executive Floor, gdje se radnim danom servira doručak, kokteli i lagani obroci. Visok komfor soba uključuje kupaonice u spa stilu i besplatan super-brzi bežični internet.

Barovi i restorani
Izaberite između četiri mogućnosti luksuznog objedovanja, od naših čuvenih večera s flambiranim jelima na vlastitom stolu, do raskošnih doručaka i laganih ručkova. U nedjelju navečer možete uživati u snimci Grand Prixa na velikom ekranu u našem restoranu Eclipse, pijuckajući jedno od preko 30 vrsta vina, točenih na čaše. Ili se opustite uz bazen u našem Gazebo Baru, i kušajte neki od njegovih čuvenih koktela. Bazen je smješten u predivnom zelenom vrtu površine jednog hektara. The Hilton Montreal Airport hotel pruža vam lagan pristup svim važnim događanjima, uz svu prednost lokacije na aerodromu.

Hilton
TEAM McLAREN MERCEDES
CORPORATE PARTNER

POSJETITE HILTONRACING.COM
ZA SVE NAJNOVIJE VIJESTI IZ FORMULE 1, NOVOSTI IZ EKIPE McLAREN-MERCEDES I ZA SVE POVOLJNE PONUDE HILTONA

Grand Prix SAD NAJAVA

FIA Svjetsko prvenstvo Formule 1

10. Utrka

INDIANAPOLIS 02.07.2006.

Pišu: Tiago Monteiro, Maurice Hamilton

UTRKA OBIČNO DRAMATIČNA | AMBIJENT NE MOŽE BITI VEĆI | STAZA ČUDNA KOMBINACIJA | LOKACIJA POLITIČKI PRESUDNA



Schumi je vozio usamljenu utrku prošle godine; jedino je Rubens ostao u istom krugu



Ne baš toliko pulsirajuće kao u Montrealu, ali i u Indianapolisu se može dobro jesti



Scott Speed: prvi Amerikanac u domaćoj utrci od Eddieja Cheevera 1989.



VOZAČEVIM OČIMA:
TIAGO MONTEIRO

Jahanje po rubnicima u hramu brzine

Kad sam se utrkivao u seriji Champ Car moja je ekipa bila smještena u Indyju, tako da prilično dobro poznajem grad. Bilo je lijepo vratiti se prošle godine, jer sam sreo sve moje bivše mehaničare. Priredili smo i zajednički roštilj. Navijači su sjajni; mjesto je samo po sebi mistično i pravi je hram brzine. Obožavam cijeli taj ambijent.

Činjenica da nas je samo šest bilo u utrci 2005. - startali smo samo mi s Bridgestone gumama - bila je izvan naše kontrole. Ipak, za mene je to bila dobra utrka u kontekstu performansi. Imao sam dobar, izbalansiran auto, pa je i prije same utrke vikend za nas bio jako dobar.

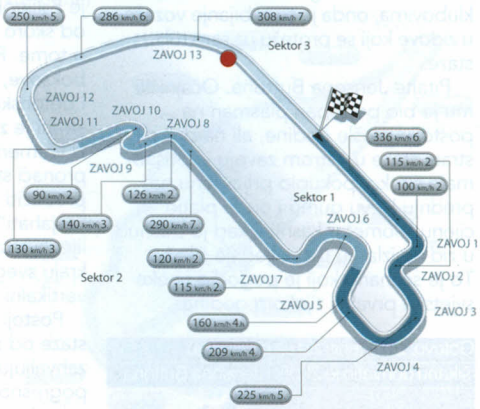
Iako je na neki način Miki Maus staza, svejedno ju volim. Nije lako pronaći točku kočenja u prvom zavoju - zapravo, to je jedna od najtežih točki za pronalaženje u cijelom prvenstvu. No, prijanjanje uz stazu ovdje je nevjerojatno, jer ovalnu stazu namjerno rade vrlo hrapavom iz sigurnosnih razloga. Kad tu kočiš, mislim da sile deceleracije dostižu gotovo 6 -, što je enormno puno. Rano u vikendu ovdje kočiš mnogo ranije, a onda postepeno ideš sve dublje u taj zavoj. Kroz zavoje 1 i 2 bitno je zadržati dobar ritam. Zavoj 3 se vozi punim gasom, i tu rep auta uvijek malo bježi van. Kad se gume istroše, može biti škakljivo zadržati puni gas.

