

DAR SVIM ČITATELJIMA F1 RACING MAGAZINA
VELIKI POSTER LEWISA HAMILTONA

NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN



F1

RACING

005/2007 SRPANJ/JULI 20,00 kn www.f1racing.hr
BIH 5,00 KM SLO 4,00 EUR SRB 220 RSD

**TEHNIČKI
PREGLED
POLUSEZONE**
Ima li McLaren
stvarno najbolji
bolid?

PLUS

KIMIJEVE
MUDROSTI
ŠTO MUČI
GERHARDA
BERGERA
FINI DEČKO
JARNO TRULLI

LEWIS HAMILTON A - Ž

BMW #1

F1 Racing otkriva tajni BMW-ov plan za preuzimanje Formule 1



RUBRIKE

- 6 **UVODNIK**
Zbog čega je BMW zaslužio biti tema broja
- 10 **PITPASS**
Pametni dečki završavaju drugi
- 16 **PETER WINDSOR**
O Lewisu Hamiltonu i Jimu Clarku
- 18 **ZNANOST F1**
Zašto je danas tako teško pretjecati
- 22 **SIGURNOST**
O tome kako je Kubica preživio u Kanadi
- 52 **F1 plus 1: DAVID COULTHARD**
O Red Bullu i svojoj budućnosti
- 80 **F1 plus 1: FELIPE MASSA**
Hoće li Hamilton biti opasniji od Alonsa
- 98 **CRNA ZASTAVA**
40. rođendan (po 10. puta)

PRICHE BROJA

- 28 **POLUSEZONSKI TEHNIČKI IZVJEŠTAJ**
Geoff Willis ocjenjuje sve momčadi
- 32 **MODRA ZORA**
Kako se BMW približava vodećima
- 40 **ROBERT KUBICA**
O svojoj prvoj punoj F1 sezoni
- 44 **INTERVJU: NICK HEIDFELD**
Napokon rezultati najdužeg F1 kaljenja
- 48 **WILLY RAMPF**
Konstruktorski genijalac iz Münchena
- 54 **A do Ž O LEWISU HAMILTONU**
Da, namjerno dvaput imamo slovo P
- 58 **INTERVJU: JARNO TRULLI**
Sezona ponovnog dolaska u formu
- 63 **KIMIJEVO MUDROSLOVLJE**
27 izjava na riječima škrtog Finca
- 66 **PULS UTRKE**
Izmjerali smo ritam srca Renaultove momčadi
- 72 **INTERVJU: GERHARD BERGER**
Kako se legenda snalazi pri začetju poretka
- 76 **FRANK DERNIE**
Čovjek koji zna kako napraviti najbolji bolid

GRAND PRIX IZVJEŠTAJI I NAJAVE

- 82 **KANADA** Sve o prvoj pobjedi i velikom danu Lewisa Hamiltona te Wurzovoj trci snova
- 86 **SAD** Mrtva trka McLarenovih vozača - kako brži Fernando nije mogao preteći Lewisa
- 90 **NAJAVA FRANCUSKA** Sve o utrci u žitnim poljima, daleko od urbane vreve
- 92 **NAJAVA VELIKA BRITANIJA** Zašto će Silverstone i opet biti iznimno uzbudljiv
- 94 **NAJAVA EUROPA** Jedina ovogodišnja utrka u Njemačkoj iz perspektive Nica Rosberga



Fotografije na naslovnoj stranici: LAT, xpb.cc, Getty Images Fotografije u ovom broju: Main: LAT, xpb.cc, Getty Images, Charles Coates/LAT, Glenn Dunbar/LAT, John Marsh/LAT, Drew Gibson

Posebno hvala: Nicola Armstrong, Adrian Atkinson, Emma Bearpark, Pat Behar, Hanspeter Brack, Charles Bradley, Ann Bradshaw, Liam Clogher, Cherry Cooper, Christian Danner, Tim Densham, Frank Dornie, Ross Gregory, Silvia Hoffer, Peter Innes, Ellen Kolby, Jörg Kottmeier, Pasquale Lattuneddu, Bradley Lord, Bob McMurray, Lucy Nell, Tracy Novak, Ian Phillips, Christel Picot, Tim Preston, Aled Rees, Clare Robertson, Alex Schieren, Marcus Simmons, Barry Simpson, Lynden Swainston, Pat Symonds, Helen Temple-Rist, Benjamin Titz, Katie Tweedle, Fabiana Valenti, Fernanda Villas-Boas, Bob Warren, Nick Warren, David Wheldon, Gerhard Widmann, Richard Woods



SVAKI MJESEC DONOSIMO SVE O SVIMA NA GRIDU



ŽELITE
PRETPLATU
NA F1
RACING?
OKRENITE
STRANICU
70.

58

JARNO
TRULLI

Veliki intervju s
majstorom
suptilne vožnje



54

LEWIS
HAMILTON A-Ž

Sve što jeste i
niste znali o
najnovijoj
zvijezdi
Formule 1



44

NICK HEIDFELD

Izvan reflektora
Nick vozi svoju
sezonu karijere



32

USPON BMW-a

Sve o pretvorbi
prosječnog
Saubera u sjajne
bijelo-plave
strijele





www.f1racing.hr

IMPRESUM

Broj 004/2007
Lipanj/Juni 2007.
ISSN: 1845 - 8270

IZDAVAČ

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

BRITANSKO IZDANJE

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

HRVATSKO IZDANJE

Izdavač
Opus publikacije d.o.o.
Direktor
Ivo Marin
Glavni urednik
Dino Milić Jakovlić
dino@f1racing.hr
Voditeljica prodaje
oglasnog prostora
Andreja Zajec
Tel.: 01/3775 372
Fax: 01/3756 241
andreja.zajec@f1racing.hr
Grafičko oblikovanje
Leonardo Media
www.leonardo.hr

Grafički urednik
Milivoj Milić
Prevoditelji
Rudjer Jeny
Lovro Kozole
Igor Prstec
Lektura
Vlatka Horvat
Website
www.f1racing.hr
E-mail adresa
info@f1racing.hr

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

PRETPLATA

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

Sve o bavarskom čudu

Glavna tema ovog broja iskristalizirala se u trenucima dok je Lewis Hamilton u Kanadi slavio svoju prvu pobjedu u karijeri. U jednom smo trenutku čuli i timski radio te odande, uz očekivane čestitke, i informaciju koja je u tom trenutku ipak najviše zanimala sve istinske ljubitelje formule 1. S Robertom Kubicom je sve u redu, ozljeda ima, ali nije u životnoj opasnosti. Jer bilo je to užasno, po prvi puta nakon toliko godina pratiti utrku s onim mučnim osjećajem neizvjesnosti u želucu. Bila je to vrlo ozbiljna nesreća, zadnji sam se puta tako napeo i opsovao tijekom utrke, ustrašen, nakon sudara Heidfelda i Sata u Austriji 2002.

Srazmjerna lakoća Kubičinih ozljeda najbolje je svjedočanstvo inženjerske i konstrukcijske kvalitete današnjih bolida. Uvjeren sam da bi pod istim okolnostima rezultat sudara bio vrlo sličan, ma u kojem se bolidu Poljak nalazio. Uostalom, vrlo strogi crash testovi obavezni su i jednaki za sve momčadi. Pa ipak, negdje u prikrajku svijesti ostaje i onaj osjećaj koji govori da je spoj njemačke pedantnosti i švicarske preciznosti pridonio potpunom povjerenju u poštivanje svih pravila i maksimalnu sigurnost vozača. Odavno su, na sreću prošla vremena kada je Rindt pisao Colinu Chapmanu otvoreno pismo u kojem ga moli da poradi na sigurnosti svojih bolida. Ti su u bjesomučnoj potrazi za brzinom često zaobilazili osnovne sigurnosne kriterije, i upravo Rindtova smrt u Lotusu 1970. ostaje jedan od simbola vremena za koje ne želimo da nam se vrati.

Kubičina je nesreća tako na bizaran način potvrdila ono što već znamo i što vam podastiremo kao glavnu temu broja: BMW ispravno radi. Za razliku od nekih bogatijih konkurenata, oni su F1 programu pristupili kreativno i organizirano, te se čini da su na pravom putu da ostvare i velike rezultate. U nekoliko članaka u ovom broju analiziramo što su i zašto do sada učinili te kako dalje, ispravljajući svojevrstu nepravdu prema njima u dosadašnjem dijelu sezone. Da, sve su oči uperene u Ham... hajde, budimo pristojni pa recimo: u McLaren i Ferrari. No BMW Sauber F1 Team zaslužio je mnogo više

medijske pozornosti i nadam se da ćete uživati u priči o njima.

DINO MILIĆ JAKOVLIĆ
GLAVNI UREDNIK



F1 Racing izlazi mjesečno u Australiji, Bliskom istoku, Brazilu, Bugarskoj, Češkoj, Filipinima, Francuskoj, Grčkoj, Hong Kongu, Hrvatskoj, Indiji, Indoneziji, Italiji, Japanu, Južnoj Americi, Južnoj Koreji, Kini, Maleziji, Mađarskoj, Meksiku, Nizozemskoj, Njemačkoj, Poljskoj, Rumunjskoj, Rusiji, Sjedinjenim Američkim

Državama, Španjolskoj, Švedskoj, Tajvanu, Turskoj, Ukrajini i Velikoj Britaniji. Formula One, Formula 1 and F1 su zaštitni znakovi tvrtke Formula One Licensing BV, članu Formula One Group, i koriste se isključivo pod licencom. Reprodukcija u cjelini ili bilo kojeg dijela fotografije, teksta ili ilustracije bez pis-

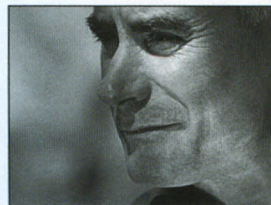
мене suglasnosti izdavača zabranjena je. Urednici i nakladnik F1 Racing magazina ne daju nikakve garancije i osiguranja vezana za proizvode i usluge oglašivača u magazinu. Posebna pažnja neprestano se pridaje tome da sadržaj F1 Racina bude potpuno točan, no izdavač i tiskara ne mogu prihvatiti odgovornost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

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

F1 SURADNICI

Geoff Willis

Aerodinamičar koji je F1 ime i ugled stekao radeći u Williamsu i Hondi, gdje je bio i tehnički direktor. U ovom je trenutku nakratko slobodan te nam se učinio savršenom osobom za naš polusezonski tehnički izvještaj.



Stéphane Samson

Donekadni voditelj press službe i odnosa s javnošću GP2 natjecanja te stari suradnik F1 Racina, nagovorio je ekipu iz Renaulta da sudjeluje u našem malom medicinskom eksperimentu.



Stuart Codling

Ovog smo ga mjeseca poslali na službeni put po Austriji i Njemačkoj, a odatle nam je donio, osim Mozart kugli i piva, i ekskluzivne intervjue s Gerhardom Bergerom i Nickom Heidfeldom.



Will Hings

Prvi novinar koji je intervuirao Lewisa Hamiltona nakon potpisivanja ugovora s McLarenom, danas radi za Eurosport. A za nas je kompilirao vodič kroz Lewisov život i antologiju Kimizama.



Goran Dijaković

Koluma iz prošlog broja izazvala je reakcije od Zagreba do Londona. S obzirom da se traže ljudi s vlastitim mišljenjem i čvrstim stavom drago nam je što kolegu Dijakovića imamo u našem timu.



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

Pitpass

CIRKUS

VIJESTI

OTKRIĆA

POSAO

ZNANOST

cirkus

Čini li se to samo meni ili uistinu postaje sve mračnije?

Mora vam biti žao Fernanda Alonsa. Ispravno je odabrao otišavši iz Renaulta u McLaren, no danas dijelom zahvaljujući i njegovim vošnjama momčadski kolega izgleda kao genijalac.

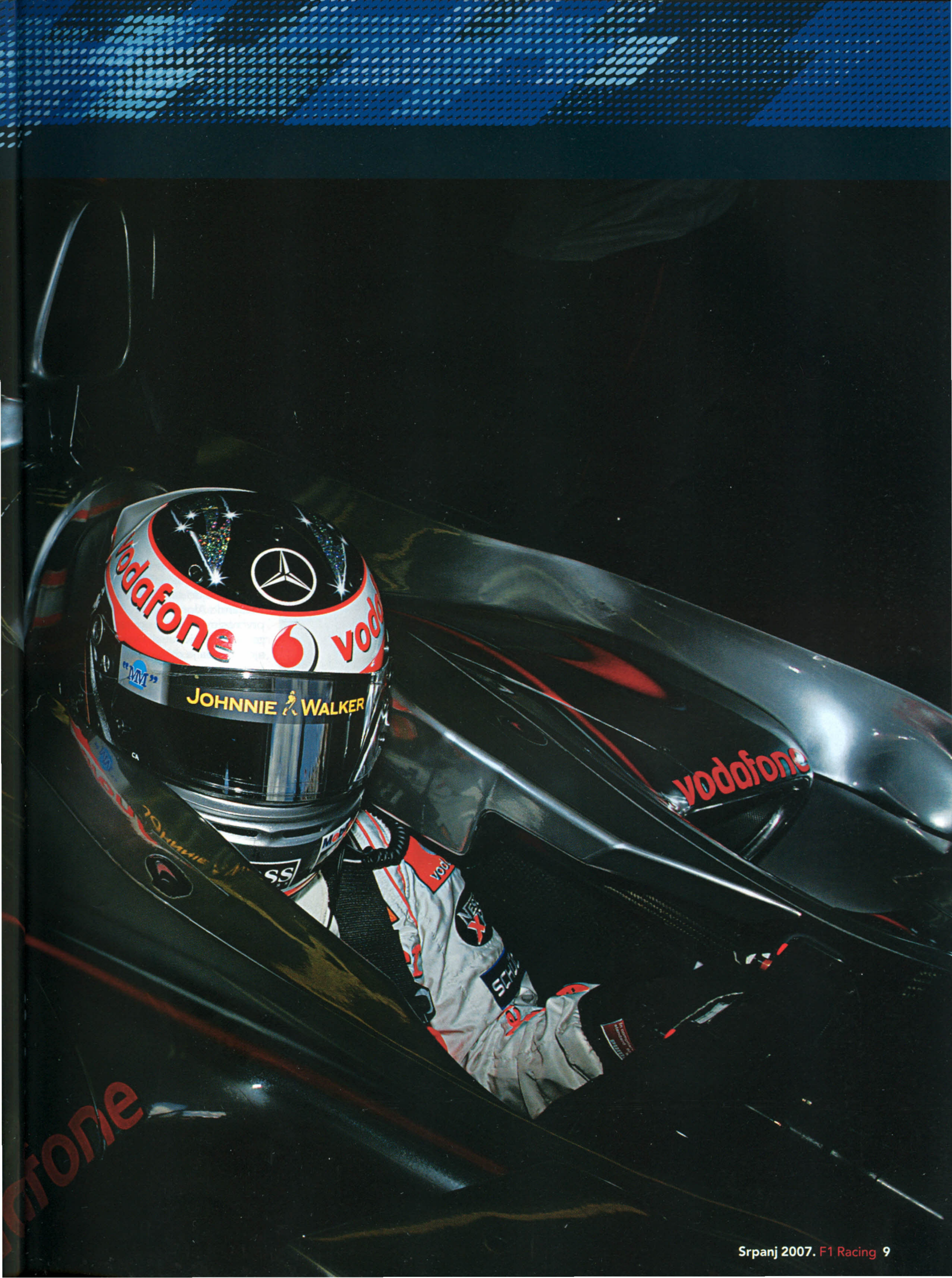
Staza Montreal, Kanada

Vrijeme/datum 1.03 popodne, Subota, 9. lipnja

Fotograf Steven Tee/LAT

Oprema Canon EOS-1DS MKII, 20mm
leće, 1/250 na F23

vodafone



JOHNNIE WALKER

vodafone

vodafone



Stirling se u 77. godini vratio na Le Mans
Stirling Moss ponovno je sjeo za upravljačicu za utрку oldtimera, jedan od pratećih događaja utrke 24 sata Le Mansa. Moss je vozač Aston Martin DBR1 (pobijedio 1959.) i dijelio s predsjednikom Astona, Ulrichom Bezom.

F1 OTKRIĆA



Jurnjava od starta do cilja uz istodobno održavanje bolida u jednom komadu vrijedi više od samo dva boda razlike.

iz 2003. nisu bile uspješne u pogledu krajnjeg cilja. Ali svejedno su uspjele učiniti sezone znatno uzbudljivijima: prvak u sezonama 2003. i 2006. odlučivan je u posljednjoj utrci, a u sezoni 2005. prvak je bio poznat samo tri utrke prije kraja. Jedina je iznimka sezona 2004. kad je Schumacher bio toliko dominantan da ga nikakve promjene sustava bodovanja ne bi spriječile u osvajanju sedmog naslova prvaka.

No proanaliziramo li malo dublje te sezone, pokazuje se da sustav bodovanja nije kumovao uzbudljivosti tih sezona. Čak i da je ostao stari sustav bodovanja, prvenstvo 2003. i 2006. bilo bi neizvjesno do samog kraja, a Fernando Alonso ne bi 2005. svoj prvi naslov prvaka osigurao u pretposljednjoj utrci. Drugim riječima, da je ostao stari bodovni sustav, prvak te sezone ne bi bio odlučan do posljednje utrke.

Kad je riječ o bodovima, Kimi Räikkönen i Rubens Barrichello su 2003. i 2004. bili bodovno blizu Schumachera, što ne bio slučaj prema starom sustavu bodovanja. Međutim, posljednje dvije sezone bile bi mnogo zanimljivije da je ostao stari sustav bodovanja.

PAMETNI DEČKI ZAVRŠAVAJU DRUGI

Sustav bodovanja, izdržljiviji motori te količina goriva tijekom kvalifikacija umanjuju učinak pobjedničkih vožnja. Stoga... vrijeme je za malo promišljanja

TREBA LI mijenjati sustav bodovanja u F1? Bernie Ecclestone jedan je od onih koji misle da treba. „Budući da drugoplasirani osvaja osam bodova, nije u redu da pobjednik osvaja samo deset“, izjavio je Ecclestone početkom sezone. „Za iduću ću sezonu predložiti promjenu. Vozač koji osvoji više utrka treba biti prvak.“

Ako Ecclestone želi jamstvo da će vozač koji pobijedi u najviše utrka osvojiti prvenstvo, nema potrebe za daljnjim razmišljanjem: vozači koji su pobjeđivali u najviše utrka tijekom sezone osvajali su naslov prvaka svake godine od 1990.

Međutim, dublji korijen problema sustava bodovanja,

ujedno onaj koji muči Ecclestonea, slabiji je poticaj i, sukladno, motivacija da se pobjeđuje te učinak koji to ima na cijeli F1 cirkus. Je li to razlog zašto je većina utrka bila zanimljiva u prve dvije trećine, a zatim se razvodnila u posljednjoj trećini jer se drugoplasirani vozač zadovoljio osvajanjem osam bodova umjesto da riskira i krene prema pobjedi?

AKO JE SVE U REDU...

No Ecclestone je taj koji je 2003. dopustio uvođenje trenutnog sustava bodovanja. Nakon što je Michael Schumacher naslov 2002. osvojio s nevjerojatnih 67 bodova

prednosti u odnosu na momčadskog kolegu Rubensa Barrichella, sustav bodovanja 10-6-4-3-2-1 promijenjen je u 10-8-6-5-4-3-2-1.

I premda je zamisao da prvih osam vozača osvaja bodove trebala momčadima iz srednjeg reda biti poticajna (što je nesumnjivo i upalilo), sam je sustav bodovanja izmišljen isključivo kako bi sezona bila napetija i tako se povećala mogućnost da se borba za naslov prvaka vodi do posljednje utrke, što bi poboljšalo gledanost tijekom cijele sezone.

Međutim, činjenica da Ecclestone predlaže još jednu izmjenu kako bi se poboljšala F1 predstava, ukazuje da promjene

SPORO I SIGURNO

Stoga, sadašnji sustav bodovanja je: (a) u odnosu na stari podbacio u težnji da prvenstva učini zanimljivijima, (b) podbacio u tome da prvenstva budu matematički neizvjesnija i (c) prema Ecclestoneovom priznanju, podbacio u poticanju riskiranja do te točke da se vozači zadovoljavaju drugim mjestom.

Zasebno gledano, učinak podtočkom (c) možda sam po sebi

Dublji problem sa sustavom bodovanja slabiji je poticaj i motivacija da se pokuša pobijediti.



Hockenheim ne dopušta uporabu "VN Njemačke"

Ove sezone prvi put nakon 1960. neće biti vožena VN Njemačke. Promotori staze Hockenheim ne dopuštaju Nürburgringu da uporabi taj naziv, pa je utrka u pokrajini Eifel nazvana VN Europe.



Svizac nesretan za Davidsona

Anthony Davidson tijekom VN Kanade pregazio je svisca, zbog čega je morao u boks, što mu je uništilo utrku. „Osoblje je moralo vaditi dijelove svisca iz prednjeg krila“, izjavio je. „Strašno“. Tebi ili sviscu, Ant?

nije dovoljan da redovito utječe na ishod utrka. No u kombinaciji s istodobnom uporabom izdržljivijih motora (sad se motor mijenja svake dvije utrke) te čuvanjem motora koje iz toga proizlazi i koje je sada uobičajeno, vozači su neskloniji prestizanju vodećeg u završnim dijelovima utrke. A to baš i nije nešto što ljudi žele vidjeti.

Zapravo, nedavno je otkriveno da momčadi sada iskorištavaju svaku mogućnost da što manje tjeraju motor do krajnjih granica. Sada je postala rutina da se, ako neki vozač zapne iza drugog te ga nekoliko krugova ne može preći, smanji rad motora kako bi se produljio njegov radni vijek umjesto da se i dalje pokušava preći. Stoga se može reći da pravilo vezano za dugotrajnost motora prijeti sve manjim brojem prestizanja u svakom dijelu utrke, ne samo pri kraju.

