NAJPRODAVANIJI SVJETSKI F1 MAGAZIN

SIJEČANJ 2005. 20 kn www.vox-zagreb.hr

F1 RACING

>> KARTING U KOLUMBIJI
F1 U DOBROTVORNOJ JURNJAVU MONTOYINOM BOGOTOM

>> MOŽE LI SE SCHUMI VRATITI?
PITALI SMO DVADESETORICU KOJI ZNAJU

>> GILLES VILLENEUVE KAO DANAS
IZGUBLJEN, PA PRONAĐEN INTERVJU S FERRARIJEVOM MEGA-ZVIJEZDOM

SVJETSKA EKSKLUZIVA
ALONSO PRVI U JEDINOJ GLOBALNOJ F1 ANKETI

Plus
- ☆Auto godine
- ☆Vožnja godine
- ☆Start godine
- ☆F1 boss godine
- ☆Rookie godine

... i još mnogo toga

Sretan Božić i 2006.

ČOVJEK GODINE 2005.

PREMA VAŠEM IZBORU

BEZ DLAKE NA JEZIKU
DAVID RICHARDS O SEZONI 2005.
Jedva smo ga nagovorili, ali jednom kad je počeo DR nije nikog poštedio

haymarket

ISSN 1845-8270

9 771845 827008

vox-zagreb

F1 RACING
NAJPRODAVANIJI GRAND PRIX MAGAZIN NA SVIJETU
www.vox-zagreb.hr

√ RUBRIKE

6 **RIJEČ, DVIJE, GLAVNOG UREDNIKA**
8 **PITPASS**
Fotka mjeseca
10 **PITPASS**
22 **UZ DLAKU:**
Peter Windsor
24 **OVERDRIVE:**
Mladen Jergović
44 **F1 NA JEDAN:**
Nick Heidfeld
98 **ŽUTA ZASTAVA:**
Ivica Blažičko

√ TEME BROJA

26 **ČOVJEK GODINE 2005.**
Čitaoci F1 Racinga iz cijelog svijeta odabrali su najbolje u Formuli 1 u 2005.
38 **ZEZANJE KOD PABLA**
Peter Windsor i grupa F1 vozača otišli su se malo zabaviti u Montoyino dvorište
46 **RENAULT OSVOJIO, MCLAREN IZGUBIO PRVENSTVO**
Jedva smo ga nagovorili, ali David Richards bez dlake na jeziku ocjenjuje sezonu 2005.
60 **TKO KAŽE DA NISAM TO ZASLUŽIO?**
Felipe Massa, novi Ferrarijev Brazilac nema straha pred "ljudožderom" Schumacherom
66 **MOŽE LI MICHAEL SCHUMACHER OPET GAZITI?**
Stručnjaci misle da nije sve završeno sa sedam naslova prvaka
72 **KLIEN SE KLINOM (NE) IZBIJA**
Tko je Red Bullov mladac kojeg toliko cijene inženjeri te ekipe
76 **PREKO ZVIJEZDA DO TRNJA**
Kad prvaci padnu, to obično boli
80 **FOTOGRAFIJE GODINE**
Slike koje ćemo još dugo pamtiti
86 **ŠTO RADITE ZA BOŽIĆ?**
Pitali smo F1 protagoniste o planovima za tulume i pečene purice
90 **HOCKLEYEVE TRAKE: GILLES VILLENEUVE, 1979.**
Novinar F1 Racinga pronašao je na staroj kazeti intervju s legendanim Kanađaninom

Fotografija na naslovnoj strani: Steven Tee/LAT
Fotografije u ovom broju: Ben Wright, Darren Heath, Glenn Dunbar/LAT, arhiva LAT, Vladimir Rys/Getty Images, XPB.CC
Posebno hvala: Pat Behar, Hanspeter Brack, Gary Brogden, Lyndsey Campton, Matthew Clarke, Liam Clogger, Luca Colajanni, João Paulo Cunha, Stuart Dyble, Ross Gregory, Martin Harrison, Chris Hughes, Bradley Lord, Connie Montoya, Christel Picot, Clare Robertson, Filippo Sapia, Alex Schieren, Helen Temple-Rist, Katie Tweedle, Claire Williams, Chris Willows, Richard Woods

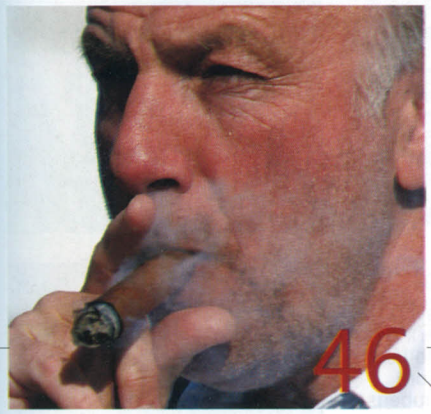


26
NA VRHU SVIJETA
Fernando Alonso nije samo pobjednik svjetskog prvenstva. Još i važnije, on je Čovjek godine po izboru 43,000 čitalaca F1 Racinga širom svijeta

Sadržaj

siječanj 2006.

KAKO SE PRETPLATITI?
Okrenite stranu 89.



KAKO JE TO VIDIO RICHARDS
DR bez dlake na jeziku. Njegovu ocjenu sezone (i vozača) 2005. ne smijete propustiti





DE LA ROSA POBIJEDIO MONTOYU!
Otišli smo Kolumbije gledati dobrotvornu karting zezanciju Juana-Pabla i društva



66 **MOŽE LI SCHUMI PONOVNO POBIJEDITI?**
Ovo svi pitaju, a mi smo se obratili onima koji najbolje znaju



FELIPE MASSA
Schumijev sluga ili u Ferrariju jer to zaslužuje? Ferrarijev novi vozač otvoreno o svemu



F1 RACING

Najprodavaniji svjetski GP magazin

Broj 1
22.12.2005
ISSN:
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
Stega tisak d.o.o.
Zavratnica 17, Zagreb

BRITANSKO IZDANJE
Glavni izdavač
Tony Schulp
Izdavač
Andrew Golby
Izvrsni izdavač
Jonathan Haines
Direktor marketinga
Ian Burrows

Direktor licencnih izdanja
Tim Bulley
Glavni urednik
Matt Bishop
Izvršni urednik
Oliver Peagam
Grand Prix urednik
Peter Windsor
Urednik vijesti
Steve Cooper
Produkcijska urednica
Lara Piercy
Umjetnički urednik
Frank Foster

Grafička urednica
Jody Hockley

HRVATSKO IZDANJE
Izdavač
Vox-Zagreb d.o.o.
Direktor
Oleg Šimić
Glavni urednik
Mladen Jergović
Direktor marketinga
Josip Ivičić
Tajnica redakcije
Renata Gelo

Grafičko oblikovanje
AMS nakladništvo
Grafička urednica
Ema Klubičko
Stručni suradnici
Goran Dijaković, Saša Teković, Ivan Zenzerović
Prevoditelji
Dorina Vlakančić
Ljiljana Vlakančić
Lektorica
Vedrana Šimić
E-mail redakcije:
f1racing@vox-zagreb.hr

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

RIJEČ, DVIJE, GLAVNOG UREDNIKA

Hrvatska konačno postaje dio najprestižnijeg i ekonomski najunosnijeg svjetskog sporta današnjice - Formule 1. U rukama držite "F1 Racing", magazin koji se čita u preko stotinu zemalja i tiska u 30 izdanja na lokalnim jezicima, uključujući, evo, i hrvatski.

Zahvaljujući suradnji najveće britanske izdavačke kuće "Haymarket" i vodeće hrvatske agencije za sportski marketing "Vox-Zagreb" i hrvatsko izdanje postaje dio ove velike globalne obitelji.

"F1 Racing" najprevođeniji je i najprodavaniji magazin ne samo "Haymarketa", već i u Formuli 1. Širom svijeta tiska se u preko milijun i pol primjeraka, a procjenjuje se da mu čitalačka publika broji gotovo devet milijuna.

Te su brojke posve u skladu s globalnom popularnošću Formule 1, sporta koji je, uz finale svjetskog nogometnog prvenstva i uz Olimpijske igre, najpopularniji TV sport svijeta. I dok prosječnu utrku Formule 1 u svijetu gleda između 500 i 800 milijuna TV gledatelja, popularnost ovog sporta u Hrvatskoj također se može adekvatno prikazati televizijskim statistikama: preko 200,000 gledatelja u prosjeku prati jednu utrku. Ta je brojka, u odnosu na ukupnu populaciju, čak i nešto iznad zapadnoevropskog standarda. Naravno da takva popularnost ovog sporta u našoj zemlji zaslužuje i tiskani medij. Hrvatska je dugo "tražila" svoj specijalizirani magazin Formule 1. Sada ga napokon ima.

"F1 Racing" je podjednako namijenjen i onima koji o Formuli 1 znaju mnogo, i onima koji bi željeli znati više. Magazin nije samo pasivni pratilac Formule 1. On je mnogo više. On je institucija koja je, zapravo, sastavni dio ovog sporta. Novinari ovog lista ne moraju strepiti da li će im molbe za intervjue biti uslišene; Michael Schumacher, Ron Dennis, Fernando Alonso, Flavio Briatore i ostali sami nude suradnju.

"F1 Racing" je, dakle, naša prva, i najdostupnija, ulaznica u svijet Formule 1. U njemu ćete, uz najnovije vijesti, moći otkriti i najnovije trendove u ovom globalnom sportu (trendove koji reflektiraju, a nerijetko čak i uzrokuju, određena svjetska ekonomska kretanja), razgovore s najzanimljivijim akterima, relevantne komentare onih koji o Formuli 1 znaju, i još mnogo, mnogo toga.

Magazin je koncipiran tako da zaljubljenik u Formulu 1 može sve o svojem sportu saznati čak i ako ne putuje na utrke, pa čak i ako one posljednje nije pratio na TV ekranima. Uz originalne materijale iz britanskog izdanja, "F1 Racing" će biti otvoren i za hrvatske suradnike, budući da je u našoj zemlji poznavalaca ovog sporta tako mnogo.

Magazinu se pridružuje i vlastiti hrvatski web portal, a pripremamo i mnogo drugih izdavačko-marketinških iznenađenja, posve u skladu s prirodom i ugledom Formule 1.

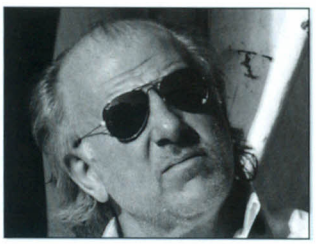
Dakle, kvalifikacije su završene, startni poredak se zna. Crvena svjetla se gase i pravi sportski spektakl počinje i u Hrvatskoj.

Uživajte, i sretni vam božićni i novogodišji praznici.



Mladen Jergović

PROTAGONISTI



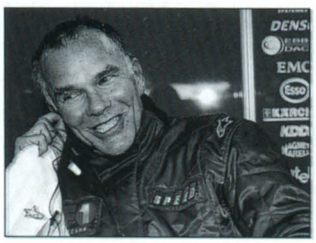
David Richards
Ove godine iskoristili smo (privremeno?) otsustvo iz Formule 1 Davida Richardsa i, dakle, njegov profesionalni odmak i nagovorili ga da ocijeni Grand Prix sezonu 2005. Kao što smo i predvidjeli, DR je ponudio svoje mudre, i strastvene, stavove, bez mnogo obzira prema ikome. (strana 46)



Maurice Hamilton
Bravo, Mo. Kao suvozač Tonyja Jardinea, Hamilton je završio drugi na reliju Roger Clark u studenom. Zatim je malo usporio i razgovarao s Felipeom Massom, nasljednikom Rubensa Barrichella u Ferrariju, i čovjekom čiji je transfer izazvao brojna čuđenja i komentare (strana 60)



Steve Cooper
Ovog mjeseca naš urednik vijesti donosi nam svoja iskustva s drugim (iza Heidfelda) tihim čovjekom Formule 1 - Christianom Klienom. Austrijanac je 2005. vrlo očigledno napredovao, čak toliko da je u Red Bullu zasjenio favoriziranog Tonija Liuzzija. Cooper otkriva kako je Klien u tome uspio. (strana 72)



Peter Windsor
Grand Prix urednik F1 Racinga otišao je, unatoč mnogim nagovaranjima da je tamo opasno, u Kolumbiju i gledao Montoyu i njegove F1 prijatelje kako se vraćaju korijenima na improviziranoj go-kart stazi. Ali, korijenima se vratio i stari, dobri Pete. (strana 38)



Steven Tee
Glavni "okidač" iz naše pridružene foto-agencije LAT, Tee je već godinama sastavni dio Grand Prix cirkusa. Kad inženjeri žele saznati nešto više o ležanju automobila na stazi, obično odlaze Teeju da im pokaže snimke. Njegova studija Giancarla Fisichelle u zavoju Eau Rouge, čudesno je remek-djelo, jedno od mnogih. (strana 80)

• F1 Racing izlazi mjesečno u Australiji, Brazilu, bliskom Istoku, Češkoj, Filipinima, Francuskoj, Grčkoj, Hong Kongu, Hrvatskoj, Indiji, Indoneziji, Italiji, Japanu, Južnoj Africi, južnoj Americi, Kini, Maleziji, Mađarskoj, Nizozemskoj, Njemačkoj, Poljskoj, Rumunjskoj, Rusiji, Sjedinjenim Američkim Državama, Španjolskoj, Švedskoj, Tajvanu, Turskoj, Ukrajini i Velikoj Britaniji.
• Formula One, Formula 1 i F1 su zaštitni znakovi koji pripadaju Formula One Licensing BV-u, članu firme Formula One Group, i koriste se pod licencom.
• Tisak: Stega Tisak d.o.o.
• Reprodukcija u cjelini ili bilo kojeg dijela fotografije, teksta ili ilustracije bez pismenog suglasja 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 89.
• F1 Racing izlazi 12 puta godišnje i izdaje ga Haymarket Motoring, član tvrtke Haymarket Magazine Ltd u Velikoj Britaniji, a u hrvatsko licencno izdanje izdaje Vox Media, član tvrtke Vox-Zagreb.

haymarket



Parada prvaka

Fernadov loš petak
U Renaultu su se žalili da uvjeti na stazi nisu dobri prvog dana treninga.
"Ležanje auta će se popraviti sutra," rekao je Fernando. Nije mogao pogoditi bolje, jer sutradan je bio najbrži i osigurao pole position za svoj R25.

Mjesto: Interlagos, Brazil
Vrijeme: 13:23, petak, 23.rujna 2005.
Fotograf: Paul-Henri Cahier
Oprema: Canon EOS 1Ds, objekti 135 mm s konverterom 1.4x, 1/13 pri f4.5





PADDOCK SPY

UDARAC FIA-ine POLICIJE ZA SREĆU: U 2006. PROSLAVE POPUT OVIH BIT ĆE ZATUČENE


1


2



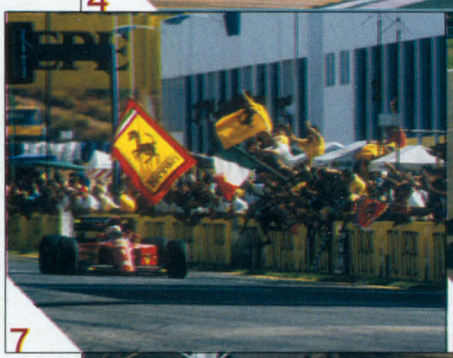
3


4



5


6


7


8


9



10



11


12

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, CLIVE MASON/GETTY IMAGES

1 Monaco 1929, "W Williams" pobjeđuje prvu utrku u Kneževini u Bugattiju T35B.. 2 Silverstone 1948, Villoresi pobjeđuje u Maseratiju.. 3 Aintree 1957, Moss je prvi ikada britanski pobjednik u britanskom autu (Vanwallu) u modernoj Formuli 1.. 4 Buenos Aires 1975, Reutemann (treći kod kuće) pokreće delirij u svojoj ekipi.. 5 Silverstone 1981, Watson pobjeđuje za McLaren.. 6 Kyalami 1985, Nigela slavi cijela ekipa Williamsa.. 7 Jerez 1990, Prost čini Ferrari sretnim.. 8 Luxembourg 1997, Williams slave pobjedu Villeneuvea u Nürburgringu.. 9 Monaco 2001, mehaničari Jaguara slave treće mjesto Irvinea.. 10 Suzuka 2002, Sato (Jordan) osvaja peto mjesto kod kuće.. 11 Suzuka 2004, Schumijeva 13. pobjeda u sezoni.. 12 Shanghai 2005, svjetski prvak Alonso i njegovi slave, ali to je bilo posljednje hura, kaže FIA.

BRZINA, ALI OPREZ

BONNEVILLE

Ekipa Honda Racing F1 uvjerena je da će uspjeti u drugom pokušaju ostvarenja svog projekta Bonneville 400, pokušaju obaranja službenog brzinskog svjetskog rekorda za automobil Formule 1. Pokušaj je planiran za rano ljeto 2006. Prošli pokušaj nije uspio nakon što su jake kiše suviše ovlažile slanu površinu suhog jezera Bonneville prošlog listopada. "Samo čekamo da se slane površine dovoljno osuše i bit ćemo spremni istog trenutka", izjavio je glasnogovornik projekta.
Tijekom pokusa na aerodromskoj pisti Mojave Južnoafrikanac Alan van der Merwe je u modificiranoj verziji (BAR-ove) šasije 007, sada prozvanoj 067, postigao najveću brzinu od skoro 414 kilometara na sat. Auto, kojem su re-profilirani bokovi, sada ima i aerodinamičko kormilo na stražnjem kraju - za ispravljanje vijuganja - koje je tu kao dodatna mjera sigurnosti.



Dodatno kromilo za leteći BAR 067

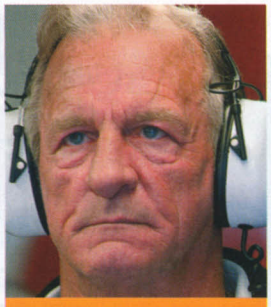
SKRESANA KRILA

NE FIA-inom "CDG" KRILU

Tehnički direktori ekipa Formule 1 odgodili su planove za predstavljanje FIA-inog radikalnog CDG (Centreline Diwnwashing Generating) stražnjeg krila, nakon što su jednoglasno odbacili tu ideju na sastanku svoje Tehničke radne grupe u prosincu.
Direktori su se sastali kako bi raspravili o konceptu podijeljenog stražnjeg krila, dizajniranog s ciljem olakšavanja pretjecanja. To je krilo trebalo biti uvedeno 2007. godine. Međutim, direktori su zaključili da je ideja previše eksperimentalna i da zahtijeva dodatnu razradu. Nekoliko ekipa nastavit će nezavisne razvoje projekta, s mogućnošću da se on pak primijeni 2008.
FIA-in glasnogovornik je izjavio: "Reakcija je bila pozitivna, a rasprava konstruktivna. Potencijal je jasan, ali ekipe smatraju kako su potrebne dodatne optimizacije. S obzirom na vremenska ograničenja, uvođenje krila za 2007. nije više moguće. No, ohrabreni smo reakcijom sa sastanka."

KOTAČ UZ KOTAČ

F1 TATE

	ALAN WEBBER MARK'S MAN	JOHN BUTTON JENSON ENSIGN
		
1 Koliko je Grand Prix utrka Michael Schumacher dobio 2002.? Odgovor: 11	Znam da je dobio prvenstvo... 11? Točno	14? Krivo
2 Tko je za Jaguar Racing uspio doći na pobjedničko postolje? Odgovor: Eddie Irvine u Monacu 2001 i Monzi 2002	Irvine, u Monzi. Indy? (Mark se ubacuje: Monaco!) Polovično. Polovično	Barrichello i Irvine. Nedovoljno
3 Kojih je 6 vozača debitiralo u F1 2002? Odgovor: Webber, Sato, McNish, Yoong, Davidson, Massa	Znam jednog: Webber! Hm, McNish, onaj iz Malezije (Yoong), Davidson Blizu	Massa. Heidfeld? Burti? Kimi ne. Webber, McNish, Bernoldi, Davidson. Djelomično
4 Koji je bio broj modela kod BAR-Honde 2003? Odgovor: 005	Ove godine je bio 007, dakle 005. Točno	Sad je 007, dakle ako su neparni, 003? Krivo
5 Kad je vaš sin bio prvi put na pobjedničkom postolju? Odgovor: Webber Monaco 2005., Button Malezija 004.	Monaco 2005. Correct	Malezija 2004, bar to znam! Točno
6 Pobrojte 8 GP pobjednika 2003. Odgovor: Schumi, DC, Rubens, Kimi, JPM, Ralf, Fernando	Michael, Rubens, Montoya, Fischella, Ralf, DC?, Alonso Blizu	Michael, Rubens, DC, Kimi, Fisi... ne znam sve. Djelomično
7 Koji McLarenov model nije nikad vozio niti jednu utrku? Odgovor: MP4/18A	19? 19B? Ne znam. Krivo	Nemam pojma. Krivo
8 Gdje je Senna S-zavoj? Odgovor: Prvi zavoj Interlagosa	Dalje. Wrong	Interlagos? Točno
9 Koliko je utrka Williams dobio s BMW-om? Odgovor: 10	Ne previše... Jednu lani, jednu prije toga... Krivo	10. Correct
10 Tko je danas najstariji F1 vozač? Odgovor: Michael Schumacher	Michael. Kako sam prošao? Točno	Michael Točno
Pobjednik ovog mjeseca je: ALAN WEBBER	POBJEDNIK 6/10	GUBITNIK 5,5/10

FOTOGRAFIJE: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES, SUTTON MOTORSPORT IMAGES



It's showtime, folks

U siječnju se predstavljaju ovi novi F1 auti: Toyota (14.), BMW (17.), Honda (24.), Williams (27.), Renault (31.), s tim da će sredinom mjeseca nove modele predstaviti i Red Bull, McLaren i Ferrari.

OLUJA NA ISTOKU

ODLASCI, OPTUŽBE I OBRANE U HONDI

Veliki gazde traže pobjede, a šef aerodinamike na odlasku žali se na nedostatak podrške

Sad kad je glavni šef Honde Yasuhiro Wada rekao da ne očekuje ništa manje nego Grand Prix pobjede, a možda i svjetsko prvenstvo 2006., pritisak se usmjerava na vođu ekipe Nicka Frya. Nije li tako? "Ne baš," rekao je Fry sredinom prosinca F1 Racingu. "Naravno da je naša ambicija pobjeđivati utrke i prvenstva, i nisam nipošto iznenađen što je Wada-san izjavio tako nešto i službeno. Što ima loše u tome? Uoči svake nove borbe za naslov svjetskog prvaka oba protivnika će uvijek predviđati da će upravo oni srušiti obranu suparnika. Pa ipak, kad se 24 sata kasnije pokaže da je jedan pogriješio, nitko ga neće napasti zbog toga što je suviše obećavao, a premalo pružio. Jednostavno, mi ciljamo na pobjede. I ne plašimo se to izjaviti."

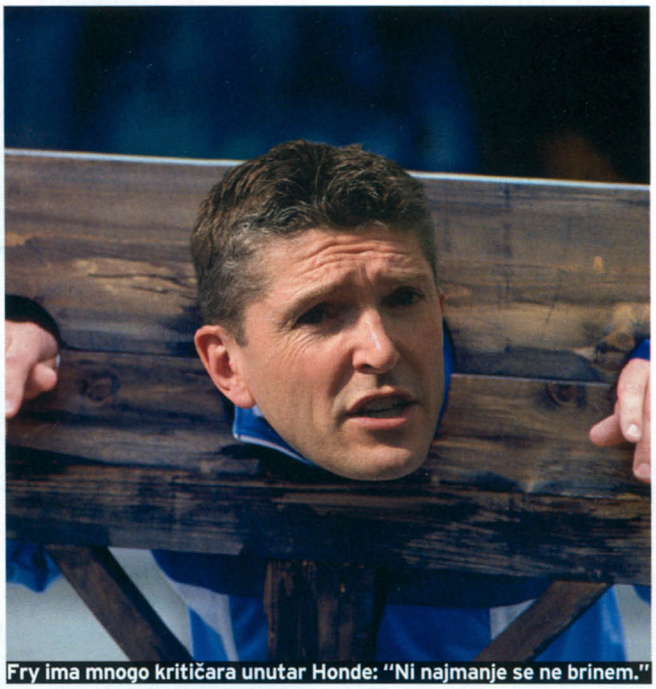
Ipak, nesumnjivo je da Fry ima kritičare - kako unutar tako i izvan ekipe. Glavni je aerodinamičar Willem Toet dao ostavku u prosincu - ali ne prije no što je poslao e-mail Fryu, a bez njegovog znanja i cjelokupnom personalu tvornice u Brackleyu, opisujući svoje nezadovoljstvo zbog, kako je on to vidio, nedostatka podrške višeg rukovodstva, navodeći Frya poimence. "Već duže vrijeme borim se s odlukom da podnesem ostavku," nastavlja mail, "i ispričavam se zbog neprilika koje će to možda prouzročiti mojim kolegama. (Ali) ne želim biti zlostavljan."

Kad su ga zapitali da komentira e-mail, Fry je odgovorio: "Willemov je e-mail sadržavao neke iskrene stavove, pa iako se s nekima od njih ne bih složio, želim mu sve najbolje u budućnosti."

Privatno je jedan viši Hondin inženjer rekao F1 Racingu da je Toetovo ponašanje u posljednje vrijeme postalo 'sve hirovitije'. Od Toeta nismo mogli dobiti komentar.

F1 Racing je također saznao da je tokom ljeta 2005. Hondin tehnički direktor Geoff Willis pristupio McLarenovom tadašnjem tehničkom direktoru Adrianu Neweyu s ponudom da radi za Hondu - ideja kojom je centrala Honde u Japanu bila osobito očarana. Glasine u Japanu tvrde da je Fry kriv za neuspjeh pridobijanja zvijezde F1 aerodinamike, no Fry to poriče: "Geoff je uistinu imao nekoliko površnih razgovora s Adrianom, ali smo na koncu zaključili da za individualca kakav je Adrian nema mjesta u Hondi. To su u Hondi svi uvidjeli."

Fryeva poricanja, premda jasna i uvjerljiva, nisu naravno ništa više od onog što on mora reći kad je suočen s takvim optužbama. Zapravo, najružnija glasina koja kruži pedocima u Barceloni i Jerezu tokom zimskih testova jest ona da je možda i sam Fry u opasnosti da izgubi posao. "To je, također, glupost," rekao je Englez F1 Racingu. "Što se toga tiče, ni najmanje se ne brinem."

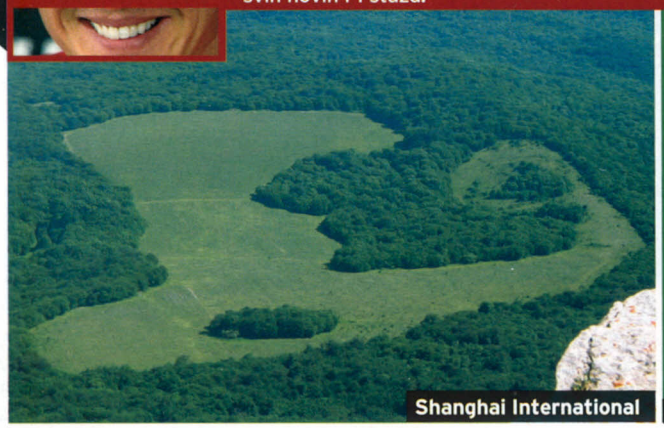


Fry ima mnogo kritičara unutar Honde: "Ni najmanje se ne brinem."



JAJE JAJETU

Umjetnost oponaša prirodu, a moguli gradnje novih staza u Formuli 1 pronalaze inspiraciju u prostranstvima Majke Rusije. Ideja je zatim preslikana u Kinu, u okolicu Shanghaija gdje je izgrađena najekstravagantnija od svih novih F1 staza.



Shanghai International



Poluotok Krema, Rusija

FOTOGRAFIJE: STEVE ETHERINGTON/LAT, XPB.CC, EMPICS, SERGEJ ŽURAVLJOV



Ferrarijev luna-park u Abu-Dhabiju
Novi luna-park u slavu Ferrarija gradi se u Abu-Dhabiju. U sklopu parka bit će staza za utrke i testove, bit će mnogo drugih atrakcija, veliki trgovački centar i hotel.



Toro Rosso će koristiti modificirane Minardije
Premda su za vrijeme dosadašnjih zimskih testiranja koristili stare Red Bull modele, Scuderia Toro Rosso koristit će modificirane Minardije PS05 na utrkama 2006. Pokretat će ih V10 Cosworth motori s graničnikom okretaja.



Toyota je već pokazala svoj model za 2006. na prosinačkim testiranjima

SPREMNIJI NEGO IKAD

POBOLJŠANA TOYOTA NE SKRIVA AMBICIJE

Svatko je u boksovima Barceloni bio tiho zapanjen kad je Toyota, samo pet tjedana nakon završetka sezone 2005. u Šangaju, na svjetlo dana izrolala svoj potpuno novi model za 2006. A tek kad su s njim počeli voziti brze i problemima neopterećene krugove, Toyotini su se suparnici zabrinuli. Hoćemo li napokon vidjeti Toyotu kako združeno i efikasno pokazuje svoju snagu? "Moramo početi pobjeđivati u 2006.," kaže tehnički direktor Mike Gascoyne. "Da bismo to ostvarili moramo najprije redovno završavati na pobjedničkom postolju. Uvjeren sam da smo napravili još jedan korak prema tom cilju."

Gascoyneov model TF106 logički je nastavak posljednjeg auta i koristi poboljšanja prednjih ovjesa upotrebljenih prvi puta krajem 2005. U veljači će se pojaviti i posve nova i kompletna aerodinamička oprema. U stvari, Toyota briše granice među novim i starim modelima - radije nego da se usredotoče na izbacivanje jednog novog auta jednom godišnje, oni kontinuirano uvode značajne izmjene. Ako se koncept pokaže uspješnim, možemo očekivati da ga postupno usvoje svi u Formuli 1.

Toyotina ažurnost u oštrom je kontrastu s njihovim japanskim konkurentima, Hondom (vidi osvrt na suprotnoj strani) i Super Aguri Racingom. Nakon što im FIA službeno odbila ulazak u prvenstvo 2006., zbog navodnog neplaćanja potrebne garancije od 48 milijuna dolara, u SAR-u sada ponovo apliciraju i nadaju se da će ipak biti na startu u Bahreinu. Bit će to težak zadatak - bez vlastite šasije, ekipa se sprema voziti kompletno redizajnirane Arrows A23 automobile iz 2002., pod novim imenom SA 106. Takuma Sato i Anthony Davidson pozvani su da voze za novu ekipu, ali obzirom na situaciju kakva jest, niti jedan još nije defitivni prihvatio.

Nekadašnji japanski F1 vozač Aguri Suzuki, po kojem će se zvati nova ekipa



Pročitajte još o Toyoti na str. 14

NEKAD KAO SAD

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

Pitanje 1: Koliko puta ste uistinu riskirali za vrijeme jedne utrke?
Pitanje 2: Da li ste ikada pili (alkohol) prije Grand Pix utrke?

Sir Stirling Moss 1950-te

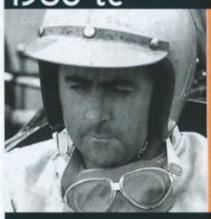
Rođen 1929, 66 Grand Prixa (1951-1961)
16 pobjeda, 0 naslova prvaka



Odgovor 1: Nikad nisam mislio da ikada riskiram. Na treningu ste tražili limite, i u moje vrijeme nesreće su bile vjerojatnije za vrijeme treninga. Pretjecanja u utrci bila su mnogo više proračunata.
Odgovor 2: Nikad nisam ništa pio sve dok se nisam povukao.

Sir Jack Brabham 1960-te

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



Odgovor 1: Uvijek sam puno riskirao u utrkama, ali bili su to proračunati rizici.
Odgovor 2: Ne.

Niki Lauda 1970-te

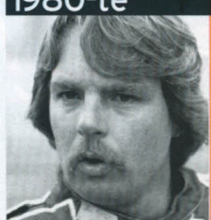
Rođen 1949, 171 Grand Prix (1971-1979, 1982-1985) 25 pobjeda, 3 naslova prvaka (1975, 1977, 1984)



Odgovor 1: Uvijek sam nastojao, vrlo svjesno, maksimalno smanjiti rizike u svakoj svojoj utrci.
Odgovor 2: Ne.

Keke Rosberg 1980-te

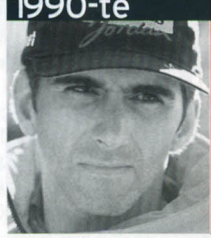
Rođen 1948, 114 Grand Prixa (1978-1986)
5 pobjeda, 1 naslov prvaka (1982)



Odgovor 1: Nikad nisam pretjerano riskirao, osim u onim kvalifikacijama za britanski GP 1985. kad sam odvezao krug s prosjekom od preko 257 km/sat. Nisam ni tada trebao riskirati jer sam već imao pole position, ali sam se valjda malo zanio.
Odgovor 2: Popio sam pivo nakon kvalifikacija za GP Južne Afrike 1978.

Damon Hill 1990-te

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



Odgovor 1: Riskirao sam samo jednom, kad sam odlučio postati trkač.
Odgovor 2: Nikad prije kvalifikacija. Ponekad, prije utrke, kad sam bio siguran da će sve biti lako, dozvolio bih si pola čaše vina ako je bilo dobro, a uvijek je bilo dobro.

FOTOGRAFIJE: LEVITT/LAT, LORENZO BELLANCA/LAT, ARHIVA LAT



Zonta ostaje Toyotin test vozač
Ricardo Zonta potpisao je jednogodišnji ugovor i ostaje Toyotin treći vozač u 2006. On je vozač za petak ove ekipe još od 2004., ali iduće sezone to neće biti, jer četvrto mjesto Toyote u poretku 2005. znači da ekipa gubi to pravo.

F1 EXPOSE



FORMULA NOVAC

IMA LI TOYOTA NAJSKUPLJU EKIPU U POVIJESTI FORMULE 1?

Ovo je pitanje o kojem svi u F1 pedoku vole nagađati

"Mi se utrkujemo da bi prodavali automobile; vi prodajete automobile da bi se utrkivali", to su navodno riječi jednog od direktora Toyote Motorsport GmbH (TMG) upućene jednom Hondinom visokopozicioniranom menadžeru. Pretjerana možda jest, no ta rečenica možda najbolje govori zašto je Toyota u Formuli 1: proizvoditi pokretne limene kutije brže od General Motorsa i zauzeti poziciju numero uno, to je njihova najveća ambicija.

Naravno, u opravdavanju Toyotinog F1 programa, marketinški ljudi govore o "optimizaciji imidža", a planeri proizvodnje o "prijenosu tehnologije". Ali još tamo u siječnju 1999., kada je glavni odbor kompanije odobrio plan tadašnjeg motorsport direktora TMG-a Ovea Anderssona o ulasku u Formulu 1, pristanak se dogodio zbog jednostavne pretpostavke da će F1 donositi više zarade i reklame nego bilo koja druga Toyotina marketinška aktivnost.

Kako god okrenuli, nijedna analiza Toyotine F1 aktivnosti ne može biti dovršena bez osvrta na njihov budžet, a tu je već prvi korak zbunjujući. Mnogi u F1 smatraju da Toyota godišnje troši "više od 600 milijuna"; no, malo ih se spremno kladiti o kojoj se valuti radi: da li su to funte (malo vjerojatno), dolarima (koji su sve manje univerzalna valuta u F1) ili se radi o eurima (što je najvjerojatnije, budući je sjedište kompanije u njemačkoj Kolnu i da je TMG ogranak firme Toyota Europe). Dakle, 600 milijuna eura, to oko 700 milijuna dolara. Zar je uistinu moguće da je prošle godine Toyota potrošila dvostruko više novca nego Ferrari, i završila mjesto iza Talijana u svjetskom prvenstvu konstruktora? Da, a kako je to moguće prikazat ćemo u nastavku.

Da, moguće je, kao i štošta drugo. U 2005. Toyotin je, tako, budžet za vozače bio 48 milijuna dolara, što je blizu Ferrarijevog standarda. Govori se da čak i test vozač Olivier Panis dobiva 8 milijuna jednako koliko je Ferrari plaćao Rubensa Barrichella dok plaća Ricarda Zonte udobno "pokriva" plaće Ferrarijevih test vozača Luce Badoera i Marca Genea zajedno. Ralf Schumacher, po svojoj plaći, na drugom je mjestu među vozačima Formuli 1, iza svog brata Michaela, s 24 milijuna dolara godišnje. Mnogi se pitaju kako Toyota opravdava ovakav trošak.

> **"Prilično skupa kupovina jednog pole positiona", zapanjeni rival ne može sakriti svoju zavist što je Toyota potrošila toliko novca i energije oko izgradnje novog auta za samo dvije utrke. Možda su u pravu, ali Toyota ne mari**

Uvođenje "B" verzije modela TF105 posve novog auta od kokpita prema naprijed samo dvije utrke prije kraja prvenstva 2005. također teško da je bilo baš jeftino, osobito zato što je prelazak na Bridgestone gume za 2006. bio već gotov čin kad je završen dizajn prednjih ovjesa za "B" verziju.

"Prilično skupa kupovina jedog pole positiona," komentirao je član jedne suparničke ekipe, nakon što je vrijeme u Japanu pomoglo Ralfu da dođe do Toyotinog prvog pravog pole positiona (Trullijev pole position u Indianapolisu gotovo da se ne računa jer je Talijan imao nerealno malo benzina u tankovima).

No, sve ove pojedinačne brojke još uvijek nisu ni blizu ukupnom budžetu: nedostaje još oko 300 do 400 milijuna dolara. Toyota ili: a/ baca novac u vjetar (što je malo vjerojatno, budući da je upravo racionalnost i dovela Toyotu do pozicije broj 2 u svjetskoj automobilskoj industriji), b) i dalje ulaže ogromne količine novca u razvoj vrhunskog tehničkog centra Fo-

FOTOGRAFIJE: STEVE ETHERINGTON/LAT, CORBIS, GETTY IMAGES
FOTOGRAFIJE: STEVEN TEE/LAT, PETER SPINNEY/LAT, GLENN DUNBAR/LAT, ANTON WATTS, XPB.CC



Palac gore za Kovalainena
Dobra vijest za novog Renaultovog test vozača Heikkija Kovalainena. Boss Flavio Vriatore kaže da je "90 posto sigurno" da će mladi Finac voziti utrka za Renault 2007.



Razdor Ralfa s dugogodišnjim menadžera
Nakon 13 godina Ralf Schumacher se zahvalio na usluzi svojem menadžeru Williju Weberu. "Nismo više u stanju naći ništa zajedničko oko naše suradnje," veli Weber. Ralf će sada biti sam svoj menadžer.

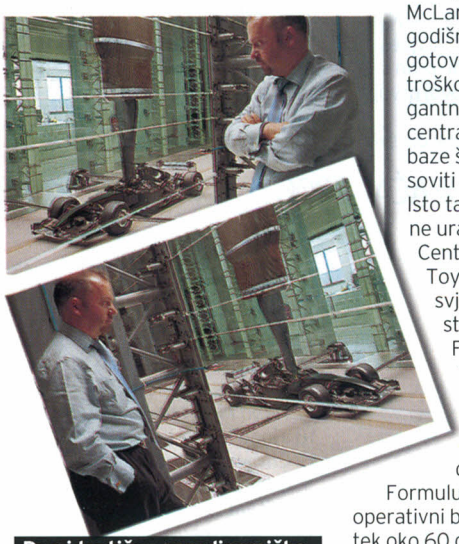
DA LI JE TOYOTA DOBRO TROŠILA U F1?



Da li su Toyotina ulaganja u Formuli 1 postigla svoje ciljeve? Sudeći prema povjerljivoj internoj studiji odgovor je "Da!". Najnovija istraživanja pokazala su da 50 % Toytinih ulaganja u motosport ide upravo u Formulu 1, slično kao i kod Mercedesa, Renaulta i BMW-a. Godine 2004. ta brojka je iznosila samo 38%. U istraživanjima javne percepcije povezanosti automobilskih marki i Formule 1, Toyota vodi sa 82 % ispred Mercedes-Benza sa 80% i BMW-a sa 78%. Također ključno, F1 daje Toyotinim brandovima mladi i živahni imidž, - "težnja za perfekcijom" (83%) je najvažnija asocijacija, zatim slijede "proizvodnja automobila po najnovijoj tehnologiji" (79%), "odraz pravog timskog rada" (76%), "visoka profesionalnost" (75%), "neprestano usavršavanje" (74%) i "odlučnost da se u budućnosti osvoji svjetsko prvenstvo" (65%). Prema istom istraživanju, Michael Schumacher je F1 vozač o kojem zna najviše ljudi (72 %), no začuđuje da je na drugom mjestu Ralf Schumacher (72 %), ispred Fernanda Alonsa (38 %).

rmule 1, unatoč tome što je ovaj već bio bio na najvišoj tehnološkoj razini kad je 2002. Toyota ulazila u sport. Toyotina F1 tvornica, recimo, ogromna je: sve je pod jednim krovom u zgradi veličine dva nogometna igrališta.
Aerodinamički tunel, izgrađen 2001., i tada najmoderniji i najveći u Formuli 1, stajao je, kažu, 350 milijuna dolara. Sada TMG odobrio gradnju još jednog tunela, na način koji zorno pokazuje Toyotinu filozofiju: oni koji znaju kažu da će taj tunel biti identičan onom prvom (u međuvremenu nadmašenom onima u McLarenu, Williamsu, BMW-Sauberu itd.). Gradnjom tunela-blizanca u Toyoti se nadaju da će izbjeći složene probleme kalibracije, koji su 2005. ozbiljno omeli Williams i Sauber u razvoju njihovih novih modela. Tu bi, dakle, mogao biti odgovor za pitanje o golemoj potrošnji. "Uložili smo puno sredstava u promjenu načina rada, u povećanje preciznosti i u više znanstvene kontrole u našem poslu." govori tehnički direktor (odjel šasija) Mike Gascoyne. "Pritom mislim na ponavljanje konfiguracija opet i opet dddok ne znaš sa sigurnušću da si postigao određen stupanj preciznosti. Možemo testirati do preciznosti od 0.03 %, izvaditi model iz tunela, rastaviti ga i ponoviti test sa vrlo sličnim rezultatima."
Za Toyotu se također općenito smatra da ima najviše zaposlenih od svih ekipa u Formuli 1, ali i to možda zavarava. Istina, zapošljavaju oko 800 do 1000 ljudi iz više od 40 zemalja, ali Gascoyne, koji je došao iz Renaulta, inzistirana da i Renault sveukupno u Velikoj Britaniji (šasija) i Francuskoj (motor) ima jednako toliko zaposlenih. McLarenove brojke su slične, a također će tako biti i kod BMW-Subera u 2006. Ne smije se, također, zaboraviti da Toyota opskrbljuje motorima ekipu Midland (ex-Jordan), dok Renault brine jedino o svojoj tvorničkoj ekipi. I još, Toyota je zabilježila 36 startova u 2005., pri čemu su njihovi automobili 32 puta završili utrke, što je najbolji rezultat u prošloj sezoni. Dakle, dok je Toyotin sveukupni budžet najveći, daleko veći od Ferrarijevog, njihov operativni budžet nije mnogo veći od onog kod ostalih F1 ekipa. Toyotin je raspoloživi kapital nedvojbeno veći od kapitala Ferrarija, Renaulta ili McLarena, no to nije neočekivano; ekipa koja ulazi tek u petu natjecateljsku sezonu treba i trebat će još neko vrijeme više investirati u svoje pogone i infrastrukturu od svojih etabliranih rivala, pa otuda i povećana potrošnja. Kritičari McLarena, kad govore o godišnjem budžetu ove ekipe, gotovo nikad ne utrpavaju u troškove izgradnju ekstravagantnog novog Tehnološkog centra, nove McLarenove baze što ju je dizajnirao glasoviti arhitekt Norman Foster. Isto tako, u Ferrarijev budžet ne uračunavaju njihov novi Centro Logistico. Naravno, Toyota je najbogatija firma svjetske auto industrije, u stanju financirati program Formule 1 samo kamatama s računa svojih mnogobrojnih operativnih struktura. Ako i troše 700 milijuna dolara godišnje na Formulu 1 a od toga je tek 50 % operativni budžet ispada da troše tek oko 60 dolara od cijene svakog prodanog automobila u svijetu, uz prodaju od ukupno 6 i pol milijuna vozila godišnje.

> "Dok je Toyotin sveukupni budžet daleko veći čak i od Ferrarijevog, njihov operativni budžet nije mnogo veći od onog ostalih F1 ekipa"
> **Nije možda toliko očito, no Toyotini suparnici također troše goleme novce**



Dva identična aerodinamička tunela? Da, a Gascoigne smatra da to pomaže da se izbjegne zbrka oko kalibracije



"IZGUBLJENO U PRIJEVODU"

JENSON BUTTON

"Ne mislim da je itko na gridu u F1 bolji od mene. Fernandu i Kimiju se samo posrećilo u pravo vrijeme na pravom mjestu."
Jenson Button, žrtva prepucavanja Williamsa i BAR-Honde

PRIJEVOD:
"Prvo sam pao na pravo mjestu u krivo vrijeme. Onda sam pao na krivo mjesto u krivo vrijeme, i želio sam van. Zatim je ono što je pravo bilo pravo mjesto postalo krivo mjesto, i postalo je krivo ostati na pravom mjestu. Ali, to će me bar učiniti svjetskim prvakom, ne?"