U zavoju 8 moraš puno "jahati" po desnom rubniku, jako kočiti i održati dobru ulaznu brzinu. Za prilaz zavoju 9 ostaneš unutra, jer se radi o kratkoj razdaljini. Ja sam u svakom krugu izlazio na rubnike i čak na travu, koliko god sam mogao. Čak imam i sliku koja pokazuje Michaela Schumachera posve na travi, i jednu sliku mene u potpuno istoj poziciji! U zavoj 10 ulaziš u prvoj - zeznuto dok ne shvatiš. Moraš ostati na gasu na izlazu iz zavoja 9 i skrenuti u posljednji trenutak, kasnije nego što bi zaista htio. Ako skreneš ranije auto će još uvijek biti nestabilan od posljednjeg zavoja i podupravljati će; a ako kočiš, imat ćeš dobru liniju, ali ćeš biti prespor. Zavoj 11 je, naravno, važan jer vodi na ovalnu stazu, a onda si na gasu do daske jako, jako dugo.

> "Kad kočiš za prvi zavoj, sile deceleracije dostižu gotovo 6 G, što je enormno puno"

GP SAD
30. lipnja-2. srpnja 2006.

Broj krugova: 73
Dužina staze: 4,192 km
Dužina utrke: 306,016 km
Pobjednik 2005.: Michael Schumacher (Ferrari)
Rekord kruga: 1:10,399 (214,367 km/h), Rubens Barrichello (Ferrari), 2004.
Petak: dva jednosatna treninga 18.00-19.00, 21.00-22.00
Subota: trening 17.00-18.00, kvalifikacije 20.00
Nedjelja: start utrke 20.00 (sve srednjeeuropska vremena)



Brzine se odnose na V10 motore iz 2005.

Obratite pažnju na... Super-brzi posljednji zavoj kojeg su lani svi s Michelin gumama vozili samo u kvalifikacijama



FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, GLENN DUNBAR/LAT, CLIVE ROSE/GETTY IMAGES, XPB.CC

u suradnji s Hilton RACING

RASPORED FORME

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

R = odustao; DNS = nije startao



Tko je bio u bodovima 2005?

1 Michael Schumacher
Ferrari F2005
1.29:43,181 (204,640 km/h)

2 Rubens Barrichello
Ferrari F2005 +1,522

3 Tiago Monteiro
Jordan-Toyota EJ15 +1 krug

4 Narain Karthikeyan
Jordan-Toyota EJ15 +1 krug

5 Christijan Albers
Minardi-Cosworth PS05 + 2 kruga

6 Patrick Friesacher
Minardi-Cosworth PS05 + 2 kruga

MISTIČNI

MO



Pravu utrku, molim

Pojasnimo jednu stvar prije nego što počnemo diskutirati o Grand Prixu SAD-a: Formula 1 bi trebala biti zahvalna što joj je uopće omogućeno da se nakon prošlogodišnjeg fijaska vrati. Svi aspekti kraha Michelinovih guma nadugačko su već u F1 Racingu proanalizirani, ali ostao je strah da Indy više neće htjeti Formulu 1. A to bi bila šteta.

Sama staza nije jedna od onih epski izazovnih F1 staza, ali mjesto jednostavno zrači poviješću. Teško da bi moglo biti drugačije kad stojiš na širokom prostranstvu boksova i zuriš u glavnu tribinu koja je značajan dio najvećeg gledateljskog objekta na svijetu. Glavna ravna dionica je također golema, zbog čega je unutrašnji dio staze, izgrađen upravo za Formulu 1, razočaranje.