GORIVO ZA MOZAK

Treći čimbenik koji također umanjuje mogućnost prestizanja na stazi količina je goriva tijekom kvalifikacija. Ove je godine brzina bolida na stazi vrlo slična - u prosjeku, razlika između najbržeg bolida (McLaren) i najsporijeg (zasigurno Spyker) samo je 2,5 sekunde po krugu - pa stoga i najbolje momčadi drugi kvalifikacijski krug (Q2) voze s vrlo malo goriva kako bi bile sigurne da će se uspjeti kvalificirati u treći kvalifikacijski krug (Q3).

To znači da Q2 otkriva krajnju brzinu svake momčadi kad su rezervoari "prazni". Rabeći brzinu bolida u Q3 kada su rezervoari puni, može se točno izračunati u kojem će krugu bolid u boks. Vrlo je jednostavno shvatiti kako spoznaja o strategiji konkurencije (što svaka momčad vrlo jednostavno može izračunati) može rezultirati time da se vozačima savjetuje da ne riskiraju nepotrebnim pretjecanjem.

Posljedica? Novi sustav kvalifikacija podigao je broj prestizanja kroz boksove na znatno višu razinu.

BUDUĆNOST

Tri čimbenika - sustav bodovanja, dugotrajniji motori i razina goriva tijekom kvalifikacija - možda nas nenamjerno uskraćuje za brojna događanja na stazi. Što, dakle, da se učini? Dugotrajniji motori uštedjeli su proizvođačima stotine milijuna dolara, pa će stoga, sve dok šef FIA-e Max Mosley i dalje pokušava progurati svoj san o proračunima od 150 milijuna dolara (za razliku od sadašnjih 400 milijuna dolara), opstati zamisao o tutrke (te mogućnost produljivanja tog razdoblja). Međutim, nema nikakvog logičnog razloga da se zadrži kvalificiranje u Q3 s količinom goriva za utrku. Premda je taj koncept opravdan u pogledu veće razine nepredvidljivosti, čini nam se čudnim da se održi jer ima potpuno suprotni učinak. Omogućiti svim momčadima da

u tajnosti izrađuju strategije utrke po samoj je definiciji znatno nepredvidljivije! FIA će nevoljko ponovno mijenjati oblik kvalifikacija jer su konačno pronašli popularan i zabavan pristup. Eliminacijsko kvalificiranje treba ostati, ali neka se u posljednjem kvalifikacijskom krugu omogućiti bolidima da voze s malo goriva, kao i u prva dva. Mosleyjeva sve veća briga za okoliš mogla bi biti savršeni izgovor da se odbaci treći kvalifikacijski krug. Povratak na stara pravila vratio bi nas u dane kad su samo tri najbolje momčadi osvajale bodove, što ostalima ne bi najbolje sjelo. Očita alternativa je pobjednika nagraditi s 12 bodova, drugoplasiranog s osam, trećeplasiranog sa šest itd.

Ili se može primjeniti Ecclestoneova zamisao. F1 bi ponovno moglo krasiti ono na čemu cijela krilatica sporta počiva: pobjeđivanje.

DA SU VOZAČI S NAJVIŠE POBJEDA OSVAJALI TITULE PRVAKA...

Zamisao Bernieja Ecclestonea o dodjeljivanju naslova prvaka ponajprije prema broju pobjeda i drugo, prema osvojenim bodovima (što je suprotno sadašnjem načinu), izmijenila bi povijest F1 da se ta metoda rabila od 1950. Mike Hawthorn, Jody Scheckter, Denny Hulme i Keke Rosberg ne bi nikad bili prvaci, a Niki Lauda i Nelson Piquet bi osvojili samo jedan naslov, umjesto tri. S druge strane, Stirling Moss i Didier Pironi bi osvojili naslove za koje većina vjeruje i da zaslužuju; Nigel Mansell bi osvojio tri naslova umjesto jednog; Jim Clark bi umjesto dva naslova osvojio tri; Mario Andretti i Alan Jones dva naslova umjesto jednog; a Ayrton Senna bi osvojio četiri naslova.

Ispod su navedene godine kad bi Ecclestoneov sustav bodovanja donio naslov drugim vozačima.

PRVACI PO POBJEDAMA protiv STVARNIH PRVAKA

Godina	Najviše pobjeda	(pobjeda)	Stvarni prvak	(pobjeda)
1958	Stirling Moss	(4)	Mike Hawthorn	(1)
1967	Jim Clark	(4)	Denny Hulme	(2)
1977	Mario Andretti	(4)	Niki Lauda	(3)
1979	Alan Jones	(4)	Jody Scheckter	(3)
1982	Didier Pironi	(2)	Keke Rosberg	(1)
1983	Alain Prost	(4)	Nelson Piquet	(3)
1984	Alain Prost	(7)	Niki Lauda	(5)
1986	Nigel Mansell	(5)	Alain Prost	(4)
1987	Nigel Mansell	(6)	Nelson Piquet	(3)
1989	Ayrton Senna	(6)	Alain Prost	(4)

Napomena: U sezonama kad su vozači s najviše pobjeda imali jednak broj pobjeda i bodova, u obzir su uzeta i osvojena druga, treća te ostala mjesta



"IZGUBLJENI U PRIJEVODU" KIMI RÄIKKÖNEN

"U odnosu na konkurenciju nisam bio toliko brz. Međutim, prije nego nas to počne briniti, trebamo pričekati i vidjeti kako će se utrka odvijati. Dat ćemo maksimum od sebe da izvučemo najbolji mogući rezultat."

Kimi Räikkönen, Ferrari (nakon kvalifikacija za VN Kanade)

PRIJEVOD:

"Svi znaju da nisam najelokventniji među vozačima, tako da upraba riječi "međutim" i "maksimum" u ovom navodu iz pisanog priopćenja za novinare ukazuje da možda to i nije moja izjava. Na poslijetku, mogu raditi i pametnije stvari



Novinar F1 Racinga postao vrlo popularan

Izvršni F1 Show nakon utrke urednika bez portfelja F1 Racinga i komentatora Radio Five Live Mauricea Hamiltona druga je najpopularnija sportska emisija na iTunesu i jedna od 25 najboljih podcast emisija.

"MICHAELE, ZASTRAŠUJUĆE SI DOJMLJIV..."

Otvoren razgovor između Michaela Schumachera i McLarenova šefa Rona Dennisa kad je Schumi vozio za Benetton snimljen je kamerom i otkriva Dennisove pokušaje da dovede Nijemca u svoju momčad

YouTube™

Ron Dennis Talks to M. Schumacher



SNIMKA TRAJE samo dvije minute i dvije sekunde, ali taj nedavno otkriveni videoisječak otkriva više o Schumijevoj F1 karijeri (kao i pokušajima Rona Dennisa da ga dovede u McLaren) nego išta drugo.

U pristojnom, ali rezerviranom razgovoru koji su dokumentirali snimatelji modne predstave Hugo Bossa prije početka



SchumiSchumi (Benetton) vodi ispred Brundlea (McLaren) pobjeđuje u VN Pacifika 1994.

sezona 1994., Ron i Michael su ovlaš razgovarali o suradnji. Iz pozadine ih promatra Willi Webber, Michaelov menadžer.

Zahvaljujući ekskluzivnom intervjuu s Ronom Dennisom iz svibanjskog broja sad znamo da je Schumi vrlo blizu prelaska iz Ferrarija u McLaren bio "1998., 1999. ili 2000.", odnosno u razdoblju prije nego je njegova

karijera u Ferrariju doživjela zvjezdane vrhunce.

No, u ovom je razgovoru počeo "hoće, neće" odnos s Dennisom. Pročitajte ga i razmislite što je moglo biti.

Obratite također pozornost na Ronovu jedinstvenu tehniku razgovora s vozačima jer vjerojatno tako danas očinski razgovora s Fernandom Alonsom i, posebice, Lewisom Hamiltonom.

Ron Dennis:

Ono što bi trebao učiniti je doći jednog dana i privatno razgovarati sa mnom, daleko od svih. Da vidiš kako razmišljam.

Michael Schumacher: Vjerujem da ćemo sljedeće godine vidjeti koliko naša

momčad vrijedi. Jesmo li momčad koja će se natjecati za naslov prvaka ili ne. Ove godine radimo samo na razvoju.

Sada smo u situaciji da se mora nešto veliko dogoditi da krenemo naprijed. Uspijemo li u tome, u redu.

Ako ne, onda mislim da je nakon tog razdoblja dobro vrijeme da otidem. Imam ugovor.

Sve dok me momčad prihvaća, ne želim mijenjati situaciju.

Želim odraditi svoj ugovor.

RD: Tako i treba biti, ali u pravom trenutku...

MS: Da.

RD: (stanka) Dođi i vidi, dođi i osjeti.

MS: U pravu ste. Vjerujem da ću tako i učiniti.

RD: Pazi na sebe. Katkad se previše izlažeš... samo je jedna stvar koju ne možeš zamijeniti... samo pazi na sebe. Zastrahujuće si dojmljiv.

MS: Mislite li da bih mogao imati nekih problema?

RD: Ne, nisam rekao problema.

MS: Izgleda li tako?

RD: Ne, samo pazi na sebe jer si u bolidu i sam upravljajš svojom sudbinom i samo ti znaš gdje su ti granice. Katkad, gledano izvana, izgleda kao da voziš na samoj granici. Katkad dobiješ samo jednu priliku, stoga samo pazi na sebe.

"Katkad voziš na samoj granici... samo pazi na sebe"

POGLEDAJTE NA YouTube™

Upišite:

monaco 1957
Rijetke snimke u boji utrke vožene prije pola stoljeća; druga Fangiova pobjeda u Monaku.



Upišite:

ukyo katayama greatest
Murray Walker tvrdi da je Ukyo najbolji vozač Formule 1.



Upišite:

elio de angelis piano
Elio za TV svira na glasoviru dok se ostali vozači F1 skupljaju za fotografiranje. Bizarno. Bizarre.



Upišite:

amazing f1 demo
Red Bullov F1 bolid na samo djelomice zatvorenim ulicama São Paola (ima pješaka i vozila).





Scott odlazi u NASCAR?

Scott Speed možda razmišlja o odlasku iz F1. "Prije nekoliko godina ne bih razmišljao o NASCAR-u", izjavio je u Kanadi, "ali sada bih da mi prava momčad nešto ponudi."



U Fisijevoj akademiji obučavat će se konstruktori

Na stazi Vallelunga pokraj Rima Giancarlo Fisichella otvorio je automobilističku akademiju. Akademija, prva te vrste, bavit će se obrazovanjem u svim disciplinama vezanim uz utrke.

TESTIRANJA

OGRANIČAVANJE TESTIRANJA USKRAĆUJE F1 ZA TALENT

I BAŠ KAD SU NADANJA F1 da će pronaći nove talente nalik fantastičnom Lewisu Hamiltonu porasla, pojavio se problem – vrlo je malo mladih vozača s nužnim iskustvom. U danima ratovanja oko guma i neograničenog testiranja omogućiti mladim vozačima da testiraju bolide bilo je vrlo jednostavno. Ali sada, zahvaljujući novom ugovoru o testiranjima za sezonu 2007. koji su potpisale sve momčadi, ta su testiranja vrlo ograničena.

Tim su ugovorom momčadi i Bridgestone uštedjeli milijune. No ograničavanje momčadi na 300 setova guma i 30.000 km znači da testne vožnje mladih vozača umanjuju dragocjeno vrijeme za „pravo testiranje“. Tako su manje momčadi dobile mogućnost povećavanja svojih prihoda jer prodaju svoje testno vrijeme velikim momčadima.

Sada ne samo da je mladim vozačima znatno teže odvoziti dovoljno kilometara (305 km tijekom dva dana) u F1 bolidima kako bi dobili FIA-inu superlicencu (nužna za sve vozače koji voze tijekom vikenda održavanja GP utrke), nego ni stariji i dokazani vozači više nemaju toliko mogućnosti testiranja bolida.

„Prošle sam godine odvozio više od 20.000 km“, izjavio je Hondin testni vozač i nekadašnji vozač Jaguara/Red Bulla Christian Klien. „Ove godine ću odvoziti najviše 6000-7000 km.“ Zapravo,

odluka donesena sredinom svibnja da James Rossiter prijeđe iz Honde u Super Aguri bila je djelomično uzrokovana nedostatkom vremena za testiranja dvaju vozača iste momčadi.

Rossiter, kao i ostali testni vozači, ima malene šanse da se probije, osobito sada kada su testne vožnje petkom tijekom GP vikenda ograničene na dva bolida po momčadi i sesiji. Rezultat je da su sada 90 minutne sesije mnogo zabavnije jer ih uglavnom voze glavni vozači. Ali publika i osoblje u boksovima više nemaju priliku da na stazi gledaju mlade talente.



Rossiter (lijevo) je iz Honde otišao zbog testnog vozača Kliena (desno)

Rješenje? Recimo, jednosatna otvorena sesija petkom, nakon drugog treninga za vozače koji ne sudjeluju u utrkama? Naravno, neke bi momčadi to iskoristile za dodatno prikupljanje podataka rabeći stare testne „vukove“ poput Pedra de la Rose. No barem bi i mladim nadama poput Rossitera ponudili mogućnost razvijanja vještine.



Rossiter u Super Aguriju ipak može tu i tamo odvoziti koji kilometar na stazi



Toliko znam...

Eddie Jordan
progovara

Umjesto da se sve dublje ukopava, Toyota bi trebala uložiti još novaca i preseliti u Britaniju

Mislim da su Ralf Schumacher i Jarno Trulli gotovo zaboravljeni. Više ne privlače pozornost na stazi. A izvan staze, čuo sam da Toyota razmišlja o odgodi promotivnih aktivnosti sve dok se rezultati ne poboljšaju, premda sumnjam da će se to dogoditi. Osobno, mislim da bi trebali učiniti suprotno. U Monaku sam sreo i Schumachera i Trullija i ostao sam iznenađen što nitko od njih nije zatražio autogram. Nevoljko ću to reći, ali čak i vozači iz posljednjih startnih redova dobivaju više pozornosti. Tužno je da ta dva vozača neprijeporne kvalitete – obojica su dio moje datoteke „omiljeni vozači“ – polako padaju u zaborav. Izvještaji iz momčadi navode da se obojica još nisu privikli na bolid ili da im „nedostaje samopouzdanja“. Molim vas, pa

govorimo o veteranima Formule 1, vozačima koji su osvajali prva startna mjesta i pobjeđivali u utrkama. Dobri vozači kao ni vukovi ne mijenjaju svoju ćud, oni preko noći ne postaju loši. Oni mogu obavljati što se od njih traži i učiniti da momčad bude kompetitivna. No ako im doista nedostaje samopouzdanja, onda je posrijedi nešto drugo. Prvi sam koji će reći da je ulazak Toyote u F1 bio iznimno važan: najveći svjetski proizvođač automobila, vodeći u proizvodnji hibrida i korporativnoj brizi za okoliš. Da su F1 bolidi električni, Toyota bi bila prva! Čini mi se da je bilo vrlo hrabro ući u F1 bez ikakva prethodnog iskustva te početi od nule umjesto da se kupe postojeći objekti i iskustvo.

Toyota proizvodi odlične F1 motore i bio sam im zahvalan što su njima opskrbljivali Jordan kad to nitko nije htio, osobito jer to nisu morali činiti. Bilo je to sportski i plemenito od njih i zato mi sada nije drago što su u ovoj neizglednoj situaciji. Bez obzira na to, nešto se mora promijeniti. Pitanje nije ima li Toyota budućnost u F1, nego gdje je Toyotina budućnost u F1? Stoga potičem Toyotu da se preseli u Veliku Britaniju

„Prvi sam koji će reći da je ulazak Toyote u F1 bio iznimno važan.“

gdje će imati pristup najnovijim tehnologijama i proizvođačima i gdje će moći novačiti najbolje osoblje koje se neće trebati seliti na drugi kraj svijeta.

Neka proizvodnja ostane u Njemačkoj, ali preselite trkaću momčad u Britaniju.

Dosadašnji rezultati dokazuju da eksperiment s Kölnom nije uspješan, a kako bi dobili priliku da spase obraz u okrutnoj automobilskoj industriji, osobno smatram da je trenutak za ulaganje dodatnog novca.

Uz malo strpljenja, rezultati će sami doći.

TOP-LISTA SVIH VREMENA NA VN BRITANIJE

Naši zbrojevi otkrivaju najuspješnije vozače u 57 godina VN Britanije

8. SRPNJA 22 najbolja vozača na svijetu bit će poredana na startu Silverstonea na utrci VN Britanije. Ali koji će od njih ući na popis najuspješnijih vozača svih vremena VN Britanije?

Kako bi to saznali, F1 Racing i FORIX, web-stranica za statističke izračune, pogledali su rezultate svake utrke VN Britanije od početka natjecanja 1950. i primijenili sadašnji sustav bodovanja 10-8-6-5-4-3-2-1. Ilustracija (desno) prikazuje kako bi 22 najboljih vozača na VN Britanije bilo poredano na startnom dijelu Woodcote.

Sedmerostruki svjetski prvak Michael Schumacher na prvom je mjestu kao najuspješniji vozač VN Britanije. Iza njega je Alain Prost koji, premda je odvezio utрку manje, ima bolji prosjek bodova. Nigel Mansell, koji je odvezio toliko fantastičnih i dojmljivih utrk na Silverstoneu, treći je, ujedno najbolji britanski vozač na stazi.

Najvišeplasirani britanski vozač koji se nije kvalificirao za našu utrku je John Watson koji je zbog svoji 28 F1 Racing bodova na 24. mjestu, a odlični, no katkad i nesretni Stirling Moss nalazi se na 31. mjestu. James Hunt i Damon Hill su na 37., odnosno 44. mjestu, a Jenson Button (za razliku od sadašnjeg kolege Davida Coultharda) na 52. je mjestu sa samo 14 F1 Racing bodova.

30. ROĐENDAN RENAULTA

NA VN BRITANIJE obilježava se 30-godišnjica ulaska Renaulta u F1. U toj je utrci 1977. Francuz Jean-Pierre Jabouille vozio bolid RS01, prvi bolid F1 s turbopunjačem. Odustao je nakon 16 krugova zbog problema s turbopunjačem, ali bolid je redefinirao tehnologiju motora bolida F1 i uveo F1 u razdoblje turbopunjača koje je trajalo sve do kraja sezone 1988. Kako bi se prigodno obilježila godišnjica, Renault je pozvao Jabouillea u svoj boks u Silverstoneu.



14 F1 Racing Srpanj 2007.

1. **MICHAEL SCHUMACHER**
F1 Racing bodovi 73 Startovi 14
Pobjede 3 l. na startu 1 Najbrži krugovi 3

3. **NIGEL MANSELL**
F1 Racing bodovi 61 Startovi 11
Pobjede 4 l. na startu 3
Najbrži krugovi 7

2. **ALAIN PROST**
F1 Racing bodovi 68 Startovi 13
Pobjede 5 l. na startu 1
Najbrži krugovi 2

5. **NELSON PIQUET**
F1 Racing bodovi 56 Startovi 13
Pobjede 0 l. na startu 3
Najbrži krugovi 0

4. **JACK BRABHAM**
F1 Racing bodovi 60 Startovi 14
Pobjede 3 l. na startu 3 Najbrži krugovi 2

7. **NIKI LAUDA**
F1 Racing bodovi 54 Startovi 12
Pobjede 3 l. na startu 2
Najbrži krugovi 4

6. **JIM CLARK**
F1 Racing bodovi 55 Startovi 8
Pobjede 5 l. na startu 5 Najbrži krugovi 2

9. **DAVID COULTHARD**
F1 Racing bodovi 45 Startovi 13
Pobjede 2 l. na startu 0
Najbrži krugovi 0

8. **JOHN SURTEES**
F1 Racing bodovi 46 Startovi 12
Pobjede 0 l. na startu 0 Najbrži krugovi 1

11. **MIKA HÄKKINEN**
F1 Racing bodovi 41 Startovi 10
Pobjede 1 l. na startu 2
Najbrži krugovi 3

10. **RUBENS BARRICHELLO**
F1 Racing bodovi 43 Startovi 14
Pobjede 1 l. na startu 2 Najbrži krugovi 2

12. **JUAN MANUEL FANGIO**
F1 Racing bodovi 39 Startovi 7
Pobjede 1 l. na startu 1
Najbrži krugovi 1

12. **DENNY HULME**
F1 Racing bodovi 39 Startovi 10
Pobjede 0 l. na startu 0 Najbrži krugovi 1

14. **GRAHAM HILL**
F1 Racing bodovi 38 Startovi 17
Pobjede 0 l. na startu 1
Najbrži krugovi 2

14. **EMERSON FITTIPALDI**
F1 Racing bodovi 38 Startovi 11
Pobjede 2 l. na startu 0 Najbrži krugovi 0

17. **JUAN PABLO MONTOYA**
F1 Racing bodovi 36 Startovi 6
Pobjede 1 l. na startu 1
Najbrži krugovi 0

16. **AYRTON SENNA**
F1 Racing bodovi 37 Startovi 10
Pobjede 1 l. na startu 1
FNajbrži krugovi 0

19. **MIKE HAWTHORN**
F1 Racing bodovi 33.5 Startovi 7
Pobjede 0 l. na startu 0
Najbrži krugovi 2

18. **JACKIE STEWART**
F1 Racing bodovi 35 Startovi 9
Pobjede 2 l. na startu 0
Najbrži krugovi 3

21. **KIMI RÄIKKÖNEN**
F1 Racing bodovi 30 Startovi 6
Pobjede 0 l. na startu 1
Najbrži krugovi 1

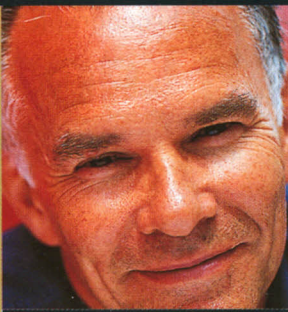
20. **CARLOS REUTEMANN**
F1 Racing bodovi 32 Startovi 10
Pobjede 1 l. na startu 0
Najbrži krugovi 0

22. **BRUCE MCLAREN**
F1 Racing bodovi 29 Startovi 11
Pobjede 0 l. na startu 0 Najbrži krugovi 1



Bernie dogovorio novi ugovor s Indianapolisom

Prije završetka broja pojavile su se glasine o novom sedmogodišnjem ugovoru između Ecclestonea i Tonyja Georgea, CEO Indýja, za VN SAD-a. Ugovor obuhvaća i izmjene na unutarnjem dijelu staze



Uz dlaku

Peter Windsor progovara

Ovo je pitanje Windsor želio pitati Jima Clarka, a sada ga je postavio Lewisu: kada si znao da si ovako dobar?