FOTOGRAFIJE: STEVEN TEE/LAT, PETER SPINNEY/LAT, GLENN DUNBAR/LAT, ANTON WATTS, XPB.CC

RICHARDS: "VRATIT ĆU SE"

Bivši boss BAR-a se nada da će nova pravila omogućiti povratak privatnicima u F1

Prošlog ljeta bivši boss ekipe BAR-Honda David Richards izjavio je da je imao "neodređene planove" o povratku u Formulu 1. Šest mjeseci kasnije, potaknut rušenjem financijskih i praktičkih barijera unutar sporta, Richards, koji je usto i vlasnik Prodrivea (britanske tvrtke koja se bavi tuningom), sada se uistinu priprema za povratak u ovaj elitni sport u 2008. godini. Ekskluzivno za F1 Racing Richards kaže:

"Ako se promjene koje će Max [Mosley] pokušati provesti u dvije iduće godine ostvare, čvrsto vjerujem da će u Formuli 1 opet biti mjesta i za manje ekipe."

Richards upravo planira prenamjenu Prodriveove tvornice u Warwickshireu u pogon specijaliziran za Formulu 1, uključujući i izgradnju staze.za testiranje.

"Da, i mala, okretna ekipa moći će igrati ozbiljnu ulogu u Formuli 1 i vratiti je tamo gdje



Richards se nada izaći iz sjene i vratiti se u F1 s novom ekipom 2008.

pripada - tamo gdje je publika," objašnjava Richards.

DR je zabrinut zbog načina na koji su veliki proizvođači automobila zaprijetili posve preuzeti ovaj sport, preobrativši ga u natjecanje u stilu "pobjeda po svaku cijenu". "Ako bi se nastavilo ovako, meni se ne bi isplatilo priključiti se," govori Richards. "Bolje je predati naslov prvaka odmah na početku sezone onome koji ima najdublji džep.

"Toyota neće biti u Formuli 1 zauvjek. Proizvođači automobila - iz potpuno validnih razloga - koriste motosport onoliko dugo koliko im je to potrebno. Zatim ga odbace. Ostalima, nezavisnim timovima, preostat će samo da pokupe ostatke. Ako se Maxu ne dozvoli da pobijedi u svojem pohodu, od Formule 1 neće mnogo preostati."

Vidi stranicu 46

WILLIAMS UZ FIA-U

WILLIAMS POTPISUJE ZA 2008.

Vijest da se u Williamsu spremaju prihvatiti Concorde ugovor od 2008. i dalje znači da inicijativa pokretanja suparničke serije svjetskog prvenstva slabi. I dok predstavnici Udruženja Grand Prix Proizvođača (GPMA) i dalje tvrde da su ovi planovi i dalje vrlo živi, gubitak tako važnog člana kao što je Sir Frank zacijelo je za njih ozbiljan udarac. Međutim, inicijative GPMA-a nisu posve bez efekta. FIA je već detaljno proanalizirala i preradila procedure Suda za žalbe, koji je dugo bio izvor nepovjerenja među ekipama. I dalje, raspravlja se o mogućnosti da se čak 60 % televizijskih i drugih komercijalnih prihoda u Formuli 1 podijeli među ekipama, u odnosu na dosadašnjih 27 %.



UHVAĆENO MOBITELOM

Uhvatili nekog slavnog u F1? Pošaljite nam sliku!

PIŠEMO...



Schumi i Bernie

Autogrami za sve

Fotografija: Paul Williams

"Bernie, vrijeme je da sklopite ugovor sa svim ekipama. Probajte ovu čarobnu olovku, piše samo Ferrari jezikom..."

JACQUES ATTACK

KOMPLETIRANA LISTA VOZAČA ZA '06

Nakon nekoliko mjeseci teutonskog premišljanja, BMW je napokon objavio da će Jacques Villeneuve ostati u ekipi uz bok Nicka Heidfelda, u njihovoj prvoj sezoni u Furmuli 1.

Drugdje, Red Bull su potvrdili svih svojih šest vozača za svoje dvije ekipe. Christian Klien i David Coulthard bit će u prvoj ekipi, a test vozač će biti Robert Doornbos. Ekipu Toro Rosso predvodit će Tonio Liuzzi, drugi vozač bit će Scott Speed, a tester Neel Jani. Drugoplasirani u prvenstvu GP2 u 2005. Heikki Kovalainen bit će test vozač Renaulta. Narain Karthikeyan mogući je treći vozač Williamsa

LISTA F1 VOZAČA 2006.

Mild Seven Renault F1:
1 Fernando Alonso
2 Giancarlo Fisichella
Intel McLaren-Mercedes:
3 Kimi Räikkönen
4 Juan Pablo Montoya
Scuderia Ferrari Marlboro:
5 Michael Schumacher
6 Felipe Massa
Panasonic Toyota Racing:
7 Ralf Schumacher
8 Jarno Trulli
WilliamsF1 (Cosworth):
9 Mark Webber
10 Nico Rosberg
Lucky Strike Honda Racing F1:
11 Rubens Barrichello
12 Jenson Button
Red Bull Racing (Ferrari):
14 David Coulthard
15 Christian Klien
BMW-Sauber F1:
16 Nick Heidfeld
17 Jacques Villeneuve
Midland MF1 Racing (Toyota):
18 Tiago Monteiro
19 Christijan Albers
Scuderia Toro Rosso (Cosworth):
20 Vitantonio Liuzzi
21 Scott Speed
Super Aguri (Honda):*
22 Takuma Sato
23 Anthony Davidson

** Trenutno nisu na FIA-inoj službenoj listi.*



Rosberg se privikava na Williams



Midland, prvi put u novom ruhu

FOTOGRAFIJE: GLENN DUNBAR/LAT, LORENZO BELLANCA/LAT, XPB.CC

F1 I NOVE GENERACIJE

F1 je postala sigurna, vozači ostaju živi, i imaju više vremena za podmladak

Ako bacite pogled na današnji F1 paddock bit će vam oprošteno što se pomislili da ste na simpoziju proizvođača dječjih kolica, s vozačima koji radije guraju svoje potomke uokolo nego li svoje automobile do krajnjih granica. Bruce McLaren davno je još procijenio kako ga njegovo očinstvo stoji 0.3 sekunde po krugu - "Podižem stopalo tamo gdje sam nekad vozio punim gasom" - zato je ironično da ekipa koja nosi njegovo ime često nalikuje na dječji vrtić kad dođe Grand prix vikend, sa sinom Juan-Pablo i dvoje djece test vozača Pedra de la Rose i Alexa Wurza. I

> "Zašto bi me klinac činio sporijim?"
> Juan-Pablo Montoya

da, pobogu, gđa. "Ronster", Lisa, čak je napisala knjigu za najmlađe: "Mac i Lauren". Stoga bi se možda velik natalitet među vozačima mogao dovesti u vezu s poboljšanjem uvjeta sigurnosti u F1. Sa sigurnijim autima i velikim zonama izlijetanja većina vozača promijenila je stav o opasnostima ovog sporta - oni više ne očekuju da će tako lako ozlijediti, a kamoli da će poginuti, pa težina odgovornosti prema potomstvu nije više toliko velika.

"Zašto bi me klinac učinio sporijim," pita Juan Pablo Montoya. "Ispitujete li vi to moje gene? Ako išta, odgoj djeteta me učinio još predanijim u mojem poslu jer imam obavezu prema Sebastianu da obavim dobar posao."

Dokazi je posvuda: F1 nije nikada bila toliko udomaćena i bebasta kao 2005. Ova trenutačna generacija vozača, uključujući i treće i test vozače, isproducirala je devetnaestoro djece (vidi tablicu, desno). Ali koliki će od sve ove djece krenuti očevim stopama? Damon Hill i Jacques Villeneuve dokazali su koliko to može biti uspješno, ali većina današnjih očeva nije oduševljena tom idejom. "Više bih volio kad bi Mick igrao golf ili tenis," kaže Michael Schumacher. "Teško ga je zamisliti kako prati moje stope, pogotovo ako pomislite što bi mediji tražili od njega i koliki bi bio pritisak na njega da izađe iz moje sjene."



Montoyin pristup utrkama i obiteljskom životu drastično je različit od pristupa Brucea McLarena nekad

TKO JE SVE TATA?

Rubens Barrichello: Eduardo and Fernando

Pedro de la Rosa: Georgina and Olivia

Giancarlo Fisichella: Carlotta and Christopher



Rubensov sin Edoardo zavađa pedok

Nick Heidfeld: Juni

Juan Pablo Montoya: Sebastian

Olivier Panis: Aurélien, Caroline, Laurene

Antonio Pizzonia: Sophia

Takuma Sato: desilo se ovih dana...

Michael Schumacher: Mick and Gina Maria

Ralf Schumacher: David

Jarno Trulli: Enzo

IT'S SHOWTIME!

F1 RACING DONOSI MONACO NA AUTOSPORTOV SHOW

F1 Racing bit će na velikom motosport sajmu Autosport International NEC u Birminghamu od 12. do 15. siječnja biti prisutan velikom postavkom F1 automobila koji su sa startnog poretka prošle sezone krenuli u prvi zavoj, St Devote, u Monacu.



Lani su F1 auti visjeli na štandu F1 Racinga; ove godine bit će još i bolje

Na sajmu će biti mnoštvo zanimljivih stvari, od izložbe "Sto godina Grand Prix utrka" do "Red Bull Track Attack" spektakla. Bit će to natjecanje za najboljeg vozača go-karta u Britaniji (ali otvorenog za sve starije od 16 godina, osim, naravno, za profeionalne vozače). Dodatne utrke za one najbolje održat će se kasnije na stazama širom Velike Britanije, a u velikom finalu narednog svibnja oni najnajbolji ogledat će snage i s nekim od ponajbljih F1 vozača. Ako mislite da imate sposobnosti i volje da sudjelujete na ovom natjecanju, koje vas u motosport može odvesti vrlo daleko na jedan drugačiji način, možete se prijaviti kad sajam počne, na štandu Red Bulla, odmah do onog F1 Racinga. Novost ove godine je ekskluzivna Paddock Pass ulaznica, koja omogućuje pristup posebnom pedoku u sklopu sajma, odmah iza Live Action arene. Tu ćete moći biti uistinu blizu svim automobilima i razgovoarati s F1 (i drugim) vozačima. Ulaznica će vam također omogućiti prioritetni ulaz i mjesto u LA areni i mogućnost da uživate u svim utrkama iz najboljih mogućih pozicija. Ulaznice za sajam moguće je nabaviti unaprijed na www.autosport-international.com.

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, MICHAEL COOPER/LAT, ANDREAS RENTZ/BONGARTS/GETTY IMAGES

F1 BIZNIS

F1 OŠTRI POSLOVNE ZUBE

Prateći uspjeh Globalne poslovne konferencije Formule 1 na Kineskom Grand Prix-u, kasno u studenom održan je prvi sponzorski forum u ovom sportu održan je u Monaku. F1 Racing je bio službeni medijski partner na ovoj dvodnevnom konferenciji o poslovnim i marketinškim aspektima Formule 1. Više od 350 delegata čulo je selekciju predavača među kojima su bili šefovi ekipa, menadžeri vozača, i glavni urednik britanskog izdanja magazina F1 Racing, Matta Bishop koji je održao medijski seminar.





Britanski urednik Matt Bishop (lijevo) održao je medijski seminar. Kina (gore) je u fokusu

Osobito naglašena su bila dva govora: prvog dana Michael Payne iz FOM-a istaknuo je neiskorištena tržišta Formule 1, osobito se fokusirajući na Kinu: "Jamčim da će za pet do deset godina mnoge Kineske kompanije biti svakodnevna imena."" I zatim: "Do te će pozicije doći koristeći ovaj sport." Drugog dana foruma Julian Jakobi, zamjenik predsjednika sponzorske agencije CSS Stellar, istaknuo je važnost menadžera vozača i naveo svoja osobna iskustva s Ayrtonom Sennom i Juanom Pablom Montoyom.

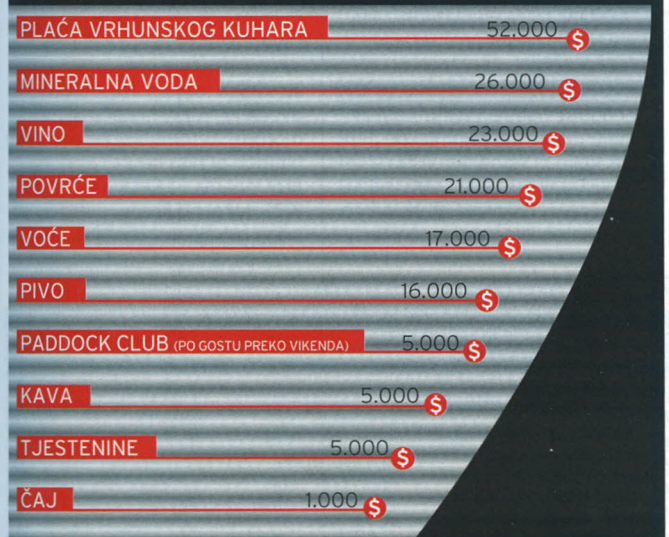
Među mnogim sponzorima prisutni su bili i predstavnici firmi SAP, Sony, Bacardi, Martini, Intel, Telefonica, Diageo i GlaxoSmithKline. Grimaldi Forum, u kojem je konferencija održana, već je rezerviran za istovjetnu konferenciju iduće godine. Organizatori očekuju još veći uspjeh.

F1 TV BROJKE RASTU

Televizijska gledanost Formule 1 je u odnosu na 2004. godinu porasla za tri posto, i tako zadržala prvo mjesto u globalnoj gledanosti sportova. No, nisu sve vijesti tako dobre. Prosječan broj gledatelja po utrci pao je za tri posto, i samo je činjenica da je kalendar bio proširen na 19 utrka podigla sveukupnu gledanost. U većini zemalja, osim Španjolske, Francuske, Njemačke i Italije, broj se gledatelja tek neznatno promijenio, ili je ostao jednak. U Španjolskoj su brojke skočile za 60% - zahvaljujući Fernandu Alonsu - i čak je osam od deset najgledanijih nacionalnih TV emisija bilo vezano uz Formulu 1. Za usporedbu, zbog relativnog neuspjeha Michaela Schumachera i Ferrarija, gledanost Formule 1 je u Njemačkoj opala za 1,4 milijuna gledatelja po utrci, a u Italiji za 1,8 milijuna. Globalno, najgledanija utrka bila je ona u Kanadi, dok je najmanje gledan bio japanski Grand Prix.

KRIVULJA ZARADE

Troškovi cateringa po sezoni za vrhunsku F1 ekipu



Opaska: brojke su procjene F1 Racinga bazirane na informacijama dostavljenim od strane nezavisnih izvora

ECCLESTONEU RASTE MOĆ

F1 Racing vjeruje da je Bernie Ecclestone otkupio većinski udio dionica u firmi CVC Capital Partners - privatnoj ravnopravnoj grupaciji koja je kasno u studenom kupila komercijalna prava Formule 1 od dviju međunarodnih banaka. To može samo učvrstiti njegovu kontrolu u svakodnevnom vođenju Formule 1. Kako se sada čini, novi će vlasnici željeti proširiti biznis, što u financijskom govoru znači izvući još više novca iz ove viskooktanske zlatne koke, više od procijenjenih 900 milijuna dolara, plus komercijalni prihodi, koliko ovaj sport trenutno generira. Ovim su potezom iz kombinacija izbačene dvije od triju njemačkih banaka koje su ionako bile sumnjičavi i spori investotori u poslu o kojem nisu znale mnogo. Sada CVC imaju u svom vlasništvu 86% dionica, nakon što su Bayern Landensbanku platili milijardu dolara za njihov udio, i od JP Morgana otkupili njihovih 14 % dionica. Kako bi CVC imao potpunu kontrolu potrebno im je otkupiti još 14% dionica koje su u vlasništvu banke Lehman Brothers. Glavni igrač zove se Gerhard Gribkowsky, bivši direktor BLB-a, a sada u direktoratu firme Alpha Prema, koju su ustanovili CVC i Ecclestone kako bi kontrolirala ove investicije. Prisutnost Gribkowskog ojačat će Ecclestoneov FOM u suzbijanju pokušaja organiziranja paralelnog svjetskog prvenstva.



Ecclestone (lijevo) je uvećao broj svojih dionica

MICHAEL COOPER/LAT, SUTTON MOTORSPORT IMAGES



Suzuka i Shanghai mijenjaju mjesta 2006.
Japanski i kineski Grand Prixevi zamijenit će mjesta iduće godine: Šangaj će biti 1. listopada, Suzuka 8. listopada. Vrlo se ozbiljno govori da bi nakon 2006. Fuji Speedway (lijevo) mogao zamijeniti Suzuku.



Pedro de la Rosa isprobao je novi McLaren u Barceloni: "Sve je sporije i ima više vremena za razmišljanje."

IGRE SNAGE

V8 MOTORI TRAŽE VIŠE TAKTIKE

Zvuče dobro i traže nove vozačke vještine - ali problema još ima

Sve brige da će Formula 1 mnogo izgubiti na svom autentičnom zvukovnom imidžu zamjenom V10 motora novim V8 formatom, nisu, pokazuje se, utemeljene. Prošlomjesečna testiranja u Barceloni pokazala su da pri 20,000 okretaja u minuti novi motori obujma 2,4 litre još uvijek zvuče poput predivne operne arije.

ŠTO MISLE VOZAČI

Vozači nisu baš oduševljeno prihvatili novi format, kad su prva testiranja počela prošlog ljeta, no sada je sve prihvaćeniji stav da će pripitomljavanje V8 motora ipak biti prilično zahtjevno, pri čemu će se morati usvojiti neke nove taktike.
Za početak, novi V8 motori traže drugačiji stil vožnje - posebno na izlascima iz zavoja, gdje smanjeni okretni moment zahtijeva suptilniju i progresivniju kontrolu gasa ukoliko se ne želi izgubiti na brzini.
"Sve je sporije," govori McLarenov test vozač Pedro de la Rosa. "Imate više vremena za razmišljanje i možete bolje osjetiti auto - manje je na samom rubu. Možete bolje osjetiti kako proklizuje kada počnete gubiti grip."
Jenson Button dodaje: "Odmah osjetite kada napravite pogrešku. Okretni moment više nije dovoljan da vas izvuče iz nezgodne situacije. Ako niste fluidni i sabrani, to će vam štetiti. Vrlo je važno biti smiren u vožnji."

TEHNIKALIJE

Međutim, budući da automobili imaju manje aerodinmičkog potiska, kako bi se nadomjestio nedostatak snage motora, na kraju ravnih dijelova staze samo su desetak kilometara na sat sporiji. U nekim bržim zavojima, gdje su nekada prolazili s djelomičnim gasom što je ometalo ravnotežu, sada voze punim gasom s manje nervoznim stražnjim krajem. No, cijena ovoga je smanjena pouzdanost motora. Automobili će sada duže biti pod punim gasom - prema procjenama F1 Racinga, čak do 10% duže po krugu - i inženjere brine izdržljivost motora, posebi-

LIGA SNAGE MEĐUNARODNOG MOTOSPORTA 2006.

Snaga F1 motora pada s moćnih 1000 KS iz 2005. na relativno slabašnih 750 KS u 2006. Da li je Formula 1 još uvijek vrhunska kategorija? Gusto je...

Champcar formula	Metanol, superkompresori	2.65 lit.	V8	750 KS*
Formula 1	Prirodni pritisak	2.40 lit.	V8	750 KS
F1 formula ekvivalencije	Prirodni pritisak, restrikcije	3.00 lit.	V10	750 KS
Indy Racing League	Metanol, prirodni pritisak	3.00 lit.	V8	670 KS
Grand Prix Masters	Prirodni pritisak	3.50 lit.	V8	650 KS
GP2	Prirodni pritisak	4.00 lit.	V8	580 KS
A1 GP	Prirodni pritisak	3.40 lit.	V8	520 KS**

* 800 KS pritiskom na "dugme za pretjecanje"
** 550 KS ako se koristi "powerboost"

FOTOGRAFIJE: LORENZO BELLANCA/LAT, STEVE ETHERINGTON/LAT, PETER SPINNEY/LAT, GLENN



Ljubitelj Williams bez ostatka
Najavljena za sredinu prosinca, aukcija starih F1 automobila Williams otkazana je nakon što je kineski biznismen i trkač Aaron Hsu kupio za 13 milijuna dolara svih 20 modela iz kolekcije



Nigel opet pobjeđuje
Bivši svjetski prvak Nigel Mansell pobijedio je u prvoj Grand Prix Masters utrci u Kyalamiju u studenom. Britanac je vodio od starta do cilja i izdržao velik pritisak Emersona Fittipaldija (lijevo).

ce na stazama poput Monze gdje se do sada 70% vremena vozilo punim gasom.
Zato tehnički direktori rade prekovremeno kako bi riješili ovaj problem. Jedna od karakteristika V8 motora je ta što, u usporedbi s V10, proizvode veće vibracije, tako da ih je potrebno bolje amortizirati kako bi se spriječila otkazivanja pridruženih sistema i mehanizama. U Barceloni su za vrijeme dužih test vožnji osobito bili prisutni problemi s žicama električnih instalacija i razni problemi s hidraulikom, nastali zbog većih vribracija motora.

ŠKAKLJIVA RAVNOTEŽA

U međuvremenu, rastu strahovi kako će formula ekvivalencije za motore 2006. - ustanovljena prošle godine kako bi se "siromašnom" Minardiju omogućilo koristiti V10 motore s limitiranom snagom - spektakularno udariti poput bumeranga.
Pravilo omogućuje timovima skromnijeg budžeta korištenje jeftinijih starih agregata - V10 motora s ograničenim usisnikom zraka od 77mm i ograničenjem broja okretaja na 16.700 u minuti. Mnogi tehnički direktori smatraju da će takvi motori svejedno biti suviše snažni.
Prodaja Minardija Red Bullu znači da će Scuderia Toro Rosso sada objektivno moći ciljati na sredinu poretka - što one koji već jesu tamo baš ne veseli. "Kako će biti moguće stvarno procijeniti dostignuća Scuderije Toro Rosso?," pita se tehnički direktor Red Bull Racinga Mark Smith. "Ako su negdje u sredini, da li je to zbog motora ili šasije? Biti će vrlo teško objektivno procijeniti."
Čak se strahuje kako bi se velike tvorničke ekipe, ukoliko ne ostvare željene rezultate s V8 motorima, mogle vratiti na limitirane V10 motore tijekom sezone, budući da je uvođenje V8 motora određeno samo džentlmenskim dogovorom, a ne pravilima.
Toyotin tehnički direktor (motora), Luca Marmorini dodao je: "Nadam se kako će FIA shvatiti kako su ograničeni V10 motori još uvijek mnogo snažniji u odnosu na V8 motore. Formule ekvivalancije nikada zapravo ne funkcioniraju dobro."

CRVENA ZORA

KONJIĆ IZ MARANELLA SPREMAN ZA GALOP



Massa u Valenciji

Toyota je već pokazala svoje karte, Red Bull priča o 2006., a Williams i BMW Sauber sređuju svoje nove motore i partnere. Međutim, dok se većina timova pokazala u Španjolskoj, Ferrari je kradomice testirao u Bahreinu, Mugellu i Valenciji, a iznimka je Jerez gdje je testirao s ostalim timovima na Bridgestoneovim gumama. Više nego itko drugi, Ferrari se mora dokazati u 2006., a što se točno događalo iza zatvorenih vrata u Maranellu, otkrivaju vam špijuni F1 Racinga...

Motor

Ferrarijevi inženjeri zadovoljni su sa kilometražom koju su prešli novim 056 motorom. Ona je u mjesecu studenom bila veća od ukupne prošlogodišnje kilometraže odvezene do veljače. Ekipa direktora za motore Paola Martinellija još uvijek traga za dodatnom snagom motora koja sada navodno iznositi oko 700 konjskih snaga - ali Ferrari očekuje još bar 50 konja više.

Mjenjač

Ekipa planira isprobati novu mjenjačku kutiju s direktnim mijenjanjem prijenosa, i s dvostrukim kvačilom, kako bi broj okretaja pri promjenama brzine što manje pao. U Ferrariju su dugo testirali ovaj koncept, ali ga zbog tehničkih problema nisu primijenili u 2005.

Šasija

Auto za iduću godinu biti će sličan F2005, ali govori se kako će imati manje radikalan stražnji ovjes. U Ferrariju također naporno rade na pakiranju manjeg motora što je kompaktnije moguće i planiraju eliminirati neke aerodinamičke probleme koji su im naudili prošle godine. Aero-inženjeri sada, priča se, razrađuju nekoliko radikalnih ideja i auto bi se najvjerojatnije trebao pojaviti na stazi sredinom siječnja.

Testiranja

Za razliku od drugih timova, Ferrari je ignorirao zabranu testiranja u studenom i nastavio testirati tokom zime. U planu su još tri testiranja u Bahreinu jer im tamošnja klima pomaže simulirati visoke temperature koje tijekom ljeta zahvaćaju Europu. Ovo se pokazalo korisnim za Bridgestone, osobito jer Japanci rade na razvoju novih konstrukcija i mješavina guma.

Gume

Iako Felipe Masa omalovažava stvarni napredak, govori se kako je Ferrari otkrio vrlo korisne specifikacije guma tijekom testiranja u Vallelungi. Obzirom da su se i Williams i Toyota pozitivno izjasnili o Bridgestone gumama, ne bi trebalo iznenaditi ako se ova tvornica vrati 2006. mnogo jača nego prošle sezone. Zasigurno, neki vozači na Michelinovim gumama ne vjeruju kako će iduće godine njihovi timovi uživati prednost koju su imali prošle godine.

Vidi priču o Massi na strani 60.

POBJEDNICI I GUBITNICI

DOBAR MJESEC...



...za Jacquesa Villeneuvea koji je potvrđen kao drugi vozač BMW-Saubera. Naprijed u još jednu sočnu i burnu sezonu, JV.



...za Red Bull Racing čija brzina na čekovima nije privukla samo Adriana Neweya, već i Humphrey Corbetta iz Toyote (lijevo), i Jonathana Wheatleya i Roba Marshalla iz Renaulta. Nije čudo da se Flavio mršti.

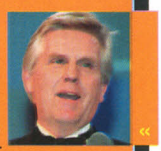


...za rusku votku. Midland F1, ekipa koje je vlasnik Alexander Shnaider, registrirana je kod FIA-e kao ruska, pa te tekućine vjerojatno neće nedostajati u njihovom motorhomu.

LOŠ MJESEC...



...za britansku trkačicu Katherine Legge koja je razbila Minardi na svom prvom F1 testu. Nakon toga je izjavila da je medijska pažnja uoči testa bila "pretjerana". Nije se valjda iznenadila što smo bili zainteresirani za taj test?

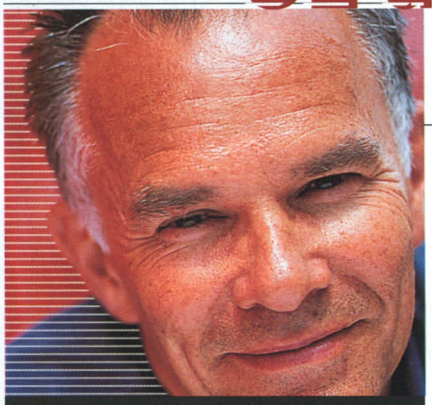


...za Steva Ridera, ITV-ovog novog voditelja F1 emisija i poznatog konferansijera, koji se upeo preko svake mjere podjsetiti Jensona Buttona da još nema pobjedu u F1, na Autosportovoj nedavnoj galavečeri. Duhovito, Steve, ali ipak malo previše.



...za Giancarla Fisichellu kojeg je globila policija zbog prebrze vožnje kad se žurio kući bolesnom sinu. Fisi je vozio 146 na sat, uzoni gdje je dozvoljeno 60...

Uz dlaku



Talent koji je PW ocjenjivao u Columbiji možda i nije bio iluzija, dok je onaj s kojim se paradiralo u SAD to zasigurno bio

Piše: Peter Windsor

Obzirom da je sezona završila, nisam nakon karting vikenda Pabla Montoye u Cartageni, Kolumbija, žurio natrag u Veliku Britaniju. Naprotiv, učinio sam ono što i svaki čovjek koji ima tjedan, dva na raspolaganju: prihvatio sam poziv da budem jedan od pet međunarodnih sudaca za izbor Miss Kolumbije 2005/6. Kad znate da je ovaj događaj u Kolumbiji na otprilike istoj razini kao i engleski finale nogometnog Kupa, shvatit ćete ozbiljnost s kojom sam se prihvatio zadatka.

Bio je to mini-F1. Sve su djevojke imale svoje "ekipe" - pomagače, trenere, menadžere, rekvizitere - a petodnevni je događaj imao strogi raspored: 0700 doručak; 0900 intervjui; 1000 konferencija za tisak; 1100 gradska parada, itd. Ne želim pretendirati da ima puno ostalih razloga koji opravdavaju moje daljnje korištenje prostora u F1 Racingu, osim što želim reći da sam dao baš sve od sebe kako bih predstavljao ovaj časopis s dostojanstvom i stilom, i da bi pobjednica - elokventna i zanosna Valerie Dominguez Tarud, inače mlađa rođaka pjevačice Shakire - mogla krasiti bilo koji F1 padok u sljedećih 10 do 20 godina. Oh, da, i Pablo Montoya je ovom prilikom bio vrlo nesretan što je Kolumbijac, pa stoga nije bio prikladan za sudačku dužnost.

Iz Bogote sam odletio u Miami na finale NASCAR-ovog Nextel prvenstva. Na NASCAR utrci nisam nikad bio, i stoga sam stigao u Homestead - 1.25-milje dugacak oval s nakrivljenim zavojima, južno od Mijamija - očekujući da budem impresioniran. U današnje vrijeme nije se potrebno dugo motati po Formuli 1, a da vam netko ne razveže o tome koliko su stvari puuno bolje u NASCAR-u. Bolje utrke, puno pretjecanja, bolji vozači, bolji spektakl, itd, itd..

"Utrka je bila bez slasti - beskonačano, monotono treskanje drndavih ratnih kočija"

Iskreno govoreći, ja sam bio razočaran. 'Utrka' je bila bez slasti - beskonačano, monotono treskanje drndavih ratnih kočija; neprepoznatljivih izuzev po ratničkim bojama. NASCAR je možda zatvoreni svijet - "firung" i taktika ekipe su mnogo važniji od prave vožnje - ali teško mi je zagrijati se za moto-sport koji zahtijeva toliko malo vještine. OK, gledate Tonyja Stewarta i Jeffa Gordona, ali sve o čemu mislite je kako bi se ti dečki snašli u nečem što zaista zahtijeva njihov talent - u pravom trkaćem automobilu koji traži okretno korištenje volana, papučica i kočnica. Ne sumnjam da bi bili dobri - ili su mogli biti dobri, pod uvjetom da su se na to odlučili.

Isto tako vas mogu obavijestiti da su sve silne priče o velebnoj NASCAR-ovoj trgovini trkaćkim potrepštinama samo mit: ljudi vole pričati koliko novaca NASCAR vozači dobiju od osobne promocije i prodaje majica, kapa, itd - ali ni to nisam mogao vidjeti: uokolo staze su, toliko hvaljene, prodajne površine bile male i musave - štandovi lokalnih sajmova u usporedbi sa šoping plazama kakve danas možete naći u F1. Samo po sebi to nije ni dobro ni loše. Ono što vam ja mogu reći je da NASCAR sigurno ne određuje trgovačke trendove. Ne, osim ako netko ne krivotvori brojke. Isto se odnosi na korporacijske motorhomeove i uvjete za gledatelje. Nisu bili loši u Homesteadu, osim što su milijun godina udaljeni od mnogo viših standarda na koje smo danas navikli u Formuli 1. A niti vozači nisu ništa pristupačniji navijačima, nego što su Michael i Ralf Schumacher za kišnog dana u Budimpešti.

Budući da je to tako, gdje je onda sva ta NASCAR čarolija? Moj je zaključak da je sve to iluzija. I NASCAR-ovo vodstvo i ekipe i vozači provode enormno puno vremena uvjeravajući publiku kako gleda nešto vrlo izuzetno. Beskrupulozno manipuliraju brojkama o količini medijskog pokrivanja u odnosu prema svojim reklamnim troškovima; i prodaju TV prava različitim televizijskim mrežama zbunjujući pritom gledatelje (moj je hotel u Miamiju, na primjer prikazao neke, ali ne sve NASCAR kanale), ali istovremeno dobivajući mnogo unakrsne promocije (i, naravno, dodatnog novca). F1 je, kako meni izgleda, posljednjih nekoliko godina radila upravo suprotno - obavljala je dobar posao sugerirajući publici da stalno treba osvježiti show. Posljedica toga je da je, po NASCAR standardima, F1 tisak općenito negativan.

Drugim riječima, F1 ne smije ni u kom slučaju biti paranoidna. Ona je neprijeporni vođa tržišta ne samo u motosportu, već i u svjetskom sportu uopće i moramo je stoga pustiti na miru - ili je u najgorem slučaju ne smijemo suviše kritizirati, ili ne smijemo suviše podržavati one koji je žele izmijeniti, ili ne smijemo zahtijevati da se "popravi" umjetnim pretjecanjema, ili "TV prihvatljivim" kvalifikacijama. Uzmemo li u obzir uspjeh NASCAR-a s vrlo bazičnim produktom, tko može znati koliko bi F1 još mogla narasti razviti kad bi se svi zajedno okupili i za promjenu rekli nešto pozitivno? Ono što sugeriram nije "NASCAR" kontrola tiska, nego samo da prestanemo biti tako negativni. FO

Vidi Windsorovu priču o kartingu u Kolumbiji na strani 38



Windsovo oštro oko iskorišteno je na pravi način, a Valerie Dominguez Tarud završila je kao pobjednica

WINDSOROVIH TOP 5...

GRAND PRIX DEBITANTI

1. Carlos Reutemann, Argentina 1972, pole position
2. Giancarlo Baghetti, Francuska 1961, pobjeda
3. Ignazio Giunti, Belgija 1970, 4. mjesto
4. Mario Andretti, SAD 1968, pole position
5. Jackie Stewart, Južna Afrika 1965, 6. mjesto

Overdrive



Da liste ikada čuli za Katherine Legge ili Romana Rusinova? Niste? Ipak, i oni su vozači Formule 1

Piše: **Mladen Jergović**

F1 Racing izlazi, evo, i u razdoblju kad nema utrka, kad vladaju neke posebne F1 zakonitosti, kad nitko ne gubi, a svi pobjeđuju, na riječima ili obećanjima.

Ova zimska pauza, naravno, izuzetna je i po tome što već dugo nije bilo ovoliko velikih tehničkih promjena u pravilima. Posljednji put zapremnina motora mijenjala se na prelasku iz 1994. u 1995, kad se, zbog sigurnosti, prešlo s 3 i pol na tri litre zapremnine. Sada je FIA predložila, a ekipe džentlmenski podržale (što će reći da promjena zapravo nije strogo nametnuta pravilima), da se jednostavno otpili jedan 'V' s motora V10. Dva cilindra manje smanjila su zapremninu na 2,4 litre.

Drugdje u ovom broju možete vidjeti kakve su prve reakcije vozača i tehničara sa prvih zimskih testiranja u (c)anjolskoj, Italiji, Bahreinu... Da, u Formuli 1 je, osobito ove zime, vrlo živo. Dapače, življe nego što ljubitelji ovog sporta uglavnom znaju. Ponajprije zato jer mediji (izuzev specijaliziranih) u pravilu ne poklanjaju mnogo pažnje tim testiranjima. I zatim, na stazama, osim talijanskim, gotovo da i nema gledalaca.

> "Svaki se prije svog testa najprije u četiri oka susreo s nekim iz računovodstva ekipe za koju će voziti."

Odavno već konkretnim rezultatima, vremenima po krugu, oni razboritiji promatrači ne vjeruju previše. Testiranja su, službeno, privatna, pa su tako ekipe u mogućnosti voziti i isprobavati uistinu što god žele, unutar pavila ili van njih. Osim toga, osnovni podaci o količini goriva ili podešenosti automobila ljubomorno su čuvana tajna, pa je vrlo teško ocijeniti da li je neko spektakularno dobro vrijeme postignuto u set-upu za kvalifikacije, za utrku, ili u nekom trećem, zapravo razvedenom od tehničke legalnosti automobila.



Roman Rusinov moći će u svoj CV upisati "F1 vozač"

Ali vrijeme između dvije sezone zanimljivo je i zato jer u njemu priliku da sjednu u automobil Formule 1 dobiju i oni koji će se zasigurno dobro pomučiti prije nego li im tako nešto uspije u pravoj sezoni. Tako je nedavno priliku dobila engleska vozačica Katherine Legge (čije se prezime, intrigantno, izgovara 'leg', iliti - noga). Njen je nastup u Minardiju popratila cijela medijska vojska, pa nije čudno da se cura preplašila - i promptno skršila auto.

Na prosinačkim testiranjima u (c)panjolskoj za, službeno, rusku ekipu Midland (nekad Jordan) testirali su talijanski specijalist za utrke izdržljivosti Thomas Biagi, Belgijanac (davno aktivan u Formuli 3000) Jeoffrey Van Hooydonck i poluanonimni Rus Roman Rusinov. Zašto, na prvi je pogled nejasno jer na testiranju su bili i službeni vozači ekipe za 2006., Christijan Albers i Tiago Monteiro. Da bi ekipa nešto spektakularno mogla naučiti od vozača koji gotovo nikad nisu okusili brzinu automobila Formule 1, to je jasno. Dakle, to objašnjenje baš ne drži vodu. Novac? E, to je već toplije. Svaki od ovih vozača morao je pronaći pokrovitelje za svoj mali izlet u (c)panjolsku. I svaki se prije svog testa najprije u četiri oka susreo s nekim iz računovodstvenog dijela ekipe za koju će voziti.

Ima još, validnijih, razloga. Danas u Formuli 1 ima mjesta za samo 20 vozača. Manje formule i druge kategorije utrka "hrane" najvišu kategoriju svake godine s puno više imena nego je ova u stanju probaviti. Jedno rješenje je prodavanje krugova zimi. Osim toga, nikad se ne zna kad će, zbog, recimo, ozljede nekog od one dvadesetorice, ili nekog od službenih trećih (i četvrtih) vozača, zatrebati još netko.

Nekad je u sezoni Formule 1 znalo na utrkama prodefilirati i po 50 ili 60 vozača. Danas vozača u svijetu nema manje. Manje je samo mjesta u elitnom krugu, ali, vidimo i na ovom primjeru, ljudi u Formuli 1 velemajstori su u stvaranju dodatnih financija, makar TV kamera niti publike na tribinama nema ni u tragovima.

I što je najfascinantnije, profitiraju svi, čak i onaj Rusinov, koji će sada, zacijelo, u svoj Curriculum Vitae dodati i 'F1 vozač'. To će mu možda otvoriti neka nova vrata u karijeri i, tko zna?, možda jednog dana dođe do Formule 1 i uđe na onaj glamuroznji, službeni ulaz.

Ne bi bilo prvi put da se krug tako skladno zatvori. FO

JERGOVIĆEVIH TOP 5...

GRAND PRIX DEBITANTI

1. Giancarlo Baghetti, Francuska 1961, pobjeda
2. Mark Donohue, Kanada 1971, 3.mjesto
3. Jacques Villeneuve, Australija 1996, 2. mjesto (i pole position)
4. Jody Scheckter, SAD 1972, 9.mjesto
5. Mario Andretti, SAD 1968, pole position

Ove godine, po prvi put, više od 43,000 naših čitalaca u svijetu glasalo je za najbolje ljude u Formuli 1. Neki od rezultata će vas iznenaditi

ČOVJEK GODINE 2005.

PREMA VAŠEM IZBORU

FOTOGRAFIJA: DARREN HEATH; STEVEN TEE/LAT; CHARLES COATES/LAT; NEIL COOPER; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



















SADRŽAJ

str. 28 **F1 BOSS** godine

str. 29 **VOŽNJA** godine

str. 30 **START** godine

str. 31 **AUTO** godine

str. 32 **VOZAČ** godine

str. 33 **VOZAČ KVALIFIKACIJA** godine

str. 34 **ROOKIE** godine

IJA: DARREN HEATH; STEVEN TEE/LAT; CHARLES COATES/LAT; NEIL COOPER; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

F1 BOSS GODINE
FLAVIO BRIATORE

Flav odavna izvlači zečeve iz šešira, ali nikad tako zapanjujuće dobro kao ove godine

Piše: Matt Bishop

"Postoje dvije vrste ljudi; oni koji obave posao i oni koji preuzmu hvalospjeve. Pokušaj biti u prvoj skupini, konkurencija je manja." Tako je govorila Indira Gandhi, premijerka Indije od 1966. do 1977., i opet od 1980. do njezinog ubojstva 1984. godine. Možda je u ovom drugom razdoblju prisvajala suviše priznanja..

A' la Mrs Gandhi, Flavio Briatore je bio prvi čovjek ekipe Renault (djevojački Benetton) u dva razdoblja (1989.-1997., pa opet od 2000. do današnjeg dana), ali izgleda da je naučio lekciju koju indijska stara ratnica nije nikad. Dok je u svom prvom roku - izuzetno uspješnom u vrijeme Michaela Schumachera, Rossa Brawna i Roryja Byrnea (i ostalih) - izgledalo da po svaku cijenu nastoji biti u centru pažnje, u ovom pak roku imamo prilike vidjeti rezerviranijeg, politički prihvatljivijeg Flavija. I ne štedi pohvale za svoje više suradnike kao što su Pat Symonds, Bob Bell, Tim Densham itd. S punim pravom.

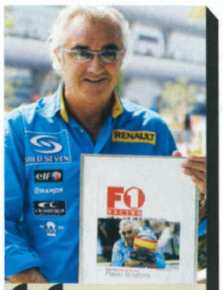
Bez obzira na to, Ron Dennis (koji je u glasanju bio drugi no poprilično blizu) još uvijek ne može probaviti Briatoreov uspjeh. Kako, ne prestaje se čuditi, može ekipa predvođena jednim Talijanom (a Ronu Talijani nisu osobito mili) čiji su korijeni u trgovini krpa, nadmašiti njegov dragi McLaren vođen anglo-saksonskom superiornom efikasnošću ljudi koji su umočeni u sport još od svoje mladosti?

Ali Briatore je naučio vraški puno od 1989., i sad je F1 boss kojeg njegov prijatelj Bernie Ecclestone, a vjerojatno čak i Max Mosley, izuzetno puno cijene. I usprkos njegovom još uvijek mršavom Engleskom, Flavio je često taj koji na sastancima vođa ekipa pronađe ono tako-očito-a-zašto-se-ja-toga-nisam-sjetio? rješenje, čovjek čiji bljesak lateralnog razmišljanja pridobije sve prisutne na licu mjesta.

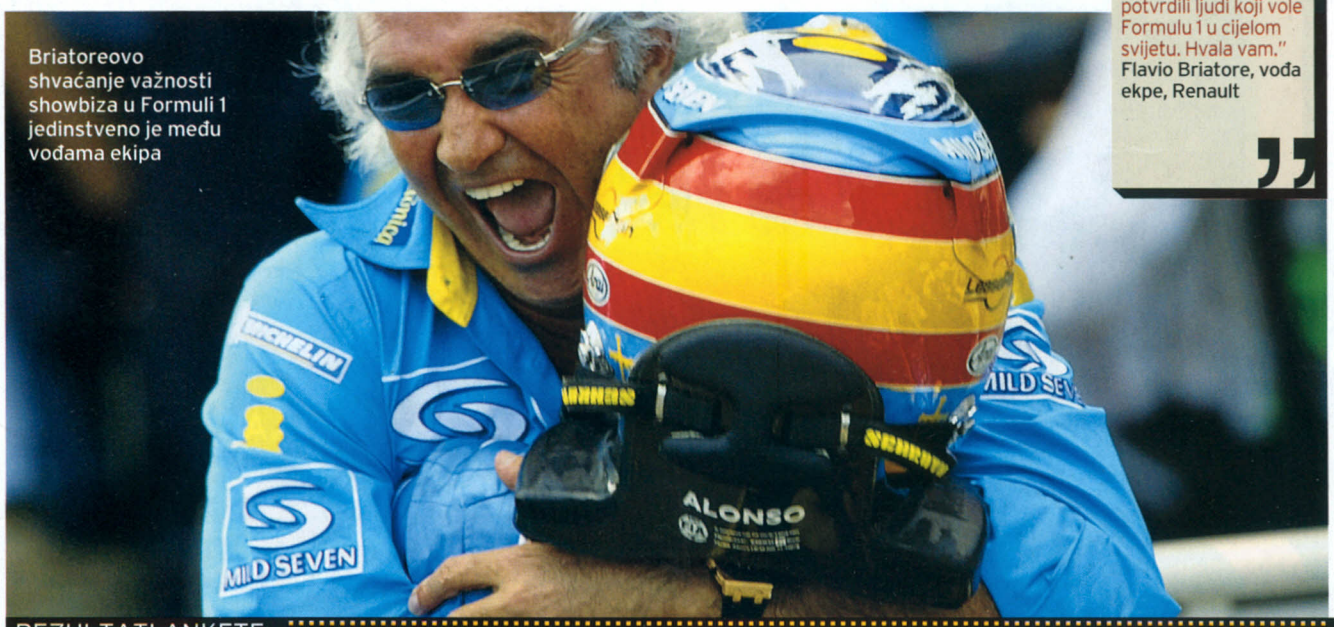
Povrh toga, on vodi svoju ekipu štedljivo i skromno, nevjerojatno je lojalan (pitajte Symondsa) i shvaća bolje no itko trenutno upleten u F1 da je publika ta koja je zaista važna. Na gridu u Indiju Flavio je, na primjer, bio bijesan jer su a) gledatelji bili iznevjereni i b) takav tretman publike bio je vrlo štetan za dioničku vrijednost Formule 1 na najočitiji zamislivi način. Indygate je povrijedio Briatoreov vrlo izoštren smisao za dobro obavljanje posla i za, pritom, najveću moguću zaradu.