Zona kočenja, na mjestu gdje stara ovalna staza prelazi na novu, u prvom zavoju, vrlo je važna. Ovdje govorimo o brzinama većim od 320 km/h i o kočenju do sredine zavoja kraćem od 150 metara. Smanjenje brzine je ogromno i vozač podnosi sile od 5,4 - samo petinu sekunde nakon što je stisnuo kočnicu.

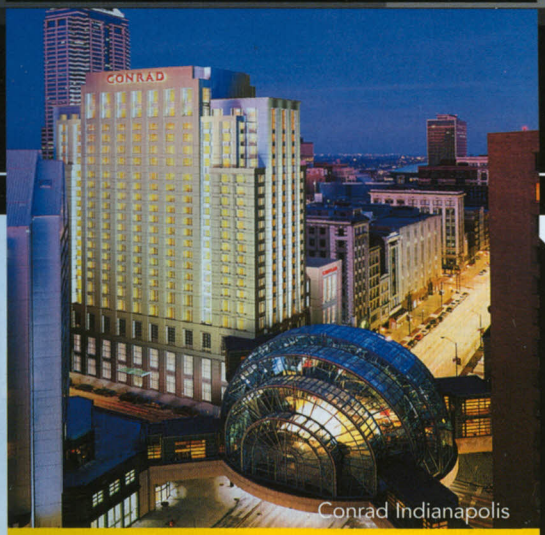
U slijedećih nekoliko sekundi morat će prilagoditi kočenje kako bi izbjegao blokiranje kotača, obzirom da se brzina tako dramatično smanjuje; srednje razine aerodinamičkog potiska također opadaju i čine automobil ekstremno nestabilnim.

To je također mjesto gdje je, do određene mjere, moguće pretjecati. Ako se prisjetite prošlogodišnje utrke, vodeća dvojica - od šest koliko je sveukupno bilo u utrci - ovdje su se skoro sudarila. Ferrarijevi vozači su se taj put nekako izvukli, ali ove godine neće biti tako lako - i zbog toga smo svi zahvalni.

Maurice Hamilton

Ferariji su 2005. imali protiv sebe samo Jordane i Minardije; publici se to nije svidjelo





Conrad Indianapolis

Gdje odsjesti?

Hilton

HILTON INDIANAPOLIS
120 West Market Street,
Indianapolis, Indiana,
United States 46204
Tel +1 317 972 0600 Web
www.indianapolis.hilton.com

Najnoviji luksuzni hotel u Indianapolisu smješten je između zgrade State Capitol i prelijepog Monument Circlea, na glavnom gradskom trgu. Hotel je mješavina elegancije, pažnje prema svakom gostu i luksuza u svakoj sobi, što boravak u njemu čini izuzetnim.
332 sobe podijeljene su u pet kategorija, a svaki Hilton de luxe apartman sastoji se od odvojenog dnevnog boravka, velike spavaće sobe i zasebne sobe za garderobu. Uživajte i u savršenom iskustvu objedovanja unutar samog hotela : Fresh Grill restoran servira najsvježije delicije, specifične za Indianu, područje velikih jezera i dolinu rijeke Ohio, sve pripremljene sa suvremenim "štihom".

CONRAD INDIANAPOLIS
50 West Washington Street,
Indianapolis, Indiana, 46204
Tel +1 317 713 5000
Web www.conradhotels.com

CONRAD HOTELS

Kao luksuzni brend familije Hilton, hoteli Conrad nude iskustva koja su izuzetna kao i svaki njihov gost. Nedavno otvoren Conrad Indianapolis hotel omogućit će vam izuzetno, inovativno iskustvo gosta u ovakvom hotelu.
Smješten nadomak Monument Circlea u samom srcu grada, hotel je dostojan svjetskog statusa ovog grada. Izuzetna arhitektura ovog hotela ugošćuje 241 vrlo luksuznu sobu, restorane Du Soleil i Vitesse, kavijar bar, spa saune i fitness centar.