Svaki put kad putujem u Indianapolis sjetim se Jima Clarka (ili Jimmyja kako su ga zvali u SAD-u), ali ove je godine bilo drukčije: gdje god sam pogledao vidio sam podsjetnike na njega. Možda je razlog tome što je Dario Franchitti netom osvojio Indy 500 i jer je Ashley, njegova supruga, odgovorila „mislit će na velikog Jimmyja Clarka“ kad su je upitali što bi ova pobjeda značila njezinom suprugu. Možda je razlog što je u vikendu održavanja Indy F1 utrke bila 45-godišnjica Clarkove prve pobjede u F1 (u Spau 1962., u bolidu Lotus 25). Ili je možda razlog uspon Lewisa Hamiltona. Često se pitam kakav je Jim Clark bio kad je imao 23 ili 24 godine, kad je već bio umjetnik, jedan od nekolicine „savršenih manipulativnih“ vozača 20. stoljeća te također mladić kojeg vidite na crno-bijelim fotografijama u Lotusu 18. Je li znao koliko je bio dobar? Je li osjećao svoju genijalnost? I, ako je bilo tako, kako se nosio s time?

Ja, odnosno mi, nikad to nećemo saznati. Možemo razgovarati s ljudima koji su s njim radili ili ga poznavali i oni će uglavnom izjavljivati nešto poput „Ah, Jimmy, bio je tako simpatičan mladić. S njim je bilo lako raditi. Odan. Sa svima je bio u dobrim odnosima.“ U najboljem slučaju te će izjave biti dovoljne da si ga predočimo. U najgorem, bit će to samo riječi drugih. Razgovarao sam s Dariom na Indyju. Ashley nije htjela nered u kući, pa je Dario napravio posebnu „Sobu Jima Clarka“. Fotografije. Knjige. I, pretpostavljam, neki zanimljivi osobni predmeti i suveniri. Ovo je Darijev način vjerovanja, održavanja veze sa svojim nasljedem. Gledam Lewisa Hamiltona, gledam istu tečnost koju sam davno prije vidio u Clarku. Isto nevjerojatno samopouzdanje – zapravo, preobrazbu – kad se iz sasvim razmjerno normalne osobe pretvara u nevjerojatnog vozača utrka. Gledam ga kako od paddocka hoda do bokseva u Monaku, dok dugo hoda uzduž montažnih tribina i luksuznih loža. Maše, smije se, sudac ga zaustavlja i traži autogram. Zaustavlja se, potpisuje, a zatim se opet zaustavlja i daje još autograma. Potom odlazi i čavrlja s Phillipeom Streiffom, bivšim vozačem Ligiera koji je nakon nesreće u Rijuu 1989. završio u invalidskim kolicima. Neko vrijeme razgovara s njim, šaleći se i smijući i pokazujući da mu je stalo. I zatim se, samo tako, spušta u McLarenov bolid i odvozi najbrži krug u Monaku.

U Indyju sam imao sreće, pa sam ga za televizijski program Speed mogao intervjuirati pred oko 300 ljudi. Bio je opušten, duhovit, strpljiv i zainteresiran za razgovor. Nisam mogao odoljeti. Morao sam ga pitati to pitanje koje bih pitao Clarka da mi se ikad pružila prilika.

„Kad si“, pomalo sam nervozno upitao Lewisa, „prvi put shvatio da si tako nadaren? Kako si to prepoznao? Kako si se osjećao?“

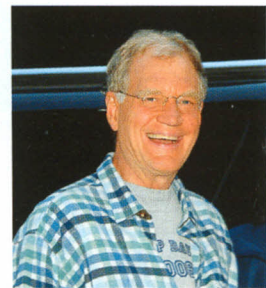
„Kad ste prirodno nadareni, onda to morate njegovati. Valja mukotrpno raditi da to zadržite.“ Lewis Hamilton

Lewis se nasmijao i malo pričao o kartingu i o uživanju u spoznaji da je mogao kočiti gdje i kada je želio i koristiti gas na način na koji je to želio. Zatim je zastao i malo se zagledao i rekao: „Znam da imam taj dar i da me Bog blagoslovio njime. Kad ste prirodno nadareni,

onda to morate njegovati. Trebate mukotrpno raditi da to zadržite. Zato je taj dar tako dugo u meni. Nikad ga nisam zanemario.“ Nakon toga izvadio je zlatni križ ispod kratke majice i pokazao ga gledateljima. To nije bio Lewis koji prodaje maglu publici. To je bio Lewis Hamilton, 22-godišnji pobjednik u utrci F1 koji svima otkriva svoju dušu.

Tada sam shvatio ono što sam oduvijek pokušavao shvatiti kod Jimmyja: kao i Lewis, Jimmy je također imao toliko dara da nikad nije sumnjao ili oklijevao. Nevjerojatnom jasno vidio je što treba učiniti, put kojim treba ići.

Hamilton i Clark imaju štošta zajedničkog - pristupačnost izvan staze i nevjerojatnu lakoću kojom kontroliraju situaciju na njoj

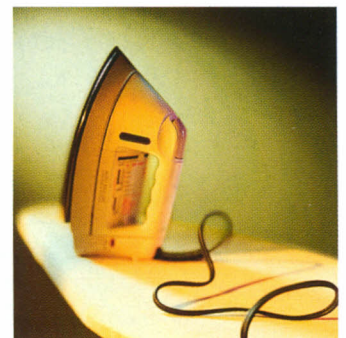


HAMILTON NEZANIMLJIV AMERIKANCIMA

Nije u Americi sve bilo idealno za Lewisa Hamiltona, usprkos pobjedi na Indyju. Naime, američka publika i dalje pokazanim interesom za Formulu 1 zaostaje za ostatkom svijeta. Iako je upravo Hamilton velika nada za marketinški probaj sporta na američko tržište, doživio je glatki odbijanje od Davida Lettermana, poznatog američkog tv voditelja. U njegovoj emisiji je samo tjedan dana ranije gostovao pobjednik utrke Indy 500, Škot Dario Franchitti. Lettermanu se učinilo da je previše u tako kratkom roku imati čak dva gosta s područja auto utrka, pa je Formula 1 ispala iz programa, jer je Indy 500 ipak još uvijek mnogo popularniji s one strane velike bare.

LEWISOVI ČISTI (I IZGLAČANI) NABORI

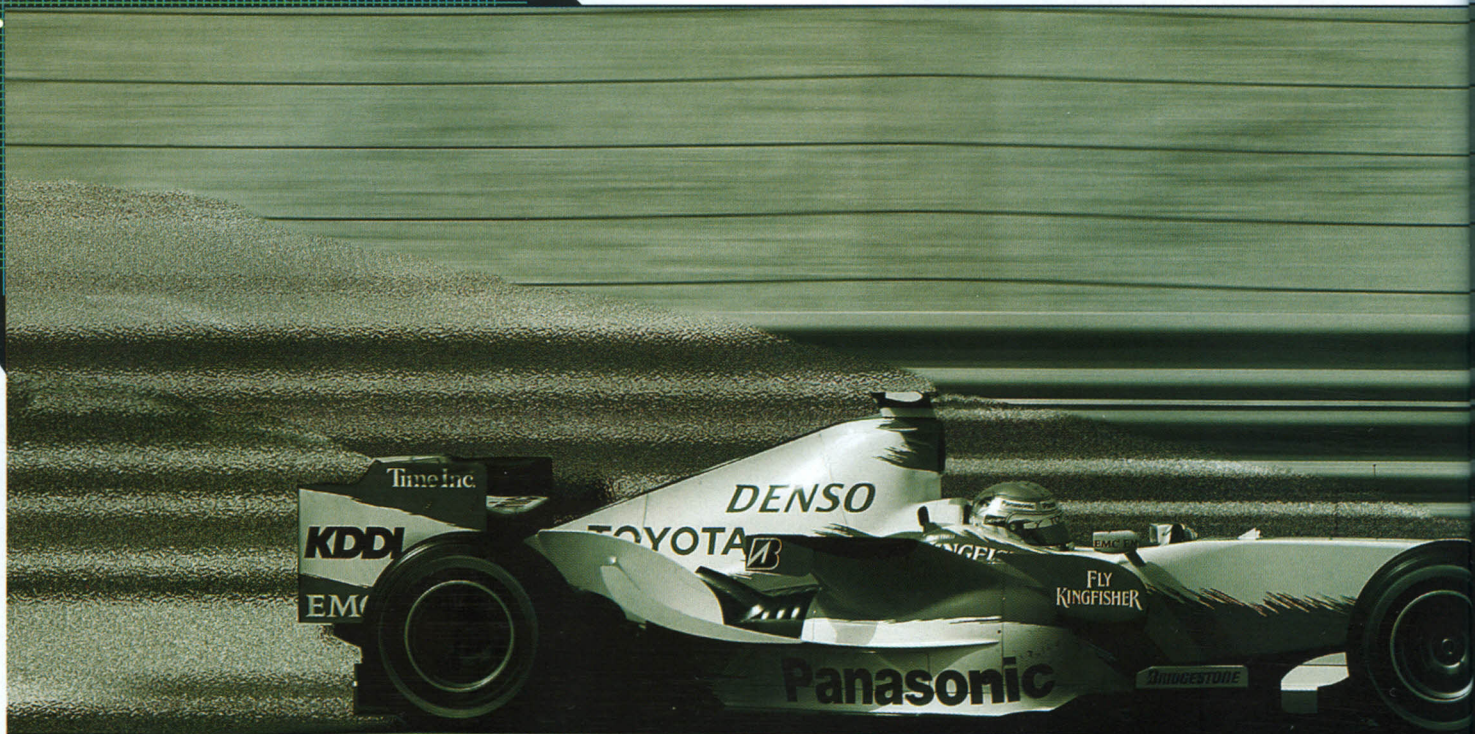
Jeste li primijetili razliku u bojama između Fernandove i Lewisove odore na tiskovnoj konferenciji VN SAD-a? Lewis je nosio svoj plastikom ukrašeni gornji dio odijela namijenjen TV kamerama i usrećivanju sponzora. Fernando nije.





Tehnički šefovi Williamsa ostali u tvornici
Ni Williamsov tehnički direktor Sam Michael (desno), niti šef konstruktora Patrick Head (lijevo) nisu bili na VN SAD-a. Momčad je vodio glavni operativni konstruktor Rod Nelson.

ZNANOST F1



ZAGONETKA PRESTIZANJA

Bolidi su zbog odlične aerodinamike brzi, ali je zato teže prestizati. Zašto i što se može učiniti?

Prestizanje. Prema FIA/AMD-ovoj prošlogodišnjoj anketi fanova većina bi nas htjela vidjeti više prestizanja na stazi. No vama, čitateljima našeg časopisa, nije trebala anketa da biste to znali. Vi si u umu možete predočiti uzbuđujuća oportunistička prestizanja u prvom zavoju (Lewis Hamilton vs Felipe Massa i Kimi Räikkönen u Melbourneu 2007.), izvanredan potez za koji ne vjerujete da se događa (Mika Häkkinen vs Michael Schumacher, Spa 2000.) i dugo prestizanje kotač uz kotač (Nigel Mansell vs Ayrton Senna, Barcelona 1991.).

Prestizanje je onaj čimbenik koji nas privlači utrka F1, ali njega je,

na žalost, sve manje. Brojni nepodudarajući čimbenici (među kojima i nepromjenjivi zakoni fizike) spojili su se i znatno onemogućili prestizanje. FIA ima odbor tehničkih stručnjaka koji trenutačno radi na tom problemu, ali ta se zadaća pokazala vrlo teškom. Stoga pogledajmo podrobnije neke od tih čimbenika.

SLIPSTREAM

Kad jedan bolid na ravnom dijelu prati drugi, tada je u prednosti jer je aerodinamički otpor zraka na njegovim krilima manji. No drugi se bolid prije ravnog dijela treba dovoljno približiti da to iskoristi. "Glavna poteškoća u F1 je mnogo

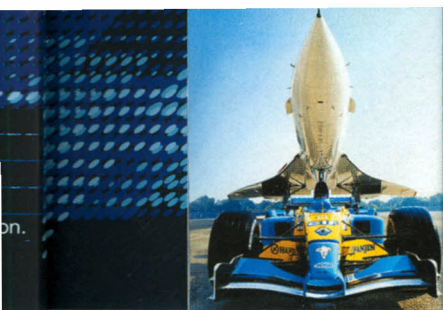
uzlaznog toka zraka sa stražnjeg kraja bolida", izjavio je tehnički direktor Williamsa Sam Michael, "jer se dosta potiska stvara stražnjim krilom. Kad se taj tok tako

„Kad slijedi drugi bolid, bolid gubi 25-30 posto prednjeg potiska - oko 2,5 sekunde po krugu“

podigne, automobil iza vas gubi potisak - na cijelom bolidu, ali najviše na prednjem kraju. Zbog toga je bolid skloniji podupravljanju, pa vozač gubi prijanjanje i ne može ostati dovoljno blizu kroz zavoje."

"Bit je", izjavio je glavni Spykerov tehničar Mike Gascoyne, "da kad bolid slijedi drugi, zapravo se nalazi u sporijoj zračnoj struji i stoga stvara manji otpor i manji potisak. A to se ne može promijeniti. Zakoni fizike ne mogu se promijeniti."

Budući da prednja krila rade na samoj granici kritične brzine, gube učinkovitost ako tok zraka do njih nije usporedan sa stazom. Kad bolid slijedi drugi bolid, sprijeda



Širenje Michelinove tehnologije

Saznalo se da su Michelinove F1 gume rabile istu Near Zero Growth tehnologiju guma za Concorde kako bi se spriječilo širenje pri povećanju brzine. Vozači na Michelinovim gumama morali su mijenjati visinu od tla kad su prešli na Bridgestone.



Bliži se rok izrade tehničkih propisa

Tehnički propisi za 2011. bit će dovršeni do kraja 2007. „Proizvođači imaju šest mjeseci da predstave svoje zamisli“, izjavio je Max Mosley za Welt am Sonntag. „Objektivno ćemo porazgovarati osvemu.“



Uzlazni tok zraka sa stražnjeg kraja smanjuje potisak bolida straga

glavni problem nastao zbog (dobronamjernih) pokušaja da se smanji ukupni potisak - i tako uspire bolidi - podizanjem minimalne visine prednjeg krila.

„Protetkli smo nekoliko godina radili stvari koje su pogoršavale situaciju“, rekao je Gascoyne. „Postalo je očito da što je krilo više, to više na njega djeluje prednji kraj bolida i stoga imate veće promjene u ravnoteži. Takve je bolide mnogo teže preći nego što je bio slučaj prije nekoliko godina. Mislim da je dobro da FIA u zračnim tunelima obavlja primjerena testiranja kako bi se situacija poboljšala. Mislim da polako shvaćamo što treba učiniti“.

Težište je na pronalasku načina poboljšavanja performansa bolida koji slijedi - ili smanjivanje štetnog učinka bolida ispred - kako bi prestizanje bilo jednostavnije. Konstruktorska studija CDG krila (Centreline Downwash Generating, krila koje stvara naniže usmjeren tok zraka) predstavljena je 2005., ali reakcije su bile različite. Neke od momčadi potpuno bi ukinule krila i u cijelosti se oslonile na mehaničko prijanjanje i debele gume u stilu 1970-ih, ali malo je vjerojatno da će se to dogoditi.

„Bez obzira koje se pravilo počne primjenjivati, proizvest ćemo gumu koja će biti u skladu s time“, rekao je Kees van der Grint iz Bridgestonea.

„No ne želimo da nas se stavi u položaj kad gume imaju važnu ulogu u određivanju tko će



„Vlakici“ bolida vizualni su dokaz da je sada teže prestizati nego prije

pobijediti, a tko izgubiti. To bi trebalo biti na vozačima - koji će od njih kasnije kočiti. Naše je da omogućimo sredstva za pobjedu.“

„Trenutačno“, rekao je Michael, „za propise za 2009. razmišljamo o većem postotku potiska koji stvara podloga - efekt tla. Uspijemo li u tome, uzlazni tok zraka bit će pod mnogo manjim kutom i manje će utjecati na bolid straga.“

To možete vidjeti u GP2 natjecanjima jer se bolidi mogu pratiti kroz zavoje.“

PROMJENE NA STAZAMA

Još jedan, premda skup, način promicanja prestizanja je promijeniti staze. Na sporijim dijelovima bolidi stvaraju manje potiska, pa kad slijede drugi bolid tada gube proporcionalno manje.

„Povećavanje mogućnosti prestizanja vjerojatno bi trebalo po pola ovisiti o stazi i bolidu“, rekao je Michael. „Ako spori dio vodi do

brzog ravnog dijela nakon kojeg slijedi još jedan spori zavoj s dugim asfaltiranim dijelom za izlijetanje, stvarate uvjete u kojima vozač ima dobru mogućnost prestizanja. Ako ne uspije preteći, barem neće završiti na sljunku i bez mogućnosti povratka na stazu.“

Problem sa sporim zavojima je da im se vozači izruguju nazivajući ih „Mickey Mouseima“ - dokaz toj tvrdnji je zadnji dio doradenog Fuji Speedwaya. No kako taj dio vodi do najduljeg ravnog dijela u F1, možda ćemo uskoro na njemu vidjeti više prestizanja.

PROMJENA U RAZMIŠLJANJU

Na kraju, različite razine performansa bolida F1 znače da ako krenu s mjesta za koje su se kvalificirali, neizbježno je da se rastrkaju stazom. I tako će najbolji vozač u najboljem bolidu zasigurno pobijediti.

„U pogledu aerodinamike, mnogo se toga može učiniti za promicanje prestizanja“, izjavio je izvršni direktor konstruktorskog odjela u Renaultu Pat Symonds.

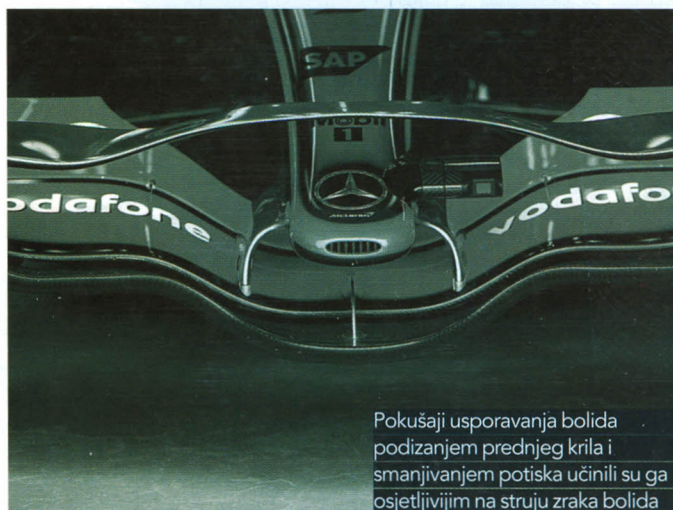
„Možete napraviti da bolidi ne budu toliko osjetljivi na agresivnu turbulenciju; možete ih načiniti da stvaraju dobroćudniju turbulenciju. No to nužno ne znači da je to jednostavno. Možda bi trenutačno bilo bolje da promijenimo način razmišljanja.“

Mišlajući na činjenicu da bolidi budu brži, osobito u kvalifikacijama, jer je to način da se pobijedi u utrci.“

„Zamislite da je umjesto brze vožnje prestizanje način pobjeđivanja u utrkama. Tada težište istraživanja ne bi bilo samo na stvaranju potiska, nego i na stvaranju potiska u turbulenciji drugog bolida.“

To govorim hipotetski i ne zagovaram obrnuti poredak na stazi nalik utrkama GP2, ali kad biste znali da nakon što ste se kvalificirali kao prvi, krećete sa sedmog mjesta, onda biste u potpunosti bili usredotočeni na svoju vožnju, na prestizanje.

Trenutačno F1 momčadi uopće ne testiraju prestizanje u zračnim tunelima.“



Pokušaji usporavanja bolida podizanjem prednjeg krila i smanjivanjem potiska učinili su ga osjetljivijim na struju zraka bolida

gubi 25-30 posto potiska. Ali ako mu je potisak za 25 posto veći od bolida ispred njega, onda ga može slijediti i preći. To je jednako gubitku od oko 2,5 sekunde po krugu - to je, recimo, razlika između McLarena i Spykera. Naravno, takve razlike nisu poželjne u F1 osim ako, primjera radi, brži bolidi startaju iza sporijih.

Postoje neka razmišljanja (ispostavilo se pogrešna) da je gomila aerodinamičkih dodataka na suvremenim F1 bolidima (usmjerivači toka zraka i slično) dodatno kompromitirana ako bolid uđe u slipstream drugog bolida. No nije tajna da je tok zraka kod nekih bolida „tehnički nepravilniji“ nego kod drugih. Čini se da je

Pitpass

CIRKUS VIJESTI OTKRIĆA POSAO ZNANOST



Lewis je favorit kladioničara za naslov

Prije sezone Ladbrokes je imao koeficijent 25 za Lewisovu pobjedu u prvenstvu. Trenutačni koeficijent je 1,25. Jedan ulog od 11 900 dolara uplaćen nedaleko njegova rodnog grada Stevenagea kad je koeficijent bio 20 mogao bi uplatitelju donijeti 238 000 dolara.



Raznovrsnost, boje i tehnološki izazov – što će se dogoditi postane li nova Mosleyjeva zamisao zakon?