Tko zna kako će dugo Renault ostati u Formuli 1? Bez obzira na to, kad god se odluče povući, Flavijevo će F1 carstvo nastaviti prašiti na svih osam cilindara. I čak ako Fernando Alonso jednog dana odluči da mu više ne trebaju usluge Briatoreovog djelotvornog no skupog menadžmenta, bit će drugih i više nego spremnih da ulete na to mjesto. Za sada tu je Mark Webber; za ubuduće Heikki Kovalainen, a u godinama koje dolaze nesumnjivo mnogi drugi.

Flavio Briatore je uistinu F1 fenomen.



"Vrlo sam sretan što se primijetio posao kojeg sam ja, ne, kojeg smo svi mi, obavljali tokom cijele godine. I osobito je lijepo što su to potvrdili ljudi koji vole Formulu 1 u cijelom svijetu. Hvala vam."
Flavio Briatore, vođa ekpe, Renault



Briatoreovo shvaćanje važnosti showbiza u Formuli 1 jedinstveno je među vođama ekipa

GLAVNA FOTOGRAFIJA: MARTIN TRENKLER

REZULTATI ANKETE


1. F Briatore 28.1%


2. R Dennis 24.7%


3. C Horner 13.1%


4. P Stoddart 10.6%


5. J Todt 9.3%


6. N Fry 6.5%


7. Sauber 3.2%


8. T Tomita 2.1%


9. F Williams 1.6%


10. C Kolles 0.8%



Kimi je bio dovoljno oštar da zadrži vodstvo u Monacu i dovoljno bistar da nadmudri Alonsa

VOŽNJA GODINE MONACO GP

KIMI RÄIKKÖNEN

Niti jedna vožnja u 2005. nije prikazala kombinaciju čelične strategijske istančanosti i nevjerojatnog prirodnog talenta kao Kimijeva pobjeda u Kneževini

Piše: Dom Taylor

Kimijeva četvrta pobjeda u karijeri, gledno iz perspektive vožnje u totalno dominantnom stilu, pala je točno u sredini njegovog zlatnog razdoblja. Od prvog kruga u Barceloni, pa do onog kobnog 59. kruga u Nurburgringu, Kimi je naglašeno predvodio ostale vozače tokom 203 kruga (prepuštajući vodstvo samo tokom zaustavljanja u boksovima): 66 kruga u Španjolskoj, 59 (od kojih 25 s vibracijama gume koje su mu otežavale vid) u Nurburgringu, i 78 - majstorstvo hladnokrvnosti i vozačke vještine - u Monacu.

Cijelog je vikenda u Monacu Kimijev McLaren bio brži od Alonsovog Renaulta u drugom i trećem mjernom sektoru, iako je Fernando imao malu prednost u prvom. Stoga, ukoliko bi Kimi poveo prije prvog zavoja, mogao bi kontrolirati utrku - i, kako se pokazalo, Alonsovu potrošnju guma. Najbolje startno mjesto je bilo vitalno.

U prvom kvalifikacijskom treningu (a Monaco je označčio labudji pjev traljavog agregatnog sistema), s malo goriva Kimi je bio 0.481 sec ispred Alonsa. Renault je potom zaigrao na nižu količinu goriva i to se skoro isplatilo: Alonsov krug je bio četiri desetinke brži od Kimijevog pokušaja s punim tankom, pa je Kimi zgrabio pole position za tričavih 0.083s.

Pretjecanje na ravnini prije prvog zavoja, Ste Devotea, skakljivo je, ali je ipak moguće nakon starta. Stoga Kimi nije želio nista riskirati. Krenuvši u krug za zagrijavanje ostavio je debele tragove guma. U prvom će mu zavoju trebati i odlučne i dobre kocnice, pa ih je kroz cijeli taj krug opterećivao, spremajući tako u njima dragocjenu toplinu.

Plan je upalio - Kimijev auto je odmah sa starta odlicano krenuo. Alonso je tada naglo pokušao s unutarnje strane, ali se Kimi zalijepio za ogradu. Fernando je onda krenuo s vanjske strane, no trebalo je već kociti za St Devote. Popustio je - prije Kimija koji je tada legao na kočnice, blokirao oba prednja kotača, no zadrzao vodstvo.

Usprkos tome, to nije bio trenutak kojim je Kimi dobio utrku. Od samog je početka do kraja prvog kruga stvorio razmak od 1.257s. Navukao je to na 2.341s do kraja petog kruga, ne iscrpljujući pritom isuviše svoje gume, već samo jednolično odmičući. Alonso je osjećao da nesto treba poduzeti, pa je ubrzao. U šestom krugu razmak se po prvi puta smanjio na 2.152s. I to je bio trenutak kad je Alonso prokockao svoju priliku. Navukao se u Kimijevu zamku. Kimi je čekao do 13. kruga, s potpuno očuvanim gumama, i tad je krenuo u napad ubrzavajući pola sekunde po krugu. Od tog trenutka nadalje Alonsov je pad na istrošenim stražnjim gumama postao neizbježan.

Kimi je svu prednost zatim izgubio nakon što su ga iz McLarena propustili pozvati u boks u trenucima kad je na stazu izašao Safety car. Trebalo je od početka ponovnog ubrzavanja pa do novog redovnog zaustavljanja u boksovima, 13 krugova kasnije, pronaci negdje ogromnih 20 sekundi. Za Kimija to nije bio problem.

"Ćitav vikend u Monacu bio je sjajan - odvezao sam dobre kvalifikacije, a zatim je u trci moj McLaren bio savršen. To je sve što mogu reći, osim - hvala vam za nagradu. Usput, još čuvam moju nagradu za rookieja godine koju sam dobio 2001., kad sam vozio za Sauber."
Kimi Raikkonen, vozač, McLaren-Mercedes

GLAVNA FOTOGRAFIJA: LORENZO BELLANCA / LAT

REZULTATI ANKETE


1. K Räikkönen
Monaco
31.3%


2. F Alonso
San Marino
27.7%


3. G Fisichella
Australia
15.2%


4. MSchumacher
San Marino
12.4%


5. J Button
Germany
7.5%


6. D Coulthard
Europe
4.2%


7. N Heidfeld
Monaco
1.7%

START GODINE Grand Prix Europe

DAVID COULTHARD



DC (žuti nos s lijeve strane slike) provlači se iza Trullijeve Toyote kako bi završio prvi krug na četvrtom mjestu.



DC-jevo iskustvo u Nurburgringu omogućilo mu je "krađu" od čak osam pozicija

Piše: Alan Henry

Zapravo, ove smo sezone imali priliku vidjeti nekoliko zapanjujućih startova. Jedan od kandidata za nagradu je definitivno bio sprint Giancarla Fisichelle iz drugog reda izravno u vodstvo u Montrealu. Isto tako senzacionalan bio je prvi krug Kimija Raikkonena u Suzuki. No, na kraju najviše je vaših glasova dobio David Coulthard i njegov gipki juriš sa dvanaestog mjesta u Nurburgringu, gdje je, nakon što je izbjegao uobičajeni krš i kaos u prvom zavoju, prvi krug završio na četvrtom mjestu.

"Mnogo smo posla obavili na startnoj strategiji prije utrke, a kad su se svjetla pogasila naprosto sam osjećao gdje moram krenuti; što je moguće više udesno, po najkraćoj putanji u taj prvi uski desni zavoj," rekao je DC.

"Prije utrke sam rekao dečkima da mislim ostati s unutarnje strane, obzirom da smo u prvom zavoju prošlih nekoliko godina vidjeli nebrojeno sudara... a ni ova utrka nije ni u kom slučaju bila iznimka. Montoyin McLaren se izvrtio i to je prisililo one s lijeve strane da ga zaobiđu u širokom luku. Iz cijele te situacije izašao sam četvrti, iza Raikkonena, Heidfelda i Trullija, što je bilo prilično zadovoljavajuće."

U stvari, taj DC-jev je sretni proboj trebao ga je dovesti do pobjedničkog podija. U 19. krugu čak je i vodio utrku tokom jednog kruga nakon što je trio ispred njega po prvi put zaustavio u boksovima Coulthard je to učinio krug kasnije, no, u nastojanju da iz boksova izađe prije jednog od Minardija, isključio je limitator brzine za djelić sekunde prerano i pokupio kaznu prolaska kroz boksove na kraju 23. kruga.

Vratio se na petom mjestu, obavio svoje drugo zaustavljanje u 47. krugu i nakon ponovnog ostao na petom mjestu. U završnim fazama utrke DC je postavio niz najbržih krugova, ali je izgledalo da će se morati zadovoljiti svojim trenutnim plasmanom. No onda je, potvrđujući staru izreku da dok jednom ne smrke drugom ne svane, nesretni Raikkonen izletio sa staze nakon što je prednji ovjes njegovog McLarena odbio ući u posljednji krug. Ostali su se time popeli za jedno mjesto, pa je Coulthard kroz cilj prošao kao četvrti.

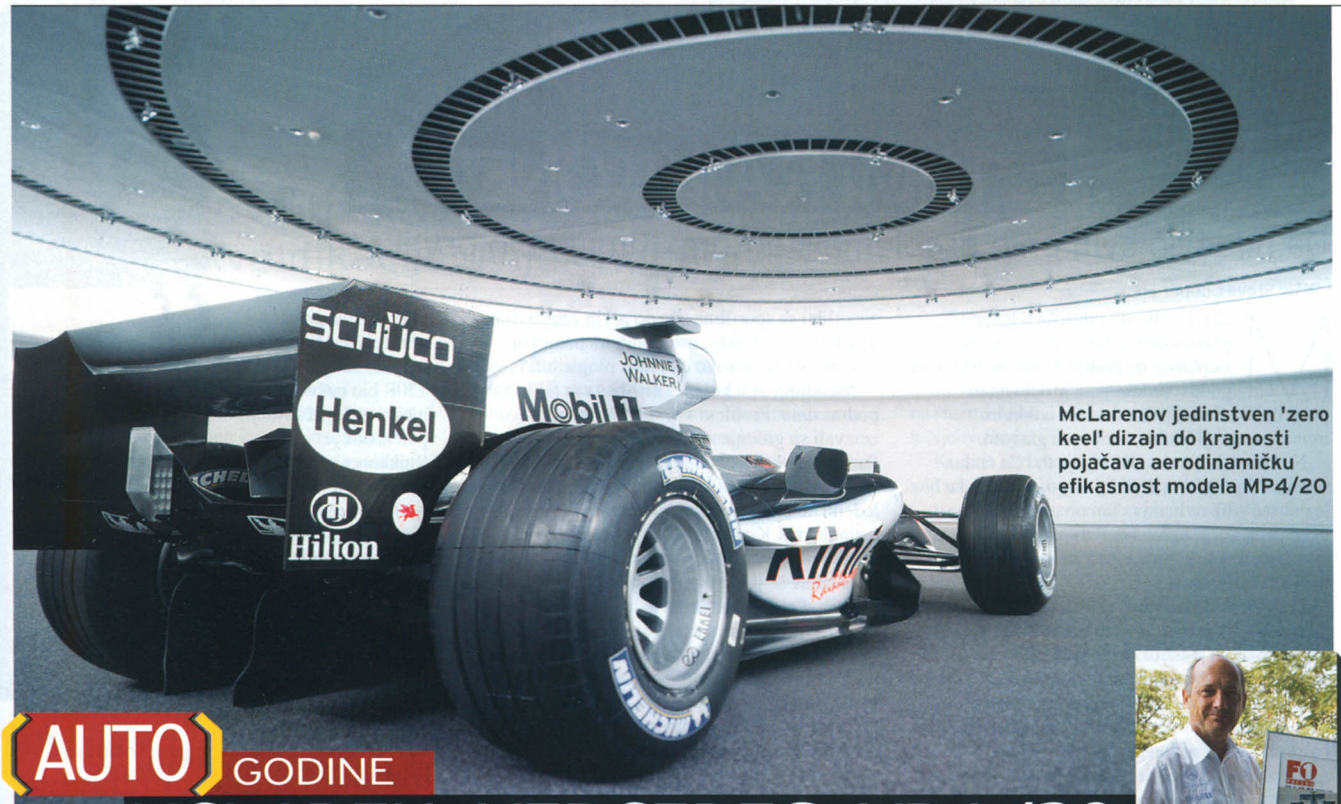
Bio je to vrlo dinamičan uspjeh, koji je potvrdio Red Bull-ovo lukavstvo ulaganja u DC-ja. Njegova je kalkulirana suzdržanost isplatila dividende na startu, onog istog dana kad mu je brzopletost ostalih vozača predala i bonus.

"Hvala vam, čitaoci F1 Racinga iz cijelog svijeta! Bio sam otraga na 12. mjestu ali završio sam prvi krug kao četvrti. Bilo je tu puno sreće, ali kao sto znate, držao sam se unutarnje strane. To je uvijek moja instiktivna opcija za start u Nurbugringu - kako bih ostao van problema."
David Coulthard, vozač, Red Bull-Cosworth

GLAVNA FOTOGRAFIJA: CHARLES COATES / LAT

REZULTATI ANKETE

1. D Coulthard — European GP — 23.0%
2. G Fisichella — Canadian GP — 18.6%
3. JP Montoya — German GP — 17.7%
4. F Massa — German GP — 14.9%
5. F Alonso — Spanish GP — 13.4%
6. K Räikkönen — Monaco GP — 12.4%



McLarenov jedinstven 'zero keel' dizajn do krajnosti pojačava aerodinamičku efikasnost modela MP4/20

AUTO GODINE

MCLAREN-MERCEDES MP4/20

Dinamična klasa McLarena 2005. učinila ga je jednim od velikana svih vremena

Piše: Alan Henry

U opće ne iznenađuje što ste odlučili da auto godine bude upravo McLaren-Mercedes MP4/20. U rukama Kimija Raikkonena i Juana Pabla Montoye pobijedio je u 10 ovogodišnjih utrka, a vodio je još dvije prije odustajanja zbog kvarova.

U stvarnosti je McLaren iz 2005. bio logičan razvoj hrabrog pristupa Adriana Neweya suvremenom F1 dizajnu. Taj smo pristup mogli prvo zapaziti u složenom, nikad voženom na utrkama, MP4/18A, koji se preobrazio u obećavajući MP4/19, i, napokon, u auto koji je ove godine trebao pobijediti u prvenstvu konstruktora.

Raikkonen i Montoya su, sve u svemu, obavili dobar posao s autom koji je - u nastojanju da stalno bude u prvim redovima - bolno koketirao s posljednjim dostignućima F1 tehnike. Njegov uski, složeni aerodinamički profil značio je da manjeg i kompaktnijeg sistema za hlađenje nije moglo biti; njegov je posljednji Mercedes V10 motor bio onoliko lagan i skladan koliko je to maksimalno bilo moguće unutar ograničenja koja su zahtijevala da motori izdrže dvije utrke; naposljetku, auto je bio vrlo nježan prema Michelin gumama.

Raikkonenov pokušaj da nadmaši Alonsa u borbi za naslov prvaka bio je definitivno osujećen kvarovima motora na treninzima, što je onda značilo kaznu od 10 startnih mjesta u Magny-Coursu, Silverstonu, Monzi i Suzuki; no način na koji bi tada vozač bio u stanju iskoristiti prednosti modela MP4/20 i svejedno se uključiti se u borbu za vodeće pozicije vozeći duge dijelove utrke s mnogo goriva, to je bio jedan od najuzbudljivijih aspekata sezone.

Kimi je samog od početka bio u punoj formi, ali je Juan Pablu trebalo malo duže da ovlada svim tajnama auta. Bio je to zadatak koji se otegao i zbog dvije propuštene utrke nakon navodne ozlijede ramena pri partiji tenisa. Pa ipak, kad je riješio problem podupravljanja u sredini zavoja koji ga je opsjedao cijelu prvu polovinu sezone, JPM je počeo krug-za-krug istinski parirati Raikkonenovoj brzini, pa su tako i uzroci zbog kojih se McLaren 2003. odlučio preuzeti Montoyu iz Williamsa počeli dobivati pravi smisao. Unatoč tome, Ron Dennis završio je sezonu odavajući osjećaj akutne frustracije.

"Pobijedili smo više utrka od naših suparnika i zabilježili 19 izlazaka na podijum, pa se to nikako ne može nazvati neuspjehom," rekao je. "No, tim je teže bilo biti pozitivan u trenucima poput onih neposredno nakon Kineskog Grand Prixa. Ipak, vjerujem da smo kroz McLaren MP4/20 nadmašili sami sebe u odvažnosti aerodinamičkog i tehničkog paketa, i proizveli auto koji je imao fleksibilnost potrebnu da izvuče najviše iz toliko različitih mogućnosti strategija utrka."

Ukratko, auto je bio dovoljno dobar da odradi posao.

"Ne miješam se puno u to kako su naši automobili dizajnirani i pripremljeni, pa je ovo, u stvari, nagrada za ekipu. Dečki su uložili fantastičan napor kroz cijelu godinu, i ponosan sam na ovu nagradu u njihovo ime."
Ron Dennis, vođa ekipe, McLaren

GLAVNA FOTOGRAFIJA: TED HUMBLE-SMITH

REZULTATI ANKETE



VOZAČ GODINE

KIMI RÄIKKÖNEN

Da nije bilo svih onih problema s autom, Kimi bi bio prvak

Piše: Steve Cooper

Malo je vidljivih emocija u ledeno plavim očima koje zure s najviše stepenice na podiju. I nakon što je ove godine sedam puta kročio na tu pobjedničku oazu, pitamo se što u takvim trenucima struji Raikkonenovom glavom.

Na koncu konca, za Kimija je to bila čudna sezona. U ponekom dijelu gotovo svake utrke bio je gotovo surovo nadmoćan, no usprkos tome uskraćena mu je slava sveukupne pobjede, nakon niza ispadanja i kvarova motora zbog kojih je gubio dobre startne pozicije čak četiri puta.

U 2005. Raikkonenova se golema nadarenost pokazala izuzetno raznovrsnom. Vjerojatno najbrži čovjek danas u jednom letećem krugu, poražavajuće brz na hladnim gumama i začuđujuće konzistentan, Kimi bi često bio u stanju povezati nekoliko strahovito brzih krugova na početku utrke i uspostaviti uvjerljivo dvodstvo.

Povrh toga, njegova su pretjecanja skoro uvijek razoružavajuće djelotvorna. Njegovi napadi u prvom krugu (na Michaela Schumachera u Kanadi i Giancarla Fisichellu u Turskoj) bili su nužni ukoliko se nije želio zapetljati sa sporijima sve do prvih zaustavljanja u boksovima. Dakle, osim onih mehaničkih nevolja, stvari gotovo da i nisu mogle biti bolje.

Međutim, ni u kokpitu nije baš sve teklo kao podmazano. Problem s prstom i s mozgom izazvali su gašenje motora prije starta u Albert Parku. Gubitak bočne aero-ploče u istoj utrci i kratko vrtenje po stazi u Monzi pokazali su da se ledeno hladna vanjština povremeno zagrije do usijanja dok Kimi očajnički pokušava ščepati izgubljene pozicije u prvenstvu.

O takav se prekomjerni entuzijazam spotakao i u Imoli. Pred utrku, ekipa je upozorila oba vozača da poluosovine traže nježnu ruku (i nogu). Rezutat? Kimi je vozio razarajućim ritmom, jašući i udarajući po rubnicima, sve do odustajanja u devetom krugu zbog loma poluosovine. Za to je vrijeme obzirni Alex Wurz pazio na svoj auto i ostao u utrci sve do besprijekorno osvojenog trećeg mjesta.

Ali, na koncu konca to je bio Kimijev način da ukroti MP4/20 i natjera ga da se prilagodi njegovoj čvrstoj ruci. U Monacu je izveo majstorstvo u kvalifikacijama, a potom i u utrci; pa opet u Suzuki gdje je Alonsovo pretjecanje Michaela s vanjske strane u zavoju 130R bio nedvojbeno njegov najupečatljiviji potez, dok je Raikkonenov napad na Fisichellu u posljednjem krugu zaradio i zaslužio još i više hvalospjeva obzirom da je to bio učini-ili-umri potez pod ogromnim pritiskom, kad je sve odlučivalo o pobjedi u utrci. Činjenica da ga je Kimi odradio tako lako govori istovremeno o njegovoj odlučnosti, ali i vještini.

Obzirom da mu je 2005. titula iskliznula iz ruku, možemo očekivati da će 2006. Raikkonen krenuti u još beskompromisniju, snažniju i dorađeniju kampanju.



"Uvijek je lijepo kad vas cijene, pa se želim zahvaliti čitaocima F1 Racinga što su glasali za mene. Nije ni potrebno reći da je Vozač godine vrlo važna nagrada za svakog vozača koji ju osvoji."
Kimi Raikkonen, vozač, McLaren-Mercedes



Učini-ili-umri trijumf u Japanu i razarujuća vožnja u Monacu pokazali su Kimijevu raznovrsnost

GLAVNA FOTOGRAFIJA: MARTIN TRENKLER

GLAVNA FOTOGRAFIJA: DARREN HEATH

REZULTATI ANKETE



1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	
K Räikkönen	F Alonso	M Schumacher	J Trulli	JP Montoya	J Button	D Coulthard	N Heidfeld	G Fisichella	Others
36.3%	32.1%	10.3%	8.1%	2.5%	2.3%	1.4%	0.8%	0.7%	5.5%

VOZAČ KVALIFIKACIJA GODINE

JARNO TRULLI

Čak i njegov timski kolega Ralf Schumacher priznaje da su Jarnove kvalifikacije uvijek nadahnute

Piše: Peter Windsor

Nije neočekivano što je Jarno osvojio ovu nagradu, premda je za naše čitatatelje to bila prilično tijesna stvar: Kimi Raikkonen je osvojio tek nešto manje glasova, dok su treći i četvrti, vrlo jasno, bili Fernando Alonso i Michael Schumacher. Jarno je, dakle, pobjednik iako, mislim, tek djelomični, ponajprije zato što naprosto izgleda tako dobro na stazi. Osim u Japanu i Kini, gdje se mučio s novom, prijelaznom zero-keel šasijom, Jarno je uvijek bio tipični predložak za idealno upravljanje dinamičkom masom automobila. Poput Kimija, on ne samo da posjeduje istančani osjećaj za pravilni odnos prijenosa težine u zavoju i na taj način pojednostavljuje samo upravljanje volanom, nego ima i savršen osjećaj za linearnu pimjenu snage u odnosu na stalno smanjivanje težine auta. Drugim riječima, on sve čini tako da to izgleda smiješno jednostavno. Njegovi su kvalifikacijski krugovi u Španjolskoj (treće startno mjesto) i Mađarskoj (opet treći) bili izuzetni.



"Vec sam jednom ranije (2001.) pobijedio u vašoj anketi 'Čovjek godine' za Vozača kvalifikacija, pa to pokazuje da sam uistinu brz, zar ne? Ne, ozbiljno, vozio sam dobro ove godine - bilo je jako dobro i sretan sam u Toyoti. Sad se veselim 2006. - možda mogu osvojiti nagradu Vozača godine, ili čak Čovjeka godine!"
Jarno Trulli, vozač, Toyota

Jarnove su statistike također zanimljivo štivo. Nad-kvalificirao je svog bolje plaćenog timskog kolegu, Ralfa Schumachera 15-3, ili 16-3 ukoliko brojite i Indy (gdje je Jarno osvojio pole position s nerealno malom količinom goriva); startao je iz prvog reda u tri navrata (ne uključujući Indy) i kvalificirao se među prvih tri (uključujuci tu Indy) sedam puta.

Naravno, moramo se prisjetiti da je 2005. bila vrlo čudna godina u pogledu kvalifikacija. Startni poredak za kvalifikacije od jednog kruga određivao je obrnuti završni poredak iz prošle utrke i to sve u godini novih pravila motora za dvije utrke i gubitka 10 startnih pozicija u slučaju promjene motora na treningu. To je imalo velikog utjecaja na količinu goriva određenu za kvalifikacije i start utrke. Uspjeh se nagrađivao uspjehom, a loši su se dani lako mogli pretvarali u spiralu nizbrdo. Upravo je zato Jarnov kvalifikacijski krug u Mađarskoj bio tako dobar: na stazu je izašao rano zbog loše prethodne utrke u Njemačkoj.

Kimi je također sačuvao neke od svojih najboljih kvalifikacijskih krugova za teške dane. Četiri je puta zbog kvarova izgubio 10 startnih mjesta, ali nije posustajao i uvijek bi uzvraćao udarac. U Barceloni je, pak, osvojio pole position usprkos vrlo ranoj kvalifikacijskoj vožnji, a u Monzi je bio najbrži usprkos ogromnoj količini goriva. Kao i Jarno zablistao je u Mađarskoj gdje je izašao na stazu zbog problema u Njemačkoj. Kvalificirao se četvrti i pobijedio je u utrci.

Kimi i Fernando su svaki dobili sedam utrka i broj njihovih najboljih startnih pozicija je slican (pet za Kimija, šest za Fernanda). Kimi je dobio bitku za prvi startni red (10-8), no tu se moramo prisjetiti onih udaraca koje su gubici 10 pozicija mjesta zadavali Kimiju, a koje Fernando nije nikad osjetio. I povrh svega, tu je Fernandov nevjerojatan niz od 16 kasnih kvalifikacijskih vožnji u usporedbi s 11 Kimijevih. Vjerojatno je tu razlog što je Kimi maznuo Fernandu drugo mjesto u našoj anketi.



Vozač super-dorađenog stila, Trulli balansira snagu i dinamičke sile svoje Toyote nadnaravnom preciznošću

GLAVNA FOTOGRAFIJA: DARREN HEATH

REZULTATI ANKETE



1. J Trulli	2. K Räikkönen	3. F Alonso	4. MSchumacher	5. JP Montoya	6. J Button	7. G Fisichella	8. M Webber	9. F Massa	Others
18.4%	18.2%	16.4%	14.3%	13.5%	8.3%	4.4%	3.2%	2.1%	1.2%



Spor ali siguran, a zatim brz ali siguran... Tiago je završio svaku od svojih prvih 16 utrka, rekord svih vremena za jednog rookieja

ROOKIE GODINE
TIAGO MONTEIRO

Izbjegavajući tipične pogreške novajlija, Jordanov Monteiro nije samo bio sve brži - on je bio i sve bolji vozač

Piše: Matt Bishop

Odvrtimo se nazad na petak, 1. travnja. U Bahrainu smo, i McLarenovom Alexu Wurzu se učinilo da je susreo travanjske lude. Za vrijeme podugačke vožnje na jutarnjem treningu, Alex je uhvatio dva Jordana: "Jedan je bio pažljiv, ali spor; drugi je bio ubrzan, ali ga je zato bilo svugdje po stazi."

Koji je od njih bio koji? Drugi je bio Narain Karthikeyan, što znaci da je onaj pažljiv, a spor bio Tiago Monteiro.

Ubrzajmo naprijed na petak, 23. rujna. U Brazilu smo i Alex je zbunjen: "Uhvatio sam jednog od Jordana jutros, i bio je pažljiv i brz."

Tko je to bio? "Tiago."

A to je, po mom mišljenju, nepristran dokaz da je, za razliku od većine drugih rookieja, g. Monteiro napredovao tijekom godine.

"Apsolutno. Definitivno sam napredovao," potvrdjuje. "Nije mi teško priznati, mnogo sam naučio. Najmanje sam sekundu po krugu brži nego što sam bio na početku godine."

Posao novajlije u Formuli 1 jasno je definiran: treba pobijediti svog timskog kolegu. Ostalo kako ispadne. Ako se tvoj kolega kvalificira drugi, ti moraš biti na najboljem startnom mjestu. Ako je on dvadeseti, dovoljno je da si na devetnaestom mjestu. Jednostavno. Na prvih pet utrka 2005., kao što Wurzovova zapažanja potvrdjuju, Karthikeyan je imao malu (iako prilično musavu) prednost. Onda je u Monaku Monteiro bio značjno brži. Pouzdanje koje je zadobio tom malom pobjedom dalo mu je krila. Dokaz je došao u Indianapolisu, u utrci u kojoj se, bez potrebe izmicanja pred bržim autima, vodila manje-više čista borba između dvojice Jordanovih ljudi. Tiago je dobio bitku s polovinom minute prednosti.

U Spau je Monteiro konačno osvojio "pravi" bod - bod koji ovaj put nije došao zahvaljujući otsustvu 14 bržih automobila, kao u Indyju. I to na stazi koja tradicionalno razdvaja muškarce od dječaraca, i novake koji se znaju uhvatili ukostac s problemom od onih kojima bi bilo bolje da osiguraju mjesto u A1GP kategoriji. Tiago je tu bio biznis.

Narainu je također mjesto u Formuli 1 - on definitvno nije A1GP klasa - i zasluženo je drugi u konačnom poretku. Treći je razočaravajući Tonio Liuzzi, koji je zasigurno za većinu ljudi u predsezoni bio glavni favorit za Rookieja godine. U ekipi Red Bulla, međutim, većina inženjera smatra da je Christian Klien bolji.

Dva Minardijeva Nizozemca dobila su gotovo isti broj bodova: Doornobos je malo ispred Albersa, s 6803 boda 6716. Dobri stari Patrick Friesacher, izguran van iz Minardija nakon britanskog Grand Prixa, završio je na poljednjem mjestu. Kandidat za A1GP, možda?

> "Ja sam apsolutno presretan što sam dobio ovu nagradu - to je prava čast. Bio sam Rookie godine u Porscheu, u F3 i u Formuli Nissan, ali F1 je F1, tako da je to doista predivno. Stvarno sam uživao u mojoj prvoj sezoni, i postigao sam mnogo više negoli što sam se uopće nadao. Zato se doista veselim mom uspješnom nastavku u F1 sljedeće godine."
> **Tiago Monteiro, vozač, Jordan-Toyota**

GLAVNA FOTOGRAFIJA: DARREN HEATH

REZULTATI ANKETE













TEHNIČKI DIREKTOR GODINE
ADRIAN NEWEY

Najbolji tehnički um u F1 vratio je McLaren na vrh podija, ali će njegov odlazak u 2006. ostaviti veliku prazninu u Wokingu

Piše: Steve Cooper

Možda je posljednjih nekoliko sezona njegova muza odlutala malo predaleko. Možda se ustrajna dominacija Ferrarija pokazala isuvise nepokolebljivom kako za njegovu inventivnu žestinu, tako i za McLarenovo bogatstvo. Ili su možda proslogodišnje izmjene unutar McLarenovog Tehnoloskog Centra iscrpile i njegovu odlučnost, a i njegove kreativne potencijale.

Nitko u potpunosti ne shvaća zasto su MP4/18A, ili proslogodišnji, iskreno rečeno užasan MP4/19 propustili postići zapaženije rezultate. No štogod bilo, loše razdoblje Adriana Neweya konačno se završilo povratkom na vrhunac njegove stvaralačke moci i proizvodnjom izuzetno djelotvornog modela MP4/20.

Auto spada medju Neweyeve 'greatest hits' pakete, stvoren bez muke preradom klasičnih elemenata njegovih prethodnih kreacija. Prouči li njegovu gracilnu kompoziciju, čovjek se podsjeti na McLaren MP4/13 iz 1998.; elegantni nadolje izvijen nos ima iste obrise kao i March CG901 iz 1990., dok nisko ovijena kokpit ovojnica podsjeća na Neweyev pionirski rad na Williamsu FW18 iz 1996. godine.

Dok većina dizajnera pokušava negirati svoju prošlost, Neweyeva je baština toliko snažna da on bez ustručavanja crpi iz nje. Jedinstven je; konceptualni dizajner bez premca u Formuli 1, slobodan u istraživanju svoje vizije bez ikakve obaveze da upravlja bilo ljudima ili odjelima u trenucima kada najradije skicira, razmišlja ili oplemenjuje svoje nacrte. Upravo su ga taj individualizam i nemir nagnali da digne sidro, i da prihvati izazov Red Bulla u 2006.

Dakako, u McLarenu je bio okružen iznimnom podrškom, ukljucujuci tu i vođu aerodinamičkog istraživačkog tima, Petera Prodromoua, glavnog dizajnera Mikea Coughlana, inženjerskog direktora Paddyja Lowea, direktora voznog projekta Nicholasa Tombazisa i izvršnog tehničkog direktora Neila Oatleya. Oni su stvorili okruženje u kojem se Neweyeva osebujnost mogla razmahati do mile volje.

Potpuno jedinstveno, on još uvijek radije radi na crtaćkom stolu nego na CAD ekranu, i prije ćete ga vidjeti kako po gridu prije starta utrke hoda uokolo sa zgužvanim A4 notesom u ruci, nego s kakvim stilskim PC organizatorom. Uzevši u obzir Neweyevu kreativnu slobodu, ne iznenađuje da je upadljiva (i pionirska) 'zero-keel' šasija tek razrada crteža kojeg je našarao u blokić tamo negdje prošlog ljeta, dok se izležavao na barbadoskom suncu.

Nakon što je posljednjih nekoliko godina Formula 1, kako to on slobodno priznaje, propuštala raspirivati njegove strasti, odlučio je krenuti ispočetka. To će opet uzburkati njegovu maštu i svijet Formule 1 može još jednom očekivati uzbudljive stvari iz tog odabranog i veličanstvenog uma.



"Silno sam počašćen što su me čitaoci F1 Racinga odabrali za ovu nagradu, ali moram reći da je ovaj automobil rezultat vrlo napornog rada od strane mnogih vrlo kvalitetnih ljudi."
Adrian Newey, tehnički direktor, McLaren



Neweyev MP4/20 bio je mrak u 2005.; hoće li Britanac ponoviti taj uspjeh i u Red Bullu?

GLAVNA FOTOGRAFIJA: DARREN HEATH

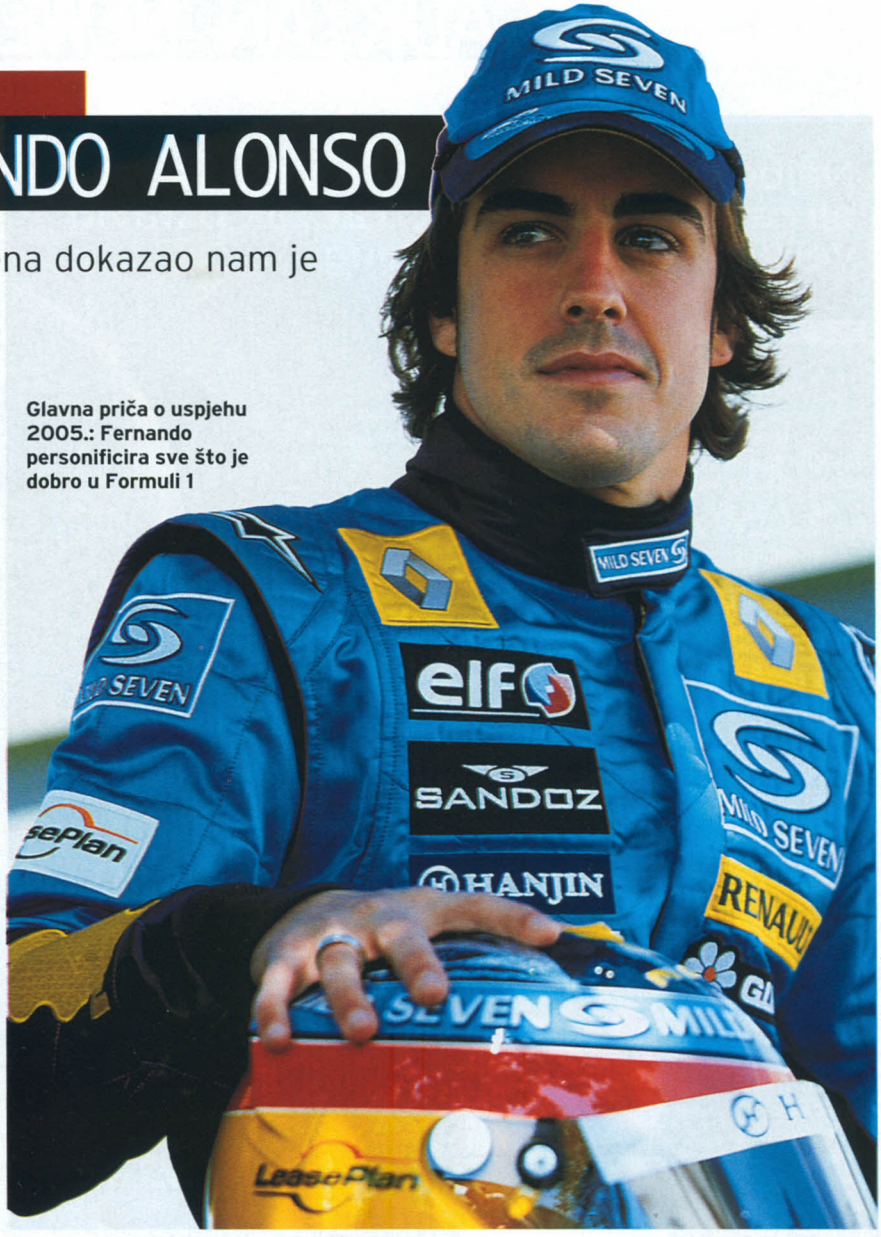
REZULTATI ANKETE



ČOVJEK
FERNANDO ALONSO

Najmlađi prvak svih vremena dokazao nam je da on to stvarno može

Piše: Matt Bishop



Glavna priča o uspjehu 2005.: Fernando personificira sve što je dobro u Formuli 1

Atko drugi? Najmlađi svjetski prvak svih vremena... čovjek koji je Španjolsku pretvorio u naciju F1 manijaka… čovjek koji je porazio ne samo do sada nepobjedivog Michaela Schumachera već i super-brzog, super-cool Kimija Raikkonena… Da, on je korak naprijed, Fernando Alonso je Čovjek 2005. u Formuli 1.

Ako zanemarimo Montreal ‡ gdje je svojim Renaultom R25 udario u zid koji ne oprašta, bilježeći jednu jedinu veću pogrešku u inače besprijekornoj 19-taktnoj simfoniji brzine, vještine i lukavstva - Fernando je vozio nevjerojatno dobro u 2005. Dvije najistaknutije utrke su vjerojatno bile Imola i Suzuka - dvije vrlo različite vožnje na vrlo različitim stazama. U prvoj - ustrajna obrana, u drugoj - suludi napad.

U Suzuki Fernando je izveo jedan od najfinijih poteza pretjecanja u povijesti Grand Prixa, bacajući svoj Renault izvana oko Schumijevog Ferrarija, dok su oba auta skretala ulijevo u famozni zavoj 130R.



"Imao sam briljantnu godinu i, naravno, osvojio prvenstvo, no biti izabran za Čovjeka godine u ovoj anketi je vrlo je posebna stvar. Veliko hvala svima koji su glasali za mene."
Fernando Alonso, vozač, Renault

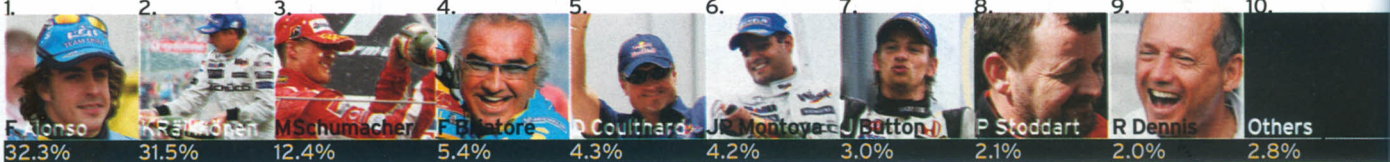
Renaultova telemetrija je kasnije pokazala da je Alonsova brzina u njegovoj nuzno široj liniji kroz zavoj, bok uz bok s Michaelovim F2005 koji se ljubomorno držao unutarnjeg dijela zavoja, bila nešto iznad 326 kilometara na sat. Još šokantniji bio je očaj jednog Renaultovog višeg inženjera, koji je bio uvjeren, da su se dva auta dotakla, "da bi Alonso gotovo sigurno smrtno stradao". Tako da kad vam nostalgičari ili "Bloody Jeremiahs", kako ih naziva uvijek aktualni, 82-godisnji Murray Walker, kažu da danasnji F1 vozači nisu hrabri poput onih koje je nekad obožavala publika na stazi Brooklands (britanska ovalna staza s početka 20. stoljeća ‡ op. ur.), slobodno ih podsjetite na Alonsovu Suzuku 2005.

Prije negoli se našao bok uz bok uz Fernanda, Giancarlo Fisichella je bio nadmašio svakog timskog kolega koji bi ga zapao. Ove godine i najvatreniji Fisijevi obožavatelji moraju priznati da je super-talentirani Rimljanin pronasao više nego sebi ravna. Da ne bude greške, učinivši Giancarla običnim Fernando je postigao nešto monumentalno, i iskreno govoreći, Fisichella vjerojatno nije uspio dokučiti gdje njegov mladi timski kolega pronalazi toliku brzinu.

Bila je to misterija i za mnoge promatrače. Fernandov stil nije uvijek baš dopadljiv - zapravo TV-komentator Martin Brundle naziva ga "prokleto ružnim" - ali zbog toga nije nipošto manje djelotvoran. Osim toga, svatko doživljava ljepotu na svoj način, i kad vidimo Fernanda na zadatku, kao u Suzuki, moramo biti očarani i, jednostavno, zahvalni.

GLAVNA FOTOGRAFIJA: CHARLES COATES / LAT

REZULTATI GLASANJA





Ovako je to nekad radio Ronnie Peterson. Dijaković misli da mu ovi danas (osim Raikkonena) nisu ni do koljena...

GREŠKA? NI PO KOJU CIJENU

Nisu svi oduševljeni Fernandom Alonsom i njegovim stilom. U starim dobrim vremenima, uostalom, sve je bilo bolje

Piše: Goran Dijaković

Nadam se da ste u svojim 20-ima ili možda čak pred njima, da samo nazirete što je to život, a da vas je u F1 ove godine oduševio Fernando Alonso iz firme Spanish inquisition. Mene baš i nije.

Ako ste prošao tri banke, onda se sjećate posljednjeg pravog brazilskog vozača koji je F1 davao neponovljiv okus, a kojeg nismo doživjeli ni od njegovog njemačkog nasljednika, koliko god ovaj fenomenalan bio. U životu su vam stvari krenule svojim tokom, no još ima dosta vremena za promjene.

U četrdesetim (tu i ja dolazim na red) ste navodno u najboljim godinama, a što se F1 tiče, sjećate se vremena kad se od 20-ak novajlija pokazalo da su petorica materijal za svjetskog prvaka. Felipe Massa u crvenom ? Ne mogu se sjetiti ama baš niti jednog njegovog poteza, a od 1974. nije mi promaknula niti jedna utrka. Za njega Villeneuve kaže da ne može voziti ni ravno. OK, JV nije više baš neki autoritet u zadnje vrijeme, no, nadam se da u Maranellu znaju što rade. (svjedok sam vremena kad nisu imali pojma..)

Lud za F1 postao sam na krležijanskom Gvozdu gdje smo svakog petka popodne čekali gospodina Mirka Skurića, tatu od Borka (kasnije generalnog prvaka države u reliju), koji je iz Trsta dolazio kući na vikend i donosio "Auto sprint", magičan časopis. Za britanski tjednik "Autosport", sada već 55 godina bibliju auto sporta, nismo znali da postoji...

Godišnje je tada u F1 nastupalo 70-ak vozača. Možete li zamisliti kakvo je samo uzbuđenje bilo pratiti tko to sve svaki tjedan ulazi u visoko društvo ? Bilo je tu pravih vozača, onda hoštaplera s "Von" između imena i prezimena, onda momaka kojima su tatice uplaćivale koliko je trebalo, kandidata koji su preko noći ostvarili bogatstvo... Ti su mladi vozači bili doslovno spremni dati život i u jednoj su utrci znali pokazati sjajne stvari, a ne kao danas kad im je prioritet ne napraviti grešku, odvesti što čišće i rutiniranije. Mladci bi danas prije svake utrke odmah pristali na osmo mjesto u zamjenu za tri atraktivna pretjecanja.

"Pretjecanja?" Dirty word u posljednjem desetljeću…

Znam, znam, bilo ih je i ove godine, ali sva preticanja godine 2005., stala bi u bilo koju utrku iz sedamdesetih prošlog stoljeća. "Utrke su bile uzbudljive i opasne, a seks siguran", sjajno je netko okarakterizirao doba Jackie Stewarta, Emersona Fittipaldija, Niki Laude, Jamesa Hunta, Drage Vabeca, Melanie..

Mislim da je Alonsu nakon Suzuke pobjegla jedna izjava: "Za vrijeme ove utrke napravio sam više pretjecanja nego u cijeloj sezoni.". To novom conquistadoru, a niti F1, ne služi previše na čast. Keke Rosberg, tata nove Williamsove zvijezde, je 1982., također kod Franka, bio svjetski prvak sa samo jednom jedinom osvojenom utrkom. No, nikome nije palo na pamet dovesti u sumnju Finčeve sposobnosti jer se znalo da je on vrhunski igrač (vozio je formulu 1 čak i na Grobniku, "the only circuit in the world with no grandstand").