Hilton TEAM McLAREN MERCEDES CORPORATE PARTNER

POSJETITE HILTONRACING.COM

ZA SVE NAJNOVIJE VIJESTI IZ FORMULE 1, NOVOSTI IZ EKIPE MCLAREN-MERCEDES I ZA SVE POVOLJNE PONUDE HILTONA

Grand Prix FRANCUSKE NAJAVA

11. Utrka

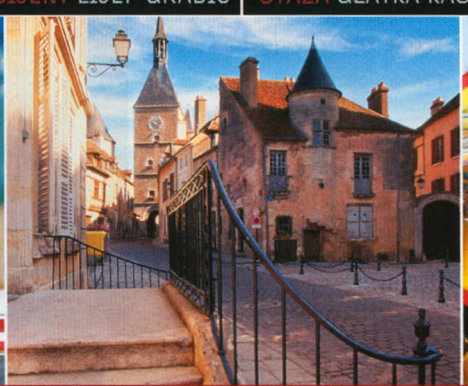
MAGNY-COURS 16.07.2006.

Pišu: Tiago Monteiro, Maurice Hamilton

UTRKA BRZI ZAVOJI SU KLJUČNI | AMBIJENT LIJEP GRADIĆ | STAZA GLATKA KAO SVILA | LOKACIJA POSRED NIČEGA



Alonso je bio klasa za sebe u 2005., bolji i od sjajnog Kimija



Nevers je malo pospan za Formulu 1: lijep, ali od zabave niti z



Renaultovi navijači bit će brojni i glasni



VOZAČEVIM OČIMA: TIAGO MONTEIRO

Ne jako zabavno i teško za podesiti

Sve sam svoje rane utrke vozio u Francuskoj, ali ne mislim da je ova utrka veliki događaj. Nevers je mali, zgodan grad, ali daleko od idealnog za jednu utrku Formule 1. Usred ničega je; ima nekoliko hotela i barova, i ništa više. Ja odsjedam blizu staze jer, naravno, ne želim previše putovati svakog jutra i večeri. A staza je jedna od onih modernih, dosadnih staza. No, ima dvije vrlo brze šikane - Nürburgring i Imolu- i to volim.

Početak kruga je zahtjevan. Prvi zavoj se vozi punim gasom, kao i drugi koji vodi u Estoril, vrlo težak zavoj, u kojem aerodinamika mora biti točno kako treba. Tu se na trenutak može malo ispraviti auto, i tada se može na kratko malo prikočiti, kratko, ali snažnim pritiskom na pedalu.

Adelaide je samo uska ukosnica, pa jako kočiš - nije lako jer auto ˝pleše˝ i postaje nesiguran - to se čak može vidjeti i na televiziji. Nurburgring, uau! Sjajna, brza šikana, peta brzina, ali dok se snađeš i reagiraš i malo otpustiš rep auta, možeš lako izgubiti ritam.

Na ovoj stazi stalno kočiš i skrećeš. Sljedeći zavoj je 180°; tu je linija malo čudna - kasni za logičnom kulminacijom zavoja i tu čim prije trebaš dati gas da bi izašao iz ovog teškog zavoja čim brže. Onda punim gasom sve do šikane Imola, koja je slijepa jer se staza malo uzdiže, a zatim spušta. Opet osjećaš kako auto prilično ˝pleše˝ i na momente je vrlo lagan. U petoj si brzini, voziš vrlo brzo i trebaš samo malo, ali snažno dotaknuti kočnicu. Na izlazu moraš biti jako pažljiv jer se moraš dobro namjestiti za zavoj 13. Ideš stalno po lijevoj strani staze, što je teško jer u Formuli 1 sve ide uistinu brzo.