POVRATAK POMIČNIH DIJELOVA?

Kao što smo ekskluzivno nagovijestili u prošlom izdanju F1 Racinga, FIA je momčadima prenijela zamisao o "standardnoj šasiji". Hoće li zaživjeti? Ne. Ali aktivno fleksibilna krila bi mogla...

U UTORAK 5. srpnja 2007. predsjednik FIA-e Max Mosley svim je čelnicima ekipa poslao faks naslovljen "Buduća tehnička pravila Formule 1" te kopirao primjerak za predsjednika FOM-a Bernieja Ecclestonea.

Kao što je F1 Racingov Pitpass prošli mjesec ekskluzivno nagovijestio, Mosleyjev faks potaknuo je snažne i polemike argumente u prilog uvođenja standardne šasije u F1 u 2011. Mosley je napisao sljedeće: "Dopustimo li bilo kakav stupanj slobode, pa čak i najmanji, s obzirom na sadašnju tehničku kompetitivnost u F1 očito je da bi momčadi nastojale to iskoristiti, neovisno o tome je li zahvat novčano i tehnički zahtjevan.

Iz toga slijedi da je ako doista želimo uštedjeti na šasiji, jedno od mogućih rješenja posve standardna šasija. To bi značilo: sve nepomično, s pogonskim sklopovima ugrađenim tako da sve šasije imaju jednaka aerodinamička svojstva.

Čak bi sustavi za hlađenje, primjerice, morali biti jednaki u smislu utjecaja na zračne struje, a svaka bi ekipa interno prilagođavala sustav svojem pogonskom sklopu u onoj mjeri u kojoj je potrebno.

Pomične bi se aerodinamičke naprave mogle vratiti u F1. Standardna šasija? Vjerojatno ne.

S istovjetnim šasijama ustoj bi bilo lakše konstruirati bolid da bude brži kad slijedi drugi bolid. To je preduvjet za dobre trke. Ne trebaju nam samo bolidi koje je lakše preteći; želimo da bolid stekne prednost na račun toga što se nalazi iza nekog. To bi značilo da će, ako je riječ o dva podjednaka bolida, drugi moći preteći prvog. Kao rezultat dobili bismo utrkanje 'kotač uz kotač' te povećanje zanimljivosti."

No to nije sve. Mosleyjev se faks nastavlja s preporukom o napuštanju pravila o zabrani pomičnih aerodinamičkih naprava: "Nema dvojbe da

Prošli mjesec (desno) pisali smo o strci oko fleksibilnih krila; kako je riječ o području koje je teško nadzirati, rješenje bi na posljetku moglo biti njihovo dopuštanje

sigurnosne poteškoće otprije 40 godina više ne postoje [potkraj 1960-ih pomične aerodinamičke naprave bile su na zlu glasu zbog nepouzdanosti i uzrokovale su mnogo nesreća (op. aut.)]. Suвременa tehnologija dovoljno je sazrijela da ukloni rizike pasivnih i aktivnih aerodinamičkih naprava. Štoviše, FIA je već suočena sa sve naprednijim pomičnim dijelovima karoserije. Inženjeri su svjesni da se pod djelovanjem sile sve pomiče – pitanje je samo koliko. Trenutačno se u izradu dijelova koji se pomiču dovoljno da makar i neznatno poboljšaju performanse, ali da pritom ne pobude zanimanje regulatornog tijela ili superničkih momčadi, ulažu golemi napor i iznimno mnogo vremena. Takva situacija

nije zadovoljavajuća; ti postupci su dugotrajni, skupi, a na posljetku i besmisleni te suprotni sportskoj korektnosti.

S pomičnim aerodinamičkim napravama, aktivnim i pasivnim, konstruktori bi imali poticaj konstruirati bolid koji bi vozač mogao podešavati kako bi optimizirao performanse kad se nalazi iza drugog bolida. To bi pridonijelo utrkanju "kotač uz kotač." Pa što će se dogoditi? Još uvijek je prerano reći, ali F1 Racing misli da bi se pomične aerodinamičke naprave mogle vratiti u F1. Standardna šasija? Vjerojatno ne; nakon rasprava, premda naizgled zgodna zamisao pokazala se loše prihvaćenom, podjednako među navijačima i momčadima. Mosley, kao i uvijek, vjerojatno čini ono u čemu je najbolji: nudi gomilu iznimno

privlačnih ili krajnje neprivlačnih, ali neizbježnih, a možda i zbunjujućih mogućnosti kako bi na posljetku predstavio ono što on i Ecclestone zapravo žele, nakon što se čelnici ekipa naravno ne uspiju usuglasiti oko neke druge mogućnosti. Što se više mijenjaju, stvari sve više ostaju iste...





Je li John Todd vozio kola Hitne pomoći?

Liječnik koji je Kubicu primio u montrealskoj bolnici Presvetog Srca imao je umirujuće poznato obiteljsko ime – dr. Ronald Denis. Saznali smo da je odlično pripremio strategiju oporavka Kubice.

SIGURNOST

PRIJE DESET GODINA OVO BI BILO POGUBNO. ŠTO SE PROMIJENILO?

Naziru se Kubicina stopala, ali sve je završilo samo iščašenjem zgloba

Premda Kubicino izlijetanje izgleda strašno, dokazalo je sigurnost bolida F1

U NEKOM još neodređenom trenutku cjelovita analiza FIA-inog ADR-a (Accident Data Recorder ili „crne kutije“) otkrit će što se točno dogodilo tijekom dramatičnog izlijetanja Roberta Kubice na VN Kanade.

I premda su kotači na Kubicinom BMW-Sauberu F1.07 bili u zraku u trenutku udara u zid, razni FIA-ini senzori pratili su kretanje bolida. Kako smo shvatili, Kubica je kontrolu nad bolidom izgubio pri brzini od 280 km/h, a zatim je sa 230 km/h udario u zid.

FIA će, kako bi shvatili što se dogodilo te što je Kubici spasilo život, rekonstruirati

nesreću svim dostupnim podacima (uključujući ADR, oštećenjima na bolidu i sigurnosnoj opremi te videozapisima i podacima sa staze).

Što je Kubici spasilo život?

“Bolid se ponašao kako smo očekivali.”

Charlie Whiting

“Da me pitate da navedem čimbenike koji su izravno utjecali na Robertovu nesreću“, izjavio je Peter Wright, predsjednik

FIA-ine sigurnosne komisije, “naveo bih sljedeće: iznimno snažna konstrukcija kabine, sigurnosni pojasevi, bočna zaštita bolida, povišena kabina s obloženim naslonima za glavu, nova karbonska kaciga i HANS. Da je nedostajao samo jedan od njih, nesreća bi bila mnogo teža“.

Testiranja sudara uvedena su 1985. i otada su jačina i kvaliteta materijala koji apsorbiraju udarce znatno poboljšani. Samo prošle zime FIA je uvela tri nova sustava zaštite, a svaki od njih utjecao je na ublažavanje Kubicinih ozljeda (iščašeni zglob i potres mozga) u Montrealu.

Prvo, testiranje prednjeg kraja na udarce s brzine od 14 povećano je na 15 metara u sekundi. Zbog toga su momčadi morale pronaći nove metode apsorpcije energije na prednjem dijelu bolida. Drugo, dodana je 6-mm zajlonska obloga kako bi se spriječilo probijanje bolida sa strane i da se u slučaju frontalnog sudara pri velikim brzinama onemoguću pucanje spojeva šasije (što se Michaelu Schumacheru dogodilo na Silverstoneu 1999.). Treće,

čvrstoća sigurnosnih spona kotača povećana je na 6 kilodžula.

“Bolid se ponašao kao što smo očekivali“, izjavio je FIA-in direktor utrka Charlie Whiting. “Nije bilo slabih točaka, što je zadovoljavajuće. Međutim, prije sljedeće utrke u Montrealu moglo bi doći do promjena na samoj stazi.“

PRVA VOŽNJA ZA VETTELA

Mario Theissen je nakon prve subotnje slobodne vožnje u Indyju ukljesteo živac. Sebastian Vettel, Kubicina zamjena u BMW-Sauberu, trening je završio kao drugi iza Alonsa i javnost se zapitala može li Vettel za BMW-Sauber nastaviti voziti i nakon Indyja. “Apsolutno ne“, bio je nedvosmislen odgovor iz BMW-a. Vettel je kvalifikacije završio na 7. mjestu, bio je 0,7 sekunde sporiji od momčadskog kolege Nicka Heidfelda te je utрку završio na 8. mjestu, pa je postao najmlađi osvajač bodova u povijesti F1. Prilično dojmiv trud.



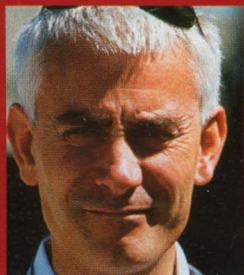
Naziru se Kubicina stopala, ali sve je završilo samo iščašenjem zgloba





McLaren-Mercedes iz bolida je izvukao mnogo više od konkurencije

POLUSEZONSKI **TEHNIČKI IZVJEŠTAJ**



Nakon početnog ludila prvih nekoliko utrka, prašina se slegla i prije VN Monaka i kraja svibnja, momčadi su počele predstavljati nova tehnička rješenja. Stoga smo nakon Monaka upitali bivšeg tehničkog direktora Honde **Geoffa Willisa** da procijeni bolide svih momčadi i njihov dosadašnji napredak

McLAREN

10/10

Najbolji su, barem do trenutka pisanja članka. McLaren je očito bio vrlo brz od prvog dana prvenstva. Šasija izgleda odlično i čini se da su brzo uspjeli riješiti problem prijanjanja Bridgestoneovih guma, ali važan čimbenik u njihovu napretku je motor.

Tijekom procesa homologacije motora, kad je većina drugih momčadi iskusila mali gubitak, otkrili su važan dobitak. Neke glasine navode da taj dobitak znači gotovo 30 KS snažniji

motor od ostalih bolida. Tijekom prvih testiranja izdržljivosti, performanse njihovih motora bile su mnogo nadmoćnije ostalima, kako u pogledu brzine, tako i postojanosti.

Sudeći prema stražnjem krilu koje koriste, bolid je odlične aerodinamičke učinkovitosti i očito je vrlo neutralno uravnotežen. Također, i dalje razvijaju bolid, posebice aerodinamiku. Posljednji i ključni čimbenik je da je McLaren riješio problem pouzdanosti koji ih je mučio

proteklih sezona, pa je uz njih samo još Renault u 100-postotnom učinku završio prvih pet utrka ove sezone.

FERRARI

9/10

Favoriti prije početka sezone, imali su samo jednu dvojbu: hoće li promjene u tehničkom odjelu unazaditi momčad. No ovogodišnji je bolid, promišljato konstruiran, izgledao snažan. Šasija novog bolida nema kobilicu, međuosovinski razmak je veći, a novi aerodinamički paket ima većinu dijelova iz prošlogodišnjeg bolida. Bolid F2007 kao da je načinjen na granici mogućnosti hlađenja, zbog čega su u Maleziji morali voziti na nižim okretajima. Ako

je hlađenje marginalni problem, onda se može dodatno poraditi kako bi se ispravio dizajn. Početak je bio uzbudljiv, na većini su se utrka ovjes, kočnice i karoserija bolida dorađivali, a sve je to znatno poboljšalo performanse. Tehnički propisi koji će još više ograničiti fleksibilnost karoserijskih dodataka (FIA ih je izdala prije i poslije VN Malezije) možda su izravno upućeni Ferrariju, no na veliku žalost konkurencije, dorađeno podvozje jednako je učinkovito i kvalitetno.

Trenutačno su jedine Ferrarijeve brige netipični lapsusi u pouzdanosti, uzrokovani više problemima u procesu upravljanja nego zbog same konstrukcije bolida. Utrka

"Na žalost konkurencije, podvozje Ferrarija pokazalo se učinkovitim."



WILLISOVA OCJENA

u Monaku ih je šokirala, no momčad, barem na stazi, izgleda tehnički moćno, a vozači su vrlo vješti. Žele li osvojiti prvenstvo, trebali bi početi pobjeđivati jer McLarenovi izgledaju vrlo, vrlo moćno.

BMW 7/10

Bolid F1.07 vrlo je dobro otvorio sezonu, a brzina bolida na predsezonskim testiranjima odmah je omogućila kvalificiranje među prva tri u Australiji. Uz razumno izravan bolid, momčad je uspjela zadržati razvoj te je na većini utrka predstavila nove aerodinamičke dijelove i mehaničke sustave. Uzimajući u obzir veliku brzinu razvoja novih momčadi, osvojeno treće mjesto na VN Australije vrlo je dojmljivo, osobito jer su prva

BMW se kvalificirao među prvih šest u svakoj od prve četiri utrke

od pravih tvorničkih momčadi. Kvalifikacije u prve četiri utrke završili su među prvih šest te su, unatoč nekim operativnim problemima specifičnim za početak sezone, osvojili bodove u svih pet utrka. Njihova je zadaća da zadrže tu razinu napretka.

RENAULT 6/10

Nakon odličnih vožnji na Michelinovim gumama prošle godine, trenutačni svjetski prvak suočio se s teškim izazovom prilagodavanja Bridgestonkama. Znatne promjene u raspodjeli mase nužne zbog različitih karakteristika guma također su ih natjerale da iziđu iz njima omiljenog područja niske razine aerodinamične ravnoteže. Promjene u aerodinamici zbog opterećenijeg prednjeg krila umanjile su samopouzdanje vozača. Također, bilo je pokazatelja da su promjene zbog homologacije motora kako bi udovoljili ograničenju od 19.000



Ferrari su razočarali konkurente koji su mislili da će im promjene u momčadi naškoditi



Renault polako dolazi na pravi put, zahvaljujući iskusnoj, kvalitetnoj tehničkoj ekipi.

o/min smanjile performanse bolida. Nova tehnologija u obliku brže mjenjačke kutije trebala bi ih učiniti konkurentnijim, ali prve utrke pokazuju da im performanse nisu na razini očekivanih i zbog toga su se s BMW-om borili za mjesto iza dvije vodeće momčadi.

Unatoč promjenama prednjeg krila, malenim bočnim komorama i štitnicima rubova naplataka, prvi znakovi značajnijeg napretka viđeni su uvođenjem novog prednjeg krila za VN Monaka.

Tehničko osoblje vrlo je iskusno i nakon što su brzo shvatili da imaju poteškoća, videli se da razumiju u čemu je stvar i da pokušavaju pronaći rješenje,

pa valja očekivati da će u nastavku sezone biti mnogo konkurentniji.

WILLIAMS 5/10

Iskreno, ova je iznimno iskusna momčad sezonu otvorila vrlo prosječno. Budući da su propisi o homologaciji motora uklonili mogućnost kažnjavanja uporabe tuđih motora, Williamsovo iskustvo i resursi trebali su biti dovoljni da momčad dovedu na treće mjesto konstruktora, spremnu da iskoristi svaku slabost vodećih.

Premda konvencionalan, bolid je vrlo dobar. Sve do Monaka, gdje su zahvaljujući doradenom paketu za visoki aerodinamički potisak u kvalifikacijama ostvarili svoj najbolji rezultat, stalno su neznatno mijenjali neke pojedinosti na bolidima. Žele li biti konkurentni BMW-u i

"Ima naznaka da su Renaultu naštetile promjene u homologaciji motora."

Renaultu, momčadi treba snažno vodstvo koje će spoznati što valja dalje razvijati.

RED BULL RACING 5/10

Od RBR-a se, budući da imaju Adriana Neweyja, očekivalo da dobro krenu, unatoč promaklim rokovima i nedostatku dijelova.

Bolid krasi svi uobičajeni detalji Neweyjeve konstrukcije, dok je tehnički odjel na sebe preuzeo odgovornost razvoja vlastitog brzog mjenjača.

Međutim, pristojna brzina u kvalifikacijama nije pretvorena u kvalitetne rezultate. Zapravo, rezultati su im vrlo loši, baš kao i njihove sestrinske momčadi, Toro Rossoa. Očiti su znakovi loše organizacijske kontrole (ponavljane pogreške koje

uzrokuju slabu pouzdanost). Momčad je tehnički vrlo vješta, ali trebali bi najprije poboljšati mehanički dio kako napor konstruktora ne bi bili uzalud.

Snimka stražnjeg krila kako se savija na VN Barcelone pokrenula je najnoviju tehničku direktivu FIA-e koja traži strože testove opterećenja stražnjeg dijela bolida. No sve se momčadi pomalo poigravaju s fleksibilnošću stražnjeg krila.

SUPER AGURI 5/10

Budući da imaju šasiju gotovo jednaku (koliko je to zbog propisa moguće) Hondinoj u sezoni 2006. te tehničku podršku od Brackleyja i Hondinog odjela za istraživanja i razvoj u Japanu, činilo se vjerojatnim da će

Toyotini motori trebali su Williams gurnuti na sam vrh





Red Bull je kvalitetno Neweyjevo djelo, ali ponovljene pogreške smanjile su pouzdanost

dokazana pouzdanost momčadi pomoći da osvoji bodove.

Trkača se momčad (koja je još uvijek u fazi učenja) okoristila savjetima iskusnog osoblja koje predvodi Brackley i to im je (i Hondi!) donijelo prvi osvojeni bod u Barceloni.

I dalje nastoje poboljšati performanse svojih bolida, no njihova nadanja da će i dalje uspjeti neovisno napredovati teško će se ostvariti.

Stoga bi se sljedeće godine momčad trebala okrenuti znatno manjoj, izvornoj Hondinoj B-momčadi s kupljenim bolidom.

TOYOTA 4/10

Blijedi početak nedorađenog bolida tijekom predsezonskih testiranja ukazao je na još jednu razočaravajuću sezonu. Malo je vjerojatno da će i ove sezone imati neku važniju ulogu. I premda su prvi rezultati utrka

bili bolji od očekivanih, Toyota napredovanjem ostalih momčadi sve više zaostaje.

Iznenadujuće je da prvi svjetski proizvođač automobila još nije uspio otkriti kako da poboljša svoju F1 momčad. Konstrukcija detalja na bolidu na zavidnoj je razini, no još nisu dokazali da razumiju izazov F1 performansa..

TORO ROSSO 4/10

Momčad koja balansira na rubu definicije „konstruktor“ trebala je izvući korist zbog mogućnosti iskorištavanja tehničkih vještina u RBR-u. No dosad su im rezultati vrlo loši - možda bi na polusezonskom izvješću trebalo pisati „Više se potruditi“.

HONDA 3/10

Oh Bože! Razvoj konkurentnog bolida iz 2006. pretvorio se u noćnu moru. Izgleda kao da je

većina naučenih lekcija iz 2005./2006. zaboravljena ili zanemarena, a razvojni zamah iz posljednjih utrka prošle sezone izgubljen.

Loše performanse pri ulascima u zavoje, uz lošu brzinu na ravnim dijelovima, upućuju na bolid koji je teško voziti osim ako stražnje krilo nije preveliko. Krivnja je prebačena na aerodinamiku i novi zračni tunel. Međutim, stručnjaci za aerodinamiku, poput svih ostalih konstruktora, trebaju smjer i vodstvo kroz labirint loših performansa.

Rani razvojni dijelovi nisu ništa poboljšali, ali povratak na prvotne specifikacije, nakon čega

je uslijedila nova karoserija testirana na stazi Paul Ricard, pokrenuo je malena, ali vrijedna poboljšanja. Sad im treba smireno i jasno tehničko vodstvo i, uz malo sreće, glas razuma će prevladati.

No najveći svjetski proizvođač motora mora shvatiti da F1 nije mjesto na kojem upravlja odbor, bez obzira koliko mu dobre namjere bile.

SPYKER 3/10

Unatoč činjenici da je vodstvo momčadi bilo vrlo zamjetljivo, Spyker nije ostavio nikakav dojam ove sezone, osim što je spasio Hondu bruke da bude posljednja momčad. U Maleziji je predstavljen prilično doraden aerodinamički paket, a nakon Monaka obećali su još jednu značajniju doradu, no budući da su najmanja neovisna momčad, žele li puniti novinske stupce,**FO**

U dosadašnjem je dijelu sezone Honda zasjenjena ne samo od strane velikih tvorničkih momčadi, nego i od svoje druge ekipe, Super Agurija.





BMW-ov treći vozač (i Red Bull junior) Sebastian Vettel podupire njemačku temu



MODRA ZORA

Zasad je sve izvrsno. Svi u BMW-u kao da se ustručavaju to izgovoriti, ali njihov dosadašnji napredak u F1 više je nego dobar. Zapravo ne bi trebali biti iznenađeni – u svakom dijelu auto-moto sporta koji su napali postajali su pobjednici.

Riječi Steve Cooper

Zasad je sve izvrsno. Svi u BMW-u kao da se ustručavaju to izgovoriti, ali njihov dosadašnji napredak u F1 više je nego dobar. Zapravo ne bi trebali biti iznenađeni – u svakom dijelu auto-moto sporta koji su napali postajali su pobjednici.

Uvijek smo mudriji nakon bitaka – tako funkcionira ovaj svijet. Stoga kad otvoreno govori o svojem nedavnom razvodu, Mario Theissen to čini sa samopouzdanjem nekoga tko je iz cijele priča izašao razmjerno neokrznut.

“Postalo je očito da jedno od nas mora preuzeti nadzor”, priča. “U svakom odnosu morate se posve sjediniti – kako biste u potpunosti iskoristili partnerov potencijal – no vidio sam da oni jednostavno uvijek razmišljaju o dva odvojena entiteta.”

Govori o Williamsu, dakako. Ili o BMW. WilliamsF1, kako su se službeno zvali prije nego što su Theissenovi minhenški šefovi odlučili prekinuti partnerstvo za koje su osjećali da ne vodi nikamo. Zbunjen potpunim Williamsovim odbijanjem da mu omogući sudjelovanje u istraživanju šasije, njemački partner BMW postao je toliko nezadovoljan da je odlučio razvrgnuti brak – zbog “nepremostivih razlika” – i krenuti

ispočetka, izgraditi novu vezu.