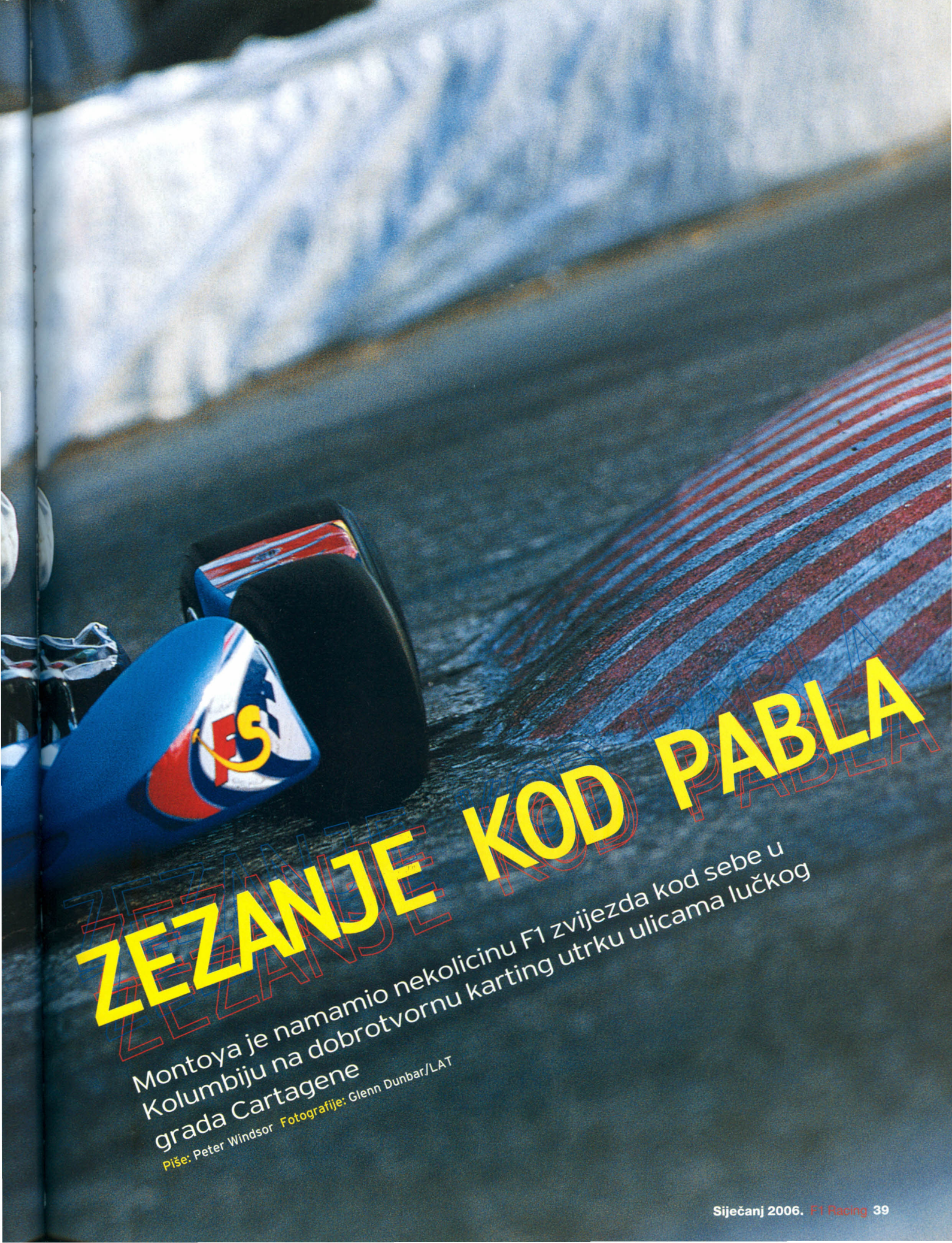
Dosadne utrke, kakvih je bilo ove godine, ne bi se smjele događati u sportu koji je najbogatiji na svijetu. F1 je odavno cirkus, a tu se smije i namještati. Pod namještanjem mislim na pravila koja bi nam svakih 14 dana dala Suzuku '05 (a koja se dogodila spletom okolnosti), te vratiti Spa koji je godinama sam po sebi bio sjajan, a zadnjih je godina potonuo u osrednjost.

Ako vam je prošla pedeseta (i tu skoro dolazim na red) onda bih rado čuo što me čeka. Siguran sam da vas Raikkonen ne ostavlja ravnodušnim jer se čini da ima potencijal veći i od Mike Hakkinena, Keke Rosberga ili Ronnie Petersona, skandinavskih velikana. (Ronnie tko? Poznavajući glavnog urednika, Šveđanin će vam ići na uši...). Raikkonen je, znamo svi, više zavrijedio naslov ove godine pa ne mogu dočekati slijedeću. Kad bi se samo poklopilo par stvari...

Gospona Mirka već dugo nema, no velika mu hvala.

ARHIVA LAT


Juan Pablo
SAP
Mobil 1
SIEMENS
BOSS
Mercedes-Benz
10
MONTOYA
easykart
COLOMBIA
estrellas 2005



ZEZANJE KOD PABLA

Montoya je namamio nekolicinu F1 zvijezda kod sebe u Kolumbiju na dobrotvornu karting utrku ulicama lučkog grada Cartagene

Piše: Peter Windsor Fotografije: Glenn Dunbar/LAT



ČETVRTAK

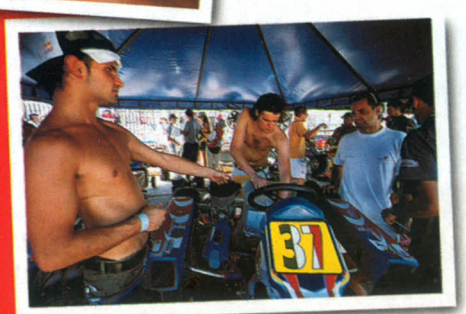
Jato meilova me prati u Kolumbiju: "Čuvaj se!" "Pazi se!". Međutim, ja se, udobno zavaljen u novom, bijelom Air France Airbusu A340, osjećam čak prekomjerno zaštićen. Može li Kolumbija stvarno biti opasnija od ulica Fulhama nakon što je Chelsea izgubio na domaćem terenu? U zračnoj luci Bogote, jednog of najviših gradova na svijetu, ljudi su općenito dobro obučeni i prijazni. Vojnici patroliraju okolinom. Sjecam se, vrlo jasno, naslova iz Motoring News-a još iz onih slavnih crno-bijelih dana: "Siffertova pobjeda u Bogoti, na visokom nivou". Bila je to pozivna utrka Formule 2 1971. godine. "Seppi" je pobijedio u svom unikatnom Chevronu, nadmašivši tadašnje F1 zvijezde. Ta staza više ne postoji. Naslijedila su je dva brata, samo je jedan bio oduševljeni pristaša utrka. Tako je staza prerezana na pola, doslovno, i postala 'violinski ključ' od staze - brza kratka staza bez spoja i povratka na cilj. I vrlo brzo je propala. Stižem u Kartagenu istu noć. U daljini, kroz mutne prozore Aviancinog MD80, munja para nebo.

PETAK

Ima nešto u zraku, u ovom mjestu - miris, svjetlo - što me tako snažno podsjeća na Kyalami iz 1972., gdje su nas Yardley djevojke dočekivale s malim bocama losiona za brijanje pri ulazu na južnoafrički Grand Prix, ili - da! - na Argentinu 1979. kad je opet u zasljepljujućem sjaju sunca sve bilo novo, i Ligierovi auti su bili blještavo plavi, i imao si







Juan-Pablo i Tonio su ljuti rivali (na vrhu), ali na paradi prije utrke bili su zajedno (u sredini). Dečki se rashlađuju između treninga (gore). Tonio i Juan-Pablo misle ozbiljno (desno)

osjećaj da ćeš zauvjek zaostajati za tim nedodirljivim ljudima. Tako i ovdje, pored bazena, sjede Dan Wheldon i Helio Castroneves. Tamo prijeko - Juan Pablo Montoya s prijateljima. Ja sam obožavatelj, nepokretan od strahopoštovanja. Ne usudim se prići. Ovo je drugačije od F1; ovo je pozornica, teatarski čin - a glumci su opet istinske zvijezde. Pod Wheldon čitaj Hill, G., ili možda Hunt. Na F1 utrkama, iskačući iz svojih tamnim staklima zaštićenih motorhomeova na najkraći mogući interviju, jedan Ralf ili jedan Fisi odjednom izgledaju, u usporedbi s ovim, upravo toliko velike zvijezde i toliko sretni poput kojeg policajca u Parizu.

Pješačim po stazi. Izgleda onako kako zamišljam da je Oporto izgledao 1960. kad su održali Grand Prix Portugala. Jako je grbavo, a ima i mnoštvo promjena asfalta, pa barijera od guma, telefonskih stupova, odljeva za kišu, i, k tomu, vrućina. Vrućina i vlaga. Znojiš se dok stojiš mirno. Znojiš, dok pogledom obuhvaćaš hotele iz 19. stoljeća, i teatros i njihove kićene zavijutke i obojene platnene tende. Znojiš se, dok povjetarac donosi zvukove tria romantica. Pod



"Malo sam već zaboravio kako zaista dobro Juan-Pablo vozi. Sad se podsjećam. 'Gipko' je riječ koja prvo pada na pamet."

Montoya pokazuje Klienu kako se to radi kroz chicane. JPM je dobio prvu utrku, ali je u drugoj bio tek šesti



jednom tendom, u blaženoj hladovini i osvježeni ventilatorima na generatore, vozači se užurbano motaju oko svojih go-karta. Tu su Graham Hill i Jim Clark, bez košulja no skriveni od tasmanijskog sunca, razgovarajući sa svojim mehaničarima o tko zna čemu? I tu su Christian Klien i Tonio Liuzzi - glavom i bradom! - šaleći se s momcima u svojim personaliziranim T-majicama, svaki u svojoj. Prisluškujem, opet mi je tek 14 godina.

Tonio priča o ovjesima i ulascima u zavoje. Želi nešto širi i što je moguće niži prednji trap. Christian izgleda više zaokupiran pritiskom u stražnjim gumama. Stiže Pedro de la Rosa: preplanula koža nasuprot blistavo bijeloj T-majici. Stojim i

"Liuzzi izbacuje go-kart s linije i uklizava u zavoj, prekriženih ruku ali bez ikakvih kretnji tijela."

gledam, stojim i gledam. Sviđa mi se plava boja Barila Easykart šasije; volim način na koji su zastavinim bojama koordinirali brojeve sa strane. Na sutrašnji dan - tako su možda, u očekivanju invazije, običavali reći u doba kad je Kartagena bila aktivna španjolska utvrda - vidjet ćemo akciju.

SUBOTA

Vozači napuštaju hotel zajedno, u stilu kriket ekipe. Juan Pablo izvikuje imena, pozdravljajući svaki "Da" lansiranjem još jedne personalizirane T-majice. Vozači nose torbe za kacige i ručnike. Oni su kompe, ali i suparnici; prijatelji, ali i protivnici. Oni su Jimmy i Jackie, skijajući na vodi, na jezerima Sydney, kad niti jedan nije želio biti drugi.

Pod šatorom, gledam ih kako se opremaju. Wheldon ima potpuno novi, crni Puma kombinezon za vožnju. Sve je besprijekorno. Dok govori, sjećajući se dana kad se u go-kartima običavao utrkivati protiv Jenson Buttona i Anthony Davidsona, Wheldon me podsjeća na Nigela Mansella. Mansell i Jimmy Connors. Ogromno samopouzdanje, ne mala arogancija i mali glas unutra koji mu cijelo vrijeme kazuje da bude baš svoj ideal "profesionalca".

Zatežu štitnike za rebra; navlače svoje uobičajene kacige. I onda izlaze van za neslužbeni trening, masirajući grbe na cesti i isprobavajući ležanje na stazi. Šetam uokolo gdje god želim, birajući prvo vanjsku stranu lijevog zavoja ispred 'ravnine s boksovima' i gledam ih odatle, pa onda pri kočenju u slijedećoj, uskoj, šikani.

Juan Pablo, u srebrnom McLaren kombinezonu, dok sunce odbljeskuje od njegove žute, plave i crvene kacige, postaje umjetnost u pokretu. Iz trenutno nepoznatih mi razloga, ali vjerojatno povezanih sa svim ostalim stvarima koje dolaze s F1 - primjerice visokim kokpitima i skrivenim radom ruku i nogu - zaboravio sam kako zaista dobro Juan Pablo vozi. Sad se podsjećam. "Gipko" je riječ koja prvo pada na pamet, gipko i skladno. Vrlo brzo, usvaja onaj svoj karakteristični široki ulazak, koji mu omogućava da ublaži zavoje i samim time dobije maksimalnu brzinu pri izlazu. Ovo možda jesu tek go-karti od 125cc, na uličnoj stazi, ali stilske značajke ostaju.

Tad Wheldon počinje igru - prvo na 80 posto brzine, pa 90 posto, pa više. Izuzetno je koordiniran i harmoničan, ekonomičan u pokretima ruku i savršeno je sposoban prilagoditi zadnji dio go-karta za svoje uske ulaze. U trenutku se, po meni, vidi sličnost s talentom Jensona Buttona. I, poput Juan Pabla, Wheldon naoko bez napora niže krug za krugom.

U pauzi, dok ručnicima otiru znoj, a pomoćnici tapkaju uokolo s bocama mineralne vode, vječito su željni poboljšati stvari. Liuzzi želi podići visinu svog sjedala, Christijan Albers proučava prednji razmak kotača. Drugim riječima, Jochen Rindt i Chris Amon, dok se pripremaju za još jednu od svojih epskih utrka.

Gledam drugi neslužbeni trening s Pablom Montoyom, Juanovim ocem - čovjekom iza Easykart koncepta. Potpuno je uvjeren da bih morao promatrati pored prvog zavoja - ukosnice.

"Fantastično je," kaže. "Nećete vjerovati."

Nisam nikad bio čovjek od ukosnica - previše očito, previše polako - pa imam svojih sumnji. No, mnogo prije zavoja, Pablo se zaustavlja. "Ovdje. Tu je mjesto. Gledajte."

Nalazimo se na možda 100 metara od zavoja - što je otprilike 200 metara na F1 stazi. Što to moram gledati ovdje? Maksimalnu brzinu tih stvari? Go-karte pri 135 km/h?

Tonio Liuzzi odgovara na pitanje. Direktno pred nama, odjednom otpušta gas, priguši karburator i tada u dva gotovo nezamjetna pokreta zabaci go-kart ulijevo, pa u desno. Go-kart, gotovo 30 stupnjeva van linije, tada otklizi do upravo najsporije točke zavoja u jednom jedinstvenom pokretu. Toniove su ruke zapravo nepomične, zakočene u suprotnom smjeru, dok papučicu gasa tek lagano nadražuje.









Juan-Pablov sin Sebastian dobiva svu pažnju majke Connie i presretnog tate (na vrhu). Uzburkana krv u prvoj vožnji: Castroneves (u crvenom) udara u Wheldona i zaziva opći kaos, iz kojeg Montoya s(p)retno izlazi živ i zdrav, daje se u potjeru za vodećim Yasukawom (tri srednje slike). Liuzzi je bio pravi užitak za gledanje (gore)

"Zašto se izvan sezone ovakvi događaji ne organiziraju češće?"

Kad gledaš samo njega, zasebice, možeš pomisliti da je ovo bilo lako. Pa tek onda, kad vidiš Juana i Antonia Pizzoniu kako rade gotovo istu stvar ali s nekoliko dodatnih pokreta, ili vidiš Pedra i Albersa i Kliena kako pravocrtno koče s tek nekoliko prhutavih trzaja pri kraju - i povremeno vidiš većinu od njih kako prije ili kasnije suviše kasno zakoče, i izlijeću s ceste - e, tek tada počinješ shvaćati koliko je izuzetan Liuzzijev talent. Jimmy bi klimao s odobravanjem.

U kvalifikacijama, međutim, Tonio pak ima problema s karburatorom. Juan uglavnom stalno drži pole position. Staza postaje brža, iskoristivi izlazi širi. Tri spora kruga i onda jedan brzi. Juan Pablo je gotovo uspio, ali onda, na izlazu, dodiruje zid od gume. Izgubljeni krug. Umjesto njega, to je Wheldon - mekan i precizan. Od Juan Pabla brži je za 0.046 sec.

NEDJELJA

Naš fotograf, Glenn Dunbar, provodi sat ili tu negdje postavljajući on-board kameru na go-kart Juan Pabla. Zateže, otpuša i opet zateže svaku maticu. Juan, izgledajući pomalo ispijen nakon subotnjeg 'bijelog' tuluma, izgleda poprilično sretan. Prvi je na stazi za 10 minutno zagrijavanje.

I prvi je natrag, držeći Glenovu dragocjenu kameru u svojoj lijevoj ruci. Samljevena udarcima neravnina, matica je trajala možda pola kruga. Svi stežu svoje štitnike za rebra... Konjske kočije paradiraju vozače - promišljeno, u pratnji sudionica nadolazeće pompozne svečanosti izbora Miss Kolumbije. Oliver Ronzheimer, izgubljen u go-kartima, i potvrđujući moju teoriju da motociklizam i auto utrke imaju otprilike toliko sličnosti koliko i nogomet i kriket, izvodi akrobacije za publiku na KTM motokros motociklu. Daljinski upravljani, Mobil 1 baloni lebde bez pilota, dok, na oduševljenje publike, helikopteri zuje iznad glava; a na mnogobrojnim VIP prostorima oni koji su sve ovo omogućili, velikodušno obasuvši financijske račune Dječje zaklade Montoyinih, uživaju u svom 'sancocho de pescado' i 'cervezi Club Colombia'. Po svemu, ovo bi mogao biti brazilski GP 1977., dok bubnjevima ispunjene sambe utiru put.

Dvije utrke, dvije lake pobjede. Wheldon, Castroneves i grupa samouništenih u ukosnici, ostavljaju Juana da obrani Prvu utrku od Liuzzia. Tonio je brži, dramatičniji, vitla svojim go-kartom u zračnoj brazdi Juan Pablovog, ali Juan je sjajan u svom upornom održavanju ritma. Liuzzi konačno griješi, dodiruje ogradu, vrti se i ostavlja Juana da slobodno pobijedi pred svojom publikom, po prvi puta nakon što je pred milijun godina napustio Kolumbiju.

Obrnuti startni poredak za drugu utrku unosi zbrku. Tonio starta iz prvog reda i olako preuzima vodstvo, lansirajući Barilu u jednom, pa u drugom pravcu koristeći rubnike koje se nitko drugi ne usudi dodirnuti. Juan kreće dobro iz posljednjeg startnog reda, a onda ulijeće u gužvu s Wheldonom i Pizzoniom. Dvaput se okreće. Albers je neko vrijeme brz, no odustaje zbog problema s motorom; Castroneves nalikuje kakvom odličnom F1 vozaču kojem nikad nije pružena prilika (sve dok mu ne otpadne stražnji kotač); Klien, oličenje kontrole auta i britkih udaraca u volan, osvaja, usprkos okretu, drugo mjesto u drugoj utrci; sveukupna pobjeda ide Juanovom kolegi iz McLarena, de la Rosi. Pedro je posljednji put dobio utrku u Suzuki, dok je još vozio u Formuli Nippon.





Pedro nije dobio nijednu utrku, ali je pobijedio u sveukupnom poretku. Juan-Pablo je završio kao drugi, a Yasukawa kao treći (na vrhu). Bilo je teško, ali raditi se mora (gore). Yasukawa je kratko vodio u prvoj utrci (dolje)



Nakon svega, i podijuma i šampanjca, posve sigurno, kao i prethodnih večeri, šećem kroz grad, prolazeći uz tržnice i barove, las plazas i los parques. Mjesto je u karnevalskom raspoloženju, a muzika - živa i ona druga - para bubnjiće.

I počinjem razmišljati: zašto, ako je ovaj događaj bio ovako dobar, ako je omogućio nekom kao ja da vidi stvari koje Formula 1 ne bi nikad mogla pokazati, i omogućio gledaocima da vide vozače kako voze, i pomogao je sakupiti novac za djecu koja zaslužuju bolji život, zašto se, za ime božje, onda izvan sezone događaji poput ovog ne događaju češće? Zašto ne vidimo Juana i Michaela i Kimija i Fernanda u go-kart natjecanjima kao što je ovo u gradovima koji žude za Formulom 1 - kao što su, primjerice, Helsinki, London ili Atena; ili u gradovima koji su još uvijek novi u Formuli 1 - kao što su Bahrain, Šangai ili Istanbul? Zašto F1 industrija ne uvede obavezu da vozači moraju uložiti to neko vrijeme tijekom zatvorene sezone? I zašto, uostalom, nije više vozača sudjelovalo u "Utrci zvijezda" koje su organizirali Juan i Connie Montoya? To je najmanje što su mogli učiniti - što još mogu učiniti.

Moguće je, dolazim do zaključka, dok naposljetku stižem do svog hótela, da je to djelomično zato što su na oprezu zbog Kolumbije; djelomično, pretpostavljam, što su izuzetno dobro plaćeni sportaši općenito lijeni u svoje vrijeme odmora. Oprez je, naravno, neosnovan: mediji i 24-satni TV kanali posvećeni vijestima u velikoj su mjeri izobličili stvarnost, a i većinu drugih stvari u životu. Pričaj mi o opasnoj zoni, i ja ću ti pokazati Fulham Broadway ili pokrajnje ulice Sao Paola. Što se tiče novaca - čin davanja ni u kom slučaju ne ispunjava zadovoljstvom manje od biznisa primanja.

Što se pak mene tiče, ne mogu drugo do zahvaliti se izuzecima od pravila - Juan Pablu, Danu, Heliju, Pedru, dvojici Christi(j)ana, Toniju i ostalima na razotkrivanju svojih vještina i na prisjećanju na svoje korijene. Moje korijene.

I vaše, pretpostavljam. FO

Sve o fondaciji Juana-Pabla Montoye za pomoć siromašnoj djeci možete saznati na www.formulasmiles.com.

F1 NA JEDAN

Nick Heidfeld
Vozač: BMW-Sauber

O onoj ozljedi, povratku u kokpit, ulozi glavnog vozača u BMW-u...

Da li ste u potpunosti ozdravili nakon vaše ozljede ramena?

Da, napokon je u redu. Prvih nekoliko dana nakon sudara, jedva sam micao ruku. Čak i sad, kad se rastežem na određeni način, ponekad osjećam laganu bol. Dugo je trebalo da zacijeli, ali sam se u posljednjih nekoliko tjedana bio u stanju vratiti mom trening programu u potpunosti.

Kako ste podnijeli toliko dugo izbivanje van auta?

Bilo je gadno. Najveća pozitivna stvar bila je da sam mogao provesti puno vremena s mojom bebom. Postati otac je najbolja stvar koja mi se ikad desila.

Da li se dobro osjećate po povratku u Sauber tvornicu?

Osjećam se kao kod kuće. Tvornica je na manje od 15 minuta od moje kuće, i kad sam se dovezao na prvo namještanje sjedala, samo sam pokucao na prozor. Tvornica se razvila od mojeg posljednjeg boravka tamo, ali su opća struktura i ljudi ostali isti - zato se osjećam kao kod kuće.

Koje su glavne razlike izmedju Saubera i BMW?

Najveća razlika koju sam osjetio je da su se ciljevi svih ljudi izmijenili - sad zaista osjećaš da su ekipa koja želi biti najbolja u Formuli 1. Kad sam ovdje bio prošli put svi su davali sve od sebe, ali su istovrmeno bili realistični u svojim izgledima za pobjedu. Sad zaista žele pobjediti - i to je lijep osjećaj.

Da li mislite da će Sauber očuvati svoj identitet, čak i s BMW-om?

Ima 300 ljudi koji rade u Hinwillu, pa će Sauberov duh još jako dugo ostati prisutan. BMW planira imati 400 zaposlenih u tvornici, ali promjena u BMW-u će se više primjetiti sa strane, nego što ćemo to mi unutra osjetiti. Ova će ekipa u suštini uvijek ostati Sauber.

Jeste zadovoljni što ste potpisali dugoročni ugovor s tvorničkom ekipom?

Još od doba kad sam došao u Jordan Grand Prix početkom sezone 2004., nisam izgubio nadu (da ću se vezati s tvorničkom ekipom). Prošle je godine bilo lijepo znati da je nekoliko ekipa zainteresirano za mene, a moje utrke za Williams sigurno nisu naškodile mom ugledu. Jako je dobro raditi s ljudima iz BMW-a - zaista su usredotočeni na budućnost.

Kako se BMW sprema za sezonu 2006.?

Trenutno trebaju organizirati puno stvari. Svi su jako zauzeti, ali ne prihvaćaju ništa osim onog najboljeg, a tu je milion i jedna stvar za obaviti. U Williamsu, BMW se samo brinuo za motor, a sad brine o svemu. Prijelaz od Saubera do BMW-a je dosad bio jako harmoničan - ali će svejedno trebati vremena da sve zajedno profunkcionira i da se ljudi upoznaju. Imati Jacquesa (Villeneuvea) uz bok bi također trebala biti pozitivna stvar - uvijek je dobro biti uz kolegu s mnogo iskustva.

Kakve rezultate očekujute?

Sllijedeća sezona će biti doba učenja. I, naravno, nadam se da će auto biti brz, no u stvarnosti želimo završiti sezonu među prvih šest konstruktora. Sauber je bio osmi u 2005. i ja očekujem poboljšanje tog rezultata.

A dugoročnije?

Očito je da nisam došao u BMW, jer sam mislio da će pobijediti u 2006. - ovo je dugoročnija stvar. Želim pobjeđivati u utrkama 2008. Nadam se da to možemo ostvariti - i mislim da to treba biti naš realističan cilj.

Već ste testirali BMW-ov V8 motor, kakav je u usporedbi s V10?

Formula 1 je bila zabavnija sa V10 motorima! Sada su motori mnogo slabiji - i to se osjeća posvuda.

Da li ste morali promijeniti svoj stil vožnje da nadomjestite smanjenje snage?

V8 motor čini auto lakšim za vožnju, jer trakcija više nije toliko važna. Ali automatski moraš promijeniti svoj stil vožnje kako bi unio više brzine u zavoje. Vozač uvijek želi više snage i sada imamo veliko smanjenje, ali, na koncu konca, to su još uvijek najbrži automobili na svijetu.

Prvi ste vozač jedne tvorničke ekipe - je li to odgovornost u kojoj uživate?

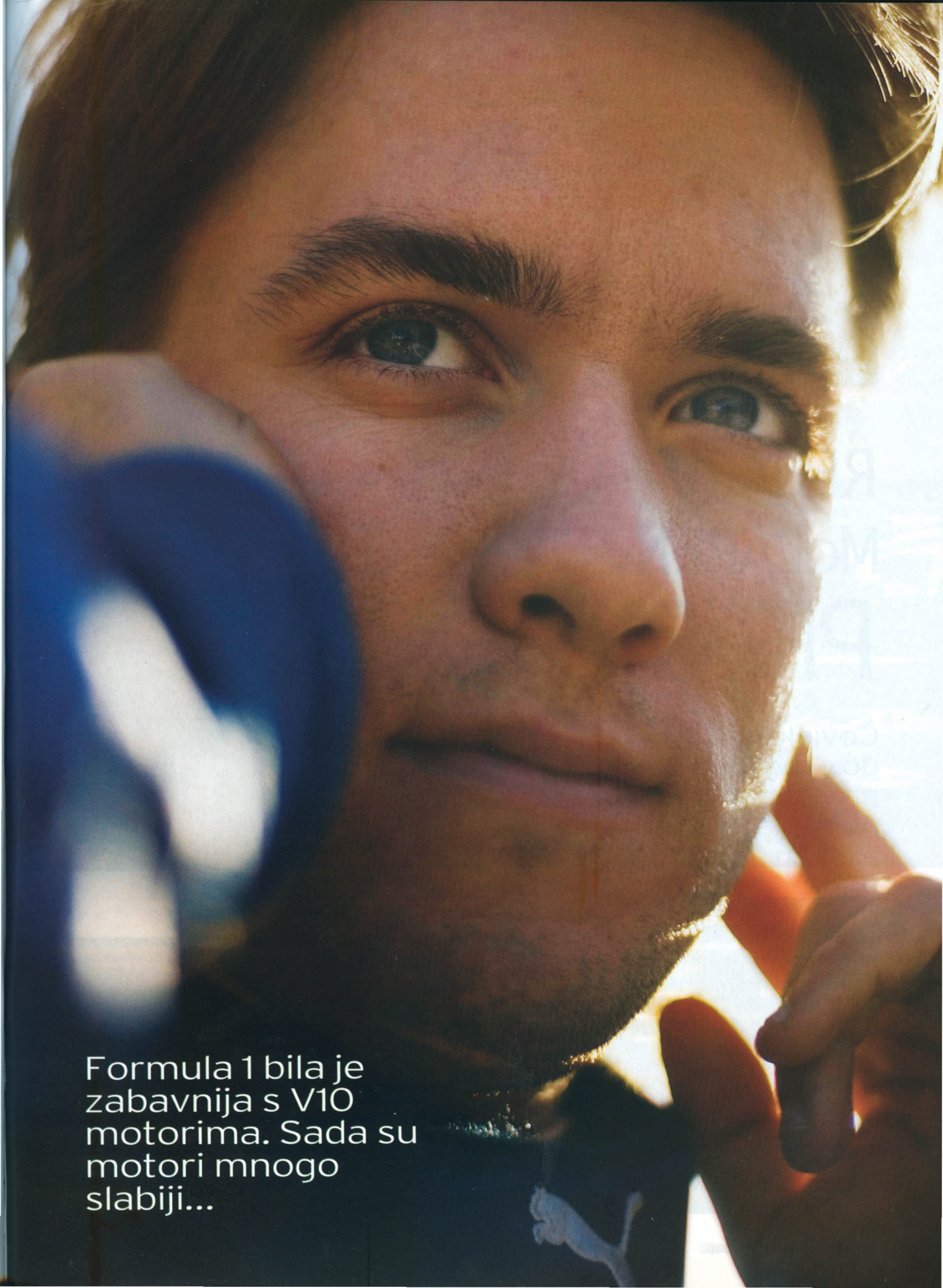
Da. Kad sam bio u Jordanu, ekipa i ja smo imali dobre ideje, ali ih naprosto nismo bili u stanju razvijati. Isto vrijedi i za doba kad sam bio u Sauberu; naprosto nismo mogli napraviti velike, skupe izmjene. To je jedna od najvažnijih prednosti tvorničke ekipe - ukoliko vidiš nešto što može poboljšati stvari, vjerojatno ćeš to moći i učiniti. FO

5 brzih pitanja

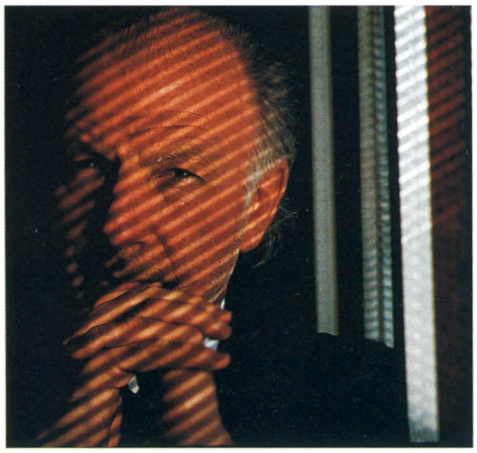
1. Bez čega ne izlazite iz kuće?
   Bez mog mobitela.
2. Koji je posljednji CD kojeg ste kupili?
   Kad sam posljednji put bio na Heathrowu kupio sam CD-ove od Robbieja Williamsa, Keanea, 50 Cents i Katie Melua.
3. Kad ste posljednji put platili kaznu za prebrzu vožnju?
   Ovdje u Barceloni, na putu za testiranje, vidio sam neko bljeskanje kamera na ulici. Ne znam hoće li me kazniti ili ne.
4. Najdraža hrana?
   Foie gras.
5. Kad ste se posljednji put napili?
   Prošli petak, na 30. rođendanu mog najboljeg prijatelja.



Pozitivno iskustvo? U društvu s Jacquesom Villeneuveom


Formula 1 bila je
zabavnija s V10
motorima. Sada su
motori mnogo
slabiji...

DAVID RICHARDS **OCJENJUJE SEZONU**





RENAULT OSVOJIO, McLAREN IZGUBIO PRVENSTVO

Čovjek koji je doveo BAR-Hondu do drugog mjesta u svjetskom prvenstvu 2004. godine, bez dlake na jeziku ocjenjuje vozače i ekipe u 2005.

DAVID RICHARDS OCJENJUJE...

ALONSO: "Nije se baš pojavljivao na radarskim ekranima kao potencijalni svjetski prvak"



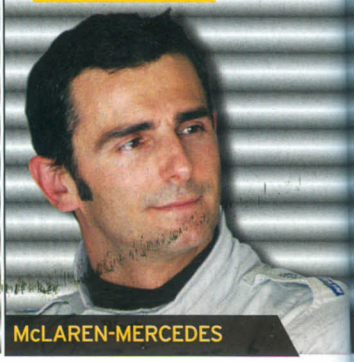
RENAULT

BRIATORE: "Ne baš dobar u mehaničkim stvarima, ali jako dobar u delegiranju mehaničkih stvari onima koji su u tome sjajni"

FISICHELLA: "Ljudi kažu da se preplašio Alonsove briljantnosti"



DE LA ROSA: "Vrlo dobar radnik i ima krasnu narav"



McLAREN-MERCEDES

Nigdje nije gužva kao ovdje - ulaz u zavoj St Devote, Monaco GP



FOTOGRAFIJE: PAUL-HENRI CAHIER, DARREN HEATH, CHARLES COATES/LAT, MICHAEL COOPER/LAT, LORENZO BELLANCA/LAT, XPB, CC



Najveći trenutak u životu - u Brazilu Alonso slavi svoje prvo svjetsko prvenstvo

RENAULT

GP startovi: 18	Pobjede: 8	Druga mjesta: 6	Treća mjesta: 4
Pole positions: 7	Bodovi: 191	Najbrži krugovi: 3	
Ukupno krugova/u vodstvu: 1976 / 452			
Ukupno km/u vodstvu: 9702 / 2294			

"Ako ponovno pročitate što su ljudi govorili prije početka sezone, vidjet ćete da se (Fernando) Alonso nije baš pojavljivao na radarskim ekranima kao potencijalni svjetski prvak - mislim da su svi mislili da je još premlad i neiskusan. Renault su, s druge strane, mnogi smatrali ozbiljnim konkurentima za dobre plasmane, no ne nužno i za naslov svjetskih prvaka. Njihova ključna odlika bila je, mislim, stabilnost. Direktor inženjera, Pat Symonds, i mnogi u njegovoj ekipi vrlo su iskusni. I također, Renault je počeo godinu vrlo impresivno, što je vitalno. Giancarlo je dobro pobijedio u Australiji - premda je to bilo nešto kao lažno obećanje za njega - a zatim je Alonso preuzeo inicijativu, napravivši pritom vrlo malo pogrešaka. Zapravo, cijela ih je ekipa napravila vrlo malo. I što je najvažnije, nikad nisu posustali; na kraju sezone bili su vjerojatno i jači nego na početku.

"Flavio (Briatore) nije baš nešto dobar u konkretnim, mehaničkim stvarima, ali je jako dobar u delegiranju bavljenja tim mehaničkim stvarima, delegiranju na ljude koji su u tome sjajni - na, primjerice, Pata, i na (Roba) Whitea, glavnog za motore. Ali, Flav je gazda, u to nema nikakve sumnje. Upravo je dokazao da zna sastaviti odličnu ekipu, i da ih zna usmjeravati i fokusirati na briljantan način. On uvijek pronalazi odlične vozače, i njegov odnos s Alonsom u mnogo čemu podsjeća na njegov nekadašnji odnos s Michaelom Schumacherom.

"Fisi me iznenadio. Dugo vremena sam ga izuzetno cijenio, ali ovaj put jednostavno nije izdržao pritisak. Neki kažu da se preplašio briljantnosti Alonsa - možda i jest - ali također, on je imao i puno loše sreće. Ali, kad se sve zbroji i oduzme, naprosto nije izdržao borbu s Fernandom, zar ne?

"Može lie Renault ponoviti ovaj uspjeh iduće sezone? To je škakljivo pitanje. McLaren će biti vrlo jak, a i Ferrari - ako zbog ničeg drugog a ono zbog promjene pravila o gumama, koje će pomoći Bridgestoneu."

McLAREN-MERCEDES

GP startovi: 18	Pobjede: 10	Druga mjesta: 4	Treća mjesta: 4
Pole positions: 7	Bodovi: 182	Najbrži krugovi: 12	
Ukupno krugova/u vodstvu: 1967 / 592			
Ukupno km/u vodstvu: 9707 / 2865			

"Ako je Renault pobijedio u prvenstvu, McLaren ga je izgubio. Kad zbrojite sve kvarove motora koje su zadesile (Kimija) Raikkonena - a odakle sam ja gledao, kad zbrojite utrke, i jutarnje treninge petkom i subotom, izgledalo je kao da ih je vrlo mnogo - jasno je da je on izgubio jako puno bodova. Unatoč tome, on se sjajno oporavljao, često završavajući na podiju ili čak pobijedivši nakon problema s motorom i velikog hendikepa na startu utrke. Odvezao je neke odlične utrke. Suzuka je klasični primjer. Ali ne smijemo zaboraviti, i on i McLaren započeli su sezonu vrlo konzervativno, i mislim da to pokazuje kako su prošli dani filozofije 'Idemo krenuti lagano, pa ćemo već krenuti kako treba kad sezona stigne u Evropu.' Ne, danas treba krenuti trčeći. Danas se treba doći na prvu utrku posve spreman, i to spreman za pobjedu. U McLarenu to nisu bili. Pretpostavljam da su bili ponešto zasmetani velikim preseljenjem tvornice, a i razvojem (Mercedesovog cestovnog automobila) SLR. Također, sve one silne političke stvari koje su se dešavale prošle zime sigurno nisu pomogle. Ali, to je sve sada iza njih - i ako krenu u 2006. onanko kako završili 2005., morate zaključiti da će McLaren biti najjača ekipe, i to prilično uvjerljivo.

"Ron (Dennis) je tu i tamo nabacio pokoju riječ o odlasku u mirovinu - ali u to vjerovati kad vidim. On je još uvijek zacijelo najkompetitivniji čovjek u pedoku. Znam da povremeno govori o želji za mirnijim životom, i povlačenju, ali govoriti o nečemu drugačije je nego to i učiniti, zar ne? Mislim daće njegova ruka ostati čvrsto na kormilu još dosta vremena.

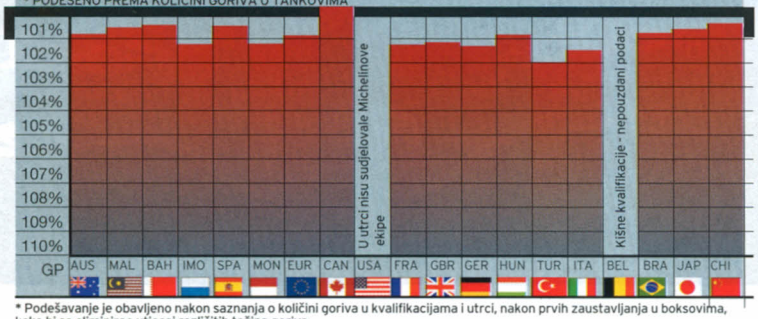
"Iduće sezone Kimi bi konačno mogao uspjeti. Kad ima svoj dan, nema nikog bržeg. I, u usporedbi s (Juan Pablom) Montoyom, činilo se da sva nesreća McLarena prati samo njega. Ali, s druge strane, ja sam uvijek govorio da se nesreća nikad ne dešava tek tako. Ne zakači se ona za nekog pojedinca bez ikakvog razloga. Koji je razlog u pitanju, kad su pitanju Raikkonen i Montoya, nemam pojma.

"Juan Pablo je za mene bio razočarenje, zato jer bio smatrao da može biti ravnopravan Kimiju. Trebalo mu je dugo da se zagrije u McLarenu. S vremena na vrijeme vozio bi briljantno, ali općenito govoreći radio je dosta pograšaka i cijela sezona bila mu je malo musava.

"Drago mi je da su i Alex (Wurz) i Pedro (de la Rosa) vozili svaki po jednu utrku. Alex osobito je pokazao, nedvojbeno kao rezultat

PROSJEČNE KVALIFIKACIJE RENAULTA, U POSTOCIMA UDALJENE OD POLE POSITIONA

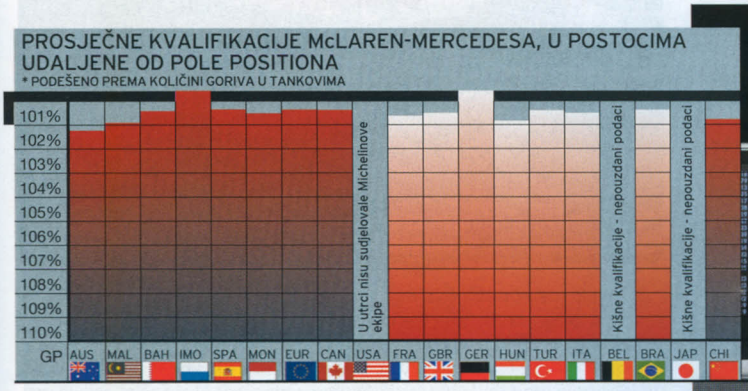
* PODEŠENO PREMA KOLIČINI GORIVA U TANKOVIMA



* Podešavanje je obavljeno nakon saznanja o količini goriva u kvalifikacijama i utrci, nakon prvih zaustavljanja u boksovima, kako bi se eliminirao utjecaj različitih težina goriva.

DAVID RICHARDS OCJENJUJE...







JPM upravo uprskava svoje kvalifikacije u Hockenheimu: u utrci je startao 20., stigao na cilj 2.

toliko tisuća kilometara na testovima posljednjih godina, da nije izgubio ništa od svoje oštrine i odmah uhvatio treće mjesto u Imoli. On je vrlo inteligentan, osim što je odličan test vozač. Pedro? Vrlo dobar je radnik i ima krasnu narav, ali 34 su mu godine i možda je za njega malo kasno."

FERRARI

GP startovi: 19	Pobjede: 1	Druga mjesta: 5	Treća mjesta: 5
Pole positions: 1	Bodovi: 100	Najbrži krugovi: 3	
Ukupno krugova/u vodstvu: 2131 / 108			
Ukupno km/u vodstvu: 10312 / 466			

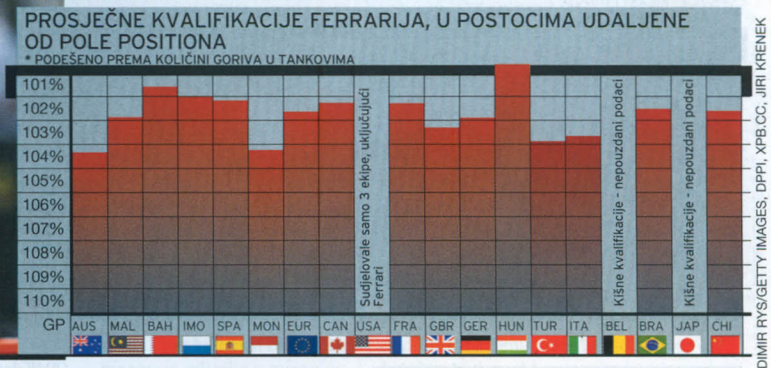
"Koja noća mora! Ono što je meni najčudnije je da su prije početka sezone svi smatrali da će Ferrari osvojiti još jedno svjetsko prvenstvo. I da je mene to netko pitao, moram reći da bih prošle veljače vjerojatno i ja to isto rekao. Kako smo samo svi pogriješili…

Dobro peto mjesto u Nuburgringu za Michaela Schumachera koji se morao boriti s vrlo "teškim" Ferrarijem



"Bazično, mislim da postoje dva razloga: aerodinamika i gume. U Ferrariju nisu dobro reagirali na nova, za 2005., aerodinamička pravila, i također nikako im nije uspijevalo natjerati Bridgestone gume da rade kako valja. Zapravo, problem s gumama imao je domino efekt: bez stabilne situacije s gumama ne možete razviti ništa drugo na automobilu.

"Formula 1 je danas tako fino izbalansirana da baš svaka komponenta mora biti na mjestu ako se želi najbolji mogući rezultat. Ako samo jedna komponenta nije posve na mjestu, ekipa će to nastojati nadoknaditi kod drugih područja, stvarajući tako male probleme kod drugih kompenenti. Više se riskira, osobito vozači više riskiraju, pa dođu problemi s ▷





FOTOGRAFIJE: STEVE ETHERINGTON/LAT, ARHIVA LAT, MARTIN TRENKLER, VLADIMIR RYS/GETTY IMAGES, DPPI, XPB.CC, JIRI KRENEK

DAVID RICHARDS OCJENJUJE SEZONU

pouzdanošću, a i sudari. Stvara se začarani krug. U Ferrariju smo 2005. defitivno vidjeli takvih elemenata začaranog kruga. Michael (Schumacher) se činio u više navrata neuobičajeno ranjivim, i, osim u Imoli, nikad nije bio ona prava prijetnja svima. No, on je i dalje onaj pravi. Za njega je čitava situacija morala biti strašno frustrirajućom, ali mora se reći da je bio jako fer i nikada nije rekao ništa negativnog. Poput Renaulta, i u Ferrariju postoji ta impresivna solidarnost. I to ide odozgo prema dolje sve od Jeana (Todta).

"Što se Rubensa (Barrichella) tiče, kad nema rezultata vozači poput njega, koliko god bio dobar, nikad ne dobiju pravu priliku."

TOYOTA

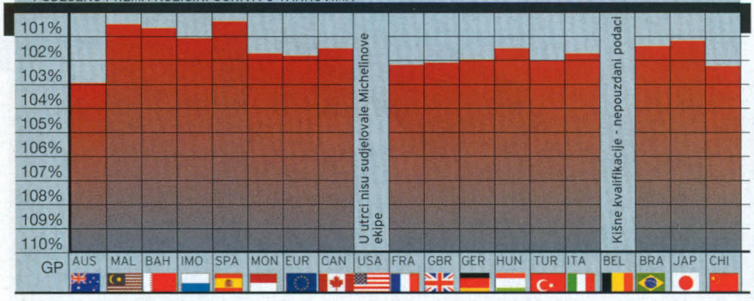
GP startovi: 18	Pobjede: 0	Druga mjesta: 2	Treća mjesta: 3
Pole positions: 2	Bodovi: 88	Najbrži krugovi: 1	
Ukupno krugova/u vodstvu: 2113 / 16			
Ukupno km/u vodstvu: 10393 / 92			

"Priznajem da sam bio iznenađen kako s dobro startali. Ali zatim im je ponestalo pare sredinom sezone. Što god činili, nikako nisu uspijevali vratiti onu formu s početka - što meni govori da još nisu organizacija munjevitih reakcija, kakve sve ekipe Formule 1 moraju biti. Ali nakon određenog vremena, uz novce koje imaju na raspolaganju, siguran sam da će uspjeti. Ostaje, međutim, činjenica da velike organizacije nisu dovoljno okretne da bi reagirale onako brzo kako to utrke zahtijevaju. Ja sam vrlo izravan i otvoren u mojim pogledima na velike prozvođače automobila i njihovu sposobnost - ili nesposobnost - da pobijede McLaren, ili čak Williams. Renault, s druge strane, pobjeđuje jer su preuzeli tvornicu u Enstoneu, koja se nekad, naravno, zvala Benetton. Dakle, Renault nije super-korporativna ekipa, u onoj mjeri u kojoj Toyota to jest.