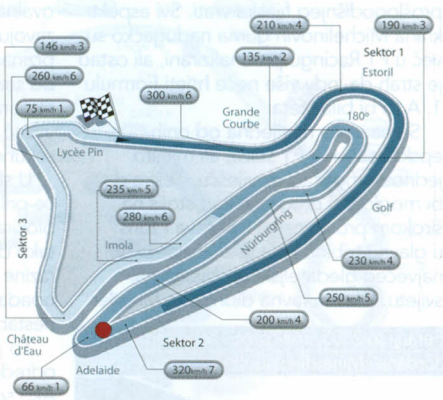
Zavoj 15 je opet vrlo oštar. Ponovno je izlaz veoma važan jer se moraš vrlo dobro namjestiti za završnu šikanu koja je, opet, ključna za cijelu ravnu dionicu koja slijedi.

> ˝Adelaide je samo uska ukosnica, pa jako kočiš - nije lako jer auto ˝pleše˝ i postaje nesiguran˝

Za set up auta Magny-Cours nije laka staza. Želiš visoki aerodinamički potisak u šikanama, a zatim trebaš minimalni aerodinamički otpor na dugim ravnim dijelovima. Vrlo mala razlika u podešavanju može prouzročiti veliku razliku u vremenu po krugu.

GP Francuske 14-16. srpnja 2006

Broj krugova: 70
Dužina staze: 4,411 km
Dužina utrke: 308,770 km
Pobjednik 2005.: Fernando Alonso (Renault)
Rekord kruga: 1:15,377, Michael Schumacher (Ferrari), 2004.
Petak: dva jednosatna treninga 11.00-12.00, 14.00-15.00
Subota: trening 11.00-12.00, kvalifikacije 14.00
Nedjelja: start utrke 14.00



Brzine se odnose na V10 motore iz 2005.

Obratite pažnju na... Zavoj Imola, drugu od uistinu brzih i zahtjevnih šikana



FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, XPB.CC, GETTY IMAGES

u suradnji s Hilton RACING

RASPORED FORME

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

R = odustao DNS = nije startao NT = bez kvalifikacijskog vremena
DNP = trenirao, ali nije sudjelovao u kvalifikacijama



Tko je bio u bodovima 2005. ?

1 Fernando Alonso
Renault R25
1.31:22,233 (202,630 km/h)

2 Kimi Räikkönen
McLaren-Mercedes MP4/20
+11,805

3 Michael Schumacher
Ferrari F2005 +1:21,914

4 Jenson Button
BAR-Honda 007 + 1 krug

5 Jarno Trulli
Toyota TF105 +1 krug

6 Giancarlo Fisichella
Renault R25 + 1 krug

7 Ralf Schumacher
Toyota TF105 + 1 krug

8 Jacques Villeneuve
Sauber-Petronas C24 +1 krug

MISTIČNI MO



Prednost Renault

Ferrari i McLaren nerado će razmišljati o ovoj utrci. Prošle godine su Fernando Alonso i Renault odradili savršenu domaću utrku. Bilo je toplije nego se predviđalo i suparnici su se, hvatajući se za slamku, nadali da će Renaultov izbor mekih guma možda prsnuti od arogancije. Ni slučajno.

Alonso je osvojio pobjedu broj pet u 2005. Čak i kad bi Renault ovaj put bio uhvaćen na krivoj nozi, Magny-Cours će najvjerojatnije opet biti dobra staza za Michelin, i staza koja više odgovara Renaultu nego McLarenu.

Brzi zavoji traže dobro aerodinamičko prijanjanje, a tu već razgovaramo Renaultovim jezikom, u tehničkom i kulturološkom smislu. Estoril (zavoj 3) je klasičan primjer: dugi, dugi desni zavoj gdje brzine rastu od 240 km/h na ulazu, a do 260 km/h na izlazu.

Jedno od iskušenja je smanjenje aerodinamičkog potiska na krilima u nadi postizavanja veće maksimalne brzine na ravnim dijelovima - i time prilike za pretjecanje pri kočenju - ali važnost aerodinamičkog potiska je toliko velika da će vas rezultirajuće smanjenje u prijanjanju kroz Estoril zapravo učiniti sporijima na ravnoj dionici.