Naoružan odriješanim rukama da zadrži BMW u Formuli 1, Theissen je pošao u kupnju nove ekipe. Nije mu trebalo dugo da odluči da je skromna, ali organizirana i učinkovita ekipa Petera Saubera upravo ono što je tražio.

“Sad smo svi BMW-Sauber”, govori uz uobičajeni široki osmijeh. “A to je na posljedku najvažnije. Sad nema nikakvih tajni i dokazivanja. Nema više međusobnog okrivljavanja ili samostalnih pokušaja rješavanja poteškoća.”

Sauber je bio posebno pogodno rješenje BMW-ovih poteškoća. Usprkos neupitnoj sportskoj tradiciji, nisu raspolagali dovoljnim proračunom i sredstvima za borbu protiv tvorničkih momčadi, pa su pomalo sve dublje ulazili u slijepu ulicu.

Kako bi odgodio neizbježno, vlasnik momčadi Peter Sauber potaknuo je izgradnju vrhunskog zračnog tunela koji je trebao njegovu ekipu učiniti kompetitivnijom. Držao je također da će novi tunel učiniti njegovu tvornicu u Hinwilu mnogo privlačnijom potencijalnim kupcima te da će uz nju vezati stručnu lokalnu radnu snagu koju je teškom mukom obučavao i stabilizirao tijekom svojeg trinaestogodišnjeg djelovanja u F1. Logika spajanja za tog švicarskog poduzetnika bila je, naravno, besprijekorna.

“Uvijek smo tražili blisku suradnju s nekim proizvođačem motora”, priznaje Sauber. “Niz godina radili smo s Mercedesom i uvijek su me pitali hoću li im prodati momčad. Da budem





VRHUNSKI TRKAČI STROJ

POBJEDNIČKI RODOVNIK

BMW U TRKAMA CESTOVNIH AUTOMOBILA (1960-ih – 1980-ih)

BMW-ovi izleteli u automobilizam od početka su ovjenčani uspjesima, posebice kad je riječ o cestovnim automobilima. Hubert Hahne pokrenuo je lavinu osvojevši 1966. prvi od šesnaest BMW-ovih europskih naslova u toj kategoriji. Priču je nastavio nepogrešivi 3.0 CSL sa šest naslova u 1970-ima. Veliki 635 Csi osvojio ih je u osamdesetima još tri prije nego što je prepustio mjesto zadivljujućem M3, koji je 1987. osvojio i svjetski naslov te dva DTM-a. U to su vrijeme BMW-ovi automobili dokazali i svoju 24-satnu snagu na Spa i Nürburgringu. Njihov ukupni broj pobjeda na tim stazama trenutno je 39. **Tim Scott**

Derek Bell punom snagom n juri a Tourist Trophyju u Silverstoneu 1973.



March s BMW-ovim agregatom u 1970-ima (desno, s Beppeom Gabbianijem 1979.)



BMW U F2 (1967. – 1984.)

BMW je bio najuspješniji dobavljač motora u osamnaestogodišnjem životu Formule 2. Njegovi 1,6-litreni i dvolitreni posebno izrađeni agregati odnijeli su 94 pobjede i šest naslova. U sezoni 1969./70. čak su konstruirali vlastitu šasiju. Sljedeće godine ušli su u poznatu suradnju s March Engineeringom iz koje je proisteklo mnogo mladih vozača te koja je urodila s pet naslova prije nego što su "dvolitrena" pravila promijenjena u korist Formule 3000. **TS**

iskren, kupac je morao zadovoljiti samo dva kriterija – inicijativu da se ekipa razvija te da momčad ostane u Hinwilu. Zato sam izgradio novi tunel. Naime, nemoguće ga je preseliti."

Za BMW, međutim, značni tunel nije bio jedini razlog za kupnju Saubera: "Najuzbudljivije obilježje Saubera bilo je to što su već imali iskusnu i stručnu radnu snagu", kaže Theissen. "Bilo ih je malo, ali su bili veliki znalci – i bilo nam je jasno da će nam pridonijeti na duge staze."

Theissen je ukazao na ono što je Sauber činilo tako pouzdanim proizvodom u trgovini F1 – stručnost, a ne proračun i sredstva. "Dok smo bili Sauber, nismo si mogli priuštiti mnogo malih koraka u razvoju bolida", kaže dugogodišnji tehnički ravnatelj Willy Rampf. "Nikad, primjerice, nismo ugradili novi pod jer je bio vrlo

skup, a donosio je samo mala poboljšanja. Stoga smo morali činiti veće dorade u neredovitim intervalima – zato nismo uvijek bili u natjecateljskoj formi." Nick Heidfeld prisjeća se ograničenja koja su vladala u Sauberu: "Kad bi nos bolida prošao crash-test, odmah bi se ugrađivao na bolid. Danas nakon što prođe test govore: 'Pretežak je, možemo ga još približiti granici.' Sauber nikad ne bi trošio mnogo novca na nešto što je moglo završiti u smeću ako bi se pokazalo promašajem. Sad mogu mnogo više eksperimentirati."

No prije nego što su takvi pokusi mogli započeti u punoj mjeri, BMW je minhensku tvornicu motora i hinwilsku tvornicu šasija morao spojiti u jedinstvenu cjelinu. Bili su potrebni mjeseci planiranja kako bi se odredilo, prvo, što točno treba mijenjati te, drugo, kako uvesti te promjene.

U tom razdoblju Theissenove operativne sposobnosti došle su do punog izražaja. Očito je uživao u svim pojedinostima učinkovitog upravljanja procesom. Zapravo, čini se da Theissen obožava procese i točka: posvećen je klasičnim upravljačkim ključnim riječima – ključne kompetencije, dinamizam, strukturni stupovi itd. – no ono što je još važnije, zna točno što znače te kako ih i zašto treba rabiti. Čini se da je upravo njegova stručnost vješto podmazala kotače fizički i psihološki potencijalno iznimno složenog preuzimanja. Čim je u lipnju 2005. potpisan ugovor sa Sauberom, BMW je počeo osmišljavati spajanje. Stvorili su peteročlanu upraviteljsku ekipu – uključujući ključne osobe iz Münchena i Hinwila – koja je morala izvršiti raščlambu i vrjednovanje sveg vlasništva u Švicarskoj, pa su vrlo brzo dobili ono što Theissen naziva "cestovnom kartom" na kojoj je ucrtan najbolji put. Povrh toga, skupina je ponudila plan resursa, u kojem je naznačila potrebe za novim djelatnicima, ključna područja širenja tvornice te proračunski okvir. Cestovna karta bila je ključ uspjeha. Sauber je odjednom počeo bujati – u ljeto 2005. u hinwilskoj tvornici radilo je 280 osoba; do kraja 2007. bit će ih 430.

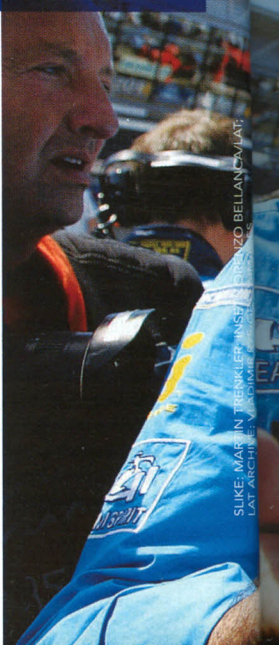
"Posrijedi je dugotrajan, složen proces", kaže Theissen. "Za svako novo radno mjesto morali smo odrediti opis poslova i datum početka rada. Bilo je vrlo važno da priljev održimo ravnomjernim kako bismo što lakše "probavili" rast. Ne možete rasti prebrzo. Sjetite se da smo uz uvođenje novih ljudi morali nastupati, razvijati bolid te osmišljavati bolid za iduću sezonu. Zato je plan zapošljavanja rastegnuto na dvije godine."

Kao što su osjetile sve momčadi u nastanku, najbolje ljude – vrhunske tehničke ravnatelje i vozače prvaka – teško je privući, pa bi i BMW-u moglo biti teško namamiti najpoznatija imena iz prosperitetne Automobilističke doline u južnoj Engleskoj. Ne sumnjamo da će isticati kako sjedište u kontinentalnoj Europi nikad nije naškodilo Ferrariju, a čini se kako profil njemačkog proizvođača već počinje mijenjati trendove. "Oduvijek je bilo posebno teško na promjenu privoljeti britanske obitelji", kaže Sauber, "No danas nam se sve više inženjera spremno pridružiti jer vide mogućnost za napredak u startnoj ravnini. BMW-ovo ime tome uvelike je pridonijelo."

Nagla promjena u Hinwilu vrlo je zamjetljiva. Momčad je prošle zime prvi put konstruirala probni bolid za BMW-ov V8, a u ožujku 2006.

Kubica (desno) stopio se s nenametljivim, ali učinkovitim BMW-ovim bolidom

Nije za pohvalu, ali je točno, Briatoreov stil upravljanja nalikuje Theissenovom





“Vrhunske
tehničke
ravnatelje
i vozače
prvake teško
je privući.”



U Sauberu bi nov
nos odmah
ugrađivali na
bolid; u BMW-u
ga doraduju,
olakšavaju

“Poput Flavija, Theissen je shvatio da stvaranje ekipe u Formuli 1 ne zahtijeva složenu alkemiju.”



Robert Kubica, najbolji novak 2006. po mišljenju F1 Racinga, prvi je put stupio na postolje nakon treće trke



POBJEDNIČKI RODOVNIK

BMW U F1, 1. dio (1982. - 1987.)

BMW je s izvrsnim rezultatima nastavio i u Formuli 1. U prvoj punoj sezoni 1983. osvajaju prvenstvo s Brabhamom te Nelsonom Piquetom za upravljačem. Njihov sićušni 1,5-litreni motor vjerojatno je bio najsnažniji pogonski agregat svih vremena u F1. Tijekom tih šest godina zabilježili su devet pobjeda, posljednju 1986. u Meksiku s Benettonom. **TS**

Piquet je drugi naslov svjetskog prvaka osvojio 1983. s BMW-ovim motorom u Brabhamu



BMW U F1, 2. dio (2000. - 2005.)

BMW se u F1 vratio s trolitrenim V10 motorom i u suradnji s momčadi Williams deset puta pobijedio u šest sezona. Nakon obećavajuće prve sezone u kojoj su, doduše, izostale pobjede, spoj je urodio plodom na VN San Marina 2001. s Ralptom Schumacherom za upravljačem. Te godine uslijedile su još tri pobjede. Zatim su 2003., kad se Juan Pablo Montoya do samog kraja borio za naslov, ostvarili još četiri trijumfa. No do 2005. suradnja s Williamsom je zamrla, pa je BMW kupio Sauber i krenuo svojim putem. **TS**

Montoya ispred Ralfa na VN SAD-a 2001.; ni vozački ni momčadski par više ne postoji



formirala neovisnu testnu ekipu. Mjesec dana kasnije započelo je širenje tvornice, kao i njihovog agresivnog aerodinamičkog odjela koji je zimus s jednosmjenskog prešao na dvosmjenski rad.

“Promjene su goleme”, kaže Heidfeld. “Kad sam se početkom 2006. ponovno priključio Sauberu, stvari su izgledale gotovo isto kao kad sam tri godine ranije otišao. No danas kad odem u tvornicu više ne mogu reći da poznajem svaku drugu osobu. Više se promijenila u nekoliko mjeseci nego u tri godine.” Dovođenje sponzora bilo je naglo i – u pravom Theissenovom stilu – pomalo nesmiljeno. Primjerice, čim je proizvođač čipova Intel zimus prestao pregovarati s

McLarenom, BMW je na brzinu iščeprkao ugovor ispred nosa nekolicini drugih momčadi. Theissen ponosno izjavljuje da je koketiranje sa sponzorima bilo tako uspješno da BMW sad kao momčad ima manje troškova nego što je imao kao proizvođač. Ima se s čim pohvaliti. Nema se što prigovoriti ni Theissenovom načinu rada. Na neki način podsjeća na Flavija Briatorea. Ali ne poput nekog dekadentnog njemačkog plejboja – to bi bilo preprestrašno – nego jednostavno djeluje po istom pojednostavljenom načelu koji je Flaviju uvijek omogućavao da jasno odredi poteškoću i riješi je. Poput Flavija, shvatio je da stvaranje i vođenje ekipe u Formuli 1 ne zahtijeva neku složenu,





VRHUNSKI TRKAČI STROJ

POBJEDNIČKI RODOVNIK

BMW U TRKAMA CESTOVNIH AUTOMOBILA (1990-ih – 2000-ih)

Uvođenje propisa o dvolitrenim motorima za cestovne automobile početkom 1990-ih bio je početak novog doba po mjeri BMW-ove serije 3. Krenuli su s trostrukim britanskim naslovom od 1991 do 1993., a zatim su uslijedile titule u Njemačkoj, Italiji, Japanu, Australiji i mnogim drugim zemljama. U novije vrijeme, BMW se na tron vratio u klasi Super 2000 pobjedom Andyja Priaulxa u ETCC-u 2004. te odmah zatim okitio naslovom u FIA-inom svjetskom prvenstvu cestovnih automobila. **TS**

BMW I SPORTSKI AUTOMOBILI (1995. – 2000.)

Winkelhock ispred Sopera (Schnitzerove 318-ce), BTCC, Silverstone, 1993.

Le Mans 1999.: Jo Winkelhock (desno) pobjeđuje u BMW-u koji je dijelio s Dalmasom i Martinijem



BMW-ova tradicija sportskih automobila seže u 1970-e. Njihov dvolitreni motor bio je omiljeni agregat u sportskim automobilima, a njihovi automobili CSL i M1 postigli su određene uspjehe u GT klasi. No globalni uspjeh u tom području ostvarili su tek nakon što su razne inačice njihovog šesterolitrenog V12 ugrađene u McLarenov cestovni F1. Nakon osvajanja FIA-inih naslova u GT klasi 1995. i 1996. konstruirali su prvi prototip šasije Le Mans. Nakon premijere 1998., izvedenica LMR iduće je godine osvojila francuski klasik. **TS**

neshvatljivu alkemiju – potrebni su samo pravi ljudi na pravim radnim mjestima koji rade prave stvari. Pogledajte dokaze. Stvorio je učinkovitu trkaću momčad gotovo ni iz čega, pronašao je najbolje sponzore da plaćaju račune i unovačio je dva vozača u najboljim fazama svojih karijera da postizu željene rezultate.

Također poput Flavija posjeduje određenu nesmiljenost koja neučinkovitost drži podalje od njegova svjetonazora i koja iz svih koji su pod njegovim režimom izvlači najbolje. Stoga se ne bih kladio da dok Briatore uživa na svojoj jahti, zadovoljan spoznajom da je trenutačno on neprikosnoveni lobist F1, Theissen neće s unutarnje strane napasti taj položaj. Njegova nesmiljenost neće postati ništa manja – već se odrekao Franka Williamsa i Jacquesa Villeneuvea, sjetite se – a još nije ni krenuo kako spada. Znači li to da nema mjesta sentimentalnosti? Jesu li Sauberovi srce i duša preživjeli ili ih je ugušio moćan BMW-ov

korporativni stroj?

“I jedno i drugo”, kaže Heidfeld. “Mjesto se polako mijenja, no stara lica još uvijek su ondje – posebice osobe koje su kostur ekipe, poput [voditelja ekipe] Beata Zehndera i Willyja Rampfa. A i većina mehaničara potječu iz doba Šaubera. Ondje su dugo i još uvijek su u Švicarskoj – stoga se ne može reći da se sve promijenilo.”

No ono što se nedvojbeno promijenilo bila je dinamika napredovanja na stazi 2006. Premda je švicarska ekipa bila na dobrom glasu zbog dobro izrađenih i konstruiranih bolida na počecima sezone, jednako su poznati bili i po nemogućnosti da snagu zimskog zamaha održe tijekom cijele godine. Taj postupni pad – okrivite nedovoljan proračun – uzrokovao je općeniti pad kompetitivnosti među trenutačnom proizvođačkom postavom. BMWje pak i sam proizvođač, te je na dobrom putu da promijeni neke stvari. “Uistinu sam zadovoljan time kako se stvari odvijaju”, kaže Theissen. “Prvi put od postojanja ekipe Sauber kompetitivnost tijekom sezone smo poboljšali umjesto da je izgubimo. A to je snažan pokazatelj zbivanja u tvornici.”

Doista, s obzirom na to da su prva postolja priželjkivali tijekom 2007., može se reći da su već ispred planova, no ipak nastoje zauzdati očekivanja. Nitko ne dopušta da nekoliko dobrih rezultata iz 2006. ubrza planove i svi imaju na umu da od maksimalne funkcionalnosti neće biti ništa dok se tvornica krajem godine ne popuni radnicima. “Mislio sam da će prošle godine biti teško jer se ekipa još uvijek stvarala”, priča Heidfeld. “No naš napredak je bio iznenađujuć. Naravno da to podiže pritisak – ali, što ćete? Draže mi je da je tako nego obrnuto.” “Još se uvijek od nas ne očekuje da pobjeđujemo”, dodaje novak iz Poljske Robert Kubica. “Osvajanje postolja tek je pred nama, no svi nastoje dati što više jer su ova dosadašnja postolja bila vrlo poticajna, a svi, naravno, želimo više.” Također, svi ponajprije vode računa o postavljanju dobrih temelja prije nego što ih opterete neumjerenim očekivanjima. “Ne bih rekao da je druga godina teža od prve”, promrmljao je Theissen, u glavi nesumnjivo već prevrćući procese koji će dovesti njegovu momčad do prvog svjetskog naslova. “No želite li doći na vrh, posljednji korak uvijek je najteži.” Pa u čemu je BMW-ova tajna? Prije sedam godina vratili su se u F1 nakon trinaestogodišnjeg izbivanja i brzo konstruirali najsnažniji motor. Lani su nadmašili mnoge suparnike unatoč neiskustvu u vodenju ekipe i s ljudstvom koje još uvijek polako raste kako bi zadovoljilo sve potrebe. Kako im je uspjelo postići

Sauber (dolje) ponudio je idealne temelje, pa na njima BMW danas gradi novu momčad



“S obzirom na to da su prva postolja priželjkivali 2007., može se reći da su već ispred planova.”



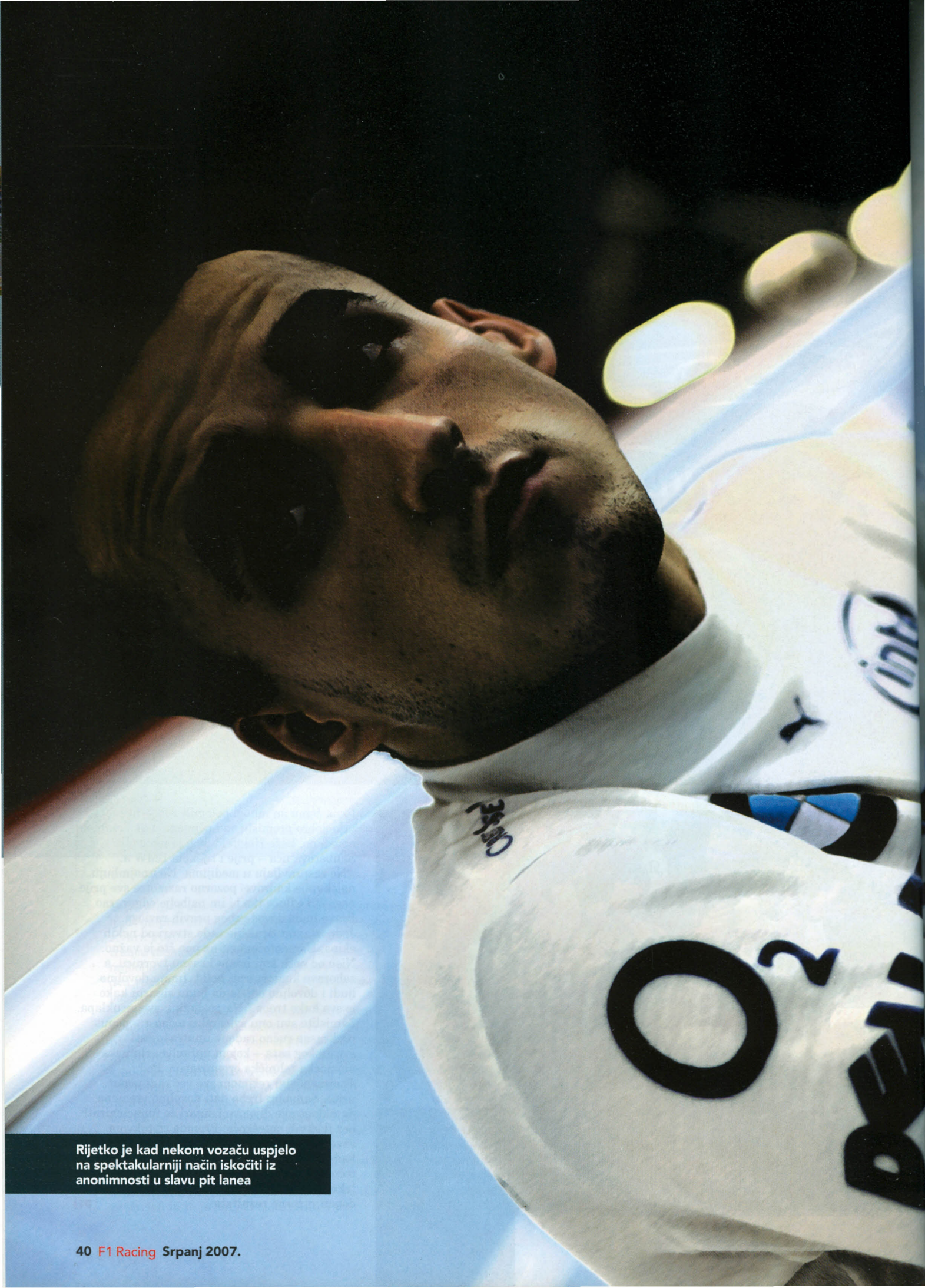
Sad kad ne manjka novac za razvoj, Heidfeld se osjeća poletnije nego ikad



Švicarsko-njemačka učinkovitost? Svakako, ali ekipa ima i dušu...

to na čemu su mnogi polomili zube?“Sve je vrlo dobro promišljeno i učinjeno maksimalno opušteno, kaže Heidfeld, koji je vidio oba Sauberova lica – prije i tijekom BMW-a. “Ne raspravljaju u medijima. Ne unajmljuju najskuplje kadrove: pozorno razmotre sve prije nego što odluče tko bi im najbolje odgovarao. Prave ljude dovode zbog pravih razloga. Jednostavno, drukčije rade stvari od nekih ekipa. Usredotočeni su na ono što je važno. Nisu od onih koji imaju krasnu tvornicu, a zaborave konstruirati bolid. Imaju dovoljno ljudi i dovoljno odjela da budu sigurni kako je sve kako treba.” Na poslijetku, sve se uklapa. Zamislite svu onu švicarsku točnost – poput prekrasne ručno rađene unutrašnjosti švicarskog sata – kojom upravlja vrhunska njemačka tehnička organizacija. Pod Theissenovim režimom sve već radi poput urice. Samo im treba dati dovoljno vremena da uklope sve dijelove i stvari će funkcionirati bez ikakvih poteškoća. Premda će takvom savezu možda manjkati djelić srca i duše, kad spoj uistinu sazrije sva ta mikroskopska točnost i beskrajna pouzdanost – nadopunjene trkačom strašću – mogle bi proizvesti doista razorne rezultate.