"Jasno je da veliki proizvođači pokušavaju voditi ovaj sport u smjeru u kojem će pobjeđivati oni najbogatiji. I ako im se dozvoli da u tome uspiju, naravno da će na kraju, jednog dana, Toyota početi pobjeđivati. No, ja ne mislim da će oni u tome uspjeti. Zapravo, nadam se da neće jer to ne bi bilo najzdravije za ovaj sport.

PROSJEČNE KVALIFIKACIJE TOYOTE, U POSTOCIMA UDALJENE OD POLE POSITIONA

* PODEŠENO PREMA KOLIČINI GORIVA U TANKOVIMA





Trulli, oduvijek cijenjen zbog svoje brzine u kvalifikacijama, u 2005. je potvrdio svoju reputaciju

"Toyota je u Formuli 1 četiri godine, uz još jednu godinu testiranja, i sada bi se već trebala boriti za pobjede. Činjenica da se to ne dešava sigurno tamo pokreće neka ozbiljna pitanja.

"Jarno (Trulli) obavio je odličan posao, osobito u kvalifikacijama. On je uvijek negdje pri vrhu! Ono što je sigurno, pojeo je Ralfa (Schumachera) za doručak. Zašto? Nisam siguran da znam. Zapravo, nalazim iznenađujućim da jedan karizmatični, ali prilično neuglađen, Talijan ode u njemačko-japansku ekipu i osjeća se posve kod kuće - sigurno više kod kuće nego njegov njemački timski kolega koji je očekivao, i ne samo on, da bude prvi vozač ekipe. Ali Ralf se nikad nije baš tamo posve snašao.

"Vodstvo ekipe - (Tsutomu) Tomita i (John) Howett, obojica super menadžeri - još je novo u Formuli 1, no (tehnički direktor, Mike) Gascoyne već je dugo tu. Ona zna sve što se treba znati, ali, bilo da je bio u Tyrrellu, Jordanu ili čak Renaultu, od njega se zapravo nikad nije očekivalo da dizajnira auto koji će osvojiti svjetsko prvenstvo."

BMW-WILLIAMS

GP startovi: 18	Pobjede: 0	Druga mjesta: 2	Treća mjesta: 2
Pole positions: 1	Bodovi: 66	Najbrži krugovi: 0	
Ukupno krugova/u vodstvu: 1823 / 1			
Ukupno km/u vodstvu: 8978 / 5			

"Jasno je da nisu ostvarili ono čemu su se nadali - i, naravno, kritičan događaj bio je raskid s BMW-om. Premda je razvod, nema sumnje, počeo prije dosta vremena, mislim ipak da je loše raspoloženje bitno utjecalo na svakodnevno vođenje ekipe u prošloj sezoni.

"Frank (Williams) i Patrick (Head, direktor inženjera) nisu sve mlađi i mlađi, i pretpostavljam da je to i njima jasno. Konačno, sami su ustanovili SMG (Senior Management Group) u ekipi, koja predstavlja prilično radikalnu evoluciju u vodstvu ekipe. Tako je, na primjer, Patrick vrlo javno zakoračio u pozadinu i prepustio Samu (Michaelu) preuzimanje uloge tehničkog direktora, i na tome mu treba zapljeskati. No, korak u pozadinu vrlo je teška stvar, ako ste vodili posao toliko proaktivno kao što su to kroz sve ove godine činili Frank i Patrick - trebat će za to vremena.

"Pored toga, Williamsu sigurno nije pomogao još jedan Buttongate, no za razliku od onog u ljeto 2004., ovaj put Frank je prošao prilično dobro (navodno je primio 30 milijuna dolara kao kompenzaciju za oslobađanje Jensona od ugovora s Frankom - op.ur.). Zapravo, ne bi me čudilo da je Frank sve to tako Brižljivo i zamislio.

DAVID RICHARDS OCJENJUJE...

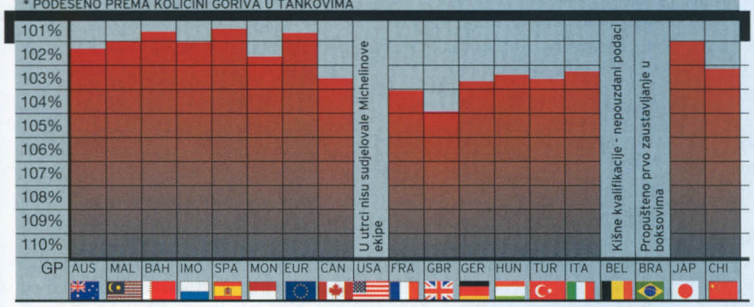




Najbolja utrka Williamsa - Heidfeld i Webber proslavljaju podij u Monacu

PROSJEČNE KVALIFIKACIJE WILLIAMSA, U POSTOCIMA UDALJENE OD POLE POSITIONA

* PODEŠENO PREMA KOLIČINI GORIVA U TANKOVIMA



"Što se tiče performansi, da, imali su problema. Ali isto tako moram reći da jedva čekam 2006. Mislim da će Williams biti jedna od vrlo uspješnih ekipa. Oni neće primiti odbijanac BMW-a čekajući da se nešto desi. Oni će željeti mnogo toga dokazati, i mislim da su sposobni, a imat će i dovoljno novca, da u tome uspiju.

"U Cosworthu imaju enormno iskustvo s V8 motorima. Bridgestone će biti mnogo jači, sad kad se vraćaju promjene guma u utrkama. Najveće pitanje, pretpostavljam, bit će šasija koju će Sam i njegova grupa inženjera proizvesti. Moram reći da Sama uopće ne poznajem, zato ne mogu komentirati. Ako, znate kako kažu: samo si onoliko dobar kakva je tvoja reputacija. I ako je tvoja reputacija bazirana na rezultatima - a tako bi, uglavnom, trebalo biti - onda je jasno da situacija poput ove sad ne može dugo potrajati. Sezona 2006. bit će sve ili ništa za tu grupu inženjera.

"Što se vozača tiče, velik sam navijač Marka (Webbera). Naprosto mi se sviđa njegova narav. On je radnik. Ima veliku karizmu. Čim su ga uzeli, odmah sam znao da će on biti jako dobar za Williams, u smislu obnavljanja starih vibracija a la Alan Jones. Uvijek sam osjećao da će on biti u stanju galvanizirati ekipu, i motivirati im da rade oko njega. No, bilo je momenata prošle sezone kad se osjećalo da je frustriran. Nedostatak rezultata lagano ga je grizao. Rezultat toga je da nije bilo baš puno prilika prošle sezone kad ste na kraju utrke mogli reći 'Kakva sjajna Markova vožnja!'

"(Nick) Heidfeld? On je jedan od onih ljudi koji uvijek sjede negdje u pozadini. Recimo to ovako: on nije vozač o čijem sam angažiranju ozbiljno razmišljao kad sam bio u BAR-Hondi. I u vremenu između sadašnjeg i njegovog odlaska u mirovinu, kad god se to dogodilo, on nikad neće uspjeti zapaliti svijet. ▷



FOTOGRAFIJA: STEVE ETHERINGTON/LAT, MICHAEL COOPER/LAT, LORENZO BELLANCA/LAT, PETER SPINNEY/LAT, ARHIVA LAT, XPB.CC

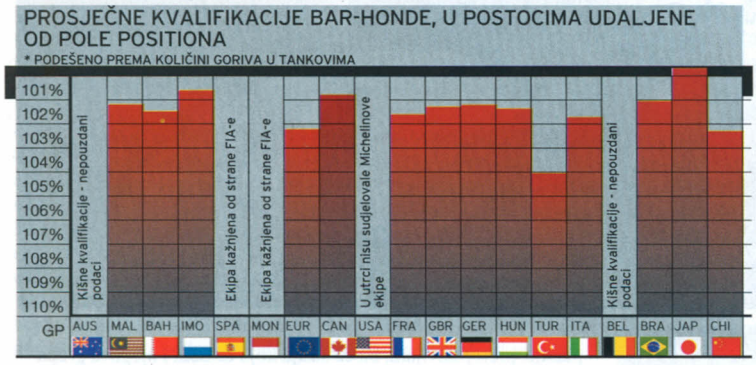
DAVID RICHARDS OCJENJUJE SEZONU

"Na kraju, ali ne zato jer je najmanje važan, (Antonio) Pizzonia. Mislim da su šeprtljavi sudari i luckaste situacije u kojima se našao prilično ubrzale njegov odlazak iz Williamsa. Imam osjećaj da smo ga u 2005. vidjeli u Formuli 1 posljednji put."

BAR-HONDA

GP startovi: 16	Pobjede: 0	Druga mjesta: 0	Treća mjesta: 2
Pole positions: 1	Bodovi: 38	Najbrži krugovi: 0	
Ukupno krugova/u vodstvu: 1656 / 9			
Ukupno km/u vodstvu: 8353 / 48			

"Neki ljudi misle da imam problema s BAR-Hondom, ali nemam. Toje sve prošlost. S druge strane, naravno da održavam kontakte s mnogim ljudima iz ekipe. Pričaju mi o mnogo čemu i teško mi je ne biti emocionalno uključen - bila je to ekipa za koju sam držao da ima neobičan potencijal zato jer tamo ima vrlo nadarenih ljudi.



"No, opet, vraćajući se na najave sezone koje su bile publicirane i u F1 Racing magazinu i drugdje prije početka sezone 2005., prisjećam se da je Nick (Fry) rekao da, ako ekipa ne osvoji prvu pobjedu, to će se smatrati neuspjehom. E pa, nisu osvojili svoju prvu pobjedu.

"Nisu čak niti bili blizu, unatoč tome što je Jenson, povremeno, vozio sjajno. Ali, kao i McLaren samo mnogo naglašenije, niti oni nisu sezonu počeli u trku. Imali su sve one tehničke problemae, i veliki problem s FIA-om, što je sve bilo vrlo destabilizirajuće.

"Kao što sam rekao, Jenson je vozio sjajno - povremeno. Nekad sam znao reći da je on budući svjetski prvak. Recimo da sada kažem da više nisam tako siguran. Zaista se nadam da se neće suviše uljuljkati u svoju sadašnju situaciju, i osjetiti suviše siguran, jer, premda ga britanska publika obožava i premda je odličan materijal za promotivne strategije, ne zaboavimo da još nije osvojio niti jedan Grand Prix, a sudjelovao je u više od 100. A nije on više ni neki novi klinac. Ne samo da su ga Alonso i Raikkonen prestigli, već mu se ubrzano približavaju i (Nico) Rosberg i (Heikki) Kovalainen.



Jenson nakon osvajanja pole positiona u Montrealu

"Iduće sezone odmjerit će snage s Rubensom, naravno, i ja mislim da su oni dosta slični vozači. Imaju slične razine ostvarivanja rezultata. Nadam se da će se dobro slagati i nadopunjavati.

"(Takuma) Sato mi se enormno sviđa, ali, bože, nije li tako često on sam sebi najveći neprijatelj? Zbilja ne znam što da mislim o njegovoj situaciji u ovom trenutku. Nadam se da će dobiti novu priliku, ali za mnoge od pogrešaka i čudnih stanja u kojima se našao prošle sezone kriv je sam. Neke od tih pogrešaka bile su zapanjujuće. Pitam se ne bi li, uz malo čvršću ruku na njegovom ramenu i uz nešto vieš kontrole, on uspio pobijediti demone u sebi i ispasti mnogo boljim i pametnijim. Brzinu sigurno ima - nitko nikad nije dovodio u pitanje njegovu brzinu; nitko nikada, također, nije doveo u pitanje njegovu hrabrost. Ali njegova sposobnost prosuđivanja ponekad mi se čini vrlo sumnjivom. Ali, ponavljam, mislim da bi se na njemu trebalo više raditi i pokušati ga srediti.

"Žao mi je Anthonyja (Davidsona). On je odličan test vozač, i odradio je mnogo napornog posla za ekipu, a na kraju nekako uvijek propušta pravu priliku. Čak i kad je dobio priliku - u Maleziji - sve je završilo prije nego što je i počelo. Velika šteta."

RED BULL RACING

GP startovi: 18	Pobjede: 0	Druga mjesta: 0	Treća mjesta: 0
Pole positions: 0	Bodovi: 34	Najbrži krugovi: 0	
Ukupno krugova/u vodstvu: 1708 / 2			
Ukupno km/u vodstvu: 8661 / 11			

"Bio sam iznenađen kad je David (Coulthard) potpisao za Red Bull. Gledao sam tu ekipu, i način na koju su promijenili svo njezino vodstvo (Tony Purnell i Dave Pitchforth dobili su otkaz u siječnju 2005.), i pitao se 'Što se ovdje događa?'. Ali, poznajem dobro (sportskog direktora) Christiana (Hornera) - naše obitelji znaju se mnogo godina - i mislim da obavlja odličan posao. Promatrao sam kako sazrijeva ove godine. Cijela ekipa oko njega je sazrila, i zapravo je samopouzdanje raslo iz dana u dan. To mi je drago vidjeti, a David je zasigurno vrlo važan dio svega toga. U jedno, međutim, nema sumnje:



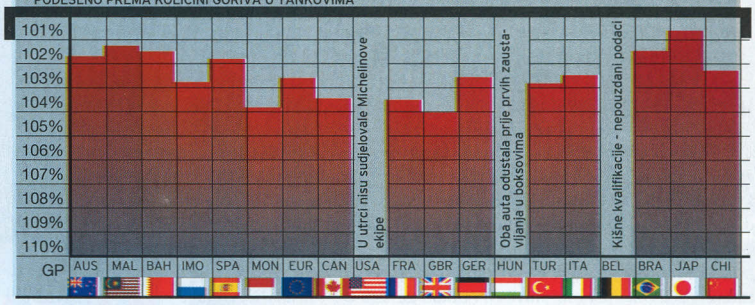
Christian vrlo usko surađuje s (Dietrichom) Mateschitzem, koji je, opet, usko povezan s Berniejem (Ecclestoneom).

"DC se pokazao briljantnim izborom, dodajući ekipi stabilnost i iskustvo. A Red Bull su Davidu dali novu iskru života. Sad će još dobiti i Adriana (Neweya). Zaista se nadam da će zadržati ovaj sadašnji impuls - s Ferrarijevim motorima i gumama Michelin trebali bi biti u redu.

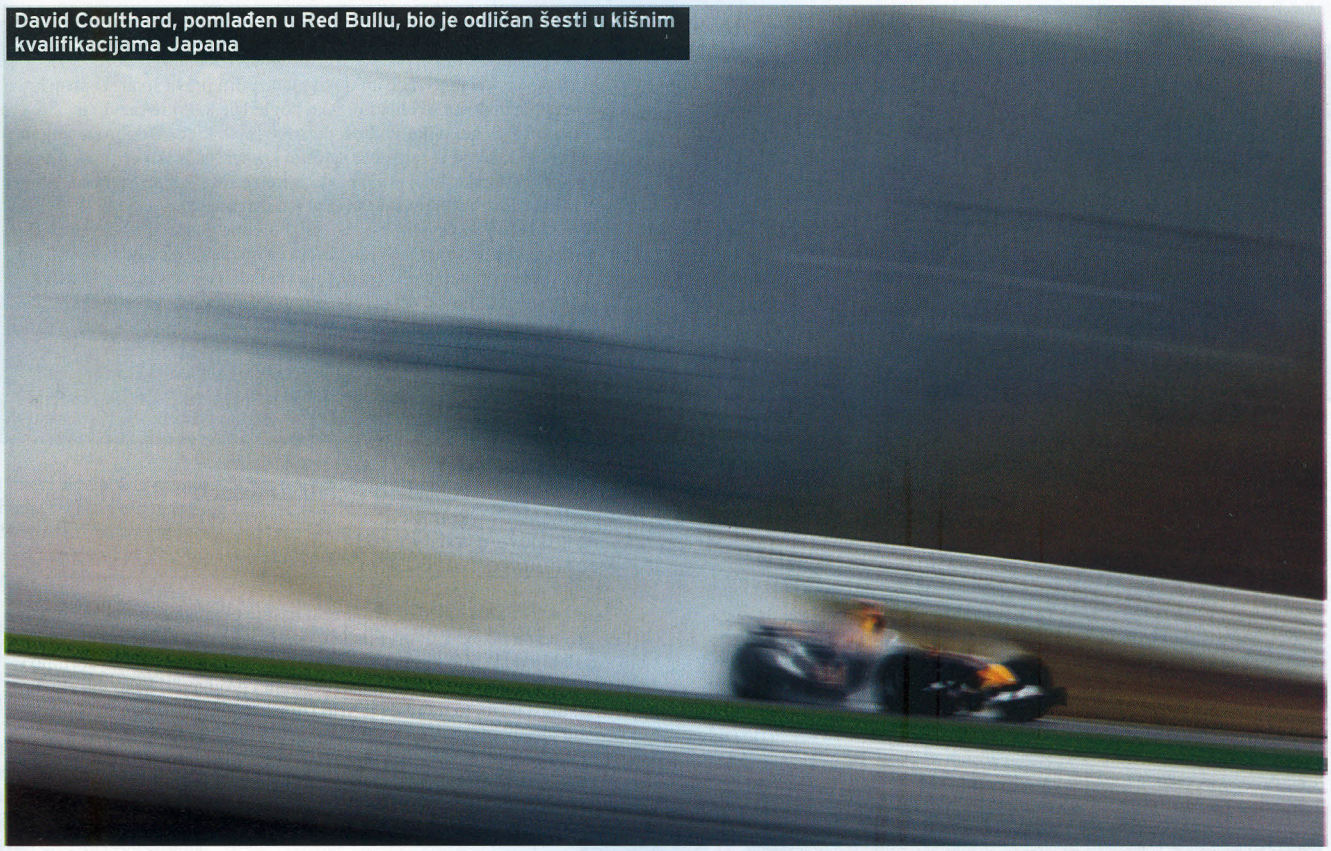
"Što se drugog vozača tiče, činilo se da se nikako ne mogu odlučiti kojeg žele - i to je bilo loše za sve jer se tako uništava teško stečena stabilnost. (Christian) Klien or (Tonio) Liuzzi? Nikad baš niste znali koji će od njih dvojice biti u sljedećoj utrci. Rezultat je bio da niti jedan od njih nije baš uživao u svom poslu. Po onome što sam vidio Klien je odvezao neke iiiznenađujuće dobre vožnje. Liuzzi me je malo razočarao, ali, s druge strane, nije baš imao mnogo prilike pokazati koliko vrijedi." ▷

PROSJEČNE KVALIFIKACIJE RED BULL RACINGA, U POSTOCIMA UDALJENE OD POLE POSITIONA

* PODEŠENO PREMA KOLIČINI GORIVA U TANKOVIMA



David Coulthard, pomlađen u Red Bullu, bio je odličan šesti u kišnim kvalifikacijama Japana





FOTOGRAFIJE: PAUL-HENRI CAHIER, PETER SPINNEY/LAT, ARHIVA LAT, XPB.CC

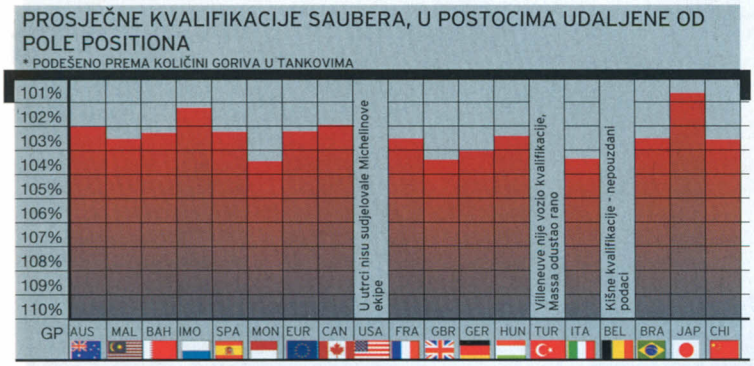
SAUBER PETRONAS

GP startovi: 18	Pobjede: 0
Druga mjesta: 0	Treća mjesta: 0
Pole positions: 0 Bodovi: 20	Najbrži krugovi: 0
Ukupno krugova/u vodstvu: 2052 / 0	
Ukupno km/u vodstvu: 10154 / 0	

"Peter (Sauber) je jedan od onih klasičnih nekadašnjih trkača / vlasnika ekipa, kakvih je u Formuli 1 uvijek bilo. On je čovjek koji je uvijek bio vrlo korektan u svim svojim poslovima, netko u koga se uvijek možete pouzdati da će reći ono što misli i biti neovisan o drugima. Ljudi su svašta pričali o bliskom komercijalnom odnosu njega i (snabdjevača motorima) Ferrarija posljednjih godina - a ja ga poznajem tek posljednjih godina - on je uvijek imao vrlo čvrste osobne stavove i nikad ga nije bilo strah da ustane i obrazloži ih kad zatreba. S druge strane, on vodi svoju ekipu iz Švicarske i



Masa je pokazao da je ukrotio ono divlje u sebi u Kanadi, gdje je bio četvrti



švicarski hladnokrvnom Peteru mogao vidjeti obim frustriranosti zbog Jacquesovih vožnji. No, najbolje je da ljudi o Jacquesu sude sami. Ja sam to učinio prije mnogo godina. Iskreno, on je svoje prošao, i to je tako već podosta vremena.

"Što se (Felipea) Masse tiče, on je odvezao neke dobre utrke. Možda je još rano reći, ali on bi mogao biti prava stvar. U posljednje vrijeme podosta se ohladio. Ako pogledate kako se razvio u posljednjih nekoliko godina, definitivno se kreće u dobrom smjeru. Zapravo, kreće se izuzetno velikim koracima. Kako će proći njegov sljedeći korak - onaj koji će biti potreban kad vozite Ferrari u ekipi s Michaelom Schumacherom - saznat ćemo uskoro.

"Mislim da će BMW-Sauberu će Felipe nedostajati. Znam da Mario (Theissen, šef ekipe) zadržava Jacquesove usluge, ali da sam na njegovom mjestu ja o tome ne bih čak niti razmišljao. U teškoj godini - a 2006. će definitvno biti teška za BMW - posljednja stvar koju žele je netko kao Jacques.

"Mislim da će se u BMW-u iznenaditi kad otkriju narednim godinama koliko je zapravo teško razviti Sauber u ekipu sposobnu pobijediti McLaren, Renault ili Ferrarija, pa čak, odnosno osobito, Williams."

nikad nije bilo lako. Pa, ipak on je volio svoju ulogu, i živio je za nju. Zato je razočaravajuće znati da odlazi u mirovinu. No, 62 su mu godine, i prilika s BMW-om bila je previše velika. Problem je u tome što Formula 1 treba ljude poput Petera. F1 će bez njega biti mnogo siromašnija, baš kao što će biti sirmašnija bez čovjeka koji je po temperamentu potpuno drugačiji od Petera, bez starog, dobrog Eddieja (Jordana). F1 ne smije postati samo poligon za predstave velikih korporacija vođenih od strane profesionalnih manedžera. Tako nešto sigurno neće pobuditi u mladim ljudima strast za F1, ljubav prema ovom sportu, a ono što trebamo jesu upravo strast i ljubav. Trebaju nam ljudi koji će uzburkati strast i ljubav.

"Što se same ekipe tiče, bio sam iznenađen kad sam saznao da je Peter uzeo Jacquesa (Villeneuvea) - još više iznenađen kad je to obrazložio taj potez željom da jednom za Sauber vozi svjetski prvak. Bila je to vrlo čudna odluka, i sigurno je se nije pokazala baš opravdanom. Bilo je razdoblja u sredini sezone, čak i u njenom početku, kad se čak i na tradicionalno

JORDAN-TOYOTA

GP startovi: 19	Pobjede: 0	Druga mjesta: 0	Treća mjesta: 0
Pole positions: 0	Bodovi: 12	Najbrži krugovi: 0	
Ukupno krugova/u vodstvu: 2034 / 0			
Ukupno km/u vodstvu: 10032 / 0			

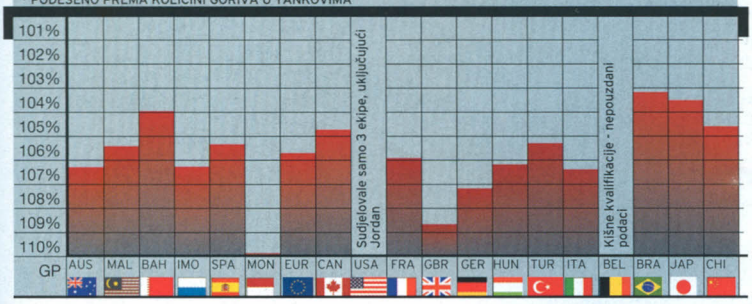
"Dobri stari Eddie. Gledati svoju nekadašnju ekipu danas sigurno mu nije lako. OK, nema nikakve dvojbe da je u posljednjih nekoliko godina Jordan bio sve slabiji da je bilo mnogo problema - ali bar je Eddie držao kormilo i mogao je utjcati na stvari. Ali, stajati postrani i promatrati kako mu ekipu sustavno uništavaju, to mora da je vrlo tužno za njega osobno.

"Nikad nisam upoznao (Alexa) Shnaidera i njegove ljude (poput šefa ekipe Colina Kollesa, pa ne bih davao osobne komentare. No, čini mi se ad je Midland zamišljen kao poslovna operacija, ne kao trkačka ekipa.

"Ali, čak i poslovne operacije uspijevaju jedino ako u njih uložite određen novac u datom vremenskom razdoblju. A ekipa Formule 1 treba prokleto



PROSJEČNE KVALIFIKACIJE JORDANA, U POSTOCIMA UDALJENE OD POLE POSITIONA
* PODEŠENO PREMA KOLIČINI GORIVA U TANKOVIMA



Povijesni trenutak: Stoddart i njegova ekipa odlaze zauvijek





Karthikeyan je pokazao nadarenost; uglavnom je bio inspiriran, ali s dosta pogrešaka u vožnji

MINARDI-COSWORTH

GP startovi: 19	Pobjede: 0	Druga mjesta: 0
Treća mjesta: 0		
Pole positions: 0	Bodovi: 7	Najbrži krugovi: 0
Ukupno krugova/u vodstvu: 1744 / 0		
Ukupno km/u vodstvu: 8667 / 0		

"Jadni, stari Minardi - otišao, ali ne i zaboravljen. I pored svih njegovih ludosti i ispada (Paul) Stoddart (vlasnik ekipe) je sjajan lik. Siguran sam da je Max (Mosley, predsjednik FIA-e) bio oduševljen kad je čuo da Paul odlazi, no, unatoč tome što se Max s ovim neće složiti, uloga Stoddarta u našem sportu bila je zapravo vrlo važna - i mnogo veća nego što su to bili rezultati njegove ekipe. Trebaju nam takvi ljudi. Meni osobno vrlo je žao što Paul odlazi iz Formule 1.

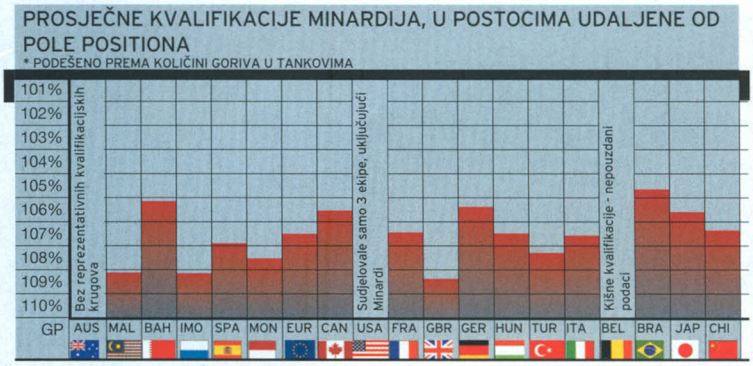
"I što sada? Red Bull junior ekipa je vrlo zadovoljavajuća perspektiva za Minardi, to jest za Scuderiju Toro Rosso, ni manje ni više. Nije 2005. bila zapravo tako loša godina za njih: (Christijan) Albers, (Patrick) Friesacher i (Robert) Doornbos uglavnom nisu nikome zadavali probleme. Štoviše, vodili su dobru borbu s Jordanima i odvezli neke sasvim solidne utrke, posebno kad se uzme u obzir s koliko je novca ekipa raspolagala." F1

mnogo novca. Oni su sada u mnogo težoj situaciji nego kad je Eddie vodio cijelu operaciju na kapaljku. Nemam riječi, zapravo. Najviše mi je žao starog, dobrog Iana (Phillipsa, komercijalnog direktora), koji je još tamo i pokušava cijelu stvar održati na životu.

"Ne poznajem niti (Tiaga) Monteira niti (Naraina) Karthikeyana, ali smatram da je sjajna stvar imati vozača iz Indije u našem sportu. On je povremeno radio odlične stvari. Oživio je Formulu 1 i imam osjećaj da je broj gledalaca utrka u Indiji enormno porastao, ponajviše zbog njega. Bilo je dobro dok je trajalo.

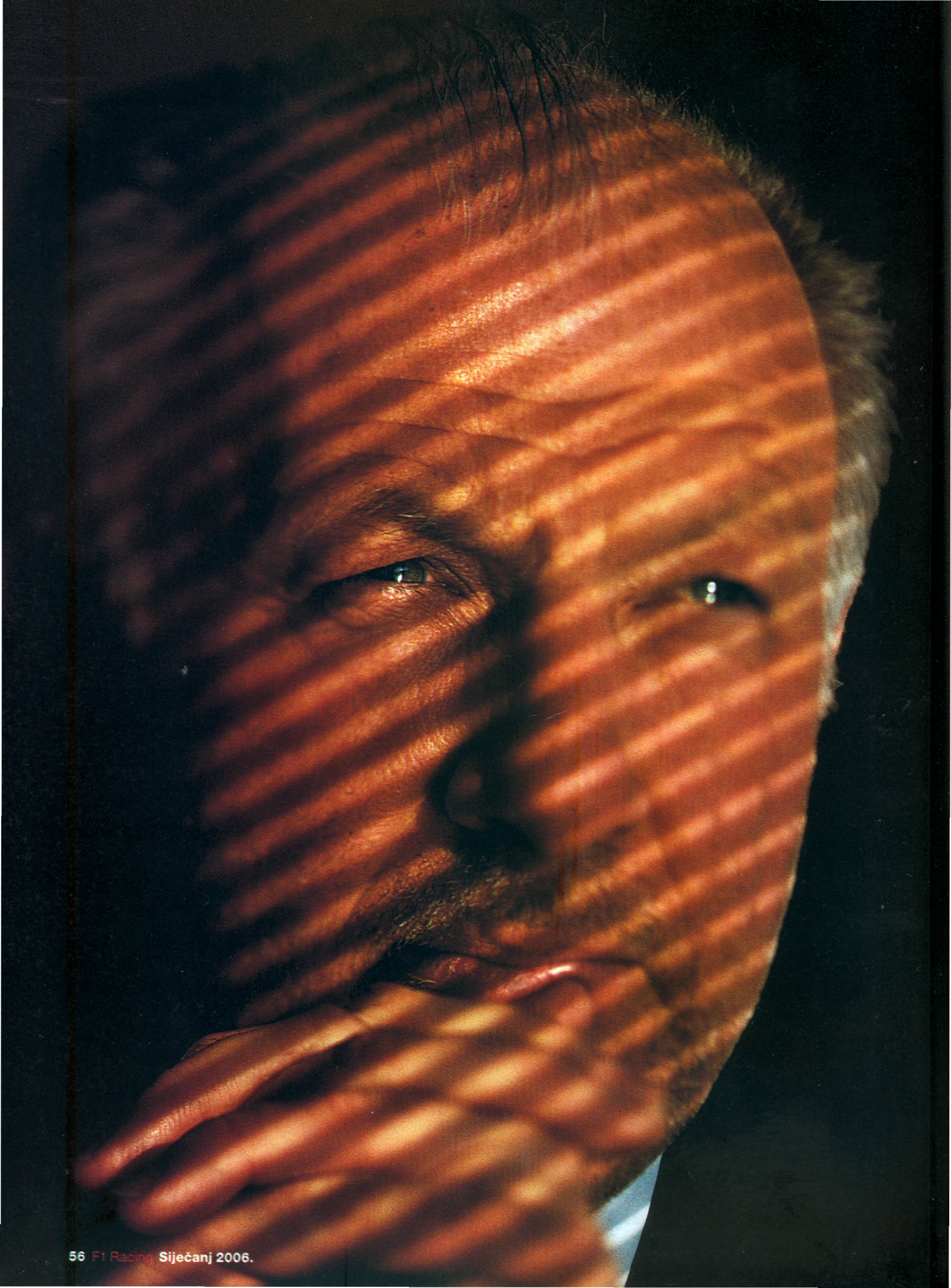
"Jednako tako, Monteiro je zaslužio svoje mjesto u F1, ako ni zbog čega drugog a ono zbog njegovog zadivljujućeg rekorda završenih utrka. Svaka mu čast. Naravno, svaka čast i momcima u ulici Dadford (u Silverstoneu). Očito je da oni koji vode cijelu stvar kod kuće u tvornici još uvijek obavljaju vrlo dobar posao, unatoč svim drugim problemima."

PROSJEČNE KVALIFIKACIJE MINARDIJA, U POSTOCIMA UDALJENE OD POLE POSITIONA
* PODEŠENO PREMA KOLIČINI GORIVA U TANKOVIMA





FOTOGRAFIJE: LORENZO BELLANCA/LAT, DARREN HEATH, PETER SPINNEY/LAT, STEVEN TEE/LAT, MICHAEL COOPER/LAT, STEVE ETHERINGTON/LAT, XPB.CC



NEMA RASPRAVE - ovo se treba srediti

Više transparentnosti; nasljednik Bernieja Ecclestonea; bolja raspodjela novca. A Mosley - on je dobar za sport

Piše: Matt Bishop Portret: Darren Heath

Matt Bishop: Buttongate II je bio vrlo unosan posao za Franka Williamsa. Procijenili smo da je na tome zaradio 30 milijuna dolara. Mislite li da će se, kao posljedica, Jensonu Buttonu smanjiti ugled?

David Richards: Publika u Formuli 1 zna oprašta. Publika je spremna vrlo brzo zaboraviti neke stvari. Kate Moss se već vratila oglašavanju odjeće u kampanji velikih razmjera, usprkos svim zbivanjima od prije samo nekoliko mjeseci. Međutim, unutar F1 druga je priča, jer su tu odnosi veoma važni. Moraš se jako truditi oko odnosa s ljudima, kako bi bio siguran da će te nastaviti poštovati.

MB: Da li mislite da bi u budućnosti moglo doći do situacije gdje bi Jenson mogao poželjeti da vozi za neku ekipu, a da bi se osoba koja odlučuje koji će se vozač unajmiti mogla svega ovoga sjetiti?

DR: Siguran sam da hoće. To neće pobjeći.

MB: Što ste mislili o Indygateu?

DR: Cijela ta situacija bila mi je poprilično nevjerojatna - da toliko inteligentnih ljudi sa zajedničkim tržišnim ciljem nije uspjelo srediti stvari... Vidite, u interesu svih je da F1 kolač bude najveći što može biti. Kako ga kasnije podijeliti, to je drugo pitanje - a oni (kontrolori sporta) su dozvolili da to dijeljenje postane dominantno pitanje. Na taj način politika je pogodila i gledatelja na tribinama, i gledatelja pred TV ekranom, a, konačno, i osobu koja kupuje F1 Racing. Zastrašujuće je što se dopustilo da se to desi.

MB: Tko je to mogao spriječiti?

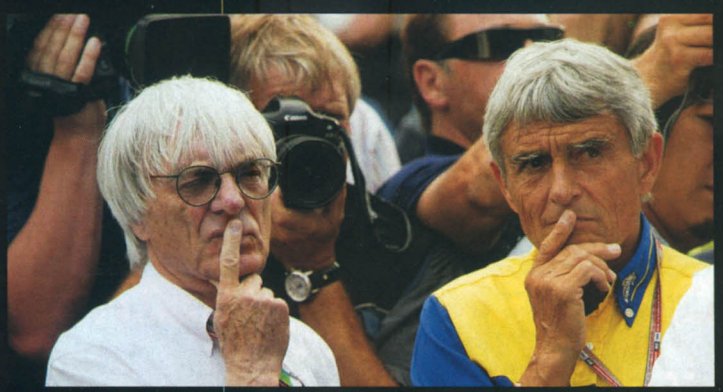
DR: Smatram da je bilo koja od strana - Bernie (Ecclestone), Max (Moseley), ekipe - to mogla spriječiti da je samo htjela, ali nitko od njih nije htio. Svi su se ukopavali u rovove, umjesto da mašu bijelim zastavama i pronađu način kako da riješe problem. I, naravno, svi su se pojavili sa uvjerljivim razlozima zbog kojih to baš oni nisu to mogli riješiti.

MB: Da li mislite da bi, u prošlosti, Bernie jednostavno ščepao situaciju za vrat, tresnuo nekoliko glava o glavu i naprosto vratio show nazad na stazu?

DR: Da, moguće. U prošlosti bi on to bio riješio milom ili silom. I mislim da me u cijeloj toj žalosnoj zbrci najviše pogodila upravo činjenica da osoba koja je imala najveći komercijalni interes (od održavanje upravo te utrke) nije to uspjela riješiti.

MB: Što mislite o dugoročno narušenoj reputaciji F1 u Americi?

DR: Ne znam. F1 nije nikad bila na nekoj važnijoj poziciji u Americi, uspoređujući je s NASCAR-om. Moramo vidjeti što će se desiti u Indyju slijedećeg ljeta. Razina prodaje karata će nam pokazati kako F1



JIRI KRENEK

Što je pošlo krivo u Indyju? Bernie i Michelinov Pierre Dupasquier smišljaju sljedeći potez

Za Richardsa najindikativnija stvar u Indianapolisu bila je pasivnost Ecclestonea

kotira u glavi američkog gledatelja utrka. Iduće godine utrka pada na 2. srpnja (dva dana prije Dana nezavisnosti u SAD), tako da samo nebo zna kako će to utjecati na stvari. Sklon sam misliti kako nemamo što izgubiti sa F1 u Sjevernoj Americi. Smatram da su Amerikanci daleko manje sofisticirani nego što to želimo misliti. Oni ne vole nouvelle cuisine i čašu finog vina - oni vole hamburger i pivo. To je ono što im pruža NASCAR. A bojim se da je F1 nouvelle cuisine i čaša finog vina.

MB: Reizbor Maxa Mosleya za predsjednika FIA-e nije bilo veliko iznenađenje. Vi se niste kandidirali protiv njega, unatoč raznim konspiracijskim teorijama...

DR: Vi novinari uvijek mi namjestite takve stvari, zar ne? Ali sve te priče o mojem izazivanju Maxa su bile, naravno, glupost. Osim toga, izbor je bio unaprijed određena stvar...

MB: Da, ali jeste li ikad razmišljali o tome?

DR: (pauza) Hm, predlagali su mi, to ću priznati. Ali, nisam bio zainteresiran. Ne želim raditi ništa takvoga. Fasciniraju me komercijalni aspekti motosporta, ali me ne zanima politička strana. Prilično iskreno govoreći, mislim da je Maxova uloga jedna od najnepoželjnijih u motosportu. A kako god bilo, što god netko drugi rekao, on radi vraški dobro taj posao. OK, ne slažem se sa svime što Max radi, ali, sveobuhvatno gledajući, on je napravio puno bolji posao nego što bi to bilo tko drugi napravio - ili mogao. Također, ne vidim da postoji neka alternativa Mosleyu. Bio sam prvi koji je snjim razgovarao u Magny-Coursu u 2004., i rekao mu koliko sam razočaran što je podnio ostavku (na dva tjedna - kako se kasnije pokazalo), jer sam smatrao da izgubiti ga kao predsjednika FIA-e, u to vrijeme za sport nije bilo nikako dobro. Imati ga na ina tom mjestu još četiri godine može stvoriti određenu stabilnost u F1, što može biti samo dobro.

MB: Možda samo još dvije godine. Možda neće ostati sve četiri.

NASCAR?



FORMULA 1?



"NASCAR je hamburger i pivo, a Formula 1 je nouvelle cuisine i boca dobrog vina"



NEMA RASPRAVE - OVO SE MORA UČINITI

Jedan

Treba postojati

veća transparentnost u opravljanju Formulom 1

Dva

Treba postojati

plan o nasljedniku Bernieja, jer njemu je 75 godina

Tri

Treba postojati bolja distribucija

novca kroz cijeli motosport

MICHAEL BOYS/CORBIS

DR: Pretpostavljam da ne - ali činjenica je, što god se desilo, da se ekipe u Formuli 1 jednostavno moraju priviknuti na to da je Max tu, živ i zdrav, i da rukovodi FIA-om. A FIA je vlasnik Formule 1. Pravila Formule 1 su vlasništvo FIA-e, i stoga je ekipama puno bolje da se naviknu rješavati svoje probleme na razuman način, dogovorom oko okruglog stola, nego da samo govore, 'Mi ćemo pobjeći i raditi ćemo ono što želimo.'

MB: Kad smo već kod priča o bježanju i željama o osnivanju GPWC-a ili GPMA-a, zovite ih kako god..., ta nova tijela neće se uistinu organizirati i voditi svoje vlastite serije, zar ne?

DR: Ne. To služi samo kao vrlo korisno oruđe za pregovaranje. U vezi s time, međutim, postoje tri bazična GPWC/GPMA pitanja s kojima se potpuno slažem: (1) treba postojati veća transparentnost u upravljanju F1, o tome nema rasprave; (2) treba postojati plan o nasljedniku Bernieja, jer njemu je 75 godiina, o tome nema rasprave; (3) treba postojati bolja distribucija fondova kroz cijeli motosport, ni o tome nema rasprave. Ali što se tiče tehničkih regulativa i načina na koji se upravlja sportom, ne. Tu bismo mogli ući u malu debatu, jer ja mislim da mora postojati regulator. I koliko god dobro napisali propise, uvijek će postojati slučajevi u kojima se ekipe neće složiti s njihovom interpretacijom. A tad, treba imati nekoga za kormilom tko je snažan poput Maxa, i tko se usudi reći 'Čekajte malo, ja moram dugoročno zaštititi ovaj sport. Ovo je ono što nam je potrebno i što će se dogoditi - sviđalo vam se to ili ne.' S druge strane, ja potpuno razumijem zašto se Ron (Dennis, boss McLarena) i drugi nakostriješe kad vide ovakvu vrst predsjedničkog dekreta. Potpuno mi je jasno zašto se oni toliko uzrujavaju. Razmislite malo. Uložili ste neizmjerno mnogo novaca u vašu ekipu. Razvili ste razne strategije. Definirali ste tehnologije. I tad, upravo kad vam najbolje ide i kad pobjeđujete u utrkama, netko vam novom interpretacijom pravila izmakne tepih ispod nogu.

Ali to vam je motosport. I tako je to uvijek bilo. Max je sjajan u pisanju pravila - ili predlaganju kako bi trebala biti napisana, što je gotovo isto. Ako vi, kao regulator, napišete propise crno na bijelo, do najmanjeg detalja, hm, recimo da to funkcionira za dvodimenzionalna pravila. Ali ako sročite pravilo tako da ono samo na neodređen način obuhvati glavno načelo, kako to Max voli činiti, e tada se uvijek možete vratiti tom osnovnom, ali nikad eksplicitno dorečenom, principu kad god netko, a to se uvijek dešava, pronađe rupu u pravilu. Po meni, to je pravi način za vođenje tih stvari. Paradoksalno, ali tako je jasnije. Na koncu konca, kad govorimo o pravilima, sve ekipe rade na rubu legalnosti, ili ponekad zakorače malo preko tog ruba; umjetnost je znati koliko daleko možeš otići. F1

TKO KAŽE DA NISAM TO ZASLUŽIO?