Magny-Cours je čudno mjesto. Temperatura zraka presudno utječe na podešavanje automobila i može posve promijeniti ravnotežu i prijanjanje guma, bez očitog razloga. Sredina je ljeta u središnjoj Francuskoj, i tu su promjene u temperaturi ekstremnije nego na mnogim drugim mjestima.

Također, samo je jedan lijevi zavoj, što znači da je prednja desna guma stalno hladnija od ostalih. Ukratko, na ovoj prilično bezličnoj stazi iskustvo je od presudne važnosti.

Maurice Hamilton



Više nego na ijednoj drugoj stazi, prošlogodišnji pobjednik Alonso favorit je Magny Corsu



Hilton Racing Weekend

Najbolje, osim da ste tamo

Hilton Racing poziva vas da uživate u akciji Grand Prixa Francuske uživo na velikim ekranima. Ovaj događaj uključuje fantastično veče pod vodstvom Tonyja Jardinea, a uživat ćete i u nemjerljivoj gostoljubivosti hotela Hilton Birmingham Metropole.

UPOZNAJTE EKSPERTE
Neformalna večera prije utrke uključuje:
- Uvid u jedinstvene stavove Tonyja Jardinea i nekadašnjeg koordinatora ekipe McLaren-Mercedes Joa Ramireza
- Analizu nakon kvalifikacija i uključivanje izravno u garažu McLaren-Mercedesa u Magny Coursu
- Najavu utrke izravno iz Magny Coursa, od strane Marka Blundella
- ekskluzivno uključenje u garažu McLaren-Mercedesa prije utrke

ISPROBAJTE SVOJE SPOSOBNOSTI
Testirajte svoje umijeće vožnje na McLaren-Mercedesovom jedinstvenom Grand Prix simulatoru. Predviđene su velike nagrade za najbrža vremena po krugovima, uključujući Sony PSP uređaje i dijelove automobila s autogramima.

GRAND PRIX NA VELIKOM EKRANU
Uhvatite svu akciju iz Magny Coursa na velikom ekranu uz nedjeljni ručak. Tony Jardine and Jo Ramirez obogatit će prijenos svojim predviđanjima, i bit će također pri ruci i odgovarati na vaša pitanja.

KADA subota-nedjelja, 15.-16. srpnja 2006.
GDJE Hilton Birmingham Metropole, Birmingham
CIJENA 139 funti po osobi, uključujući večeru, smještaj i nedjeljni ručak
REZERVACIJE 139 funti po osobi, uključujući večeru, smještaj i nedjeljni ručak

Za rezervacije nazvati 0044-8705-201201 ili posjetiti www.hilton.com/racing.

Hilton TEAM McLAREN MERCEDES CORPORATE PARTNER
POSJETITE HILTONRACING.COM
ZA SVE NAJNOVIJE VIJESTI IZ FORMULE 1, NOVOSTI IZ EKIPE MCLAREN-MERCEDES I ZA SVE POVOLJNE PONUDE HILTONA

Žuta zastava



Maše: Ivica Blažičko

Najvažnije pitanje cijele sezone - ostaje li Michael ili će na kraju sezone otići - nakon Monte Carla dobilo je sasvim novu dimenziju.

Michael Schumacher i Monte Carlo. Kao i sve velike tajne, tako i u slučaju Michaelovog parkiranja u Rascasseu, ostat će zauvijek nejasno što se, zapravo, dogodilo. Je li moguće da je u djeliću sekunde donio odluku i napravio nesportski potez? Ili je samo pogriješio. Poznato je da ga Jacques Villeneuve ne ljubi previše, pa stoga i nije začudila njegova reakcija: "Sedmerostruki svjetski prvak da napravi onakvu pogrešku? Nemojte se šaliti. Ako je pogriješio, onda mu treba oduzeti super-licencu jer nije zaslužio voziti u Formuli 1."