FO



Rijetko je kad nekom vozaču uspjelo na spektakularniji način iskočiti iz anonimnosti u slavu pit lanea



NAPOLA SVEĆENIK, NAPOLA PLAĆENI UBOJICA

Dobro potkovan – i poprilično brz. BMW-ov veteran s nepunom sezonom iza sebe, Kubica ima sve – spoj posebne nadarenosti i idealnog temperamenta

Intervju Dom Taylor

“**D**akle, sad je Robert zvezda”, sarkastično je primijetio BMW-Sauberov glasnogovornik, nasmijani šaljivčina Hans Peter Brack kad je F1 Racing spomenuo da bi se na naslovnici izdanja u veljači mogao pojaviti poljski vozač, a ne iskusni Nijemac Nick Heidfeld.

I ima pravo. Prije sezone upravo je Kubica bio razlog za strku oko BMW-Sauberu. Javno mnijenje o Heidfeldu još je uvijek neodređeno, no u umovima većine dobro upućenih vrlo je malo dvojbe da je Kubica prirodno nadareniji dio dvojca. Neovisno o rezultatima u prvim utrckama – Heidfeld se, naime, još uvijek pokazuje mudrijim vozačem – Kubica, mlađi član dvojca, automatski je postao veća BMW-Sauberova nada.

Zvezdani status, međutim, nije mu baš po volji. Nakon zadivljujućeg osvajanja prvog postolja u svojoj trećoj VN u Monzi



Kubica na testu u Jerezu u prosincu – pridonosi rješavanju Bridgestoneove zagonetke

“Nastoji odbaciti težinu očekivanja koju donosi rani uspjeh.”

2006. (bio je treći), osjetio je olakšanje što nije bio u žarištu.

“Bilo je dosta dobro”, rekao mi je kad smo čavrljali na konačnoj probi u Jerezu u prosincu, “jer je Michael objavio da se povlači, pa na tiskovnoj konferenciji uopće nije bilo pitanja za mene, ili možda jedno. Cijela trka je za mene bila dobra, ali još je bolje bilo to što se sva pozornost usmjerila na njega.”

Taj strah od središta pozornosti nije stvar stidljivosti ili nesigurnosti u sposobnost prenošenja misli na stranom jeziku. Nastup, govorni ili vozački, pred milijunskim TV gledateljstvom u njemu ne izaziva ni zrnice treme, a uživo je samopouzdan te više nego rječit i opušten u izražavanju na engleskom.

“Zašto bih bio živčan? Kad su takve stvari posrijedi, pomislim: ‘Nemoj se uzrujavati, samo obavi to.’ U čemu je poteškoća? Ako i pogriješim, nema veze, to je život. Prođe li sve kako treba, opet dobro.”

Njegova nevoljkost da u njega budu uperene sve oči zapravo se objašnjava njegovom razumnom željom da odbaci težinu očekivanja koju naveliko razvikani prvi

uspjeh prirodno donosi. Nije riječ o tome da nije siguran može li ponoviti uspjeh iz Monze, nego o tome da kao najslavniji Poljak nakon pape Ivana Pavla II. (ne šalimo se, Kubica je u domovini golema zvijezda, veća čak i od nacionalnog sportskog junaka, skijaškog skakača Adama Malysza) na svojim plećima nosi nade cijele nacije – a nacija mu nije baš mala (38,5 milijuna stanovnika).

“Lijep je osjećaj kad te prepoznaju na ulici”, priča, “i normalno je da tvoju zemlju zanima kad postižeš dobre rezultate. No neobično je što prije godinu dana nikoga nije bilo briga ni za automobilizam ni za mene. Dakle, F1 je svima novost, pa im je katkad teško shvatiti kako sve to funkcionira. Za uspjeh u F1 mnogo se toga mora poklopiti, no mnogi u Poljskoj to ne znaju.”

Znači, odvoziš li lošu trku, ljudi u Poljskoj pretpostavit će da si odjednom postao beznadan slučaj?

“Da, zapravo. Zato su mi u Monzi svi govorili da ne izgledam sretno. Bio sam sretan, ali bio bih sretniji na najvišoj stubi. Za moju je momčad treće mjesto bilo poput pobjede, dakako, no ja

sam znao da će to biti vrlo teško ponoviti. Znali smo da imamo bolid prikladan za staze s niskim potiskom [poput Monze] te da će s povratkom na normalan potisak u idućim trkama biti teže.”

Drugim riječima, čak i u sjaju svojeg prvog postolja, Kubica je razmišljao kako će se najbolje nositi s posljedicama.

“Možda je to zato što znam da se najbolji posao može učiniti kad je oko tebe sve mirno i opušteno. Uvijek nastojim biti neprimjetan. Tada sve ide kako treba. U Poljskoj se mnogo piše o tome što se zbiva, no mnogo toga jednostavno je netočno. Jedno izjaviš, a novine željne senzacija napišu nešto drugo. Katkad mislim da oni jednostavno sjede, piju pivo i smišljaju što će napisati. No to je tako: ja to ne mogu promijeniti.”

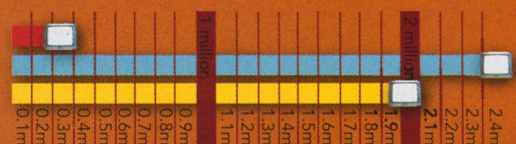
Ali ono na što može utjecati njegove su reakcije. Umjesto da se zbog toga uznemirava, Kubica je već naučio kako može nadzirati i najintenzivnija čuvstva te usmjeriti svoju energiju u dugoročno važne stvari. Za nekoga tako novog u svijetu F1 to je zastrašujuće promišljen i zreo pristup upravljanju odnosima s javnošću. No tijekom cijele dosadašnje karijere Kubicu je pratio glas da nosi staru glavu na mladim ramenima – i osobno i profesionalno.

Kaže da je sposobnost nadzora čuvstava naslijedio od roditelja. (Jesu li bili jako uzbuđeni i ponosni nakon Monze? “Iskreno, ne znam. Poslali su mi SMS čestitku, ali oni ne vole previše iskazivati osjećaje. Slično je i sa mnom.” No što se tiče njegovog

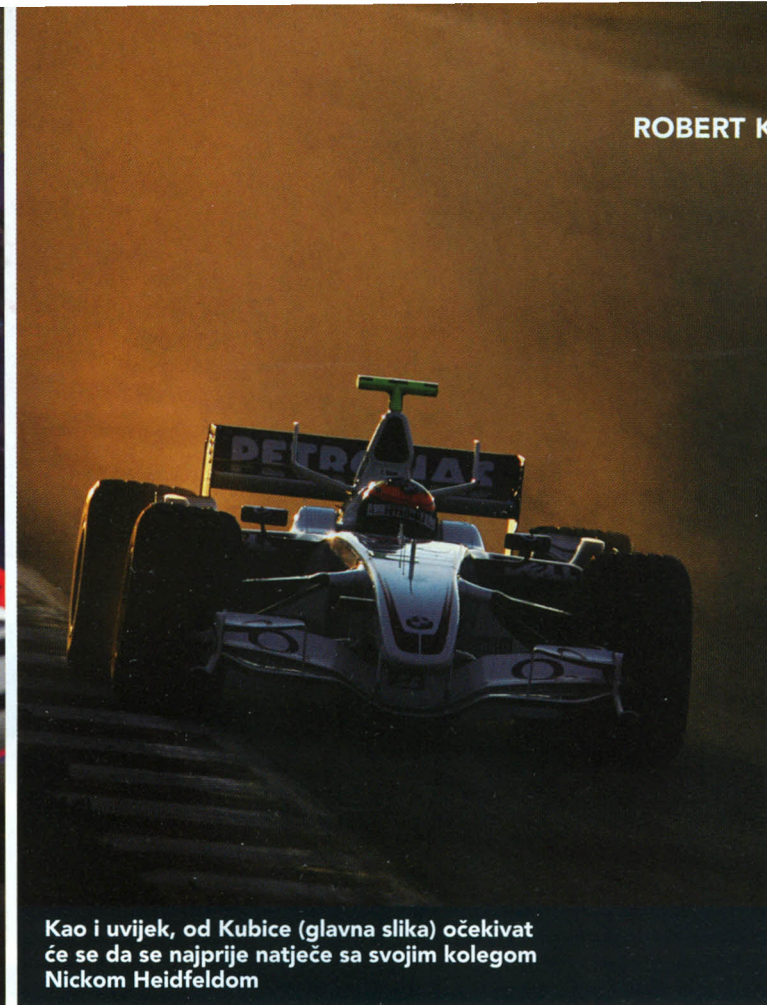
POLJSKI EFEKT

Kubicin dolazak u F1 kao prvog poljskog vozača u Poljskoj ga je preko noći učinio zvijezdom.

BRJ TV GLEDATELJA (Za prijenose uživo. Izvor FOM)



■ Prije Mađarske 2006., prosječan broj TV gledatelja u Poljskoj: 300 000
 ■ Mađarska 2006., broj TV gledatelja u Poljskoj: 2,4 milijuna (porast od 700%)
 ■ Poslije Mađarske, prosječan broj TV gledatelja u Poljskoj: 2 milijuna



ROBERT KUBICA



KAKO JE KUBICA IZMAKNUO FLAVIJU - DVAPUT



Kao i uvijek, od Kubice (glavna slika) očekivat će se da se najprije natječe sa svojim kolegom Nickom Heidfeldom

profinjeno ponašanja, tu je, vjeruje, posve samouk.

Sve u svemu, ništa iznenađujuće. Ne živi s roditeljima od četrnaeste godine kad se preselio u Italiju kako bi živio sa svojom karting momčadi. Ondje je ostao do devetnaeste. Zatim je živio u stanu u radionici svoje Formula Renault momčadi i svakih nekoliko mjeseci odlazio u posjet roditeljima te na polaganje školskih ispita (Do sedamnaeste godine učili su ga privatni učitelji, a tada se između utrka i škole odlučio za utrke. "Odluka nije bila teška", kaže, premda je, da je odluka bila obrnuta, bio dovoljno bistar za uspjeh u školi.

"Većinu svoje karijere tijekom odrastanja proveo sam sâm, od četrnaeste do devetnaeste živio sam sa svojim momčadima. To vas natjera da naučite kako organizirati stvari, kako živjeti. Sve su to jednostavne stvari, ali kad imaš 14 ili 15 godina i moraš sam prati odjeću i kuhati, mnogo naučiš. Mislim da su zato ljudi kad sam imao 18 i 19 godina nerijetko mislili da sam stariji. Kad si odvojen od roditelja, brže odrastaš. Moraš. U suprotnom si gladan." Dakle, iz tih neobičnih tinejdžerskih godina izrastao je samosvjesni, dvadesetdvogodišnji profesionalni vozač F1 u kojeg kao da su se zaljubili svi u BMW-Sauberu. Najviše cijene njegove umne sposobnosti te izražen

"U BMW-Sauberu stvara se uvjerenje da su s Robertom Kubicom dobili vozača koji može pobijediti sve protivnike."

analitički pristup – stvari koje bi naravno bile beznačajne da je imalo nesposobniji za upravljačem, no brzine kojom će to potkrijepiti ima napretek, a ni rezultata mu ne nedostaje. Zna koliko vrijedi, no tu svijest o sebi zaogrnuo je privlačnom i posve iskrenom skromnošću – pa za njega govori njegova nadarenost, a ne jezik. Ili kao što je u posljednjem filmu o Jamesu Bondu Casino Royale primjetila Judi Dench u ulozi glavnog "goniča robova" u MI6: "Oholost i samosvijest rijetko idu ruku pod ruku." Kubica je utjelovljenje Bondovog luckastog protupitanja: "Znači, želiš da budem napola svećenik, napola plaćeni ubojica?"

"Hoću da izbaciš svoj ego iz jednadžbe", odgovorila mu je M. Upravo to čini Kubica. Ne zavarava se s mišlju da ne posjeduje ego (slaže se da je "lijepo" pojaviti se na naslovnici F1 Racinga jer "je lijepo kad ti važan časopis oda priznanje da dobro radiš svoj posao"), ali je dobro uravnotežio spoj poniznosti i samopouzdanja. Slaže se da se budućnost doima obećavajućom, no ništa ne uzima zdravo za gotovo. "Svi nastoje biti bolji, i

momčadi i vozači. Ja sam prilično zadovoljan onim što sam postigao u 2006. jer sam – kao u Monzi ili na drugim velikim nagradama gdje smo bili doista brzi zato što je sve, dakle, postav, bolid, gume, dobro funkcioniralo – pokazao da se u takvim situacijama mogu suprotstaviti najboljima.

To me malo iznenadilo, ali me još više motiviralo da ponovim te vožnje. No za to moraš imati sve. Momčad radi naporno, ali do vrha može biti vrlo dug put. Katkad ga se prijeđe brzo, katkad ne. Moraš biti strpljiv." Mudro zbori. Iz ovoga možete vidjeti zašto su u BMW-Sauberu stvara uvjerenje da su s Robertom Kubicom dobili vozača koji može pobijediti sve protivnike. Zapravo, imate osjećaj da je u velikoj mjeri baš on katalizator sve većeg optimizma u momčadi. BMW-ova nedavna novčana injekcija (koja je iznimno pomogla) sama za sebe ne bi mogla biti tako snažan poticaj. Za to je bila nužna istodobna injekcija darovitosti nakon odlaska Jacquesa Villeneuvea. Osim što je nevjerovatno nadaren, Kubica je iznimna osoba.

BMW-Sauber mora se samo potruditi da ga zadrži.

FO

KUBICA JE SHVATIO da je dovoljno dobar da postane vozač F1 tijekom prvog sata svojeg prvog testa u F1, za Renault u Barceloni 1. prosinca 2005. Test je bio jednokratna nagrada za osvajanje naslova u klasi World Series by Renault, no ironija je u tome što je potkraj 2002. izbačen iz Renaultovog programa razvoja vozača (istog iz kojeg je poniknuo Heikki Kovalainen), čiji je bio član.

Nema dvojbe da su u Barceloni neki u Renaultu shvatili koliko su darovitim vozaču dopustili da im izmakne. Do kraja tog prvog sata, priča Kubica, bio je 0,2 s brži od Francka Montagnyja – Renaultovog standardnog testnog vozača – na jednakim gumama, jednakom postavu te s jednako goriva.

Pa kako im je onda uspjelo da im izmakne drugi put? Kolale su glasine o drugom Renaultovom F1 testu, no za njega bi vjerojatno trebalo prenijeti managerske ovlasti tvrtki FFBB Flavija Briatorea.

Umjesto toga, Kubicin manager Daniele Morelli popričao je u četiri oka s Peterom Sauberom, a zatim ga je BMW-Sauber uzeo samo na temelju rezultata u Renaultovom testu, bez vlastite provjere.

NICK HEIDFELD

NICK JE PRITISNUO GAS DO DASKE

Je li Kubica učinio Heidfelda bržim? Istina, tihi čovjek F1 sad se doista doima vatrenijim, no što se tiče razloga...

Intervju Stuart Codling

A close-up photograph of the front of a white Formula 1 car. The car is positioned on a track, and the word 'SYNTIUM' is prominently displayed in large, black, sans-serif capital letters on the side of the front wing. The car's front wheel and suspension components are visible on the left side of the frame. The background is a blurred, bright outdoor setting, likely a racetrack during the day.

SYNTIUM

Samopromocija nije Heidfeldova jača strana - objašnjava li to nerealno lošu sliku o njegovoj brzini u F1 svijetu?



SVI GOVORE O TOME KAKO SE KIMI RÄIKKÖNEN NE MOŽE NOSITI S FELIPEOM MASSOM TE KAKO FERNANDO ALONSO ISPADA SMIJEŠAN UZ LEWISA HAMILTONA. ALI JESTE LI PRIMIJETILI SLIČAN RAZVOJ DOGAĐAJA I U TREĆOJ MOMČADI FORMULE 1?

Nick Heidfeld neupadljivo je postajao sekundu po sekundu brži od svojeg cijenjenog kolege Roberta Kubice. Kao da nakon što je odslužio jedan od najduljih pripravnčkih staževa u Formuli 1 na poslijetku dolazi na svoje.

Što je – djelomice – glupost. Postoji vjerovanje da je Heidfeld vozio na autopilotu u prvoj polovici sezone

zadovoljan što je rame uz rame ili malo brži od Jacquesa Villeneuvea – dok Jacquesa nije zamijenio Kubica. Tada je iznenada odnekale iščupao oko pola sekunde po krugu. Moguće je – vjerujete li u svakakve priče.

No ako ste ikad stajali uz stazu i promatrali kako Heidfeld zavrće vratom nekima od strojeva kojima je na nesreću morao upravljati, znali biste da on nije samo zaposlenik koji uzima što mu se da. Sjećam se kad sam stajao u zavojima Esses iza bokseva na Suzuki, koji nisu samo mjerilo kvalitete vozača, nego i izvrsna izložba stila. Bila je 2004., kvalifikacije su bile ugrane u nedjeljno prijepodne, a tajfun Ma-On nam se ipak smilovao. Staza se sušila, tlo je još uvijek bilo mokro. →

NICK HEIDFELD

U posljednjoj vožnji najprije su se pojavili dosadno oprezni Minardiji. Baš kao i Giorgio Pantano u drugom Jordanu. Zatim je stigao Heidfeld: u usporedbi s njima bio je spektakularno brz, brzina pokreta ruke mu je pretvorila u zamagljene obrise, loše konstruiran bolid probijao se uzbrdo plešući, trzajući se i proklizavajući. S moje lijeve strane fotograf Patrick Gosling podigao je pogled s kamere i počeo klimati u znak odobravanja:

"Heidfeld je stigao, a loše konstruiran bolid proklizavajući se probijao uzbrdo."

desno je bio Autosportov Mark Hughes – olovkom je lupnuo po svojoj bilježnici i učinio isto. Iza nas začuo se žamor iz publike i valovi pljeska. Zato nisam nikad prihvatio zamisao o "zaposleniku Nicku", čak ni onda kad se činilo da žar nestaje.

Usputni promatrači lako su ga mogli ne primijetiti tijekom cijelih sedam sezona F1, od kojih je mnoge proveo u nizu jedva prosječnih bolida. Nakon što je 1999. osvojio naslov u Formuli 3000, s prezimom je odbio ulogu za koju je izabran: nasljednika Michaela Schumachera. On uživa u tome što može gotovo neopazice i da ga nitko ne gnjavi švrljati kroz paddock. No takva neupadljivost nije mu uvijek donosila dobro. Već je dva puta iz prikrajka morao promatrati kako su mediji više skakutali oko kolega koje je nadmašio – Kimija Räikkönena 2001. (dvanaest bodova prema

P&O: Robert Kubica

Heidfeldov momčadski kolega koji ga drži poštenim prema sebi

- P: Koje ste pouke izvukli iz početka svoje prve pune sezone u F1?
- O: Mnoge! Lani sam bio novak u F1 i u momčadi, pa sam morao shvatiti ne samo kako funkcionira F1, nego i kako funkcionira momčad u F1. Tu je, dakako, bio i bolid – no zahvaljujući brojnim probama stekao sam mnogo iskustva.
- P: David Coulthard rekao je da je trenutačno osjetio razliku kad je s mjesta testnog vozača prešao na mjesto vozača trka – članovi posade koji su mu običavali govoriti "Davide – učini ovo, učini ono", sad su govorili "Davide, bi li mogao učiniti ovo?"
- O: Svakako – no to se mora dogoditi. Mjesto vozača trka nosi više odgovornosti, ali i privlači više pozornosti.
- P: Čini se da vas manjak iskustva nije previše sputavao.
- O: Pa, bilo je nekoliko stvari, postav, recimo, u kojima bismo možda pošli drukčijim smjerom da sam iskusniji. No općenito je situacija pozitivna, a te stvari dođu s vremenom provedenim u bolidu.
- P: Kako se snalazite s gumama?
- O: Promjena je velika, pa je mnogo vozača moralo promijeniti stil vožnje. Ja bih rekao... zadovoljan sam s trenutačnom situacijom. Prve trke nisu završile u skladu s mojim željama, no tijekom prvenstva uvijek se nailazi na poteškoće.
- P: Što je s pritiskom domaće javnosti?
- O: Ne znam za pritisak, ali posvećuje mi se mnogo pozornosti: ja sam prvi poljski vozač u F1 i F1 je novost za Poljake. Kad god imate predstavnika u nekom sportu, pozornost je prirodno veća.