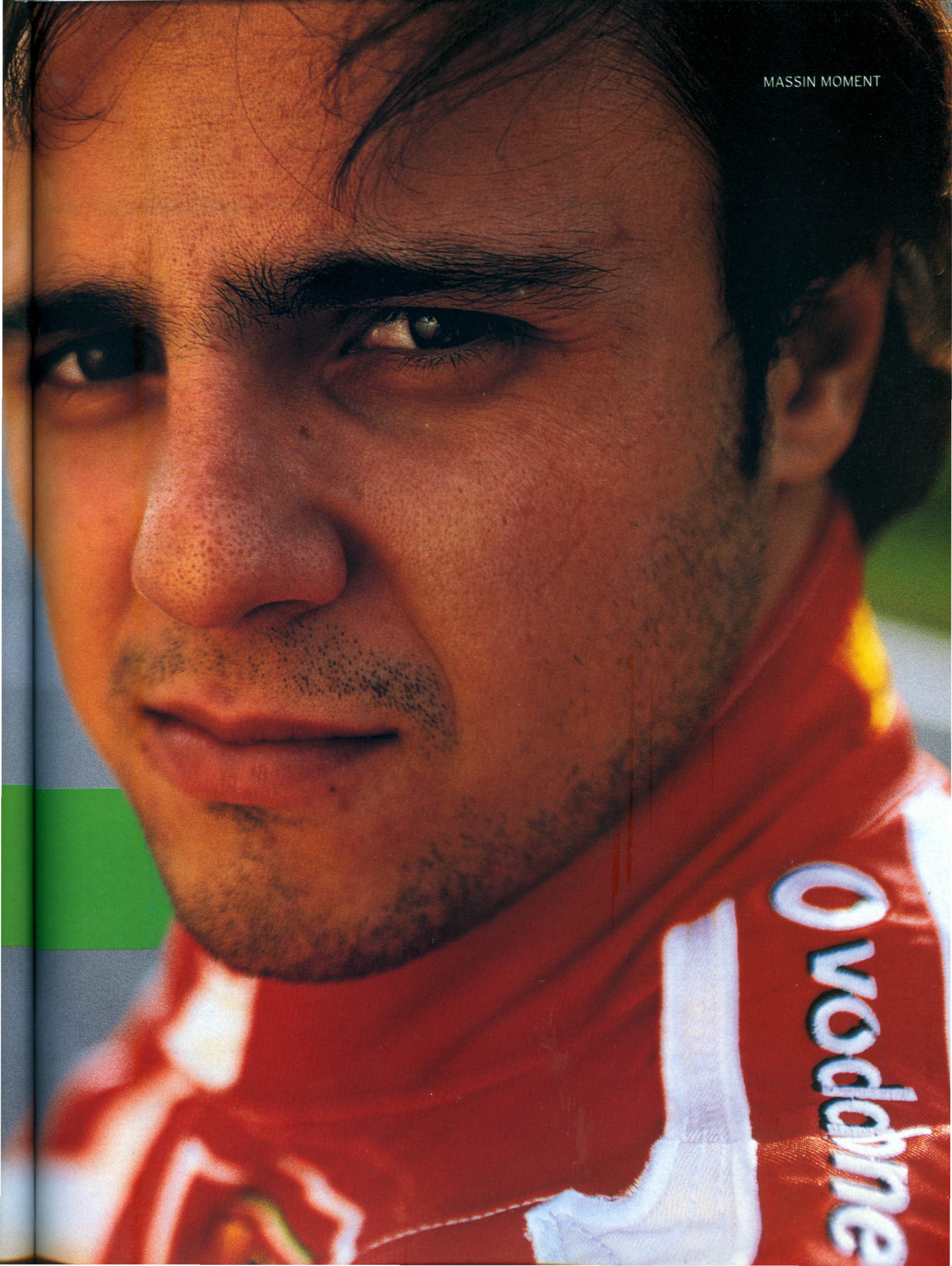
Felipe Massa našao se u pravom trenutku na pravom mjestu, i dobio ulogu Schumijevog timskog kolege. Ali, da li je dobio ulogu zbog pravih razloga?

Piše: Maurice Hamilton Fotografije: Darren Heath

Pritisak? Felipe Massa zna sve o tome. Ali ne kao što biste mogli zamisliti iz svojih dana u Formuli Renault, ili Euro Formuli 3000, a niti iz svojih dana testiranja za Ferrari 2003. I ne, za divno čudo, tokom svog neočekivanog uzdizanja do statusa tvorničkog vozača Ferrarija i, potencijalno, sportske ikone u dobi od 24 godine. Ne, ništa od toga. Ukoliko je pritisak tema o kojoj želite razgovarati, tada ga upitajte o njegovim danima s Peterom Sauberom. Što, Peter Sauber? Govorimo o onom dobrom, otmjenom gospodinu koji otpuhuje dim cigare i manifestira svoju strast za ovim sportom tako što vodi svoju mahom ne-političnu ekipu? Onaj Petar Sauber koji je baš svima prijatelj? Taj Petar Sauber?

Massa se smješka, dok vas njegove velike smeđe oči pažljivo promatraju. U stanju je čitati vaše zbunjene misli.

"Da", veli. "Petar Sauber. Kažem vam (izraz koji voli koristiti kako bi nešto posebno naglasio), imao sam fantastičan odnos s ▷


vodafone

Peterom Sauberom, ali kažem vam (evo ga opet, ovo je očito važno) kad radite unutar njegove ekipe pritisak je zaista velik. Trebalo nam je vremena da razvijemo pravi odnos. Peter želi da sve bude ispravno, jer on je Švicarac. To je normalno. Ali kad ste na stazi, kažem vam, vrlo je emotivan. Ponekad će donijeti odluke koje će na vas staviti veliki pritisak. Može čak postati malo agresivan, ali na koncu konca bit će vrlo prijateljski. Tako, to je bio problem, ali sam s vremenom, tokom naše tri sezone (2002, 2004-2005) naučio kako se nositi s tim.

"Kad se vaša karijera počinje uspinjati, uvijek ste pod sve većim pritiskom, jer vas svi promatraju. Ali tokom 2005. naučio sam puno o tome kako ovladati pritiskom i to više nije bio problem, a i shvatio sam Petera i imali smo dobar odnos. Pritisak je uvijek tu. To neće biti različito ovdje."

Massa sjedi u motorhomeu parkiranom uz šest Ferrarijevih i tri Bridgestoneova kamiona u padoku staze Vallelunga, blizu Rima. Ovo možda jest njegov prvi test u ulozi Ferrarijevog tvorničkog vozača, ali doima se kao da je kod kuće. Nije to predstava za novinare, jer osim 'okidača' Heatha i mene, predstavnika F1 Racinga, nema tu drugih novinara. Ovo je

Massa već dugo vremena isteže svoja stopala pod crvenim stolom

rutinski, ali potpuni test, jer je Ferrari doveo dva auta: jedan (šasija 2004.) s novim V8 motorom, drugi (vozi ga Luca Badoer) je F2005 koje su "umrtvili" dva od deset cilindara.

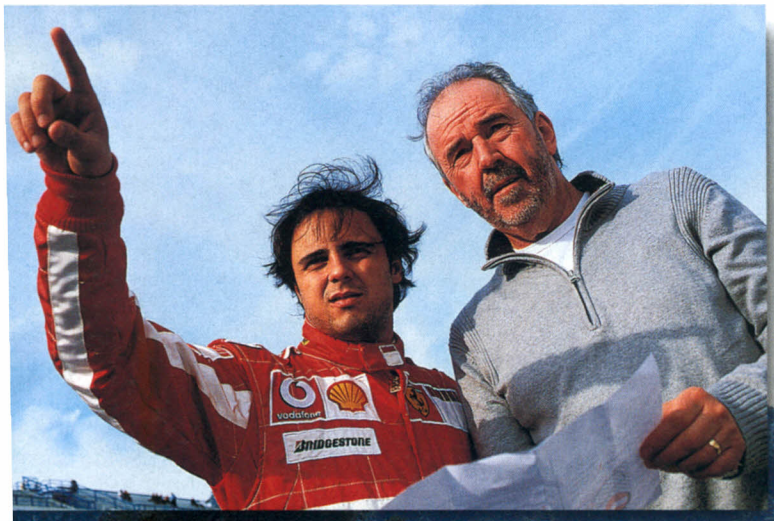
Massa uopće ne mari tko će što voziti, imate osjećaj da bi on vozio i kamion da se to od njega traži. Dok ulazi u garažu broj devet odjeven u crveni kombinezon smotan do pojasa sveukupni je dojam da uživa u svom povratku među prijatelje. Felipe možda je 'novi dečko' u smislu da je sada pravi vozač najprestižnije ekipe na svijetu, ali ovaj je mladić sa iskustvom debelim 53 Grand Prix utrke, već dugo isteže svoja stopala pod crvenim stolom.

"Zaista se ovdje osjećam kao kod kuće," veli. „Ima nekoliko novih lica, ali ih većinom sve znam. Nisam prije radio s mojim operativnim inženjerom Gabrielleom (Delli Colli), ali poznajemo se. Kad dođete u novu ekipu sve morate naučiti iz početka, od toga kako ekipa djeluje do učenja tko radi što. U Ferrari ja to već znam, tako da je to dobar korak naprijed."

Još je važnija činjenica da je Massa nevjerojatno sazrio kao vozač od doba svog prvog Ferrari razdoblja, koje se desilo 12 mjeseci nakon teškog F1 debija u Sauberu 2002. Zamijećen po tome što je više bio na travi nego na stazi, Massa je na godinu dana napustio utrke kako bi dobio temeljitu osnovu koja mu je sad više nego od koristi.

"Značilo je to više nego samo biti test vozač", govori."OK, testiranje je jako važno, ali učio sam u svakom drugom pogledu. Išao sam na većinu utrka, i to ne samo da ih gledam. Bio sam na svakom sastanku: na timskom radiju sam slušao sve što su Michael (Schumacher) i Rubens (Barrichello) govorili. Vidio sam kako su radili sa inženjerima, što je jako važno.

"Moraš naučiti biti vođa unutar ekipe. Obzirom da trebaš poštovanje, kako bi ga ▷



Massa objašnjava našem Hamiltonu tajne Vallelunge (lijevo). Ovo blokiranje kočnica govori da je potrebno još rada (dolje)

SCHUMIJEVI SUVOZAČI U FERRARIJU

Michael Schumacher nikad nije odabrao pobjednika, uvijek poslušnog broja 2. I budite sigurni - on je taj koji odabire. Evo male statističke usporedbe karijera svih njegovig suvozača u Ferrariju, prije nego što su došli u Maranello...



EDDIE IRVINE (Jordan 1993-1995)

GP utrke	32
Pobjede	0
Drugo mjesto	0
Treće mjesto	1
Pole positions	0
Najbrži krugovi	0
Bodova	17



RUBENS BARRICHELLO (Jordan 1993-1996, Stewart 1997-1999)

GP utrke	114
Pobjede	0
Drugo mjesto	1
Treće mjesto	4
Pole positions	2
Najbrži krugovi	0
Bodova	77



FELIPE MASSA (Sauber 2002, 2004-2005)

GP utrke	53
Pobjede	0
Drugo mjesto	0
Treće mjesto	0
Pole positions	0
Najbrži krugovi	0
Bodova	27

Michael sluša kad govorim i suguran sam da cijeni ono što kažem o automobilu





Gulenje kilometara za Michaela (gore) i odnosi s javnošću (desno) sada su dio Felipeovog novog života

zadobio moraš uvijek reći što misliš i što želiš. Ne smiješ nikad biti stidljiv, jer ako jesi, bit će ti teško raditi s ljudima u Formuli 1. Prateći iskusne ljude poput Michaela i Rubensa, već sam time unutar ekipe puno naučio."

Po svom vlastitom priznanju, Massa nema nikakvih isprika za eventualno neshvaćanje što to točno znači raditi uz bok Schumachera. Nije samo riječ o statistički dokazanim slučajevima izblijedljelih reputacija Eddieja Irvinea i Barrichella (vidi stranu 63), Massa je osobno vidio kako je precizno Schumacher modelirao cijelu ekipu oko sebe. Usprkos službenih i iskrenih tvrdnji iz Ferrarija kako oba vozača jesu - i uvijek su bila - ravnopravna, samo bi budala otišla tamo vjerujući kako može doći i pobijediti vjerojatno najvećeg vozača ovog doba. A Felipe Massa nije glup. Pa što onda traži u Ferrariju?

"To je velika prilika, to je prva stvar," govori je bez oklijevanja. "Drugo, bio sam već untar Ferrarija i znam da oni uvijek daju isti materijal obojici vozača, što je vrlo važno. Kad je Michael stigao (u 1996.) bio je samo običan vozač. Ali kad pet puta s tom ekipom osvojiš svjetsko prvenstvo, tada ona postaje tvoj dom. Ljudi ti vjeruju bezrezervno.

"Za mene je važno da prvo dobijem priliku da učim od Michaela - a tek tada da pristupim natjecanju. Učinit ću sve da budem kompetitivan prema njemu, ne samo zbog sebe već i zbog cijele ekipe. Biti s Michaelom je najbolja usporedba koju vozač može imati. Ne plašim se toga. Samo želim raditi ono što znam i želim dobiti povjerenje cijele ekipe."

Massa zna da je njegov ugovor bio moguć samo sa Schumacherovim odobrenjem. To se može gledati na dva načina: cinički pristup je da će Schumacher odabrati vozača kojeg ne doživljava kao prijetnju, ili realističniji pristup - i to je onaj kojeg Massa, naravno, podržava - da ima puno posla i da odabrani vozač mora biti dostojan zadatka.

"Zato sam već ovdje, a ne na odmoru!", osmjehuje se Massa. "Ovjde sigurno ima puno posla i Michael vjeruje da ja to mogu odraditi za ekipu. To je dobro. Nikad nisam imao nikakav problem ni s jednim kolegom. Uvijek sam se slagao s njima i uvijek radio u istom pravcu kako bi se auto i ekipa poboljšali. Moj je odnos s Michaelom već sada jako dobar. Sluša kad govorim, i siguran sam da cijeni ono što kažem o automobilu. To je važno za naš odnos i za ekipu. O svemu pričamo, normalne stvari. Ne govori mi kako što trebam raditi unutar ekipe ili nešto slično, ali razgovaramo na način koji je potreban da bi se polako međusobno još više shvatili."

Schumacher je dovoljno pronicljiv da zna da je Massa već usklađen sa svojom okolinom, dok se 15 mehaničara i inženjera vrti oko njegovog auta u garaži. Na balkonu prema stazi boksova je oko 25 članova Ferrarijevog internet kluba koji su platili za privilegiju da prisustvuju ovom privatnom testu. Tokom stanke za ručak, okupit će se u padoku, nestrpljivi da sretnu Filipea i čuju što će im reći. Ovo je tek mali dio širokog public relations programa koji će se ispreplesti s Massinim rasporedom testova tokom aktivnih nadolazećih mjeseci. On kao da jedva čeka uhvatiti se u koštac s tim iznenadnim povećenjem, kako obima posla, tako i statusa zvijezde.

"Znam da se stvari u mom životu mijenjaju, ali to je u redu," kaže. "Nemam problema s davanjem autograma i razgovorom s navijačima, jer sam i sam bio mlad i lud za Formulom 1, i znam kako je to. OK, ima trenutaka kad si zauzet i kad je teško obaviti i te stvari, ali stvarno nemam problem s tim; to je dio mog posla. U svakom slučaju, stalni dodir s ljudima znači da napreduješ u karijeri i da ljudi postaju sve zainteresiraniji za tebe.

"Još sam uvijek mlad i imam stopostotnu motivaciju. F1 je moj život; volim ono što radim. Iako su, na primjer, utrke uzbudljivije od testiranja, ja zaista uživam i u testovima. Kažem vam, sretan sam ovdje u Vallelungi pomažući da se razvijemo i poboljšamo, i auto i

ja sam. Znam da nije nužno svaki vozač takav: da voli teško raditi kako bi nešto postigao, ali za mene to nije problem."

Tokom zime Massa se seli iz Zuricha u Monaco, dom tolikih vozača uključujući i sunarodnjaka, Rubensa Barrichella. Premda su obojica došli iz Sao Paola, Massa, devet godina mlađi, nije sreo Barrichella sve dok nije stigao do Formule 1. Utisak je da se dobro poznaju, premda nisu bliski prijatelji.

"Naravno da sam znao tko je Rubens, ali ga nisam sreo sve do 2002.," kaže Massa. Kao Brazilijanci, imamo dobar odnos. Mislim da je dobar momak i slažemo se. Da li smo pričali o vožnji za

Naravno da bi mi bilo kakav Rubensov savjet bio dobrodošao

Ferrari? Ne. Nakon objave, obojica smo bili prilično uzbuđeni, ali nismo o tome pričali. Naravno da bi mi bilo kakav Rubensov savjet bio dobrodošao. Imao je vrlo dobro iskustvo s Ferrarijem. Bio je dio ekipe koja je pet puta uzastopce osvojila prvenstvo i sam je osvojio devet Grand Prix pobjeda, pa je, šta god vi rekli, imao veliku karijeru ovdje.

"Ali kažem vam, ne brinem se o onom što ljudi misle. Ja sam mislim samo o onom što je najbolje za mene i za ekipu" FO



Felipe je sretan i opušten, u očekivanju stvarnosti koja ga očekuje u 2006.

MOŽE LI MICHAEL SCHUMACHER OPET GAZITI?



INDY 2005 - POSLJEDNJI PUT KAD JE SCHUMI DOBIO GRAND PRIX. SVEUKUPNO, DOBIO IH JE 84, STAJAO JE NA 142 PODIJA, OSVOJIO 1248 BODOVA I VODIO U 4742 KRUGA OD 12817, KOLIKO IH JE UKUPNO ODVEZAO U FORMULI 1. I, NARAVNO, OSVOJIO JE SEDAM SVJETSKIH PRVENSTAVA. VELIKO, DAKLE, PITANJE JEST: HOĆE LI SCHUMI BITI OPET PRVAK? PITALI SMO TO DVADESETORICU KOJI ZNAJU TAKVE STVARI



»AKTIVNI VOZAČI



David Coulthard
Dob: 34
Nacionalnost: Britanac
Status u F1: Vozač (Red Bull Racing)

"Kao što dobro znate, nitko ne može precizno predvidjeti formu različitih ekipa, ili njeno pomanjkanje, u bilo kojoj sezoni koja predstoji - jedino se može pretpostaviti da će oni na koje smo navikli na pobjeđuju opet to činiti.

"Ja sigurno nikad ne bih bio predvidio Ferrarijev pad u 2005., i stoga nemam pojma što će izmjene u pravilima donijeti u 2006. - premda bi se moglo pretpostaviti da će vozači Bridgestonea biti značajno uspješniji iduće godine, jer su nova pravila o gumama slična onima iz 2004. (kad je Bridgestone bio daleko spremniji u odnosu na Michelin, negoli u 2005.). Stoga mislim da bi pitanje trebalo glasiti: 'Da li Michael još uvijek ima u sebi ono nešto što mu je potrebno da pobijedi protiv nove generacije vozača?' Na to je odgovor: 'Da, naravno da ima.'

"On je nesumnjivo jedan od najboljih vozača u povijesti ovog sporta - možda i najbolji. Nema dvojbe da je u znatno boljoj fizičkoj formi od vozača koji su postali prvaci prijašnjih godina i to u starijoj dobi od njegove (36). Nigel Mansell i Alain Prost su imali oko 40, mislim, tako da je zbilja pitanje hoće li mu dizajneri Ferrarija dati paket koji bi bio bar jednako dobar kao sljedeći najbolji auto na gridu. Ako u tome uspiju, Michael će biti u poziciji da ponovno pobjeđuje."



Jarno Trulli
Dob: 31
Nacionalnost: Talijan
Status u F1: Vozač (Toyota)

uvijek veliki vozač, i, s novim pravilima o gumama, Ferrari i Bridgestone mogu se vratiti među pobjednike."



Alex Wurz
Dob: 31
Nacionalnost: Austrijanac
Status u F1: Treći vozač (McLaren)

"Ne, on neće ponovno osvojiti svjetsko prvenstvo. Zašto? Ako vjerujete u cikluse, a ja vjerujem, možete vidjeti da postoji jasan silazni trend u njegovoj karijeri. Ali, želim naglasiti da moja prosudba nikako nije kritika njegovih vozačkih sposobnosti, koje ostaju vrhunske."

"SVIJET I PRVENSTVO SADA OSTAJU NA MLAĐIMA" Keke Rosberg



U 2005. Schumi se više borio s vlastitim automobilom nego s rivalima

»BIVŠI VOZAČI



Martin Brundle
Dob: 46
Nacionalnost: Britanac
Status u F1: Nekadašnji vozač u više ekipa

"Ne. Predviđati je vrlo teško, naravno, zbog radikalnih izmjena u pravilima u 2006., posebno u prelasku na V8 motore. Ipak, premda smatram da će Michael pobjeđivati na još utrka, mislim da je najbolje što je postigao u svjetskim prvenstvima iza njega."



Keke Rosberg
Age: 57
Nationality: Finac
Status u F1: svjetski prvak 1982.

"Ne, on više neće osvajati svjetska prvenstva. Svijet - i svjetsko prvenstvo - sad ostaju na mlađima."

»MENADŽERI VOZAČA

Didier Coton
Dob: 46
Nacionalnost: Belgijanac
Status u F1: Menadžer Wurza i Panisa

"Michael je profesionalac - i ako ima dobar auto za borbu za naslov, mogao bi ponovno pobijediti. Dakle, sve ovisi o autu, a ne o njemu; on sigurno ne ide na Grand Prix utrke zato što voli Ferrarijevu paštašutu!"

Jody Scheckter
Dob: 55
Nacionalnost: Južnoafrikanac
Status u F1: svjetski prvak 1979.

"Da, Ferrari, kao i Michael, doživjeli su poniženje u 2005., a kao si neuspješan iz bilo kojeg razloga, to te natjera da poboljšaš stvari. Bridgestone će također biti bolji, zahvaljujući novim pravilima izmjena guma i činjenici da će imati više ekipa kojie će testirati za njih."

Enrico Zanarini
Dob: 53
Nacionalnost: Talijan
Status u F1: Fisichellin menadžer

"Ne, neće. Renault i McLaren su sad na istoj razini s Ferrarijem, i izazov za naslov prvaka će biti malo previše za Michaela."



Marc Surer
Dob: 54
Nacionalnost: Švicarac
Status u F1: Nekadašnji vozač u više ekipa

"Ne! Michaelova magična era je završila. Sada, kad je pod pritiskom, on pravi pogreške poput svakog drugog vozača. Također, neki ključni ljudi u Ferrarijevoj momčadi razmišljaju o povlačenju. Obzirom da sam Michaelov navijač, nadam se da se moja predviđanja neće obistiniti."



Patrick Tambay
Dob: 56
Nacionalnost: Francuz
Status u F1: Pobjednik dva Grand Prixa

"Da, s izmjenom pravila o promjeni guma, Michaelovo novo svjetsko prvenstvo je vrlo moguće - osim ako Ferrari nije zabrljao svoju zadaću u pogledu razvoja novog motora."

»BIVŠI F1 MENADŽERI



Gary Anderson
Dob: 54
Nacionalnost: Irac
Status u F1: Nekadašnji inženjer u više ekipa

"Ne. Baš kao nekad kad je Michael stigao u F1 i posramio ondašnje vozače, vjerujem da je sada nova i mlađa generacija spremna za nove izazove. Kao posljedica toga, on i Ferrari će se mučiti da se koji put opet popnu na pobjedničko postolje, a kamoli da osvoje svjetsko prvenstvo."



Daniele Audetto
Dob: 62
Nacionalnost: Talijan
Status u F1: Nakadašnji menadžer više ekipa

"OK, ja kažem da hoće. Očigledno, to sve ovisi o tome koliko će dobar biti Ferrari slijedeće godine. Ako je kombinacija auto/motor/gume

dobra, tad će Michael još uvijek imati i motivaciju i sposobnost da ponovno pobijedi. Biti će mu mnogo teže prevladati nedostatke automobila sada, negoli je to bio slučaj prije nekoliko godina, jer su sada i Alonso i Raikkonen na istoj razini kao on. Dakle, kao i uvijek, sve će ovisiti o cjelokupnom paketu."



Tony Purnell
Dob: 47
Nacionalnost: Britanac
Status u F1: Bivši F1 boss (Jaguar Racing)
"Da. Michaelu je samo potreban dašak pobjede u zraku i on će opet onaj stari prvak kakvog poznajemo. Odluka o povratku na mijenjanje guma lako može donijeti Ferrariju posljednji uspjeh s Michaelom. Ili, recimo to ovako: vozači ne propadaju od pobjednika do pacera u 12 mjeseci, dok se njihovim autima to svakako može desiti. Dajte Michaelu pravi auto, on će odraditi ostatak. Duboko u sebi svi mi znamo da je on pravi dobitnik."



Jo Ramirez
Dob: 64
Nacionalnost: Meksikanac
Status u F1: Bivši koordinator ekipe (McLaren)
"Da, talent Michaelove veličine se ne gubi od jedne do druge godine, i, ako dobije pravi alat , on će ponovno pobijediti. Propustio je svoju zlatnu priliku da se povuče - to je naravno bilo na kraju sezone 2004. - tako da je sad prisiljen pokušati se vratiti tamo gdje bi trebao biti, prije negoli se konačno povuče."



David Richards
Dob: 53
Nacionalnost: Britanace
Status u F1: Bivši F1 boss (B.A.R.-Honde)
"Da, ja doista vjerujem da on može osvojiti još kojii naslov prvaka. On je i dalje vrlo motiviran i krajnje sposoban, i ima sjajnu ekipu iza sebe. Promjene pravila koje se odnose na motore i na gume mogu ići na ruku osobito Ferrariju u slijedećoj sezoni."



Sergio Rinland
Dob: 53
Nacionalnost: Argentinac
Status u F1: Nekadašnji dizajner više ekipa
"Da, Michael može ponovno postati prvak, zbog slijedećih razloga: (1) Povratak mijenjanja guma pogodovat će Bridgestoneu; (2) Ferrari je ponovno 'gladan', i stoga će se vratiti u punu kompetitivnost; (3) McLaren bi mogao biti u top formi na početku sezone, ali bi lako mogao izgubiti impuls kasnije, bez Adriana Neweya; (4) Renault nije dovoljno snažan da pobijedi dva uzastopna prvenstva; (5) posljednje, ali nimalo nevažno, Michael to još uvijek jako želi."



Paul Stewart
Dob: 40
Nacionalnost: Britanac
Status u F1: Bivši F1 boss (Stewart)
"Da. Izmjene u pravilima za gume ponovno će pogodovati Ferrariju."



Paul Stoddart
Dob: 50
Nacionalnost: Britanac
Status u F1: Bivši F1 boss (Minardi)
"Da. Izmjene u pravilima za guma idu u korist Bridgestoneu, pa time i Ferrariju. To će omogućuti Michaelu da se ponovno pobijedi."

»AKTUELNI F1 MENADŽERI



Nick Fry
Dob: 49
Nacionalnost: Britanac
Status u F1: F1 boss (Honde)
"Da, nažalost! On nije izgubio ništa od svog talenta, a Ferrari je izvrsna ekipa kojoj se tek dogodilo da je imala lošu godinu. Bilo bi suludo potcijeniti bilo kojeg od njih."



Charlie Whiting
Dob: 53
Nacionalnost: Britanac
Status u F1: Direktor utrka, delegat FIA-e za sigurnost
"Da, Michael će osvojiti još jedan naslov. On nije izgubio ništa od svoje žestine, i u rijetkim prilikama 2005. kad je Ferrari bio uopće u stanju zadati udarac, Michael ga je zadao."



Jim Wright
Dob: 45
Nacionalnost: Britanac
Status u F1: Šef marketinga (Williams)
"Da - pod uvjetom da mu Ferrari pripremi pobjednički auto. A odgovor ćemo saznati 12. ožujka."



»ZAKLJUČAK

Rezultat je... 15:6 u Schumijevu korist. A to govori samo jedno: Michael se vraća. Štoviše, on se vraća u 2006. jer je to vjerojatno i jedina godina koja mu je preostala. Utrke Formule 1 slijedeće sezone bi trebale biti vrlo, vrlo zanimljive.

KLIEN SE KLINOM (NE) IZBIJA

Piše: Steve Cooper

Uvijek optimističan, Christian Klien došao je u Formulu 1 2004., i u 2005. se bitno popravio, gurnuvši u stranu Tonija Liuzzija. U 2006. planira biti još bolji.

Dok razmišlja o svojoj sezoni 2005., Christian Klien si smije priuštiti raskoš zadovoljnog osmijeha. Austrijski vozač Red Bull Racinga se, nešto poput anomalije u svoj pompi i veličini najblještavije F1 ekipe, nisko pognute glave i dobro navučene kape u pravilu kloni svjetala pozornice. Usprkos neprestane igre njegovo tajnovitog osmijeha, Christiana nećete uvijek primijetiti. Napravio je onu, najneobičniju od svh stvari - ušao je u Formulu 1 mirno i nenametljivo. Štoviše, mirno je obavio izvrstan posao, iako je još pred nepunih godinu dana njegova budućnost bila u pitanju.

Kad je Red Bullov magnat Dietrich Mateschitz kupio problemima zatrpanu ekipu Jaguar Racing, izgledalo je da će u 2005. lansirati Tonija Liuzzija kao timskog kolegu Davida Coultharda. Činilo se da novi gazda slabo cijeni Kliena. Mladi je Austrijanac obavio kompetentan, ali ne suviše nadahnut posao u 2004., tako da je većina promatrača u padoku smatrala da će ga Mateschitz iskoristiti tek tokom nekoliko prvih utrka - prije svega da smiri nemilosrdan austrijski tisak - prije no što će, za preostali dio sezone, predati auto Liuzziju. Negdje se usput, na onaj neobičan, tipično F1 način, skripta, međutim, promijenila.

"Važni ljudi su neprestano mijenjali odluke," govori Klien, odmahujući glavom. "U to vrijeme to nismo znali, ali sad je jasno da mijenjati vozače nije bila dobra stvar. Mislili smo da bi time mogli steći nešto dodatnog sveukupnog iskustva obzirom da je ekipa bila tako mlada, ali smo na kraju samo gubili snagu."

Teško je reći da li se odluka da se Klein zadrži za većinu sezone može objasniti njegovom impresivnom vožnjom u prvim utrkama ili pak Liuzzijevim ponešto neuvjerljivom brzinom. ▷



Klien je morao učiti brzo - i voziti još brže - ali njegovo je iskustvo u Formuli procvjetalo prošle sezone



Klien je zaokružio godinu petim mjestom u Šangaju. Bio je to njegov najbolji rezultat sezone

Ono što je, međutim, postalo očito je da se vozač koji je vozio tako bezlično u 2004. razvio u zrelijeg, sigurnijeg i agresivnijeg vozača.

"Dosta sam naučio preko zime," primjećuje. "Otišao sam na skoro sve testove i puno naučio o autu - kako ga ispravno voziti, kako izvući sve iz njega. U Jaguaru sam imao problema sa stabilnošću stražnjeg dijela - bio je vrlo labav, a i težak pri ulasku u zavoj. Osim toga nisam bio naviknut na način rada u Formuli 1; toliko je ljudi radilo na mom autu da nisam znao kome se obratiti kad bih imao problem. Sad mi je i puno lakše raditi s mojim inženjerima, a i ovogodišnji auto je lakši za vožnju. Tako sam se, kad sam stigao na prvu utrku, već osjećao sigurno i udobno."

Iznenađujuće iskreno govori o svom neiskustvu:

"Hm da, 2004. mi je bila prilično teška. U Formulu 1 sam kročio direktno iz Formule 3, i kad sad pogledam unatrag, zaista nisam imao iskustva. Imao sam tek 21 godinu. Nisam znao koliko je trebalo gurati. Naime, utrke Formule 3 traju pola sata, a u Formuli 1 skoro dva sata - a svaki je krug poput kvalifikacijskog."

Klienu je također trebalo duže nego od očekivanog da stvari 'ispegla' kako treba. Usprkos jačanju svog samopouzdanja tokom zime 2004./2005. i osvajanju bodova u prve dvije utrke nove sezone, Klein je doživio i fizički, tako i mentalni udarac nakon odluke da bude gurnut u stranu kako bi Liuzzi tokom četiri utrke uživao svoj udio u kolaču. Povrh svega, složeni sistem uprave Red Bull ekipe - Mateschitz, Danny Bahar (direktor zadužen za motosport), Christian Homer (sportski direktor) i Helmut Marko (savjetnik Mateschitza) - držao je sve stvari vrlo tajnovitima, pa često ne bi, sve do nekoliko dana prije utrke, potvrdio Klienovu vožnju. To je, kaže Klien, gotovo onemogućilo bilo kakve pripreme.

"Psihički je to bilo zaista teško", priznaje Christian. "Započeo sam godinu jako dobro - sedmi u Australiji, osmi i Maleziji, i opet sedmi u kvalifikacijama u Bahreinu, a onda 'boom!', natrag u ulogu test-vozača. A kad su me vratili u utrke, saznao sam za to otprilike jedan dan prije službenih priopćenja za javnost. Nakon četiri utrke van auta, osjećao sam se kao da moram započeti od nule, kao da je opet početak sezone.

"Više nisam bio tako snažan, i osjećao sam da nemam samopouzdanja potrebnog za kvalifikacije. Nije bilo dobro - trebalo mi je čak šest utrka da povratim samopouzdanje."

Utrke Formule 3 traju pola sata, a u Formuli 1 skoro dva sata - i svaki je krug poput kvalifikacijskog

No, ustrajno i nenametljivo njegova se brzina popravljala. U Brazilu je uistinu zapanjio ljude - iako samo one s oštrim okom. Besprijekoran u kvalifikacijama šesto mjesto), i vozio je odlično u utrci i završio kao deveti. Bio je to sjajno odrađen posao - zanemaren od strane i televizije i opće histerije oko Alonsove titule svjetskog prvaka - no, cilj je bio postignut.

"Christian je u Brazilu vozio savršeno", izjavio je kasnije oduševljeni Homer. "Ali, kad oba Ferrarija, oba Renaulta i oba McLarena završe ispred tebe tada ti ne preostaje drugo nego boriti se za mrvice sa stola."

U slijedećoj je utrci, Suzuki, pokazao da nije samo brz, nego da je i borac. U prvim je krugovima Mark Webber vozio iza Klienovog nestabilnog auta i sa zanimanjem je primjetio kako se Christian hrve sa slabim pritiskom u gumama i s težinom punog rezervoara. Webber je odlučio da će prestići Kliena na izlasku iz 130R, pretpostavljajući da će ovaj kroz taj zastrašujući lijevi zavoj morati malo usporiti, jer pri punom gasu Red Bull naprosto ne bi preživio neravnine na sredini zavoja.

Christian je, međutim, prošao 130R s gasom do daske - što je uistinu hrabar čin. Zapravo, nije mu baš uspjelo jer je prohujao na dio ceste za izlijetanje i izgubio nekoliko pozicija u poretku. Ali je poanta je ostvarena. Webber je bio impresioniran. Kad spomenem Webberovo istinsko čuđenje, Christianovo se lice razvuče u široki osmijeh.

"Dobro sam se slagao s Markom još u Jaguaru; poprilično mi je pomogao," i dodaje: "Kad god bih imao problem, on uvijek bi bio tu da priskoči. A David (Coulthard) je još daljnji korak naprijed, obzirom na njegovo toliko iskustvo. On zaista zna kako raditi s ekipom i kako učiniti automobil bržim."

Predodređen za još jednu godinu u ekipi s 'ujakom Davidom', Klien će proći kroz uzornu, visoku školu Formule 1. S druge strane, 2006. će biti godina u kojoj će morati početi stvarivati konkretne rezultate. U 2004. bio je postojan i pouzdan, u 2005. bilo je bljeskova agresije, čiste brzine i povremene prvorazrednosti; u 2006. Klien će sve to morati objediniti. Morat će također pokušati izbjeći 'Heidfeldov sindrom' - bezličnost koja graniči s nevidljivošću. Morat će izgraditi snažniju osobnost, inače će ga otkrivači F1 talenata propustiti primijetiti.

Bit će to škakljiv zadatak za ovog dvadesettrogodišnjaka. Obzirom da ga automatski identificiraju s Red Bullom, postavlja se i pitanje da li je on kao Austrijanac samo proizvod Mateschitzovog stipendiranja vozača, ili zaista zaslužuje vožnju u Formuli 1? Morat će dokazati kako može, zahvaljujući svom talentu, preživjeti u Formul 1. To nije nepremostivi zadatak, i u 2006. nitko ni ne očekuje brda i doline. Christian Klien jednostavno mora podići svoje standarde i dokazati da je vjerodostojan talent s kojim svaka ekipa može računati. FO

JAGUAR VS RED BULL RACING

Od krute britanske gornje usne do modernog cool imidža, to je razlika u pristupima nekad i sad

Bivši boss Jaguar Racinga Dave Pitchforth odbija nazvati Red Bullov auto iz 2005. imenom RB1; tvrdoglavo ga spominje kao R6, koristeći posljednji sistem označivanja Jaguar Racinga. Daveova upornost pokazuje koliko je teško ocijeniti uspješnost Red Bulla u 2005.: gdje prestaje Jaguar, a gdje počinje Red Bull? Christian Klien je u idealnoj situaciji odgovoriti na to pitanje, no on umjesto konkretnog ima filozofski pristup. "U 2004. je sve bilo malo previše kruto," kaže. "Gurali smo samo u jednom pravcu, nikad nismo gledali ni lijevo ni desno i nismo nikad pokušali nešto novo. Red Bull ima sad više ljudi, dovedenih iz ostalih ekipa, i oni će nas usmjeriti novim pravcima."



"Premda je 80% ljudi ostalo isto, duh ekipe je sada potpuno drugačiji. Svatko se više zabavlja i više smo motivirani. Četvrtkom imamo primanja u Energy Stationu, i svi se okupimo. Mehaničari druže s inženjerima i dečkima iz kuhinje i osjećamo se kao velika obitelj."

Kako to utječe na Christiana?

"Recimo to ovako: u Jaguaru moj je glavni sponzor bila jedna banka. Imao sam 21 godinu, a morao sam nositi crne hlače i crne cipele. Zezanje nije bilo baš 'in'. Sada mogu nositi traperice i tenisice, mnogo je opuštenije. Red Bull želi da ljudi budu onakvima kakvima se osjećaju."



Christian je briljirao u Suzuki, i okrunio svoju obećavajuću formu u 2005. četvrtim mjestom u kvalifikaijama, samo 0.358 sekundi od pole positiona

>CV Christian Klien
Datum i mjesto rođenja 7.siječnja 1983., Hohenems, Austrija
Mjesto stanovanja Hohenems, Austria
Visina 1.69m
Težina 68kg

1996-'98 1- Karting, prvak Švicarske
1999 Njemačko prvenstvo u Formuli BMW Junior (4 pobjede)
2000 Njemačko prvenstvo u Formuli BMW
2001 Treći u njemačkoj Formuli BMW (3 pobjede)
2002 Njemački prvak u Fomuli Renault (5 pobjeda)
2003 Drugi u evropskom prvenstvu Formule 3 (4 pobjede); pobjednik utrke Masters F3 u Zandvoortu
2004 16. u svjetskom prvenstvu Formule 1 (Jaguar, 3 boda)
2005 14. u svjetskom prvenstvu Formule 1 (Red Bull Racing, 9 bodova)



PREKO ZVIJEZDA

Neki svjetski prvaci nastave sezonu kasnije u velikom stilu, drugih nema nigdje. Koji su od njih propali sa zvjezdanih staza iz jedne sezone u trnovito prizemljenje u narednoj? Pročitajte koji su prvaci pretrpjeli bodovni krah od 50 posto ili gori u sezonama u kojima su službeno držali naslov



FOTOGRAFIJE: LAT ARHIVA, JIRI KRENEK

Pripremio: Alan Henry Dodatni podaci: www.forix.com

DO TRNJA

NELSON PIQUET 50.8%



1983. (59 bodova), 1984. (29 bodova)

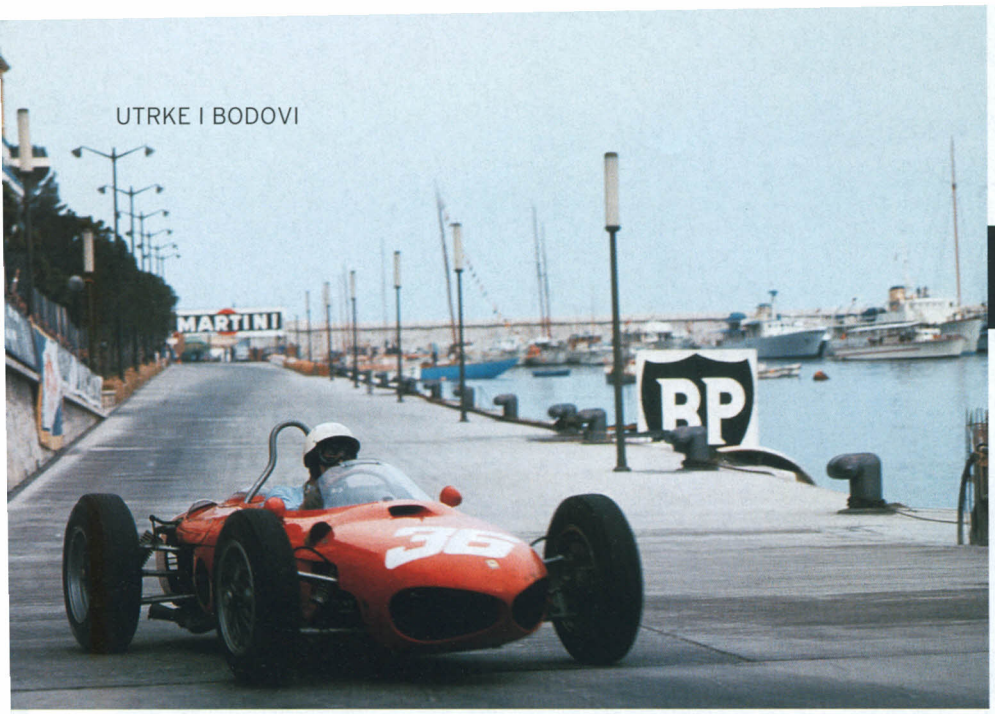
Nelson je 1983. teškom mukom osvojio naslov prvaka za Brabham-BMW sa samo dva boda ispred Renaulta Alaina Prosta (dok je sam Brabham bio tek treći u prvenstvu konstruktora). No, slijedeće su godine McLaren-TAG, obuveni u Michelin, bili nesumnjivo klasa za sebe i počistili sve pred sobom, da bi na kraju pobijedili u 12 od 16 utrka. Pored toga, Brabham je bio toliko grozno nepouzdan da je Nelson bio u stanju osvojiti tek dvije pobjede - u Montrealu i Detroitu. Ipak, Piquet je tokom sezone ipak uspio zgrabiti devet najboljih startnih pozicija, dok se McLareni sa svojim V6 turbo motorima iz Porschea nisu nikad dali uvući u, za pouzdanost opasnu, igru super turbo pritisaka u kvalifikacijama, pa su neizbježno imali prednost u utrkama.

JOHN SURTEES 57.5%



1964. (40 bodova), 1965. (17 bodova)

Nakon što je na završnoj utrci sezone u Mexico Cityju, Surtees za milimetar pobijedio i Jima Clarka i Grahama Hilla u borbi za naslov 1964. godine, u Maranellu su 1965. uprskali stvar u velikom stilu; u posljednjoj godini F1 s motorima od litre i pol. Razvoj njihovog obećavajućeg, malog 12- ▷



1961. Ferrari 156 bio je praktički nepobjediv, ali 1962. (Phil Hill u Monacu) spustili su se na zemlju

cilindričnog bokser motora je zaustavljen, a ekipa je postavila osnove za 1966. i za dolazak novih 3-litarskih pravila. Kao posljedica toga, Surtees nije uspio pobjediti niti jednu utrku i propustio je zadnje dvije runde nakon ozljede u Can-Am utrci.

MICHAEL SCHUMACHER 58.1%



2004. (148 bodova), 2005. (62 boda)

Michaelov pad sa samog vrha F1 uspjeha je suvremena povijest. Dovoljno je reći da je nesposobnost Bridgestonea da proizvede gume koje bi bile konzistentne tokom cijelog Grand Prixa, značila da je Ferrari prizemljen dolaskom pravila o jedinstvenoj gumi. No, nije sve bilo baš tako jednostavno. Aerodinamički kompromisi stražnjeg dijela F2005, uzrokovani potrebom da se kasno u procesu dizajna izmijeni mjenjač, naprosto su značili da auto nije bio dovoljno dobar. Bio je to vjerojatno najdramatičniji obrat tehničke forme u Ferrarijevoj cijeloj F1 povijesti.

PHIL HILL 58.8%



1961. (34 boda), 1962. (14 bodova)

Na kraju sezone 1961. godine Phil Hill je osigurao naslov pobjedom u talijanskom Grand Prixu u Monzi, gdje je njegov timski kolega i rival za titulu, Wolfgang von Trips poginuo. Hill je, pod emocijama, ponovno potpisao za Ferrari, dok je lukavi Enzo svom kalifornijskom vozaču zaboravio reći da se, usljed velike svađe unutar ekipe, većina visokih menadžera sprema napustiti firmu (svađe, pored ostalog, i između Ferrarijeve žene i tih meadžera - op. Ur.). U 1962. auto se slabo razvijao, a nova generacija V8 motora, koji su pokretali suparničke Lotuse i BRM-e bila je bolja. Povrh svega, Ferrarijev novo postavljeni glavni menadžer Eugenio Dragoni naprosto nije mogao smisliti Hilla. Sve u svemu, fijasko.

NELSON PIQUET 60%



1981. (50 bodova), 1982. (20 bodova)

Obzirom da se 1.5-litarska turbo era približavala velikim koracima, šef Brabhama Bernie Ecclestone je 1982. godine donio mudru odluku da zamijeni svoje Cosworthe V8 novim BMW



Nelson Piquet je s Lotusom 1988. uglavnom (a ovdje u Adelaideu) vozio u krivom smjeru

četverocilindričnim turbo motorima, pogotovo zato jer su bili besplatni. Prvi su motori te serije bili strašno nepouzdani, i dok je Piquet kao vladajući svjetski prvak zabilježio sretnu pobjedu u neuobičajeno hladnim uvjetima u Montrealu, ostatak sezone je bio poprilična katastrofa. Pa ipak, Nelson je 1983. uzvratio udarac i osvojio drugi od svoja tri naslova prvaka.

JACKIE STEWART 60.3%



1969. (63 boda), 1970. (25 boda)

Mali je Jackie odjurio do svog prvog prvenstva 1969. godine u prekrasnoj, Cosworthom pokretanoj Tyrrell-Matri MS80. No onda su Francuzi postali čangrizavi i rekli Kenu Tyrrellu da će morati koristiti njihov vlastiti V12 motor, ukoliko želi zadržati Matrinu šasiju u sljedećoj godini. Ken i Stewart su zaključili da bi i obične tačke s Cosworthovim V8 draguljem bile bolja opcija, pa su potražili i pronašli ih. Zvale su se March 701. Nakon samo par utrka u ovoj groznoj tvorevini Robina Herda i Maxa Mosleya, Ken je odlučio izgraditi svoj vlastiti Tyrrell, no do tada je već sezona 1970. bila izgubljena.