Ne znam jesam li s godinama postao mirniji i pametniji, ili samo stariji i sporiji, no, znam da bih prije desetak godina istog trena opalio ih svih oružja po nevoljenom Nijemcu. Za vrijeme prijenosa ostao sam nevjerojatno miran, a nakon svih reakcija, uključujući i onu Villeneuvovu, bilo mi je čak i pomalo žao Schumachera.

Na stranu sve stare boli, u kojima on nije zapravo odigrao nikakvu ulogu osim što je uzeo ono što mu je ponuđeno, čak i oni koji ga nikako ne vole moraju biti objektivni i priznati da barem statistički gledano, u povijesti nije bilo uspješnijeg vozača.

"Ne znam jesam li s godinama postao mirniji i pametniji, ili samo stariji i sporiji, no znam da bih prije desetak godina opalio ih svih oružja po nevoljenom Nijemcu"

Osvojiti sedam naslova, pobijediti u bezbroj utrka i držati gotovo sve rekorde u Formuli 1 nevjerojatno je ostvarenje. I zato me je jako iznenadila odluka sudaca za incident u Monte Carlu. Sviđalo se to nama ili ne, u svakom sportu se poštuje autoritet, vrijednost i radni staž, pogotovo ako je tako briljantan. Teško se kažnjavaju velikani i uvijek su čak i institucije koje paze na provođenje legitimiteta u natjecanjima, sklone barem malo zažmiriti. Ovaj se put to nije dogodilo i prvi put u povijesti Ferrari je imao dva bolida na kraju startnog poretka.

I dok se Massa zabio tamo gdje to već godinama nikome nije uspjelo, na trgu kod Kazina, Schumacheru su vlastodršci poslali bolnu poruku. "Zbog svih incidenata koje si napravio tijekom karijere, zbog Hilla, Villeneuva, mi ti više ne vjerujemo. Gledali smo telemetriju, pregledavali snimke, tebe smo saslušavali satima i na kraju te šutnuli u posljednji red."

Nakon takve odluke dao bih sve da sam mogao na trenutak zaviriti u Michaelove misli. Što se događalo? Ništa. Čovjek je sjeo u bolid, odvezao utrku, osvojio bodove i otišao u vilu u Švicarsku. Možda je i to znak beskrajne superiornosti, potvrda da je u stanju izdići se iznad svih nepravdi. A možda je pomislio, OK, nije prošlo, idemo dalje.

Mislim da je najvažnije pitanje cijele sezone - ostaje li Michael ili će na kraju sezone otići - nakon odluke iz Monte Carla dobilo sasvim novu dimenziju. Schumacher je dobio poruku da, bez obzira na sve naslove i pobjede, jednostavno više nije voljen u važnim krugovima Formule 1. Navijači su izuzeti iz te priče. Besmisleno je spekulirati, ali emotivac poput Senne vjerojatno bi cijenjeno društvo poslao do vraga, vratio se u Brazil i uzgajao rasne konje. U Michaelovom slučaju izostala je reakcija, normalna, ljudska. Ljudi koji ga bolje poznaju tvrde da bi ga upravo monegaški incident mogao motivirati da ostane još godinu i pokuša se ponovo popeti na vrh.

U sjeni novog slučaja "Schumi", Fernando Alonso postao je, nakon Silverstonea, prvi čovjek u povijesti koji je u prvih osam utrka sezone upisivao samo prva ili druga mjesta. Osvojio je 92,5 % bodova ove sezone - nitko nikada to nije uspio ostvariti u prvih osam utrka. S trinaest pobjeda prestigao je Kimija Raikkonena i Jacquesa Villeneuva, samo jedna mu nedostaje da preskoči Davida Coultharda i jedini aktivni ispred njega biti će Michael Schumacher. A kako je krenuo, čak ni Schumijevi rekordi ne izgledaju nedostižno. Pitanje je samo, hoće li McLaren sljedeće sezone moći pratiti i podržati najbržeg i najpouzdanijeg vozača današnjice. FO



Svježa motivacija za Schumija? Želi li sada pobjedu više no ikad?