Nick (prvi plan) i Robert u Španjolskoj

Nickov dolazak u F1 pratila su predviđanja da bi mogao postati novi Schumi – no tu je ulogu s prezimom odbacio

NICK HEIDFELD

Nick slavi četvrto mjesto u Maleziji. Da stvari budu bolje, četvrti je bio i u Australiji i Bahreinu



devet, a Räikkönen je još onda dobio mjesto u McLarenu koje je Heidfeld svojedobno prizeljkivao) te Felipea Massa 2002. (sedam prema četiri). A na glasu je kao temperamentan momak. Posljednji javni ispad svoje naravi imao je na VN Kine 2006. kad je bio uvjeren da ga je Takuma Sato blokirao. Mahanje prstom prema pogrešnom vozaču (zbunjenom Sakonu Yamamotu) zabilježile su kamere, pa se morao ponizno ispričati.

No u Barceloni, gdje smo se susreli, bio je mnogo vedriji, a i imao je razloga da bude dobro raspoložen.

“Godina je odlično počela”, rekao je uz široki osmijeh. “Četvrto mjesto u prve tri velike nagrade. Neki bi mogli reći da je razočaravajuće nijednom se ne popeti na postolje, ali doista mislim da smo postigli trenutačni maksimum. Možda čak i više nego što smo se mogli nadati prije početka sezone.” Ima pravo. Premda je u predsezonskim ispitivanjima BMW imao dobru brzinu sa spremnikom napunjenim za utrku, ipak su treća najbrža momčad iza Ferrarija i McLarena, pa bi peta i šesta mjesta trebala biti njihovi prirodni završni položaji ako nijedan od brzih vozača ne odustane. No, s druge strane, BMW-ov cilj je – kako je to razjasnio Mario Theissen – osvajati mjesta na postolju vlastitim sposobnostima, a ne srećom. Heidfeld je, međutim, i dalje promišljeno oprezan. “Trenutačno smo treća najjača ekipa, što je

fantastično”, govori. “Zimus sam očekivao da će Renault biti jači nego što je sada. Mislio sam da ćemo se boriti s njima, no iza nas su – zasad.

U ovom trenutku smo bolji od planiranog, što je izvrsno – no ne smijemo se zanositi očekivanjima da će i nadalje sve teći tako glatko. Moramo se stabilizirati. Mnogi nas pitaju kad ćemo učiniti sljedeći korak, odnosno napasti McLaren i Ferrari. Više nismo u istoj ligi u kojoj smo bili. Brzina razvoja nam je dobra u odnosu na momčadi iza nas: prošla godina bila je dobra, no nismo pratili tempo predvodnika. Stoga će biti zanimljivo ustanoviti možemo li to učiniti ove. Htio bih misliti da možemo.”

Pretjerano je skroman i vrlo lojalan. Uspio je stići i prestići McLaren Fernanda Alonsa u Bahreinu, a u Španjolskoj je mogao biti barem četvrti da nije bilo pogreške u boksu zbog koje se na stazu vratio bez krilne matice.

“Bilo je vrlo ugodno prestići Alonsa”, govori Heidfeld. “Uspjelo mi je to i ranije – u

“Mnogi nas pitaju kad ćemo napasti McLaren i Ferrari.”

Monaku [2005.], na putu prema prvom drugom mjestu u karijeri – no tada se mučio s gumama. Ovaj put smo bili tu negdje: imali smo jednaku brzinu – pa je bilo dobro, da.”

Pa kako je dosad uspio zasjeniti Kubicu? Odlučnošću, možda, nakon što je podigao formu poslije Villeneuveova odlaska. No posrijedi je nešto više. Kubica agresivni stil ulaska u zavoje bio je djelotvoran s uskim rasponom maksimalnih performansa Michelinovih guma – bio je u stanju osjetiti ga, doći u podupravljanje, a zatim ispraviti preupravljanje kad bi se pojavilo. Kubica je reaktivan vozač, nalik Alonsu. No Bridgestonke su mnogo progresivnije, u širokom rasponu prijanjanja mnogo je teže pogoditi gdje je pravi maksimum. Jednostavno mu treba više vremena da ga nađe, da ga osjeti. Heidfeld je, međutim, voć vozio na Bridgestoneovim gumama – posljednji put 2004. – a serija za 2007. ima slične (ako ne iste) značajke.

Razmak između njih dvojice nastaviti će se smanjivati. Kubica (vidi okvir, str. 46) će naučiti. Heidfeld? “Brzi Nick” će i dalje biti brz, i dalje će uživati... i činiti sve da izbjegne status megazvijezde.

“Ne poznajem nikoga tko bi htio biti idući Michael Schumacher”, priča. “Poznajem vozače koji bi htjeli postići slične rezultate, uključujući i mene, ali ja nisam u F1 radi slave. Ovdje sam da uživam. Dvoboji s Alansom i Massom, vožnja kompetitivnog bolida – mnogo su zabavnije stvari. Dosad je ovo svakako moja najbolja godina.”



LANSIRNI RAMPPE

Podjednako učinkovit i skroman, BMW-Sauberov tehnički ravnatelj pogodilo je s bolidima, ali i ljudima

Intervju Peter Windsor Portreti Lorenzo Bellanca/LAT

W

elike zasluge za to, dakako, pripadaju Mariu Theissenu jer je to vrlo lako mogla biti još jedna Honda ili Red Bull Racing. Lako se moglo dogoditi da zvijezde nakratko zabljesnu, a egoi prevladaju dok se Theissen pripremao na kupnju postojeće momčadi F1 i uvođenje BMW-a u ulogu vlasnika u F1.

Kao što sad znamo, Theissen ipak nije preporučio BMW-u da kupi Sauber ponajprije zato što su razmjerno blizu Münchenu te su upravo izgradili vjerojarno najbolji zračni tunel u svijetu F1. Kupio je Sauber zato što je u Hinwilu vidio srce koje je raslo organski, logično. Srce i dušu, kako se pokazalo. To znamo po tome što je BMW skrbio o Sauberu, nije ih uništio.

Što je bio Sauber? Što danas tvori dušu te tvrtke? Ma koliko god se danas bilo koja tvrtka bilo gdje na svijetu svodi na ljude koji se sastaju u konferencijskim sobama i donose odluke koje zatim provode, Willy Rampf se svejedno središtu Sauberova svijeta približio na samo nekoliko koraka. Ljudi vas zaustavljaju u prolazu tvornice i govore nešto poput "Hej, što kažeš na onog Willyja Rampfa! Kakva zvijezda! Kakav bolid!, a to vas naravno potiče da se i sami zanesete, da uključite Willyja među legendarne tehničke čudotvorce Formule 1. Da ga promatrate kao genija u nastajanju. Da se pitate kako netko tko je toliko dugo radio u tišini iza glavne pozornice F1 sad može zasjeniti osobe poput Adriana Neweyja, momke iz Renaulta te vrlo hvaljenog Sama Michaela. Jer to je bit F1. Zvijezde! Inovacije koje

će preobraziti vaš bolid! Platite ih koliko žele!

A onda s Willyjem sjedite u paddocku osunčanog Melbournea, prije prve trke sezone – čak prije kvalifikacija – i osjetite blagu nervozu – ali nervozu u smislu "Zašto sam ovdje?", a ne ono neweyjevsko vrpoljenje koje govori "Nemam vremena za ovaj intervju". A tada se, nabrzinu, sjetite da zrakoplove poput U2 i nevidljivog bombardera nisu osmislili i razvili veliki, bogati, zvijezdama ispunjeni "tehnološki centri", nego skupine odlučnih, nabrijanih inženjera i tehničara koji su opako nadzirali broj glava i proračune.

I skrbili o svojim ljudima. Ako je Ross Brawn tijekom svog rada u Ferrariju postavio nove standarde u F1, onda to nije nužno bilo zato što je on veliki inženjer ili veliki dizajner. Darovitost Rossa Brawna očituje se u tome što on izvrsno upravlja velikim inženjerima i konstruktorima – on je antiteza velikim individualistima: ljudima poput

Patricka Heada, Johna Barnarda i Adriana Neweyja.

Rampf je, više logički nego prirodnom sklonošću (jer ego ne vrijedi ništa bez velikih upravitelja), upravitelj Brownovog kova. Rampf posluša i razmisli prije nego što odgovori.

Nikad sebe ne naziva "konstruktorom". Zasluge uvijek prepušta drugima.

Ipak – kako i treba biti – na crtežima bolida stoji njegov potpis. Preuzima odgovornost kad se stvari ne odvijaju dobro: stapa se s pozadinom kad je sve u redu.

Zatim sam ga pitao o njegovu životu.

"Sve se svodi na ljude – na nastojanje da stvoris najbolju moguću momčad. Srećom, imamo nekoliko izvrsnih inženjera, pa dane uglavnom provodim u uredu, otvorenih vrata, slušajući naše različite konstruktorske ekipe kako rasparavljaju o mogućnostima i poteškoćama te pokušavaju naći najbolja rješenja."

"Imate li cijeli bolid u glavi?", upitao sam. "Odlučujete li vi na posljertku o kompromisima?"

"Pa pretpostavljam da je tako, nakon što sve raspravimo na konstruktorskoj razini. O svemu uvijek porazgovaram s Mariom, naravno. Uvijek nastojimo da rješenje odredi logika."

Krenuo sam dublje. Willy je dugo radio za BMW prije nego što se pridružio trkačkoj momčadi Petera Saubera, no nikakvih jamstava nije bilo kad je 2005. Sauber prodan.

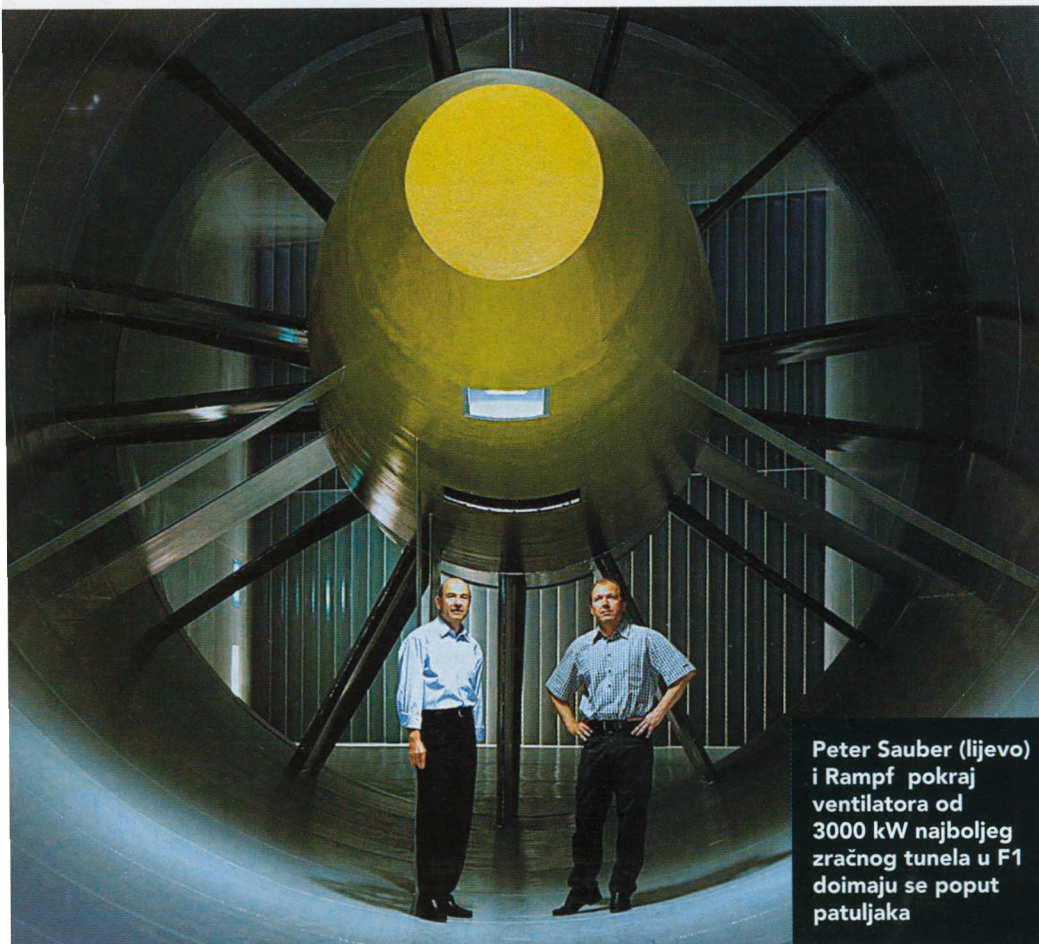
"Nisam imao pravu predodžbu o tome što bi se moglo zbiti – no, s druge strane, nisam o tome ni razmišljao", rekao je na svoj mirni način. "Samo je bilo pitanje hoće li me BMW tražiti da nastavim raditi za njih kao dotad ili neće."

"Jeste li razmišljali o tome što biste mogli raditi ako vas otpuste?"

"O svemu razgovaram s Mariom. Uvijek nastojimo da rješenje odredi logika."

Je li Rampf razmišljao o svojoj budućnosti da je BMW htio nekog novog, pitao je P. W. (desno). Ni na trenutak





Peter Sauber (lijevo) i Rampf pokraj ventilatora od 3000 kW najboljeg zračnog tunela u F1 doimaju se poput patuljaka

"Proširili smo se u mnogim dijelovima, a tunel sad radi 24 sata dnevno."

"Ni na trenutak. Ne razmišljam o takvim stvarima dok se ne dogode. Samo mi je bio važno da obavljam svoj posao i gledam sve pozitivne strane. A njih je bilo mnogo."

A sve se dogodilo u savršeno vrijeme. Kad je BMW počeo gubiti zanimanje za Williams, Sauber je završavao svoj nevjerojatni novi zračni tunel.

Tri godine poslije, u svijetu u kojem svi počinju shvaćati da će tuneli pune veličine otvorenih ulaza uvijek biti u prednosti u odnosu na one "prilagodljivih zidova", čini se da je BMW-Sauber osvojio glavni zgoditak. Čini li vam se da je sadašnji bolid našao optimalne odnose (potisak nasuprot otporu, prilagodljivost nasuprot aerodinamičnoj ravnoteži, oblik nasuprot snage, stvaralaštvo nasuprot funkcionalnosti), onda većinu zasluga za to možete pripisati stalno točnim brojkama u novom tunelu i njegovom bezobrazno poslušnom graničnom zračnom sloju. S motrišta beskrajnih poteškoća poslovanja s narudžbama koje su iskusili Williams i Honda te donekle Toyota, lako je vidjeti odakle je iskočila BMW-ova brzina.

"Moram priznati da smo imali malo sreće", kaže Willy (na svoj način). "To je u

tom trenutku bilo toliko golemo ulaganje da smo morali misliti šire od F1, prema cestovnim automobilima – prema višestrukoj uporabi. Dopustili smo da mnogo širi zahtjevi odrede našu konstrukciju, a s obzirom na to kako je na posljertku ispalo, čini se da nam je to doista pomoglo.

Skeptici su zimus bili spremni prigovoriti BMW-Sauberu da je prebrzo, pregresivno povećavao broj zaposlenika, no Willy na to gleda vrlo opušteno.

"Lani smo povećali broj ljudi s 280 na 400, koliko ih je sada. Širili smo se, dakako, u mnogim područjima, no najvažnije je, možda, što sad u tunelu radimo 24 sata dnevno u tri smjene." Drugim riječima, širenje je bilo više okomito nego vodoravno.

Willy je stvarna osoba. Pod tim mislim da može razlučiti između rada u razmjerno kompaktnom (okomito širenje) zdanju nadomak jezera na čistom švicarskom zraku – i uvođenja 90-minutne stanke za ručak tijekom koje zaposlenici mogu otići kući ili u restoran – i, recimo, rada u podzemlju supertovornice u tmurnoj ravnici srednje Engleske. Povijesno gledano, ekipe F1 kao da se najugodnije osjećaju u engleskom zaleđu – ali ne smijemo zaboraviti nedavna

Što 2007. znači "tehnički ravnatelj"?

Ne tako davno tehnički ravnatelj u F1 bio je aktivno uključen u izradu bolida, od prvih skica do gotovih ugljičnih vlakana, pa je u njega ugrađivao iskustvo skupljano tijekom godina bavljenja automobilističkim inženjeringom. Od Colina Chapmana i Johna Coopera, preko Harveya Postlethwaitea, Patricka Heada i Johna Barnarda do Adriana Neweyja upoznali smo naraštaje individualaca koji su uvelike bili odgovorni za najbolje bolide u F1.

No F1 je nadrasla model "pojedinaac i njegova crtača ploča", pa je u današnjoj F1 BMW-Sauberov Willy Rampf, koji se bavio cestovnim automobilima i trkaćim inženjeringom, tipičan primjer nove vrste osobe na mjestu iskusnog tehničara: upravitelj ljudi.

Općenito govoreći, najviše pozicionirane tehničare (često, ali ne uvijek s naslovom tehničkog ravnatelja) dijelimo u tri kategorije: konstruktorski "genijalci" stare škole, oni s pozadinom u praktičnom inženjerskom radu (onom s uljem na rukama i pod noktima) te oni najvještiji u usklađivanju napora drugih - voditelji ljudi.

Najistaknutiji predstavnik tih "voditelja projekata" u novije vrijeme bio je Ross Brawn (premda je tijekom 1980-ih bio isključivo konstruktor). Danas su tu bivši stručnjak za gume Pascal Vasselon, bivši stručnjak za motore Alex Hitzinger, bivši stručnjak za motocikle Shuhei Nakamoto te bivši stručnjak za kadrove Mario Almondo. Tu su još i specijalisti za aerodinamiku koji su prilagodili svoje vještine dodatnoj odgovornosti: Bob Bell i Mike Gascoyne - i, naravno, Rampf, koji nikad neće priznati da je konstruirao bolid, no njegovo će ime ipak stajati na konačnom proizvodu.

Stuart Codling

NAJBOLJI TEHNIČKI VODITELJI 2007.

Voditelji ljudi

Willy Rampf (BMW-Sauber)
Mike Gascoyne (Spyker)
Pascal Vasselon (Toyota)
Bob Bell (Renault)
Shuhei Nakamoto (Honda)
Mario Almondo (Ferrari)

Genij Adrian Newey (Red Bull)

Voditelji utrka

Sam Michael (Williams)
Mark Preston (Super Aguri)
Paddy Lowe (McLaren)
Giorgio Ascanelli (Toro Rosso)



Poput BMW-ove momčadi - i Rampfa - Robert Kubica (gore) osjeća da mu je popularnost skočila nebu pod oblake

Ferrarijeva i BMW-ova postignuća u Italiji i Švicarskoj. Što se njega tiče, Willy posljednjih dvanaest godina živi u Münchenu: zapravo, ondje mu je stalno nastanjena obitelj (supruga i troje djece). Poput svake predane osobe u F1, Willy preko tjedna unajmljuje stan blizu tvornice, u njegovu slučaju Hinwila u Švicarskoj.

Ostatak priče su podosta uobičajene, neuzbudjive crtice iz života – kakve biste i očekivali od čovjeka koji većinu svojeg života provodi spajajući ljude i izvlačeći najbolje iz njih. Umjesto da se previše bavi sobom, čini mi se da je Willy tip osobe koja će odvojiti vrijeme da pronikne u živote drugih i možda im pomogne kad može – na radnom mjestu i izvan njega.

Najdraže testne staze? "Valencia, možda. Uvijek smo imali vrlo dosljedne rezultate u Valenciji."

"Imali smo mnogo dobrih testnih vozača. Robert je iznimno dobar kad testiramo motor."

Što Willy traži od testnog vozača? "Dosljednost. Dobre povratne informacije."

Koje testne vozače cijeni? "Teško mi je reći. Imali smo mnogo dobrih. Robert [Kubica] je osobito dobar kad radimo s motorom."

Omiljeni bolidi? "Onaj za iduću sezonu." Bolidi iz prošlosti? "Nijednog posebno ne pamtim." Najdraža trka? "Monako. Uzbudljiva je i ne nudi pravu priliku za testiranje. To je pravi izazov na svoj način."

Odmara li se? Ima li nam još što za reći? "Doista uživam u svojem životu. Ne uvijek, naravno, jer postoji toliko poteškoća. Ali volim svoj život u F1. Imam sreće."

Kao što je sreće imao i BMW kad je kupio Saubera. Srce su mu mogli vidjeti: mogli su vidjeti konstruktorski ured, odjel prototipova, čistu sobu i dinamometre. Mogli su vidjeti zračni tunel. A dušu? To je druga priča. Duša je bila dar. To je priča o ljudima.