Karijera Grahama Hilla sunovratila se s visina 1969., kad su došli zvjezdani trenuci Jackie Stewarta i Matre

GRAHAM HILL 60.4%



1968. (48 bodova), 1969. (19 bodova)

Hill je, nakon smrti Jima Clarka početkom 1968. godine, osvajanjem vrijednog naslova prvaka praktički spasio ekipu Lotus, obnavljajući samopouzdanje svih prisutnih i spašavajući firmu od emocionalnog raspada nakon strašnog gubitka. Ali 1969. Lotus 49B je bio još godinu dana stariji, a Jackie Stewart i Matra MS80 su pronašli ozbiljnu formu. Slaba pouzdanost i gašenje osobne forme pridonijeli su propasti sezone koja je započela izuzetno dobro, rekordnom petom pobjedom u Monacu, a završila je s dvije slomljene noge u američkom Grand Prixu. Graham se nikad od toga nije potpuno oporavio.

NELSON PIQUET 69.9%



1987. (73 boda), 1988. (22 boda)

Posred 1987. godine Piquet je, frustriran odbijanjem Franka Williamsa da prisili Nigela Mansella na prihvaćanje pomoćne uloge u ekipi, odigrao ono što je on smatrao dobrom kartom: prihvatio je, za 1988., ugovor s Lotusom. Pokazalo se da je to bio iznimno poguban potez, jer se Lotus 100T pokazao nedostojnim suparnikom McLarenovog MP4/4s s jednakim Hondinim motorom, i Brazilijanac je spao na ulogu dalekog, pomoćnog člana predstave, dok su Ayrton Senna i Alain Prost svojim McLarenima međusobno čerečili sezonu. Posljedice su bile tim gore, jer je Lotus izgubio ugovor s Hondom na kraju 1988.

JIM CLARK 70.4%



1965. (54 boda), 1966. (16 bodova)

Clark je legendarnim Lotusom 33 dominirao završnom sezonom 1.5-litarske formule, ali obzirom da je novi Cosworth V8 tek bio u razvoju koji će potrajati više od godinu dana, Škot je bio prisiljen prvu godinu trolitarskog pravila koristiti niz prijelaznih motora. Većinu sezone radilo se o starom Coventry-Climaxu V8 povećanom na dvije litre. Čak niti Clarkov genij nije pomogao pa su pobjede redali suparnički Brabhami s Repco motorima. Pri kraju sezone Clark je ipak došao do GP pobjede, u američkom Watkins Glenu gdje je njegov Lotus 43 bio opremljen kompliciranim i nepouzdanim BRM motorm od 16 cilindara. Bila je to mršava berba.

1997. (81 bod), 1998. (21 bod)

JACQUES VILLENEUVE 74.1%



Nakon što je zamalo prokockao prvenstvo 1997. godine, usprkos tome što je imao najbolji automobil, Jacques je iduće godine zamijenio Williams FW19 i tvornički Renault V10 s ne tako

FOTOGRAFIJE: LAT ARHIVA, SUTTON IMAGES



Mecachrome motori nisu 1998. baš pomogli Jacquesu Villeneuveu - u svojoj Kanadi bio je tek 10. nakon ovog izlijetanja

uspješnim FW20 pokretan plaćenom verzijom istog motora, kojeg je sada proizvodila firma Mecachrome. Međutim, tada su Ferrari Michaela Schumachera i McLaren-Mercedes Mike Hakkinena postali glavni protagonisti svjetskog prvenstva, a Williams je počeo tonuti sve niže u startnom poretku. Do kraja sezone je i Franku i Jacquesu bilo dosta jedan drugoga i raskid je postao neizbježan.

MARIO ANDRETTI 78.1%



1978. (64 boda), 1979. (14 bodova) (izvedbe)

Mario se uzdigao do naslova 1978. u savršenom 'ground effect' Lotusu 79 Colina Chapmana, ali je slijedeće godine dinamičan šef Lotusa potcijenio moguće suparnike i izgubio premoć. Model 79, oduvijek mehanički na rubu pozdanosti, u svojoj je drugoj godini propao preko tog ruba. Istovremeno su se pojavio prvorazredni Williams FW07 Patricka Heada i odlični Ferrari 312T4 na Michelin gumama. Andretti nije uspio pobijediti niti u jednoj utrku, ali je usprkos tomu ostao s Lotusom do kraja 1980. i tek je onda prešao u Alfa Romeo.

NIKI LAUDA 80.6%



1984. (72 boda), 1985. (14 bodova)

Još za vrijeme osvajanja svoje treće krune, krajem 1984., Niki je znao da nije više onaj stari. Pobijedio je samo pet utrka za razliku od sedam svog timskog kolege u Mclarenu Alaina Prosta, i sve teže i teže bilo mu je 'naspanati' se na brzinu malog Francuza u kvalifikacijama. Tokom 1985. je situacija postala još gora i Niki je otkrio da više nije u stanju pretjecati kroz razmake koji su mu, pred deset godina, bili više nego dovoljni. Uspio je pobijediti jednu utrku, ali je krajem godine odustao, ovaj put zauvijek. "Pred kraj, jedino što sam želio bilo je ostati živ," priznao je.

JUAN MANUEL FANGIO 82.5%



1957. (40 bodova), 1958. (7 bodova)

Fangio je 1957. osvojio svoj, tada rekordni, peti naslov prvaka. Vrhunac te godine bila je iznimno nadahnuta vožnja u Maseratiju 250F na Nurburgringu, tokom koje je ganjao i potukao Ferrarije Mikea Hawthorna i Petera Collinsa (Fangiov najbrži krug u utrci bio je osam sekundi brži od njegovog vlastitog pole position vremena). U svojoj 46. godini, poigravao se s mislima o povlačenju, ali je na koncu ostao dovoljno dugo da kao labuđi pjev postavi svoj 250F na najbolju startnu poziciju pred svojim gledaocima 1958. u Buenos Airesu. Odvezao je još samo jednu utrku završivši je kao četvrti u francuskom GP u Reimsu, nakon čega se povukao.

JACK BRABHAM 90.7%



1960. (43 boda), 1961. (4 boda)

Još jedna od onih prijelaznih godina, a Brabham i društvo iz Coopera su se s visina od pet pobjeda u 1960. spustili na niti jednu, hrvajući se s prvom sezonom nove 1.5-litarske formule. Nakon što je dominirao u prve tri godine revolucije motora u sredini, Cooper je počeo gubiti snagu u odnosu prema sve prisutnijima Lotusu i BRM-u. Tu također više neće biti povratka, a do 1962. Brabham će osnovati svoju vlastitu F1 ekipu.

DAMON HILL 92.8%



1996. (97 bodova), 1961. (4 boda)

Skok iz pobjedničkog Williamsa u Arrows s Yamahinim motorom Toma Walkinshawa za Damona je izgledao poput leta kamikaze. Ali Frank Williams je - neobjašnjivo - već bio donio odluku da se bolje kladiti na Heinz-Harald Frenzena i gurnuo je Hilla u dodir s Tomom čak i prije osvajanja naslova prvaka 1996. Damon je za prelazak dobio navodnih 6 milliona dolara kao neku vrstu utjehe - i za dlaku propustio osvojiti mađarski Grand Prix 1997 na Bridgestone gumama, što bi , da se ostvarilo, bilo iznenađenje desetljeća. Ipak, završio je na drugom mjestu nakon problema s hidraulikom mjenjača krug prije kraja utrke.

Jack Brabham i Cooper T58 bili su 1961. dobri tek za 11. mjesto u prvenstvu



JODY SCHECKTER 96.1%



1979. (51 bod), 1980. (2 boda)

Ovo je jedan od najdramatičnijih padova sa žice koji se ikad desio vladajućem svjetskom prvaku. Ferrari 312T5 je jednostavno bio smeće. Maranello je potpuno krivo procijenio što potrebno napraviti da bi se nastavio Jodyjev uspjeh s modelom T4. Tome treba dodati i da su južnoafričkom vozaču zalihe motivacije bile na izdisaju, i potpuno katastrofalna sezona bila je logičan rezultat. Bilo je toliko loše da je Scheckter odlučio, mnogo prije kraja sezone, da će se zauvijek povući.

ALBERTO ASCARI 96.7%



1953. (34.5 bodova), 1954. (1.14 bodova)

Početkom 1954., Ascari je potpisao za Lanciu kako bi vozio njihov sjajan, obećavajući model D50, ali ovaj nije bio spreman sve do pred kraj sezone. Tako je Ascari proveo većinu godine po strani, dvaput gostujući za Maserati i jednom za Ferrari, prije no što je postavio Lanciu na pole position u njihovoj prvoj utrci, na španjolskoj stazi Pedrlabes. Ascari je Lanciju vozio još jednom 1955., pljusnuvši spektakularno u zaljev Monte Carla, svega nekoliko dana prije svoje pogibije u Ferrarijevom sportskom automobilu u Monzi.

>> MANSELL I NJEGOV PAD

Nigel Mansell je osvojio 108 bodova u 1992., ali niti jedan jedini sljedeće godine nakon potpunog kraha u pregovorima s Frank Williamsom oko vožnje uz bok Alaina Prosta u 1993. Moglo se razumjeti Nigelovo stajalište: upravo je bio glatko osvojio naslov prvaka, a odlučili su ga nagraditi njegovim starim neprijateljem iz Ferrarija. Da stvar bude gora, trebao je prihvatiti smanjenje plaće.

Vječni pragmatičar Frank je, usprkos Mansellu, uzeo u obzir činjenicu da je Prost, Francuz, bio na raspolaganju, u doba kad su njegovi auti bili opskrbljeni francuskim Renault motorima i francuskim Elf gorivom. Nije trebalo biti mudrac da se to razumije, pa je Mansell otišao u SAD i odmah 1993. osvojio naslov CART prvaka za ekipu Newman-Haas. Tragična smrt Ayrtona Senne u Imoli 1994. uzrokovala je da Mansell gostuje u četiri utrke uz bok Damona Hilla, u doba kad su te godine njegove CART obaveze to dozvoljavale. Navodno je zarađivao 960,000 $ po utrci, što je iskašljavao Renault, i pobijedio u završnoj utrci sezone u Adelaideu. Mansellovo vraćanje u Formulu 1 potaklo je komično-nevjerojatnu odluku Marlboroa, kojom su osedlali Rona Dennisa: da Mansell vozi za McLaren. Nigelu je trebalo otprilike pet minuta da proglasi McLaren-Mercedes MP4-10 jednim od najgorih automobila koje je ikad vozio - i to nakon što su ga McLarnovci morali opsežno prekrajati kako bi Britanac mogao u njega zgurati svoje obline. Timski kolega Mika Hakkinen ga je ionako prešišao, vjerojatno jer mu nitko nije rekao da je auto zapravo loš. Mansell je odvezao dvije utrke, i otšetao iz Formule 1 zauvijek.

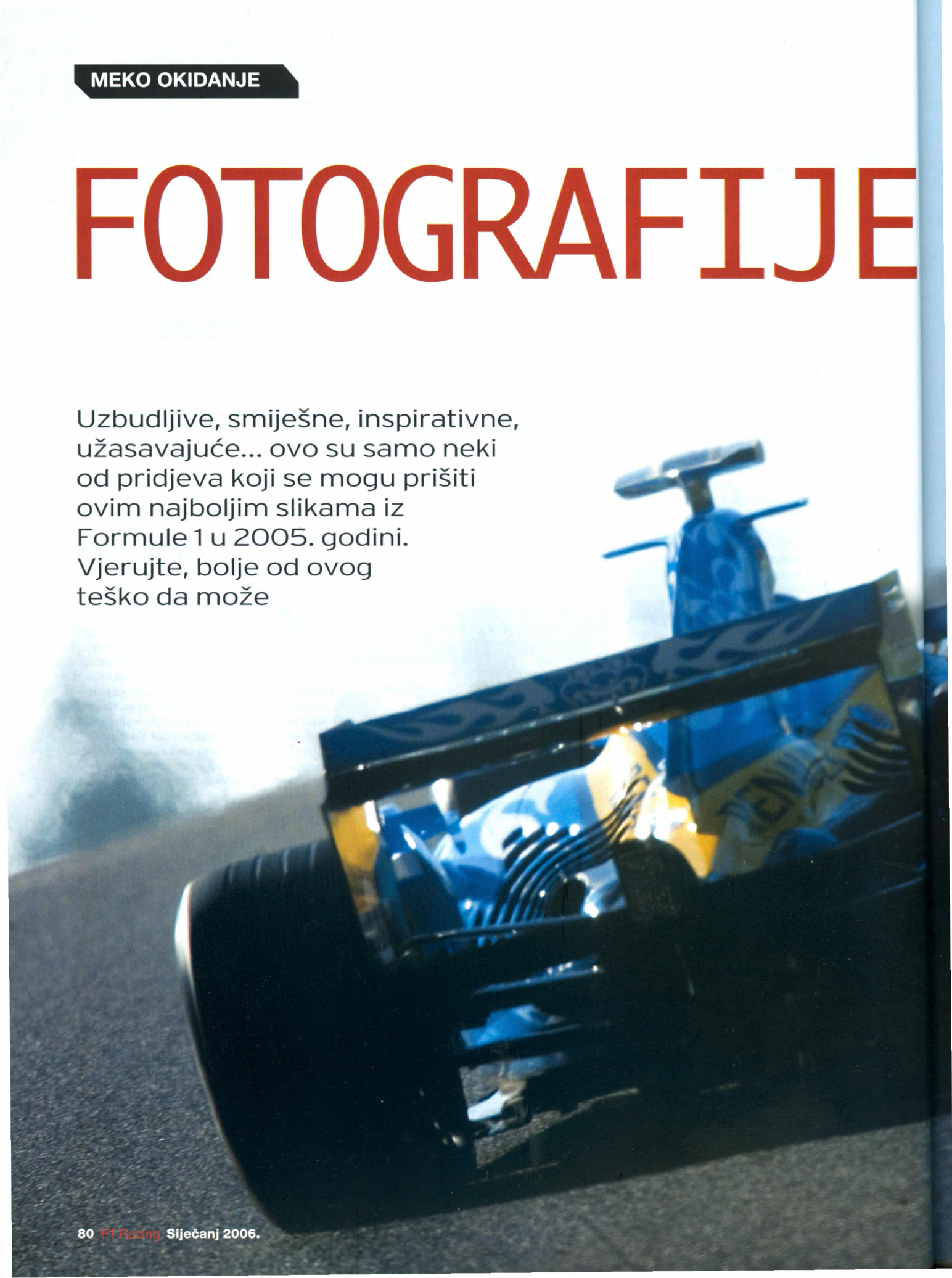


Sasvim doslovno, Mansell se 1995. nije uklopio u McLaren

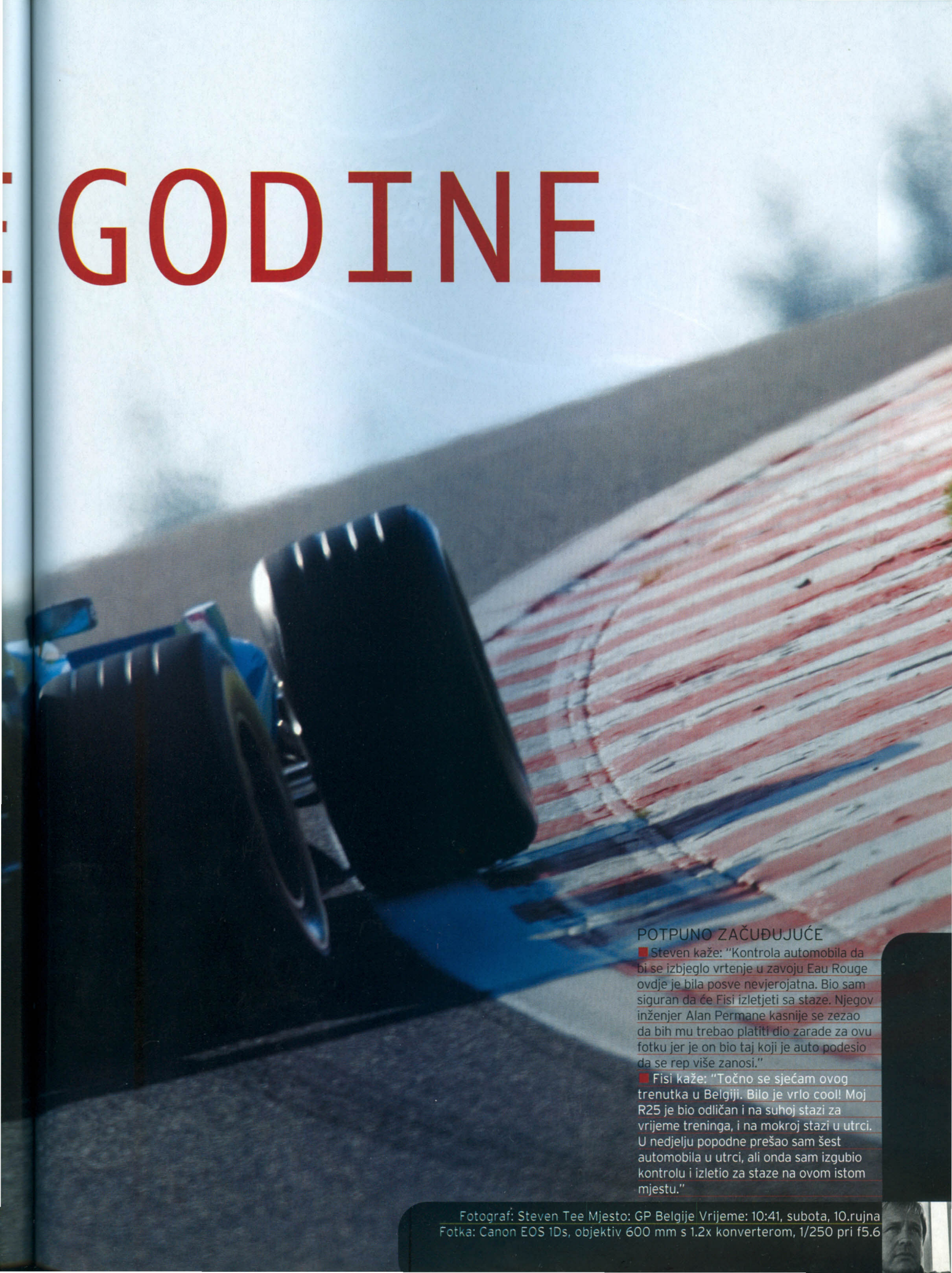
FOTOGRAFIJE: LAT ARHIVA, BEN RADFORD/ALLSPORT/GETTY IMAGES

FOTOGRAFIJE

Uzbudljive, smiješne, inspirativne, užasavajuće... ovo su samo neki od pridjeva koji se mogu prišiti ovim najboljim slikama iz Formule 1 u 2005. godini. Vjerujte, bolje od ovog teško da može



GODINE



POTPUNO ZAČUĐUJUĆE

Steven kaže: "Kontrola automobila da bi se izbjeglo vrtenje u zavoju Eau Rouge ovdje je bila posve nevjerojatna. Bio sam siguran da će Fisi izletjeti sa staze. Njegov inženjer Alan Permane kasnije se zezao da bih mu trebao platiti dio zarade za ovu fotku jer je on bio taj koji je auto podesio da se rep više zanosi."

Fisi kaže: "Točno se sjećam ovog trenutka u Belgiji. Bilo je vrlo cool! Moj R25 je bio odličan i na suhoj stazi za vrijeme treninga, i na mokroj stazi u utrci. U nedjelju popodne prešao sam šest automobila u utrci, ali onda sam izgubio kontrolu i izletio za staze na ovom istom mjestu."

Fotograf: Steven Tee Mjesto: GP Belgije Vrijeme: 10:41, subota, 10.rujna
Fotka: Canon EOS 1Ds, objektiv 600 mm s 1.2x konverterom, 1/250 pri f5.6

SJENA SEBE SAMOG?



■ Vladimir kaže: "Michaela je upravo intervjuirala neka TV ekipa u boksu, i uokolo je bilo mnogo ljudi. Podeksponirao sam sliku da izgubim pozadinu. Mislim da fotka dobro oslikava njegovu teško sezonu nakon toliko briljantnih godina."

■ Michael kaže: "Fotka je uistinu neobična, izgleda vrlo napetom. Da nisam zapeo iza Trullija, možda bih uspio dostići i napasti Buttona u toj utrci. Ali, tamo nismo bili na istoj razini kao naši izravni konkurenti."

Fotograf: Vladimir Rys | Mjesto: Grand Prix Velike Britanije | Vrijeme: 14:07, subota, 9.srpnja
Fotka: Canon EOS 1D, objektiv 17 mm, 1/400 pri f3.5



ICE COOL

■ Darren kaže: "Približio sam se zaista blizu da što bolje pokažem ovaj čudesan dodatak dijamanata Kimijevoj kacigi. Ovo tim više što je on jedan od najmanje kičast od svih vozača."

■ Kimi kaže: "Monaco je bio jedna od mojih najboljih utrka u 2005; to je utrka koju svatko želi dobiti. Steinmetz je pripremio moju kacigu specijalno za tu priliku. 'Iceman' je bio ispisan 'dijamantima', što je dodalo ekstra iskru, a ova fotografija to vrlo dobro pokazuje."



Fotograf: Darren Heath | Mjesto: Grand Prix Monaca | Vrijeme: 8:00, subota, 22.svibnja
Fotka: Canon EOS 1V, objektiv 90 mm, 1/2000 pri f2.8

MEKO OKIDANJE



DOBAR VIC

■ Paul-Henri kaže: "Jarno je izvukao tu zbilja komičnu facu. Ovo je klasičan slučaj kad se nađeš u pravo vrijeme na pravom mjestu za dobru fotku."

■ Jarno kaže: "Uvjeren sam da su ove halje mnogo ugodnija odjeća nego moj trkački kombinezon. U Bahreinu je tih dana bilo 40 u hladu. Očito, bilo mi je to vrlo smiješno."



Fotograf: Paul-Henri Cahier | Mjesto: Grand Prix Bahreina | Vrijeme: 12:55, petak, 1.travnja
Fotka: Canon EOS 1Ds, objektiv 135 mm s konverterom 1.4x, 1/800 pri f3



Fotograf: Bodo Kraling | Mjesto: Grand Prix SAD-a | Vrijeme: 14:50, petak, 17.lipnja
Fotka: Canon EF, objektiv 500 mm, 1/500 pri f8

DEJA VU

■ Bodo kaže: "Uvijek pokušavam pronaći mjesto za slikanje gdje mogu uhvatiti tenziju i akciju. Odabrao sam ovu lokaciju jer je tu Ralf imao problema u 2004. Ali, naravno, nisam ni slutio da će se baš njemu dogoditi ista stvar. Kad je udario u zid nisam imao vremena razmišljati: pokušao sam uhvatiti taj moment, zatim se zaštititi od dijelova automobila koji su letjeli posvuda."

■ Ralf kaže: "Kad gledam ovu sliku, imam vrlo neprijatan déjà vu osjećaj jer sam na istom mjestu imao veliki sudar dvije godine zaredom. Želim to zaboraviti i izbrisati ovo sjećanje iz moje, inače, pozitivne prve godine s Toyotom."



JUTARNJA ČAROLIJA

■ Jiri kaže: "Jutra su uvijek dobra za odličnu F1 fotku - kontrastno svjetlo čini sliku vrlo grafičkom. Ali u 2005. bilo je teško nešto snimiti tako rano jer su svi čuvali gume za kasnije."

■ DC kaže: "Ovo je bilo još vrlo rano u sezoni kad smo se u Red Bullu još prilično tražili. U Barceloni uvijek imamo osjećaj povratka kući, jer na toj stazi provodimo toliko mnogo vremena testirajući tokom zime."

Fotograf: Jiri Krenecek Mjesto: Grand Prix Španjolske Vrijeme: 9:21, subota, 7.svibnja
Fotka: Canon EOS 1Ds Mk2, objektiv 17-40 mm, 1/500 pri f11

IZGUBLJEN U MISLIMA

■ Martin kaže: "Ovo je savršen prikaz koncentracije vozača prije starta utrke. Jako volim raditi na gridu; velika je gužva i osjeća se napetost svih koji su tamo. Veliki je izazov napraviti dobru fotografiju jer ima toliko ljudi oko vas."

■ Mark kaže: "Ne mogu se sjetiti kad je točno ovo snimljeno, ali u Barceloni sam bio u prvom startnom redu, pa sam vjerojatno pričao preko radija s mojim inženjerom Xevijem Pujolarom. Grid je uvijek pravo more aktivnosti i čudesno je kako ova slika izgleda izolirana od svega što se tamo događa. Uistinu uživam u svom tom adrenalinu na gridu, to je dobar dio vikenda."





Fotograf: Martin Trenkler Mjesto: Grand Prix Španjolske Vrijeme: 12:51, nedjelja, 8.svibnja
Fotka: Canon EOS 1D, objektiv 200 mm, 1/1000 pri f2.8

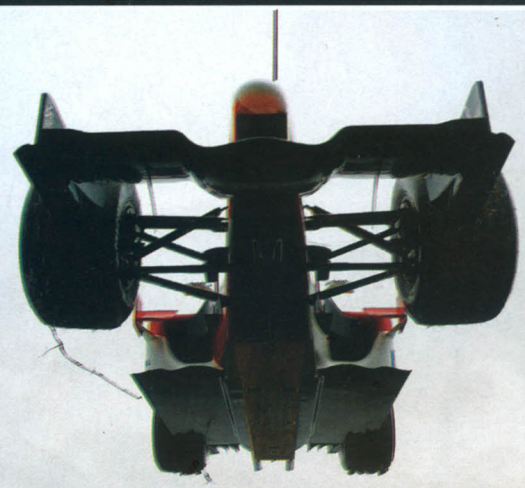


Fotograf: Vladimir Rys Mjesto: Grand Prix Japana Vrijeme: 10:34, petak, 7.listopada
Fotka: Canon EOS 1D Mk2, objektiv 17 mm, 1/500 pri f3.5

LETEĆA TOYOTA

■ Vladimir kaže: "Dok su drugi fotografi posvetili su više pažnje Zonti koji je stajao iza ograde, njegov su auto dizali u zrak odmah do mene. Jednostavno sam snimio 'leteću' Toyotu odozdo. Neobična perspektiva auta Formule 1, zar ne?"

■ Ricardo kaže: "Ovo je s prvog treninga u petak. Nikad nije ugodno gledati druge kako voze sa strane, bar je golemi entuzijazam japanske publike bio određena utjeha. Izgleda kao da auto leti, ali je mnogo bolje letio na drugom treningu, kad sam postavio najbrže vrijeme!"



*ŠTO RADITE ZA BOŽIĆ?

Nakon 19 utrka u 2005. dečki su malčice umorni. Na kraju sezone pitali smo sve vozače kako će se odmoriti ove zime

Pripremio: Tom Clarkson

*** Fernando Alonso**
"Ove zime ću imati dugi prekid: imali smo vrlo zahtjevnu sezonu, i želim pobjeći od pedoka i otići na pravi odmor, provoditi vrijeme u Oxfordu, biti s mojom obitelji, družiti se s ljudima i jednostavno opustiti se. Jedini veliki, specijalni događaj kojem sam prisustvovao bio je banket u Monaku, 9. prosinca, gdje su dodijeljene FIA nagrade. Inače sam posve pobjegao od svega. Prije Božića imat ćemo jedan dan testiranja, ali želim biti psihički spreman kad pravi, intenzivni posao s modelom R26 krene u novoj godini."

*** Kimi Raikkonen**
"Na kraju sezone sam se vratio u Finsku, gdje sam provodio vrijeme, kao i u Švicarskoj, družeći se s obitelji i prijateljima. Imao sam i manju operaciju lijevog koljena, kako bih sanirao manje oštećenje hrskavice meniskusa, i zato nekoliko tjedana nisam trenirao. Jenni i ja ćemo provesti 10 dana na suncu prije Božića, a doći ću, također, i u Woking na kratko viđenje s ekipom. Juan Pablo i ja ćemo se vratiti testiranjima u siječnju - i prije nego trepnete, svi ćemo se ponovno naći u Bahrainu."



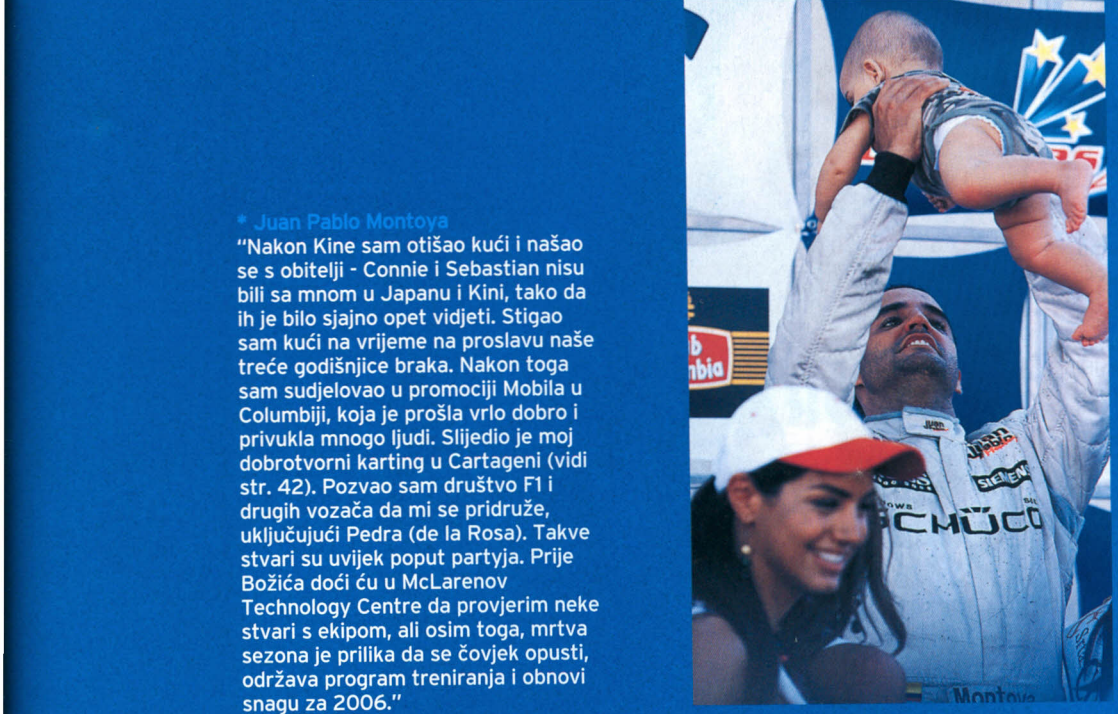
Jenni i Kimi pobjeći će od snijega i leda Finske i Švicarske, i uživati u zimskom suncu

"VOLIM OVE TIHE DANE. BAVIM SE AKTIVNOSTIMA NA SVJEŽEM ZRAKU, SKIJANJEM, TREKINGOM.."
MICHAEL SCHUMACHER

*** Michael Schumacher**
"Za mene vrijeme van sezone znači posvetiti se mojoj obitelji: Corinni i djeci. Božić je predivan praznik za proslavu s familijom, a mi ga planiramo provesti zajedno s nekolicinom prijatelja, najvjerojatnije u Norveškoj. Najčešće zajedno sjedimo i kartamo ili igramo triktrak, ili jednostavno čitamo. Jako volim te tihe dane. Bavimo se i mnogim aktivnostima na svježem zraku - skijanjem, trekingom i slično."

Da, da, i u ovome je dobar. Schumi će u Norveškoj kombinirati vrijeme uz obitelj s oštrim skijaškim spustevima

FOTOGRAFIJE: STEVEN TEE/LAT, GLENN DUBRAY/LAT, XPB, CC



Tri godine braka i najslađi klinac u padoku - JPM je sretan čovjek

*** Juan Pablo Montoya**

"Nakon Kine sam otišao kući i našao se s obitelji - Connie i Sebastian nisu bili sa mnom u Japanu i Kini, tako da ih je bilo sjajno opet vidjeti. Stigao sam kući na vrijeme na proslavu naše treće godišnjice braka. Nakon toga sam sudjelovao u promociji Mobila u Columbiji, koja je prošla vrlo dobro i privukla mnogo ljudi. Slijedio je moj dobrotvorni karting u Cartageni (vidi str. 42). Pozvao sam društvo F1 i drugih vozača da mi se pridruže, uključujući Pedra (de la Rosa). Takve stvari su uvijek poput partyja. Prije Božića doći ću u McLarenov Technology Centre da provjerim neke stvari s ekipom, ali osim toga, mrtva sezona je prilika da se čovjek opusti, održava program treniranja i obnovi snagu za 2006."



*** Giancarlo Fisichella**

"Zima je prilika da provedem nešto više vremena s mojom familijom. Volim se opustiti, odraditi neke posliće s mojom protivnom firmom, Fisichella Motor Sportom, i odraditi neke nastupe za naše sponzore. Vratio sam se treninzima početkom prosinca i obavio jedan dan testiranja; a kad je završila škole, proveo sam neko vrijeme u Alpama s mojom obitelji uživajući u zimskim sportovima."

*** Ralf Schumacher**

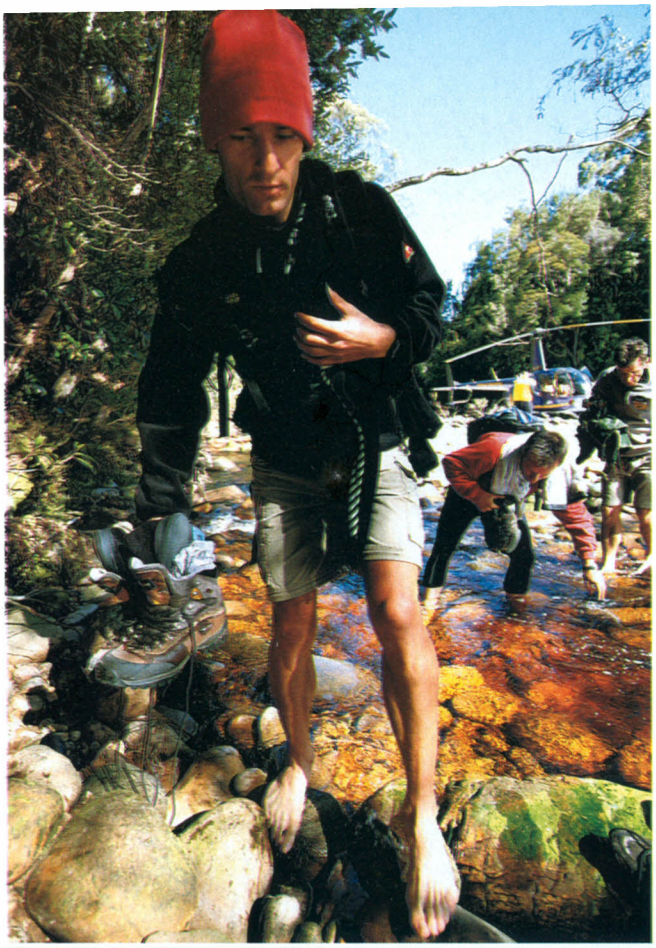
"Provesti ću Božić s mojom obitelji u našem domu u Austriji. Nakon toga ćemo otići u austrijske planine, također s familijom i prijateljima, na skijanje i dobar provod."

*** Jarno Trulli**

"Bio sam dosta zaposlen do posljednje utke sezone u Kini. Između ostalog, posjetio sam svoje kolege iz Toyote u tvornici u Kolnu, a otišao sam i u Japan, na demonstraciju vožnje F1 auta na festivalu Toyota Motorsports, na stazi Fuji. Odradio sam i nešto testiranja, pa nije preostalo previše vremena za opuštanje, ali se jako veselim vremenu koje ću provesti sa svojom suprugom, sinom i obitelji preko Božićnih i novogodišnjih praznika."

*** Rubens Barrichello**

"Ono što najviše volim u doba van sezone je biti ponovno normalna osoba. Pod time podrazumijevam odvođenje mog sina Eduarda u školu, odlazak u kino sa Silvanom, držanje mog mlađeg sina Fernanda i čekanje da podrigne nakon hranjenja. Za Božić se Barrichello familija skuplja na imanju moga oca, a dan kasnije idemo na plažu. Tamo ćemo također otići i čekati Novu godinu. Slijedi testiranje u Jerezu. Kako bih održao natjecateljsku kondiciju, odvozio sam 12-satnu karting utrku u studenom i sudjelovao u skraćenom triatlonu početkom prosinca." ▷





Webber (gore) je u Australiji gdje na Tasmaniji priprema dobrotvorni maraton u bicklizmu, trekingu i kanuu. Albers(lijevo) u Engleskoj isprobava svoje sjedalo za 2006.

* Jenson Button

"Imam sve do Božića prilično suludi raspored koji je započeo s dva tjedna u trening kampu u Lanzaroteu. Nakon toga, između test obaveza, bilo je nekoliko humanitarnih nastupa: humanitarni karting Johnny Herbert Charity Karting Challenge i osnivački bal fondacije 'Zaželi želju', čiji smo pokrovitelji Jude Law i ja. Nakon toga sam otišao na moj drugi put van sezone u Hondu i njihov odjel za istraživanje i razvoj u Tochigiju, u Japanu. Slijedi Božić s mojom obitelji, a onda idem u Valberg na visinske treninge i ski touring - što znači skijati uz planinu, a ne spuštati se niz nju."

* Mark Webber

"Vratio sam se u Australiju početkom studenog na dva tjedna, najviše zbog toga da dogovorim potencijalne planove za slijedeći Mark Webber Tasmania humanitarni trofej u studenom 2006., ali i da malo treniram prije testiranja za Williams u prosincu. Otići ću i na vožnje mountain-bikeom u Evropu ove zime s prijateljima, a nakon toga idem na ronilački odmor u Francuskoj Polyneziji za Božić."

* David Coulthard

"Nakon kineskog Grand Prixa otišao sam na nekoliko dana s prijateljima u Hong Kong, što je bilo sjajno, ali ne planiram odmor prije Božića, jer samo ako sam u Evropi mogu održati puni kontakt s tvornicom. Božić ću provesti kod kuće u Monacu s mojom obitelji koja će tamo doletjeti. To će uključiti i sve nećake, nećakinje itd. Pozvati ću Šefa kuhinje (iz svog hotela - op.ur.) da spremi božićni ručak, jer je posljednja stvar koju želim raditi dok sam na odmoru, provoditi vrijeme u kuhinji. Novu godinu ću vjerojatno dočekati u Švicarskoj, skijajući s grupom prijatelja."

* Felipe Massa

"Odmah nakon Kine otišao sam kući u Brazil na dva tjedna predaha, a zatim sam se vratio u Europu na vrlo intenzivan raspored testiranja s Ferrarijem. To je uključilo i test po vrlo toplom vremenu u Bahrainu; ekipa me držala zaposlenog sve do drugog tjedna u prosincu. Vraćam se u Brazil za Božić, ali još nisam siguran gdje ću ga provesti."

* Jacques Villeneuve

"Uzeo sam si malo vremena neposredno nakon Kine, jer sam bio zauzet jednim osobnim projektom. Nastaviti ću trenirati i to intenzivno za zimske testove, jer moram biti u potpunoj u formi kad ponovno sjednem u auto. Što se božićnih blagdana tiče, provesti ću ih skijajući u Švicarskoj i Kanadi."

* Christian Klien

"Nakon Kine otišao sam kući, a prva obaveza mi je bio promotivni dan za Castrol u Velikoj Britaniji. Poslije toga sam odletio na humanitarni karting u Kolumbiji, kojeg je organizirao Juan Pablo, a zatim sam otišao na Floridu, na tjedan dana odmora. Čim sam se vratio, započeo sam s treninzima u Austriji, i preipremama za moj prvi zimski test. U prosincu bio na večeri Autosportovih nagrada Autosporta u Londonu. Božić ću proslaviti na tradicionalan način s mojom obitelji."

* Tiago Monteiro

"Nisam još sredio moje planove za Božić - vjerojatno će to biti tipična obiteljska priča, za koju nemaš vremena za vrijeme sezone. Bit će dobro imati slobodnog vremena, jer sam tek nedavno finalizirao detalje za slijedeću sezonu i odradio dosta fizičkog treninga."

* Narain Karthikeyan

"Od Kine naovamo provodim mnogo vremena u Indiji, odrađujući osobne nastupe za moje sponzore, i odmaram u Madrasu. Božić ću provesti s mojom obitelji i prijateljima u moj rodnom gradu Coimbatoreu."

* Christijan Albers

"Ubrzo nakon kraja sezone potpisao sam za Midland. Nakon toga sam odletio u Kolumbiju, jer me pozvao od Juana Pablo Montoya da sudjelujem u njegovoj humanitarnom karting utrci i pomognem u prikupljanju novca za fondaciju Formula Smiles. Nakon toga sam otišao na kratki odmor s mojom djevojkom u Miami, ali mi se sada čini kao da je to bilo jako davno. Zatim, bio sam na sjajnoj večeri sa svim mojim sponzorima, poslovnim partnerima i g. Kollesom iz ekipe Midland F1 - svi se doista radujemo novoj sezoni. Poslije toga sam bio u tvornici na isprobavanju sjedala u novom automobilu i, nakon toga, u Jerezu na testingu. Za Božić ću biti kod kuće sa mojom familijom. To je za mene posebno vrijeme, jer kod kuće nisam baš često."

* Antonio Pizzonia

"Ove zime ću vrijeme provesti s mojom familijom u Manausu. To je super mjesto za trening, jer je vrijeme tamo dobro i uvijek je moguće trenirati mnogo različitih sportova, primjerice surfanje sa zmajem, skijanje na vodi, nogomet i tenis."

* Takuma Sato

"Božić ću provesti kod kuće, u Monacu, gdje ću po prvi put postati otac. Očekujemo bebu u drugoj polovini prosinca i to će ispuniti svo moje slobodno vrijeme. Osim toga, nastavit ću sa treninzima da ostanem u formi."

* Robert Doornbos

"Ovo je moja druga mrtva sezona u F1 otkad sam počeo voziti za Jordan u rujnu 2004. Prošla zima je bila prilično uzbudljiva, jer sam dobio potvrdu da ću postati Jordanov test i rezervni vozač samo nekoliko dana prije početka sezone 2005. Nadam se da ću ove zime uspjeti ranije pozavršavati stvari. Od Kine naovamo bio sam zauzet s prmoionalnim i sponzorskim aktivnostima u Nizozemskoj, a kad sam uhvatio nešto vremena, vratio sam se kući u Viareggio, u Italiji, kako bi poradio na fizičkim pripremama za 2006. Posljednja dva tjedna u prosincu ću provesti s mojom obitellji u Villarsu, Švicarska. Prošle godine David Coulthard i Jacques Villeneuve su također bili tamo, tako da bi moglo biti vrlo zabavno!" FO

FOTOGRAFIJA: CLIVE MASON/GETTY IMAGES; SUTTON MOTORSPORT IMAGES



INTERVJU S GILLESOM VILLENEUVEOM

Malo vozača budi takve uspomene kao Gilles. Pročitajte i zapamtite. Godina je 1979. i Chris Hockley razgovara sa spektakularnim novajlijom Formule 1 - o Ferrariju, životu i mnogočemu drugome



Chris Hockley: Prije svega, htio bih razjasniti dvije ili tri stvari. Da li ste vi bili svjetski šampion u motornim sanjkama?

Gilles Villeneuve: Bio sam prvak Kanade 1973., svjetski prvak 1974. i ponovno kanadski prvak 1975.

CH: Je li istina da ste svojevremeno morali prodati kuću kako bi namakli novac za utrke?

GV: Da, 1974. - moje prve godine u Formuli Atlantic. Bila je to na neki način unajmljena vožnja s novom (Ecurie Canada) ekipom. Morao sam platiti 20,000 $, i nadao sam se da ću zaraditi taj novac tijekom zimske sezone utrka motornih sanjki 1973-74. Ali, na žalost, nije mi to pošlo za rukom te zime. Koristio sam veliki američki motorhome kojeg nisam otplatio, a novac koji sam imao potrošio sam za utrke. Tako da sam imao mali problem...

CH: Koliko znam vozili ste i tri utrke (u jednosjedima) s lijevom nogom u gipsu, nakon što ste je slomili u sudaru. Je li to istina? ▷



Monaco 1979: oči ulijevo, totalni fokus, Gilles u zavoju Loew's: startao je kao drugi, ali je kasnije odustao

FOTOGRAFIJA: ARHIVA LAT, DREW GIBSON



FOTOGRAFIJA: ARHIVA LAT, DREW GIBSON



HOCKLEYEVE TRAKE

GV: Ne sjećam se da li su bile dvije ili tri utrke. Kako god, to je bila loša sezona. Mislim da smo u to vrijeme bili dosta loši i ja i ekipa.

CH: Kad je to točno bilo?

GV: Imao sam veliki sudar u srpnju 1974. u Mosportu (Ontario, Canada). Slomio sam lijevu nogu i čini mi se da sam mjesec dana kasnije vozio s gipsom na nozi. Jedva sam nekako pomicao stopalo kako bih pritisnuo kvačilo.

CH: Ispričajte mi nešto o Trois Rivieres Formula Atlantic „pozivnoj" pobjedi 1976.- bio je to preokret u vašoj karijeri, zar ne?

GV: Da. Sjećam se da sam bio najbrži na treningu za gotovo pola sekunde. To je bilo dobro jer sam znao da zbilja vozim hrabro, centimetar od zida cijelo vrijeme.

CH: Jeste li to prepoznali kao vašu veliku šansu?

GV: Da, ali bilo je to baš poput bilo koje druge utrke. Znao sam da je James (Hunt) tamo (neposredno prije nego je osvojio svjetsko prvenstvo) kao i nekoliko drugih vozača. Ali, budimo iskreni, za te dečke to je bila samo jedna utrka u neuobičajenoj formuli, tako da im je to bilo prilično teško. Da je James odvozio tri ili četiri (Formula Atlantic) utrke do tada, uvjeren sam da bi bio puno kompetitivniji.

CH: I taj je rezultat doveo do vašeg ugovora s McLarenom?

GV: Mislim da se radilo o dvo- ili trogodišnji dogovor prema kojem sam trebao voziti za njih 1977. u četiri ili pet utrka, a postojala je i opcija za '78-79. Odvozio sam Silverstone, gdje sam prošao prilično dobro (kvalificirao se deveti i postavio peti najbrži krug u utrci - op.ur.) i mislio sam da ću ostati u ekipi jer je Jochen (Mass) trebao otići drugdje. Ali, nekoliko tjedana kasnije, rečeno mi je da mogu slobodno prihvatiti neku drugu ponudu, ukoliko je imam, jer me oni nemaju namjeru zaposliti.

CH: To je moralo biti veliko razočaranje.

GV: Da, vrlo veliko veliko razočaranje, jer sam se ozbiljno nadao da ću raditi s njima. Bio sam iznenađen, i rekao sam sam si 'Valjda će me neka druga ekipa angažirati'. No, u to je vrijeme James bio vladajući svjetski prvak u McLarenu i, znate, bilo bi zbilja dobro voziti za njih.

CH: Da, apsolutno.

GV: Ali, nakon otprilike mjesec dana, dobio sam poziv od Ferrarija u kojem su mi ponudili da vozim za njih. Prihvatio sam, naravno. Odletio sam u Maranello na razgovor, i bio sam potpuno spreman odmah sve potpisati. No, nisam mogao, jer je moj ugovor sa McLarenom isticao tek 1. listopada. A Ferrari nije mogao čekati. Nakon nekoliko povuci-potegni telefonskih razgovora s Mc Larenom napokon su mi rekli da će me odriješiti ugovora samo pod uvjetom da potpišem ugovor za Ferrari.

CH: Da li znate zašto?

GV: U slučaju da nisam potpisao, bio bih im dao još jednu godinu izbora, a mislim da nisu vjerovali kako će mi Ferrari išta ponuditi.

CH: Vrlo je čudno to što su napravili - specificirali da to mora biti baš Ferrari. Znate li zašto su to učinili?

GV: Jer me nisu htjeli pustiti tek tako. Nisu me željeli ni zadržati, ali istovremeno nisu znali hoće li se James ili Patrick (Tambay, potpisao za McLaren za sezonu 1978. op.ur.)), povrijediti. To je bio jedini razlog zbog kojeg su odlučili da me ne žele osloboditi obaveze prije 1 listopada. Kad sam kroz neko vrijeme napokon dobio razrješenje, nakon Monze (rujan 11.), otišao sam ravno u Ferrari, ali tada je izgledalo kao da je dogovor propao. To je bilo u vrijeme kad su razgovarali sa (Jodyjem) Scheckterom i (Mariom) Andrettijem itd. Vratio sam se kući, uvjeren kako neću uspjeti potpisati za Ferrari. Dva tjedna kasnije, morao sam otići u Quebec na posljednju utrku sezone Formule Atlantic, na kojoj sam pobijedio i kojom sam osvojio prvenstvo. I tako, prije polaska u Kanadu u četvrtak, ne dobivši poziv od Ferrarija, rekao sam sebi, bolje da ja nazovem, za slučaj da su zaboravili. Razgovarao sam s tajnicom, nakon čega su me oni nazvali i pitali da li sam spreman potpisati ugovor. Odgovorio sam da jesam, naravno, dogovoreno. U međuvremenu sam imao



FOTOGRAFIJA: ARHIVA LAT; SUTTON IMAGES

cijeli vikend utrka pred sobom, i nisam progovorio ni riječ dok sve nije bilo gotovo.

CH: To je moralo biti veoma teško...

GV: Da.

CH: U vašoj drugoj utrci za Ferrari imali ste spektakularnu i tragičnu nesreću u Japanu (prevrtanje izvan staze i smrtno stradavanje dvojice gledatelja - op.ur.). Da li je to utjecalo na vas?

GV: Ne baš. Naravno, nitko ne voli kad nastradaju ljudi. Ali, prije svega, to je bio jedan od onih slučajeva gdje su ti ljudi bili u zabranjenom dijelu uz stazu - da nitko nije tamo stajao, nitko ne bi bio povrijeđen, i cijela stvar se ne bi pronijela svijetom. Slika nesreće je bila u svim magazinima. Takve stvari mi se ne sviđaju, ali show se mora nastaviti... To je tako.

CH: Naravno, mnogo su ljudi tada rekli da će se na vas vršiti pritisak da napustite Ferrari, zbog vašeg prilično čudnog dogovora. Da li je bilo ičega takvog?

GV: Ne znam, stvarno, jer sam cijelo vrijeme slušao i čitao kako ću dobiti otkaz. I, budući da sam napustio Kanadu i došao živjeti ovdje (u Evropi), bio sam u iskušenju da nazovem Ferrarija i pitam, ali na kraju nisam.

CH: Jeste li bili malo zabrinuti?

GV: Pomalo. Znate, kad štampa diljem svijeta ne prestaje pisati o tome kako ste otpušteni... Rekao sam sebi: nitko ti nije rekao da si otpušten, imaš ugovor, i znači, nema problema. Prešao sam preko toga, i nitko nije prozborio ni riječ. Počeo sam raditi, i to je bilo to.

CH: Naravno, oduvijek se govori kako je Ferrari veoma politički nastrojen - jako su mušičavi, i nikad ne znaš kad si u milosti, a kad u nemilosti... Da li ste i vi to tako doživjeli?

GV: Svaka je ekipa politična, jer su u svakoj ekipi jako veliki novci. Neki su politični manje, neki više. Ali nisam primijetio da je Ferrari više političan od bilo koje druge ekipe, čak ni u četiri ili pet prvih utrka prošle godine (1978.) gdje smo imali nekoliko sudara, motor je eksplodirao, čak jednom i guma - bilo je svega. Pretpostavljam da jesam malo postajao nervozan, ali nisam htio podleći pritisku , i nadao sam se da će krenuti na bolje. Nakon Monaca sam pao u iskušenje da kažem sam sebi, dobro stari, samo idi lagano u Belgiji i budi siguran da nećeš ništa skršiti. Ali da sam tako počeo voziti, bio bih sporiji i vjerojatno bi se bio sudario ionako, jer vozeći sporije gubiš koncentraciju. Kad je stigao vikend rekao sam, pustite me samo da vozim kako znam i vidjet ćemo kako će biti.

CH: Tijekom pola prošle sezone, je bilo opće poznato da će se (Jody) Scheckter pridružiti ekipi, a nije se znalo tko će mu se maknuti iz ekipe (Villeneuve ili Carlos Reutemann - op.ur.). Da li ste se osjećali neprijatno zbog toga?

GV: Ja samuvijek znao da će Carlos otići.

CH: Jesu li vam to rekli?

GV: Uvijek sam tako osjećao. Nisu mi rekli. Jer ja sam imao dvogodišnji ugovor, a ne jednogodišnji. Znate, ugovor je ugovor. Bilo bi vrlo glupo da su potrošili sve te silne novce na mene, kako bi me onda pustili otići u drugu ekipu, jer je bilo očito da postajem sve bolji i bolji, no unatoč tome manje-više svi ljudi su govorili kako ću ja ispasti. Ali ja nisam previše mario za to, jer sam imao ponude od većine ostalih ekipa. Zbilja dobre ponude, zapravo, tako da ukoliko bih i napustio Ferrari, bio bih se negdje drugdje vrlo dobro snašao. Ali sam htio ostati ovdje.

CH: Da li ste o svemu tome uopće razgovarali s Carlosom? Da li je to utjecalo na vaš odnos?

GV: Da, razgovarao sam s njim i pitao ga "Da li odlaziš ili ne?", a on je meni postavio isto to pitanje! Imali smo zbilja dobar odnos...

CH: Odnedavno vas smatraju potpuno neustrašivim, izgleda kao da svi ti sudari uopće ne utječu na vas. Vi gotovo da možete odšetati s mjesta sudara i pritom ne pokazati nikakve emocije. Je li to točno?

GV: Ne. Apsolutno ne. Mislim da se bojim kao i svi drugi ljudi. Ne znam - pretpostavljam da imam povjerenja u sebe...jedini strah koji me muči je strah od mehaničkog kvara. Ne bojim se za sebe. Ponekad kad upadnem u neku tešku situaciju, ruke sve prekrižene oko volana, i uspijem se izvući. Ali čim se to sve završi, kažem sebi 'Stari, upravo si izbjegao jedan od onih velikih sudara'. Ili, u Japanu 1977., u tih nekoliko desetinki sekunde rekao sam sebi 'Završit ćeš u bolnici na barem dva mjeseca'.

CH: Da li se stvarno sjećate da ste o tome razmišljali za vrijeme te nesreće u Japanu?

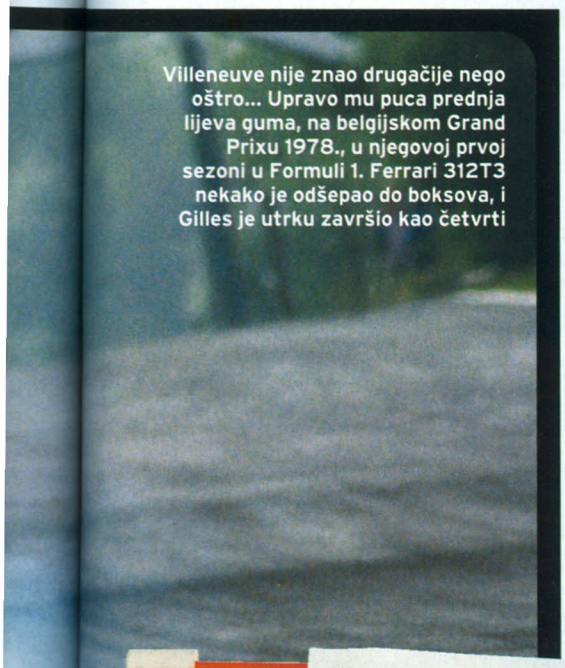
GV: Kad sam vidio da se dižem u zrak, mislio ▷



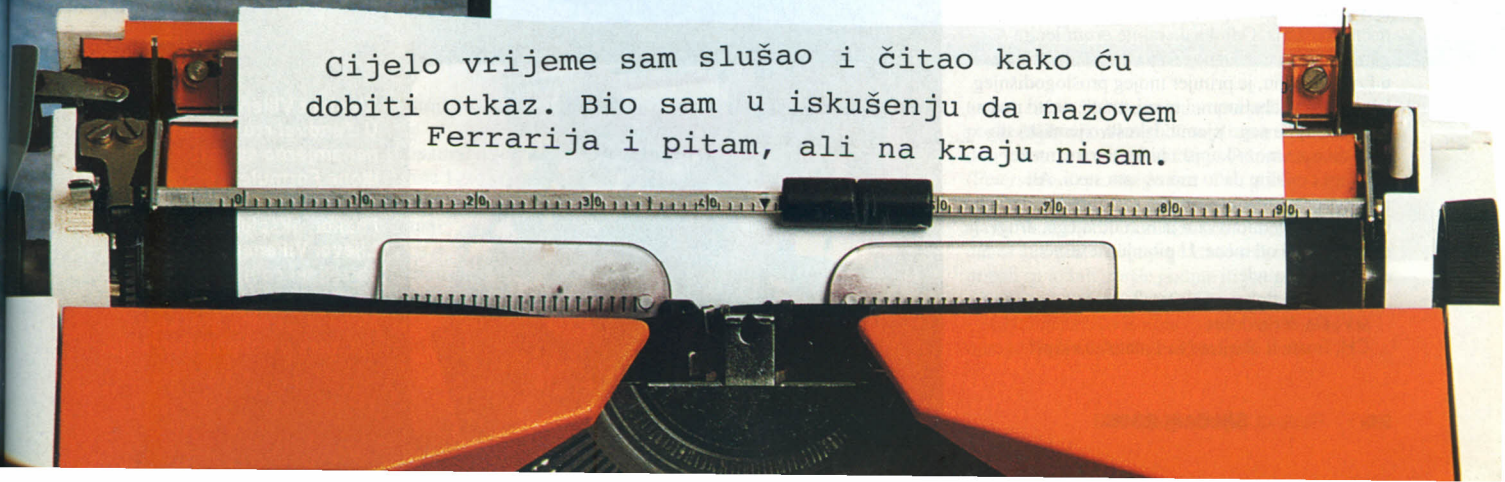




Villeneuveu je velika pobjeda u Trois Rievereu 1976. (gore) otvorila vrata u Mclaren 1977. (sredina). Prva Grand Prix pobjeda došla je u Kanadi 1978., ispred Schecktera (desno) i Reutemanna



Villeneuve nije znao drugačije nego oštro... Upravo mu puca prednja lijeva guma, na belgijskom Grand Prixu 1978., u njegovoj prvoj sezoni u Formuli 1. Ferrari 312T3 nekako je odšepao do boksova, i Gilles je utrku završio kao četvrti



FOTOGRAFIJA: ARHIVA LAT: SUTTON IMAGES

sam 'Ne gine mi par mjeseci bolnice'. Ali ja sam spreman na to, znate. Ponekad sam svjestan da ću jednom doživjeti veliki sudar i da ću se ozljediti. Ali da ću poginuti? O tome nikad ne mislim. Ovisno o tome što se desilo, vraćam se po drugi auto i odmah vozim dalje. Ako je nesreću prouzročila prazna guma ili kvar na ovjesu ili tako nešto, mogu se vratiti odmah natrag i odvoziti isti zavoj pri istoj brzini - bez problema. Ako je greška bila moja, u tom slučaju će mi trebati pet do deset krugova da postignem istu brzinu u tom zavoju, jer sam ja pogriješio.

CH: Samo par redaka o vama, prije negoli se vratimo na ovu sezonu. Još uvijek živite u Cannesu, zar ne?

GV: U Monacu.

CH: Znači, odselili ste iz Cannesa? Zbog nekog posebnog razloga? Monako izgleda postaje nešto kao univerzalni dom daleko od doma za ljude iz motosporta...

GV: Postoji jedan veliki razlog - siguran sam da znate koji (nema poreza na prihod - op.ur.). Ja sam kao i svi drugi.

CH: Obiteljski ste čovjek. Da li vas obitelj prati na utrkama?

GV: Upravo zato i imamo kamper koji je jedan moj prijatelj vozio na sve utrke. Na taj način sam mogao imati svoju djecu kraj sebe.

CH: Da li će tako biti i ove godine?

GV: Stvarno ne znam, jer idu u školu, tako da će propustiti prve tri utrke, a onda ostaje samo pet utrka na koje se može doći s kamperom.

CH: Dakle, više ćete morati odsjedati po hotelima?

GV: Puno mi je draži kamper. U njemu većinom spavam, gotovo 80% vremena.

CH: Kako to? Znamo da većina vozača spava u hotelima.

GV: Znate, uvijek imam isti krevet i moj jastuk, i to mi je udobno. Umjesto da se budim u 6:30 ujutro, na brzinu doručkujem i stignem na stazu probijajući se sat vremena kroz promet, mogu se probuditi u 8:30, doručkovati jaja i toast, što jako volim, istuširati se i još štošta, i već sam na stazi. A isto tako i nakon treninga - ne moram se ponovno gurati u prometnoj gužvi. To je poput doma. Dugačak je 11 metara. Poput kuće je, tu je sve što mi treba- mikrovalna pećnica, veliki frižider, tuš, voda, sve.

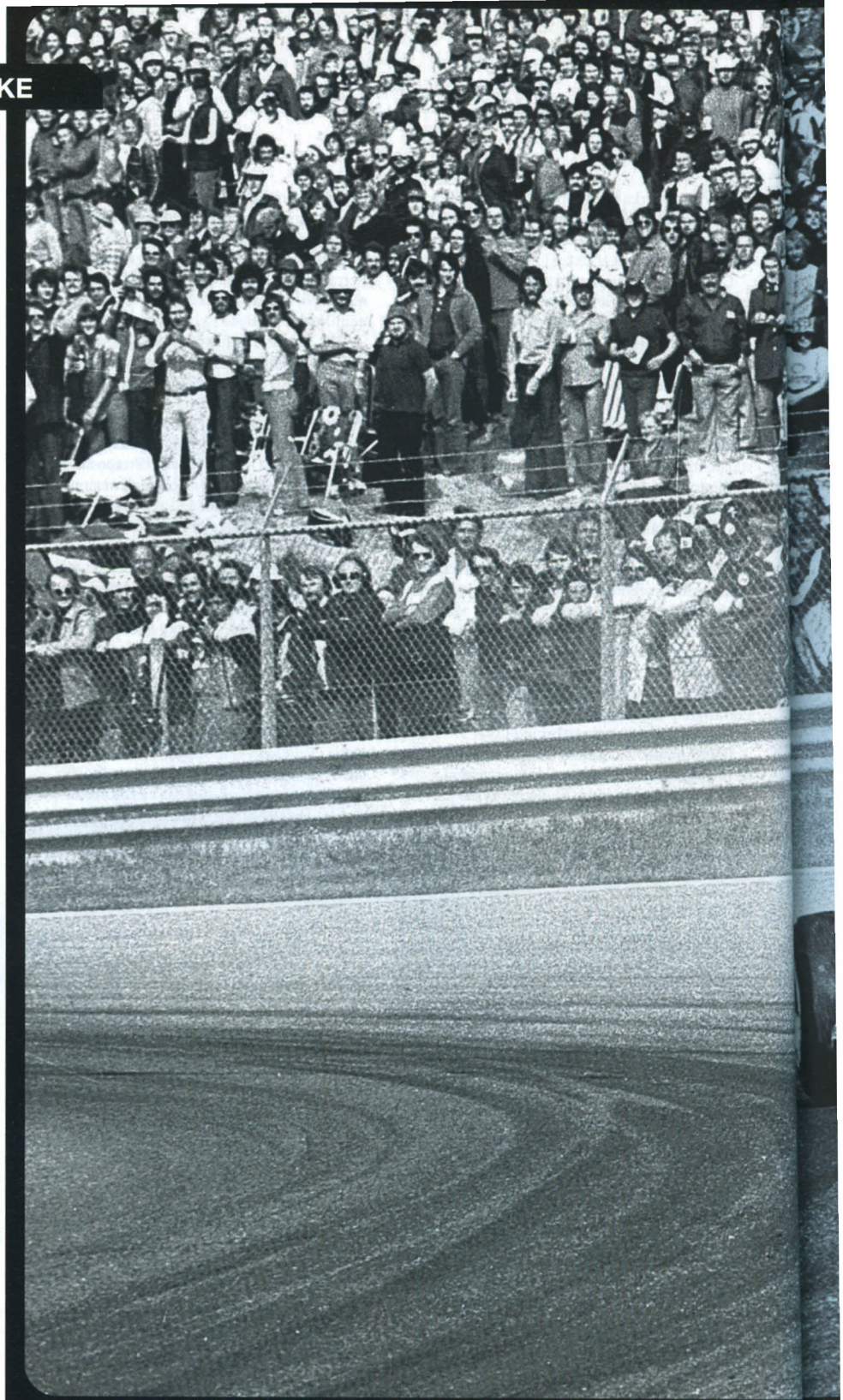
CH: Vratimo se opet na ovu sezonu. Do sada ste osvojili dva Grand Prixa (dvije od prve četiri utrke 1979.: Južnu Afriku i US West - op.ur.) i svaki put ste glatko porazili Schecktera i bili brži od njega na treninzima. Da li je to dovelo do nesloge unutar ekipe?

GV: Mislim da nije i nadam se da neće. Pretpostavljam da je to samo zbog Jodyjevog privikavanja na ekipu i pronalaženja pravog načina nastupa. Odluka da ranije promijenim gume od njega, u Južnoj Africi i Brazilu, a zatim i u Long Beachu, je primjer mojeg prošlogodišnjeg iskustva s Michelinom, i to mi, znate, nešto malo više pomogne nego njemu. Iskustvo je nešto što se nikako ne može kupiti i nitko ti to ne može ispričati - mislim da to moraš sam steći. Ali inače, što se same brzine tiče, veoma smo ujednačeni - jednom sam ja brži od njega, drugi put je on brži od mene. U pitanju su samo desetinke sekunde.

CH: Znači dobro se slažete?

GV: Da. Vrlo dobro.

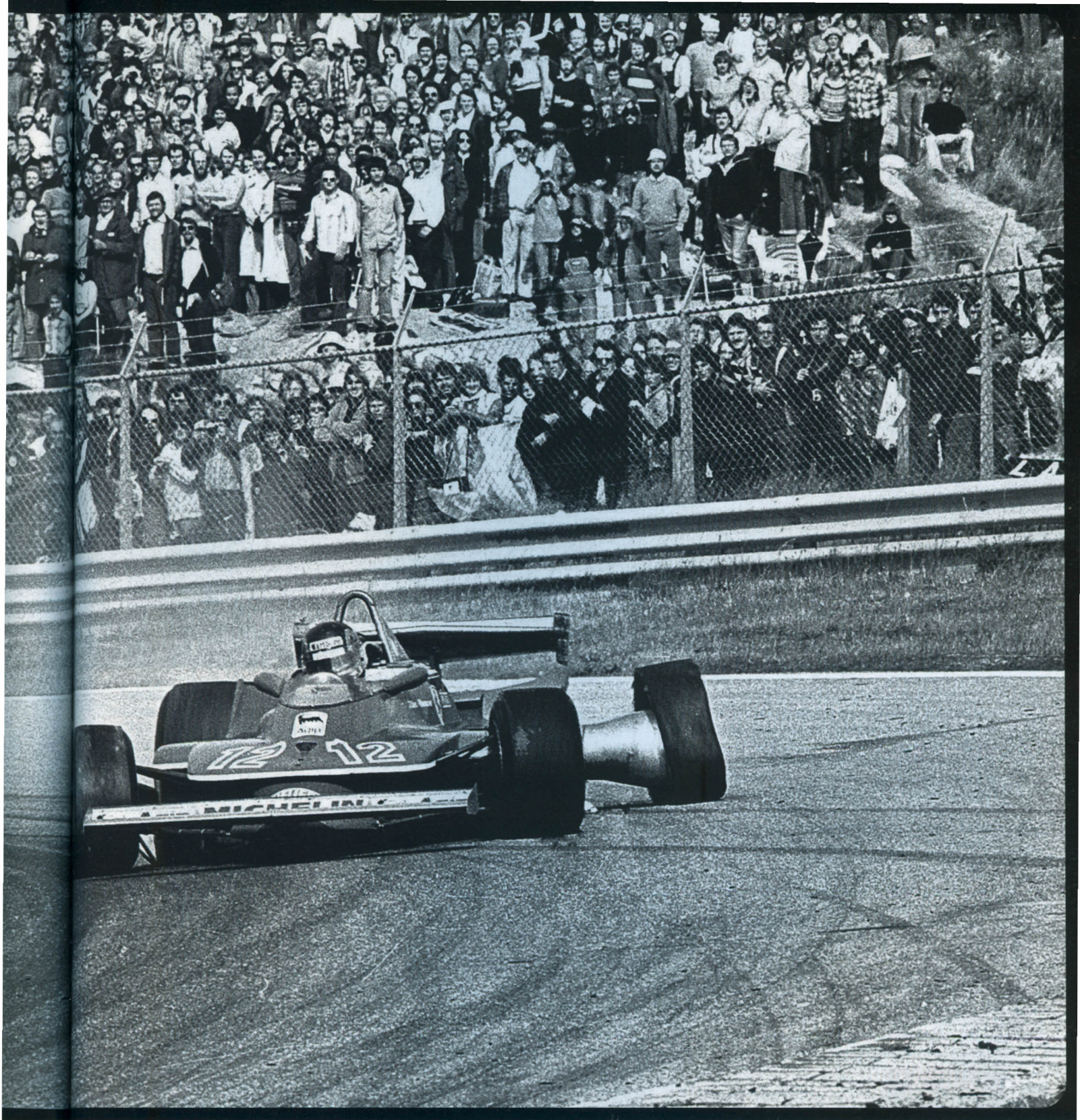
CH: Imate li obojica No 1 status u ekipi?





Klasični Villeneuve (gore). U Zandvoortu 1979. je nenamjerno stvorio svoj imidž ikone Formule 1, ostavši u utrci - i bešpoštedno forsirajući - i nakon eksplozije gume. Lijevo, Villeneuve kao obiteljski čovjek u Austriji 1979: (slijeva) Jo-An, Gilles, Melanie i, nema greške, Jacques u kokpitu Ferrarija

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, ALLSPORT/ GETTY IMAGES



FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, ALLSPORT/ GETTY IMAGES

GV: Službeno, Jody je No1, ali ako postoji ekipa gdje sve može biti podjednako, to je Ferrari, kažem vam, i to što se auta tiče, motora, guma, svega... Jedini slučaj gdje status broja 1 dolazi do izražaja je ako su automobili pokvareni i samo se jedan može koristiti. Tada on ima prioritet.

CH: To je vama ipak tek druga puna sezona u Formuli 1. Jeste li očekivali tako brzi uspjeh?

GV: Pa, očekivao jesam da ću biti uspješan i kompetitivan, da, negdje u mojoj drugoj ili trećoj sezoni... ovisno o autu koji ću imati. Kad bih sada trebao voziti Marcha, ne bih se imao želju utrkivati, to znam. Ja vozim dobar auto i imam dobre gume i radim najbolje što se s time može. Ali, da sam, na primjer vozio za Arrows, ne bih to bio tako dobro odradio.

CH: Vrlo ste skromni.

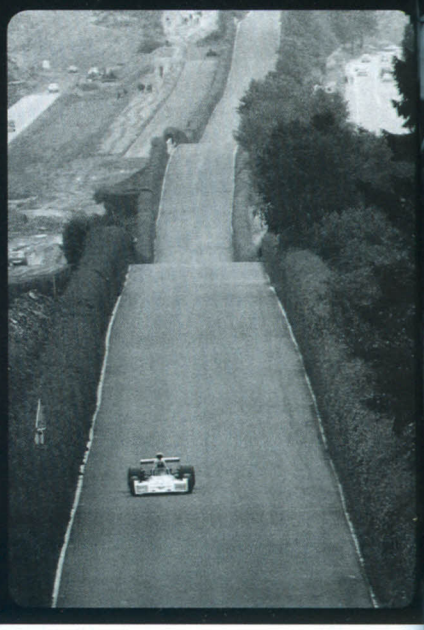
GV: Vozači u Formuli 1 su svi prilično podjednaki - radi se o nekoliko desetinki sekunde. Treba postojati netko tko će reći 'OK, ako nemaš dobar auto, tada naravno nećeš dobiti utrku'. James ili Niki su puno pobjeđivali posljednjih nekoliko godina, ali su imali strašno dobre aute, a to je bio slučaj i s Ronniejem (Petersonom) prošle godine. Ove godine Ligieri su pobijedili u Južnoj Americi - bili su naprosto sjajni. Automobil mora biti dobar, i mislim da su danas auti puno sličniji po karakteristikama negoli su to bili prošle godine ili još godinu ranije.

CH: Zaista? To je upravo suprotno onome što mnogo ljudi misle o tome, zar ne? ▷

HOCKLEYEVE TRAKE



Gilles je posve dominirao u Watkins Glenu 1979. Po jakoj kiši i skliskoj stazi bio je i za 9 sekundi po krugu bržiod bilo kojeg drugog vozača. Pobijedio je s 48 sekundi prednosti



Carlos Reutemann na starom Nurburgring 1973. Želja Villeneuvea da tamo vozi u Formuli 1 nikad se nije ostvarila

GV: Mislim da ćete ove sezone moći vidjeti mnogo dobrih borbi, jer su Ferrari, Ligier i Brabham vrlo ujednačeni.

CH: Recite mi, koliko vam znači vodstvo u svjestkom vozačkom prvenstvu. Jeste li zbog toga pod puno većim pritiskom?

GV: U ovom trenutku to ne znači previše... Ako na kraju sezone budem u vodstvu, tada će to značiti da sam svjetski prvak! Ali u ovom trenutku to ne znači ništa, jer preostaje još 12 utrka do kraja. Svašta se može desiti, i čak i da na posljednoj utrci sezone trebam osvojiti još koji bod, ne vjerujem da ću promijeniti stil. Na svakoj utrci ja dajem sve od sebe kako bih pobijedio.

CH: Ne osjećate li da ste zbog toga pod većim pritiskom?

GV: Ne.

CH: Da li se vi, kao predstavnik tzv. mlađe generacije Grand Prix vozača, osjećate spremnim izazvati već dokazane zvijezde...

GV: .....za nekoliko godina doći će na mene red....

CH: ... da li još uvijek imate osjećaj da se morate dokazati?

GV: Ne, mislim da ne. Nakon svih onih ponuda prošle godine na kraju sezone, bio sam vrlo sretan. A sad, kad su iza mene tri Grand Prix pobjede, i odradio sam, mislim, 23 Grand Prixa, osjećam se stvarno kao dio cirkusa Formule 1.

CH: Mislite li da možete postati svjetski prvak ove godine?

GV: Ne znam. Ne razmišljam o tome. Možda i mogu, ovisi kakav će auto biti od utrke do utrke. Ne tražim da moj auto bude bolji od drugih. Sve što tražim je, da bude dobar koliko i ostali automobili, kako bi mogli stvarati razlike, i omogućiti najboljem vozaču da pobijedi. Naravno da se nadam pobjedi u svjetskom prvenstvu. Ali neću biti previše razočaran ako i ne uspijem, ta ovo je tek druga moja sezona u Formuli 1, i nadam se da ću imati dovoljno vremena da jednom osvojim naslov.

CH: Ovo vam se pitanje može učiniti smiješnim, ali svejedno mislim da traži odgovor. Dakle, da li vam osvajanje naslova prvaka svijeta išta znači?

GV: Mislim da da. Niki je imao dva naslova, Emerson dva, a pretpostavljam da je mogao osvojiti i trećeg. Razmišljajući o sadašnjosti, a ne o Fangiu koji je bio pred 20 godina, volio bih biti bolji od njih.

CH: Možete li se održati tako dugo?

GV: Zamišljam sebe kako vozim do moje 40 godine, tako da se nikad ne zna. Možda ću se kroz dvije godine i zasititi, ali sada sigurno ne. Uživam u tome.

CH: Ako osvojite naslov svjetskog prvaka ove godine, biste li napustili Ferrari?

GV: Moj ugovor ističe ove godine i trebao bi se obnoviti, ali ne mislim da ću napustiti Ferrari. Dobro mi ide s njima, sviđaju mi se i ja se njima sviđam. Ne vidim razloga da ne budem s njima i iduće godine.

CH: A opet, ako pobijedite, da li ćete imati još ambicija? Možda za vožnju u nekoj drugoj formuli ili na nekoj drugoj stazi?

GV: Imam ja mnogo ambicija. Volio bih, recimo, sudjelovati na USAC (Indy formule - op.ur.) utrkama.

CH: Stvarno? Zašto?

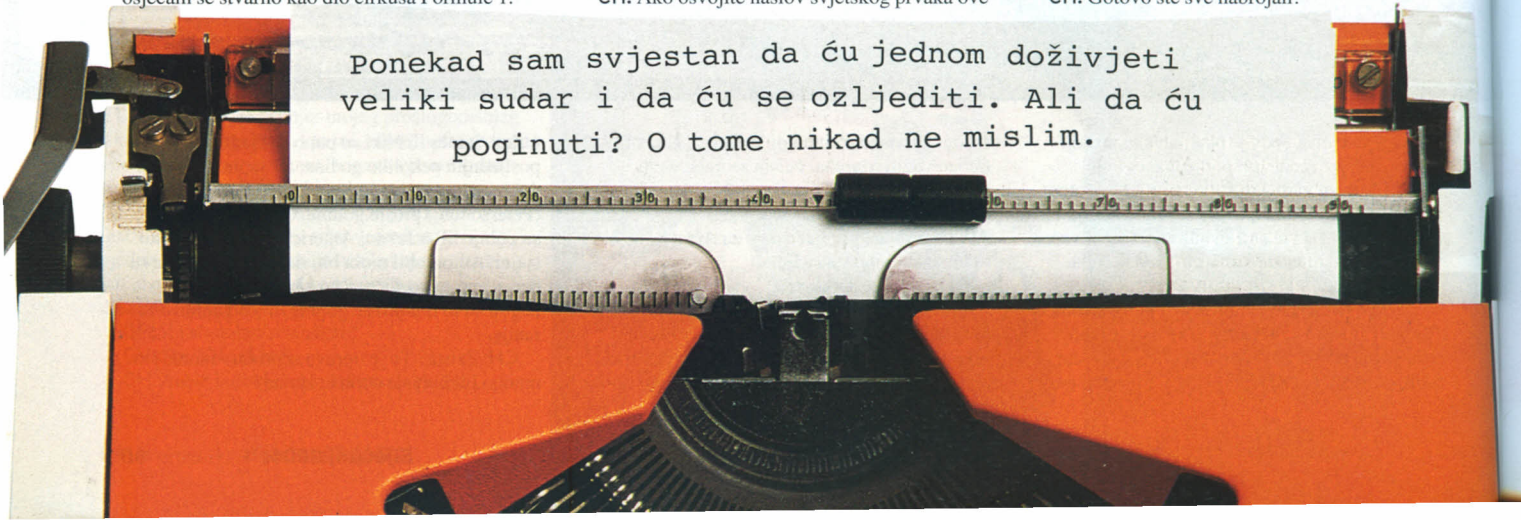
GV: Da vidim kako to izgleda. Ne bih volio cijeli moj život to raditi, ali odraditi tri ili četiri velike USAC utrke, i Indianapolis, to da. Volio bih dobiti Indianapolis 500. To nije baš vrsta utrka koju volim, ali želio bih to isprobati da vidim kako to izgleda. Također bih volio probati i Can-Am utrke.

CH: Je li to zbog vaše domovine?

GV: Znate, volio bih odraditi neke utrke u Americi. Ali ne i cijele serije. Volio bih voziti jednu ili dvije utrke Formule Atlantic, možda. Ili nekoliko utrka Formule 2. Sviđalo bi mi se odvoziti i nekoliko off-road utrka u automobilima s pogonom na sva četiri kotača, možda. A htio bih isprobati i dva-tri relija.

CH: Gotovo ste sve nabrojali!

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT





Race of Champions, Brands hatch 1979. Villeneuve se sprema za utrku nakon što je razgovarao s našim Hockleyem, koji je snimio i ovu fotografiju

GV: Jesam. Volim sve na četiri na kotača s motorom.

CH: Vjerujete li da ćete to i napraviti? Mislim, lako je ovdje stajati i razgovarati o tome.

GV: Nadam se, da. No, to uvijek ovisi o ponudi koju ćete dobiti i vašim sposobnostima.

CH: Neke posebne staze na kojima biste voljeli voziti?

GV: Nurburgring. Volio bih voziti na (23 kilometra dugom, originalnom Nordschleife) Nurburgringu.

CH: Ne vjerujem da ćete sada imati tu priliku.

GV: Hm, ne baš, promijenili su to. Volio bih voziti tamo, ali ne na stazi kakvu su koristili 1966. - bila je definitivno previše opasna, već na stazi kakvu su posljednji put koristili 1976.

CH: Imam osjećaj da će to ostati neispunjena želja.

GV: Ako to možemo tako nazvati, da.

CH: Dobro, kako reagirana na kritike koje kažu da su utrke Formule 1 postale procesijske i dosadne, i da nema dovoljno pretjecanja?

GV: Mislim da su to gluposti.

CH: Zašto?

GV: Bilo je pretjecanja 19.., ne znam točno koje godine. Ali to nije bilo zbog toga što su automobili imali uže gume ili bočne zavjesice ili teko nešto - već je kvaliteta samog vozača bila mnogo lošija nego je danas. U današnje vrijeme, prvih 10 vozača je zbilja 10 najboljih, dok tada prvih 10 nije niti postjalo, bila su četiri jko dobra vozača, i onda iza njih ništa. Kvalifikacije su u onim vremenima bile: 1m30.2s, slijedeći je vozio 1m31.5s itd.; i ako bi vozač koji je u vodstvu imao praznu gumu i morao se zaustaviti u boksovima, dešavalo se da izgubi 50 sekundi, i tad bi to morao nadoknaditi i jako puno pretjecati. Danas to nije tako. Automobili su svi podjednakih karakteristika, tako da kad vozač ispred tebe koči, moraš istovremeno kočiti i ti, inače letiš sa staze. Vrlo jednostavno. Mnogo ravnih dijelova staze nije dovoljno dugačko da bi se uspjelo doći uz bok drugom autu. Putovi kočenja su kraći nego prije, ali čak i kad bi bili 15 metara duži, ne vjerujem da bi se bilo što promijenilo.

CH: Mislite li da su, usprkos tome, utrke i dalje veliki spektakl za gledatelja?

GV: Da. Neke su godine vrlo dosadne. Neke utrke su puno bolje, sve to ovisi o tome što se dešava. Ako zabrane bočne zavjesice, što će svakako učiniti i što mislim da je dobro, sve će biti znatno bolje i sigurnije. Trebamo usporiti automobile. A mislim je su zabrana zavjesica najjednostavniji način. Nitko ionako neće primjetiti razliku. Fizički će to biti lakše za vozača, i zato je to dobar korak. Mislim da je sužavanje guma glupost. To je vrlo blesavo. To neće omogućiti više pretjecanja. Niti će učiniti da auti više proklizavaju u zavojima. Možda bi samo malo otežalo cijelu stvar. Zapravo, mislim da to čak ne bi ni otežalo stvar. Radi se o tome da što većom brzinom ulaziš u zavoj, toliko ga teže uspijevaš savladati. I sve te gluposti i primjdbe kako auti voze kao po tračnicama, kako sve to nije dovoljno spektakularno, to je sve zato što ljudi nemaju dobru poziciju praćenja utrke. Ako ste negdje blizu zavoja, možete vidjeti da većina automobila proklizava podjednako kao i pred pet godina. Ne kao pred 50 godina, naravno, ali pred 50 godina gume su bile široke 5 cm i bilo je zanošenja repa automobila pri 20 km na sat! Ali pri današnjim brzinama, većina automobila - definitivno od sredine zavoja prema van - ima tendenciju zanošenja repa auta i proklizavanja. Nedavno su neki aktualni i neki stariji vozači izjavili kako je Formula 1 jednostavna za vožnju. E pa i to je isto jedna velika glupost! Ja, naprotiv, mislim da što auto brže ide, stvar postaje sve teža i teža.

CH: Veće su G-sile?

GV: Veće su G-sila, a također, ako auto ulazi brže u zavoj, njegove reakcije su brže i vi morate imati brže reflekse. To je, znate, mnogo opasnije.

CH: Kakvo je vaše mišljenje o sukobu između FOCA-e (Formula One Constructors' Association) i FISA-e (Federation Internationale du Sport Automobile, tijelo FIA-e koji je upravljao motosportom prije nego je FIA sama pruzela direktnu kontrolu)?

GV: Ne znam baš mnogo o tome. Nisam o tome puno čitao.

CH: Da li ste uopće bili uključeni u to?

GV: Nisam. Pretpostavljam da, bez obzira na to što radili, FOCA će uvijek imati premoć, jer ona ima ekipe a one imaju vozače, barem su do sada imale vozače! Ali FOCA (njihovo rukovođenje) sama za sebe, ubijeđen sam, nije dobra. Isti je slučaj i s FISA-om, mislim da oni većinu vremena ne znaju što rade. Radi se o skupini starih vozača ili birokrata koji nikad nisu vozili trkaći auto, pa ne znaju baš o čemu govore.

CH: Znači, ne mislite da bi FOCA mogla sve voditi sama?

GV: Mislim da bi tada sve postalo prekomercijalno.

CH: Vi ste sada vrlo uspješan sportaš u vašoj domovini. Možda trenutno najuspješniji franko-Kanađanin. Da li vas imalo zanima politika? Postoji li neki način na koji biste vašu slavu mogli ili htjeli iskoristiti za unapređenje pitanja Quebeca?

GV: Ne. Apsolutno ne. Nemam nikakvih veza s politikom, niti to želim.

CH: Hvala vam najljepša, Gilles. F1

CV Gilles Villeneuve
Datum i mjesto rođenja
18.siječnja 1950., Chambly, Kanada
Poginuo 8. svibnja 1982., Zolder, Belgija
Godine u Formuli 1 1977-1982
Broj GP utrka 67
Pobjeda 6
Podija 13
Bodova 107
Pole positiona 2
Najbržih krugova 8

George Harrison imao je dvije strasti, glazbu i Formulu 1. Naredni zabora-vljeni intervju Chrisa Hockleya je briljantan



FOTOGRAFIJE: CHRIS HOCKLEY, SUTTON IMAGES



Maše: Ivica Blažičko

Žuta zastava

Nakon dvadeset godina, od doba pabirčenja priča o Formuli 1 tko zna od kuda, do danas, krug se zatvorio. Trajalo je dugo, ali se isplatilo čekati

Vremenski to počinje sredinom osamdesetih. Do tada, interes je isključivo nogomet, a pozornost privlače i moto utrke. Grobnik je domaćin svjetskim zvijezdama, gledamo Raineya, Mamolu, meni najdražeg Kevina Schwantza. Istovremeno se počinju pojavljivati na novinskim stranicama i fotografije potpuno crnog bolida, ukrašenog zlatnim logotipom "JPS", iz kojeg kontrastno odskače žuta kaciga nove velike zvijezde Formule 1, nekakvog Brazilca koji je pregazio sve konkurente u nižim formulama na nezapamćeni način.

Mediji bivše države Formulu 1 tretirali su poput nekog egzotičnog otoka. Tu i tamo koja fotografija, poneki tekst pokojnog Aleksandra Maksimovića, prijenosi JRT-a iz Monze ili Monte Carla. Za Englesku smo bili prebalavi, nismo ni znali što tamo izlazi, internet nije postojao, pa je jedini izvor bio mistični, talijanski "Auto Sprint". Ne baš sjajne fotke, odlični crteži i mali problem - pojma nismo imali o talijanskom. No, možda smo upravo uz "Auto" i "Moto Sprint" i uzmucali pokoju riječ, shvatili neka značenja.

Polako se i u nas mijenjaju vremena. U "Startu" piše neki klinac, isposnički mršavi i auto-moto sportu posvećeni Mladen Jergović. Upoznali smo se na Grobniku jedne godine. o Mladenovom odlasku, te karijeri izgrađenoj u Bernijevom televizijskom carstvu.

Mi smo nastavili pratiti Formulu 1. Stigao je internet, podaci su postali dostupni. U međuvremenu je otkriven i "Autosport", englesk časopis kojeg sam, ne bez razloga, u prijenosima nerijetko nezivao i Biblijom Formule 1. I danas kada na utrkama sretnem Nigela Roebucka prođe me neka jeza i svijest o vlastitom, tako površnom znanju, ili možda bolje, tek o površnoj informiranosti, u odnosu na duboko poznavanje Formule 1 novinarskih legendi iz "Autosporta". Ljubav s "Autosportom" vodili smo u jednom, jedinom zagrebačkom kiosku, do kojeg je neredovito stizao, ili, u boljim vremenima, i pretplatom (skupom ko vrag).

Vrijeme je prolazilo. Onaj, ranije spomenuti Brazilac, osvojio je tri naslova svjetskog prvaka, osvojio naša srca i ubio se u Imoli 94. Godine 1996. pojavio se "F1 Racing", mjesečnik koji je fascinirao, prije svega, nevjerojatnim fotografijama najvećih svjetskih majstora. Mike Herd bio je prvi glavni urednik, a fantastične priče, reportaže, intervjue, potpisuju Adam Cooper, Oliver Holt, Mark Fogarty, Peter Windsor, Tony Dodgins. Giorgio Piola podaruje nam sjajne crteže i tehničke analize.

Tu više nije bilo izbora, pretplata je trajna.

"Ljubav s 'Autosportom' vodili smo u jednom jedinom zagrebačkom kiosku, do kojeg je neredovito stizao..."

Dok sam ja snimao noćna ludovanja trkača amatera po Opatiji i Preluci, Mladen je ostajao pod šatorom na Grobniku i pisao o utrkama. Ti su tekstovi drugačiji, afirmativniji i otkrivaju jedan sasvim novi svijet koji se vrti oko F1 utrka. Nisam bio previše iznenađen čuvši vijest



Listam stara godišta i nalazim novog glavnog urednika Matta Bishopa (sjajna fotka iz 99. - puno više kose i puno manje kila - sad mi je malo lakše). Predugo bi trajalo nabrajanje svih velikana koji su se oglasili svojim tekstovima u "F1 Racingu". U svakom slučaju, standardi postavljeni na samom početku nikada nisu kompromitirani.

I onda, nestvarna vijest. Jergović se vratio doma, otkupljena je licenca i Hrvatska postaje trideseta zemlja u kojoj će se pojaviti "F1 Racing". Možda ćete se upitati zbog čega bi u vrijeme internetskog kruženja informacija trebalo davati novac za časopis, pogotovo mjesečnik. Na jednom web forumu već se pojavila i kritika zbog kašnjenja izvještaja s utrka. Naravno da koncept mjesečnog izlaska ne može osigurati apsolutnu aktualnost. No, zato ćete dobiti časopis za kolekcionare, za istinske ljubitelje. Temelj su sjajni tekstovi, reportaže, razgovori i briljantne fotografije. Kao i u svim ostalim, svjetskim izdanjima, temelj je zajednički. To znači da ćete već u ovom broju upoznati i neke od spomenutih autora i njihove tekstove moći ćete čitati na našem jeziku.

I tako je, na neki način, nakon dvadeset godina zatvoren krug. Od vremena kada smo priče iz Formule 1 pabirčili tko zna otkuda, pa sve do izlaska najutjecajnijeg magazina o Formuli 1 u našoj zemlji. Trajalo je dugo, no, vjerujte, isplatilo se čekati. F1