A osoba? Peter Sauber, da, i nedvojbena – jer ga je Peter izabrao – Willy Rampf. **FO**

Životopis Willy Rampf

Rođen: 20. lipnja 1953. u Maria Thalheimu, Njemačka

Boravište: Pfäffikon, Švicarska

Bračno stanje: oženjen, troje djece

Karijera

1975. - 1979. Studira konstrukciju vozila na Fakultetu primijenjenih znanosti u Münchenu

1979. - 1989. Razvojni inženjer, BMW

1989. - 1993. Testni inženjer, BMW Južna Afrika

1994. - 1997. Trkači inženjer, Sauber

1998. - 1999. Za BMW

vodio motociklistički program Pariz-Dakar

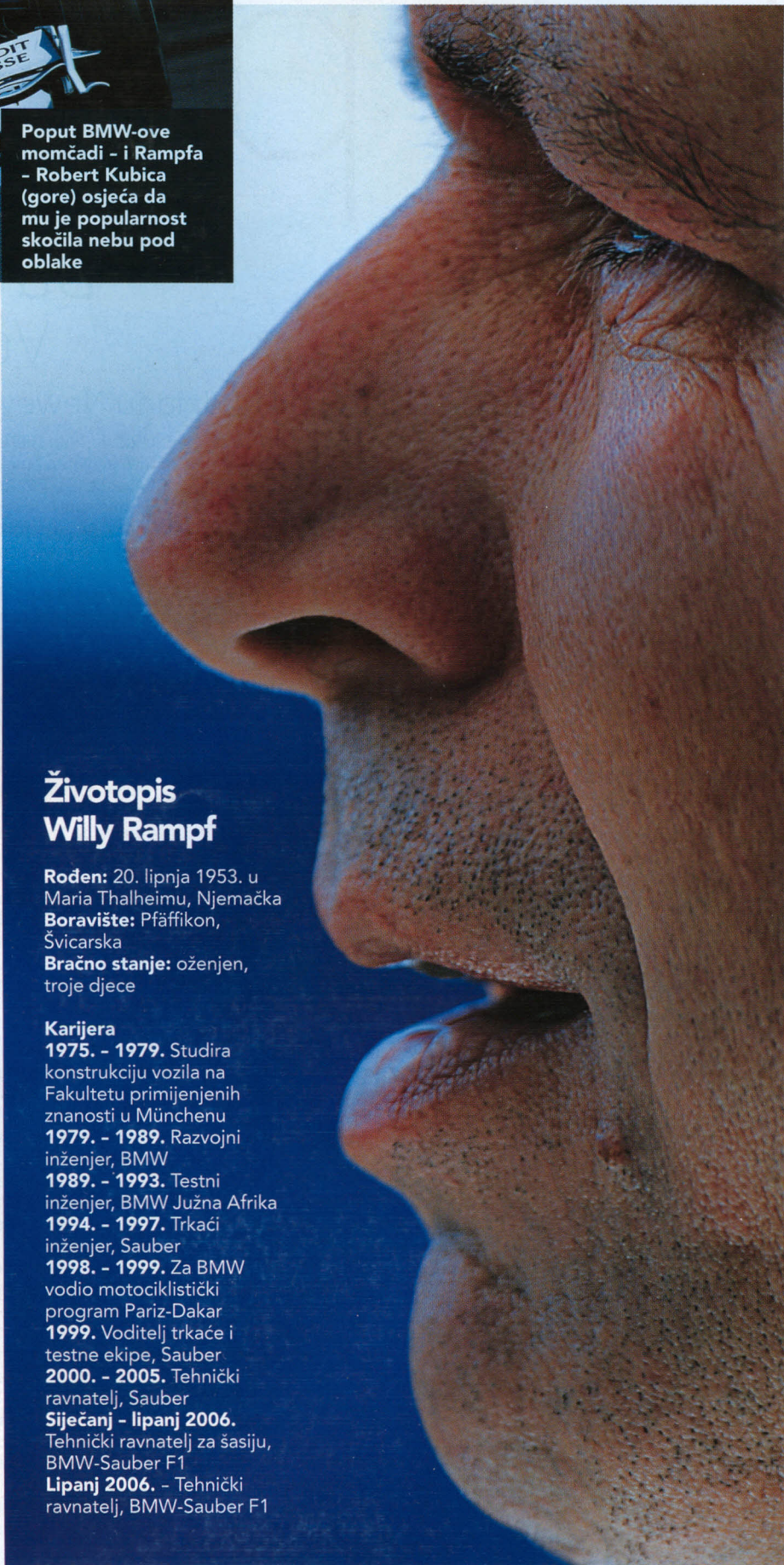
1999. Voditelj trkaće i testne ekipe, Sauber

2000. - 2005. Tehnički ravnatelj, Sauber

Siječanj - lipanj 2006.

Tehnički ravnatelj za šasiju, BMW-Sauber F1

Lipanj 2006. - Tehnički ravnatelj, BMW-Sauber F1



Slike: GLENN DUNBAR/LAT

F1 plus

David Coulthard Vozač Red Bulla

O RB3, Marku Webberu i Adrianu Neweyju te o momčadi Red Bulla

Opišite kratko vašu sezonu dosad.

Sretan sam s načinom na koji stvari napreduju. Još smo uvijek na margini što se pouzdanosti tiče, ali nije uopće upitno da smo od početka 2007. ostvarili golem napredak u performansama. Mislim da dobro vozim; ne vjerujem da sam mogao izvući više od bolida nego što sam to učinio, primjerice, u Bahreinu i Španjolskoj.

Kako je RB3 evoluirao nakon Velike nagrade Australije?

Umnogome je drukčiji, a najveće promjene čine aerodinamika te dodatak mjenjača za glatko mijenjanje brzina u Španjolskoj. Rekao bih da je bolid za otprilike 0,5 sekunda brži nego na početku 2007.

Od početka sezone napredovali smo više od bilo koje druge momčadi.

Nadopunjujete li se vi i Mark Webber kao vozači?

Mark je drugi vozač i on donosi drukčija mišljenja i iskustva za momčad. Ima malo više iskustva od Christiana Kliena i ostalih vozača koji su mu prethodili, a to ima svoju vrijednost.

Vozite li Vi i Mark slično?

Imamo vrlo sličan stil vožnje, što je dobro. Nemamo situaciju kakva je bila u Renaultu prošle godine, gdje ste imali Fernanda Alonsa s njegovim opakim ulascima u zavoj te Giancarla Fisichella, koji je bio ugladeniji. Mark i ja imamo slično podešene bolide, premda uvijek postoje male razlike zbog njihove ovisnosti o aerodinamici.

Uživite li ponovno raditi s Adrianom Neweyjem?

Doista uživam u tome jer

Adrian je trkač. S tehničke strane govoreći, on ne mora nikome ništa dokazivati, a jedino što ga zanima je kako biti brži. On razumije da je upravo vozačev osjećaj taj koji oslobađa potencijal bolida na trkačkoj stazi, a dovoljno smo dugo radili zajedno da shvaća moj način opisivanja stvari.

Kako je Adrianov doprinos utjecao na poboljšanje tehničke strane momčadi?

Ovo je naša prva godina s Renaultom i Adrianom, tako da je još rano govoriti. Mi sad imamo mnogo dobrih ljudi i načinili smo veliki korak naprijed u ovome sastavu. S Renaultom smo krenuli ravno u borbu te smo ispred Toyote i Honde.

Gledajući na momčad kao cjelinu, kako se ona promijenila otkad ste im se pridružili 2005.?

Osoblje u tvornici i trkači tim ostali su uglavnom isti, jer riječ je o dobrim i sposobnim ljudima. Ali u pogledu tehničke infrastrukture momčad se uvelike promijenila jer je Red Bull uložio mnogo novca. Imamo više simulacijskih alata i mjenjačkih dinamometara nego prije, a to donosi mnogo obveza.

Mnogo je puta već dokazano kako se uspjeh u F1 ne može kupiti...

Krivo je mišljenje da smo bogata momčad. Mogu jamčiti da naš proračun nije kao u prvih pet momčadi, ali imamo onoliko koliko smo tražili. Adrian je izračunao koliko mu je novaca potrebno da načini brz bolid i to mu je pruženo. Isto se dogodilo sa svim drugim odjelima. Drugim riječima, nemamo rupu bez dna, ali imamo novac potreban da obavimo posao. U svakom

slučaju, Red Bull je ostvario nevjerojatan povrat na svoju investiciju u F1. Razmjerno jeftino kupili su dvije GP momčadi i u centru su medijske pozornosti.

Koliko često kontaktirate s Dietrichom Mateschitzom?

Kontaktiram s njim svaki tjedan i dobro se slažemo.

Brinete li se o svojoj budućnosti u F1?

Ne znam koliko mi je još godina preostalo, ali osjećam se jednako motivirano kao i uvijek. Mnogo se priča o mojim godinama, a sve što sam spreman reći o toj temi je da imam potpisan višegodišnji ugovor s Red Bullom.

Jeste li zadovoljni što će kontrola trakcije biti 2008. zabranjena?

Razočaran sam što je trebalo toliko dugo da se zabrani. Trebalo se to dogoditi godinama ranije. Ali ne očekujem da će ta promjena donijeti veliku razliku jer će vozači voziti na krajnjim granicama prijanjanja. Na kraju krajeva, ne vidite GP2 bolide kako se posvuda zanose, a tako će biti i u F1. Ali vožnja bolida će predstavljati veći izazov, a rezultat svega bit će manja konzistentnost.

Jeste li još uvijek u dobroj formi?

Moj program vježba se promijenio te sada radim manje vježbi za srce, a više za snagu nego što sam običavao prije 10 godina. Radim to jer smatram da imam više od snage, nego od manjeg broja otkucaja srca. To također znači da nosim više balasta na bolidu jer imam samo 73 kilograma, što je dva kilograma manje nego što sam imao 2000..

+5 brzih pitanja

1 Kad ste posljednji put bili u crkvi?

Bio je to vjerojatno vjenčanje ili sprovod. Mislim da se radilo o vjenčanju Jacquesa (Villeneuvea) prošle godine.

2 Što sve imate na iPodu?

Svašta, jer ga u mom uredu pune za mene. Ne volim trošiti vrijeme i na to. Ima svega, od Café del Mar i Red Hot Chili Peppersa do Queena.

3 Bez čega ne biste nikad pošli na put?

Bez testisa, naočala, novčanika i sata.

4 Najdraže žitarice?

Muesli. Večer prije moraju biti stavljene u frižider s malo sojinog mlijeka od vanilije i medom. Preko noći nabujaju, pa se ne osjećate naduto nakon što ih pojedete.

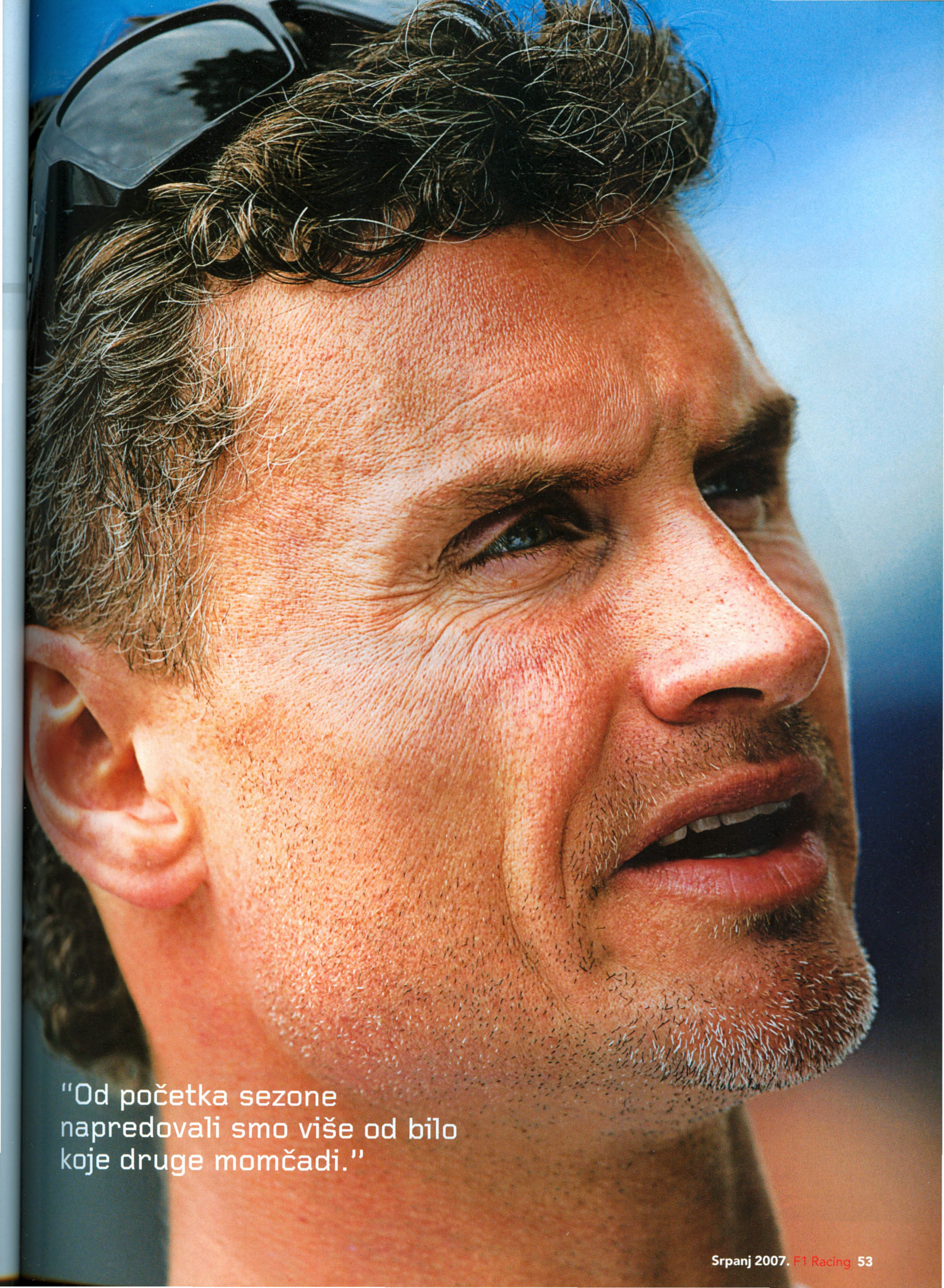
5 Posljednja knjiga koju ste pročitali?

Six Thinking Hats Edwarda de Bonoa. Pomaže vam da posložite svoje misli.



"Kakav je to gadan miris?!"
DC i Newey namirisali su problem

FO



"Od početka sezone
napredovali smo više od bilo
koje druge momčadi."

A do Z

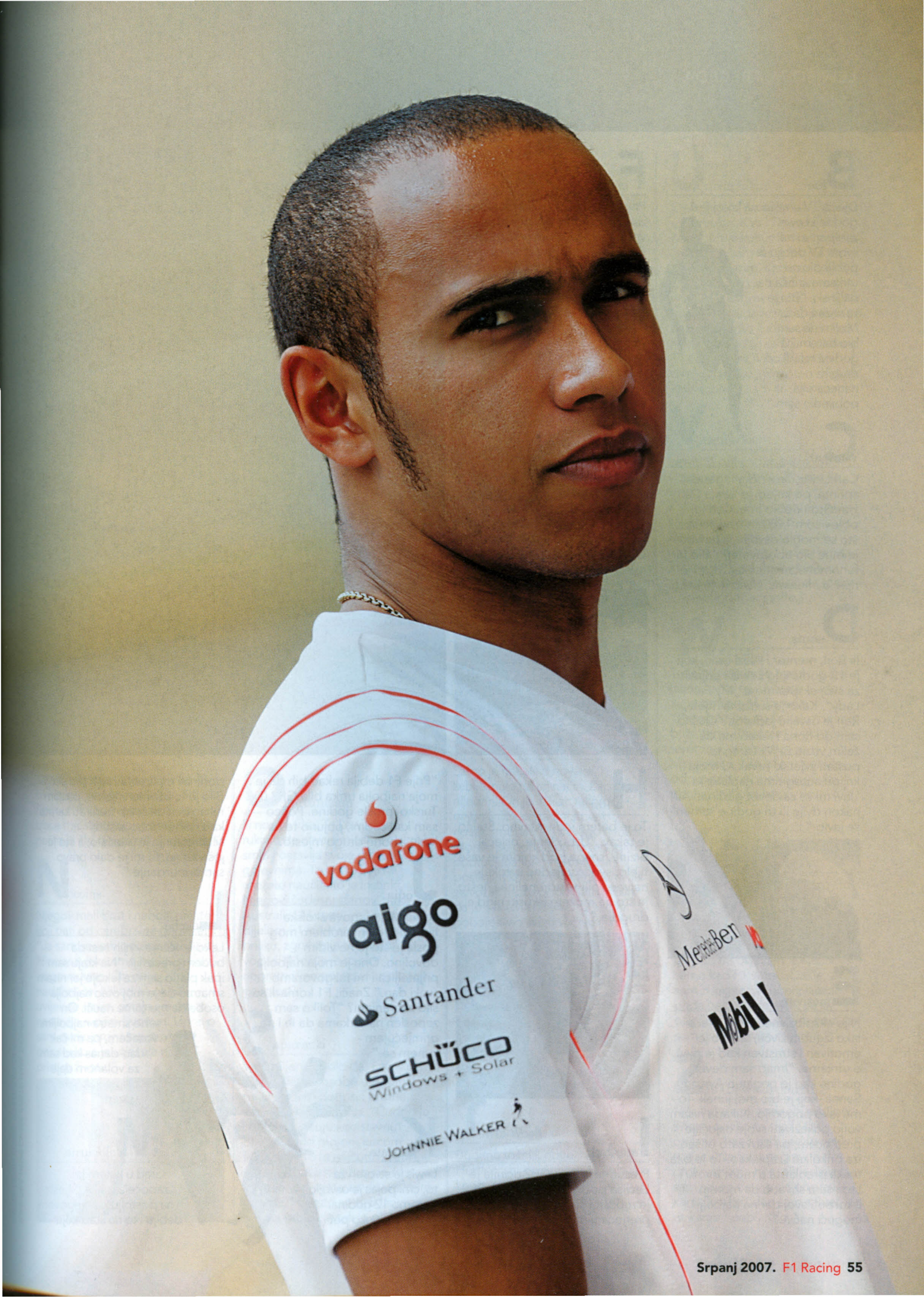
Lewis Hamilton na prepad je osvojio F1, tako da to izgleda lako poput učenja abecede. Dakle, vrijeme je da F1 Racing izda sažeti vodič za McLarenovo čudo od djeteta



A nthon


Otac, prototipni vozač utrka, Lewisov je menadžer, ujedno i osoba koja ga je naučila pristojnom i uzornom ponašanju. "Sve dugujem svome ocu", govori Lewis, "ali i ostatku obitelji koji su se mnogo žrtvovali. Morali su zaista mnogo raditi kako bi zaradili što više novaca da ja nastavim s utrkama."







vodafone

aigo

 Santander

SCHÜCO
Windows + Solar

JOHNNIE WALKER 


Mercedes-Benz

Mobil 1

Blue

Dječja TV emisija na kojoj je 6-godišnji Lewis zabljesnuo na svom TV debiju te pobijedio na utrkama autića na daljinski. "Bio je to važan dan. Mislim da sam bio barem 20 godina mlađi od drugih natjecatelja, ali pobijedio sam."

**C**arl

Carl Lewis, američka legenda sprinta, po kojem je Lewis Carl Hamilton dobio ime. Carl je polovicom 1980-ih osvojio sve što se moglo osvojiti, a Lewisov je otac bio obožavatelj. "Bio je fenomenalan atletičar." Kad je riječ o imenima, malo ih je brzih.

Dennis

Ili Ron, mentor i kvazi otac, koji je 12-godišnjeg Lewisa prijavio za svoj eksperiment „My Fair Lady“. Kako je sudbina htjela, Ron je osvajao jackpot. "Otišao sam do Rona i rekao mu da želim voziti za McLaren te postati svjetski prvak. U moju knjigu autograma napisao je 'Javi mi se za devet godina.' Ali nakon dvije ili tri godine sam mi se javio."

**E**motivan

Nije eksplozivne naravi i neće lako izgubiti živce, ali vrlo je emotivan i strastven kad je riječ o utrkama. "Imao sam devet godina kad je poginuo Ayrton Senna, koji je bio moj junak. To me jako pogodilo. Nikada nisam volio pokazivati svoje osjećaje pred ocem, pa sam zato otišao iza prikolice i zaplakao. To je bila točka preokreta u mom životu i tada sam shvatio da moram iskoristiti svoj dar na najbolji mogući način."

Fernando

Prvak Alonso, čiji bolid ide dobro i zaista brzo. "On je bez sumnje vrlo natjecateljski raspoložen i ekstremno brz, stoga ja moram poboljšati svoju igru te učiti od njega koliko god mogu. U istom smo bolidu, pa ćemo biti bliski bez obzira na sve."

Grenada

Karipski otok na prvom mjestu njegovih omiljenih odredišta za ljetovanje. Odavdje potječe djed Hamilton - on je emigrirao u Veliku Britaniju nakon rata kako bi radio na željeznici. "Moja je obitelj s Grenade i ja volim posjećivati taj otok. Možda ću jednoga dana posjetiti i druge prekrasne karipske otoke, ali zasad je Grenada moje omiljeno mjesto."

**H**itar

To je barem jednostavno. Stalno je takav. "Uzbuđenje, osjećaj brzine, snaga pod kojom je vaše tijelo, sve to zajedno uzrokuje najveću plimu adrenalina i nešto je što ne možete iskusiti nigdje drugdje."

**I**stanbul

Presudna vožnja GP2 učinila je Lewisa poznatim u javnosti. Bio je moćan i svojim je vrhunskim pretjecanjima zapanjio paddock.



"Prije F1 debija rekao bih da je moja najbolja utrka bila GP2 u Turskoj prošle godine. Počeo sam kao sedmi, pojurio te na kraju izbio drugo mjesto."

Jodia

Jodia Ma, njegova školska ljubav. "Jedini problem mog posla je što je ne vidim dovoljno. Ona je moja najbolja prijateljica i mi razgovoramo svaki dan." Znači, F1 komadi su sad zabranjeni? "Toliko sam zaposlen na utrkama da ih i ne primjećujem - kunem se."

Karate

Lewis je stvoren za to, crni pojas je osvojio sa samo 12 godina. "Imao sam oko pet

godina i maltretirali su me u školi. Bilo je to užasno vrijeme, pa sam rekao ocu da želim trenirati karate kako bih se znao zaštititi. Maltretiranje je prestalo, a što je još važnije, to mi je dalo pravo samopouzdanje."

Lekcije

Lekcije vožnje - njih šest da budem precizniji. "Na kraju sam ipak platio sam za lekcije jer nisam smatrao da je moj otac najbolja osoba da me tome nauči."

sebe smatra najboljim vozačem, pa mi čak dan-danas kad sam za volanom daje upute kako da vozim."

**M**elbourne

Grad u kojem je započela bajka. Mjesto na postolju na njegovom debiju i to na stazi koju



Žuta

Njegova boja kacige, izabrana kako bi ga otac mogao lakše uočiti na karting stazi. "Moj otac je htio da nosim kacigu svjetle boje jer je bio jako živčan kad bih bio na stazi."

„To što sam prvi crnac u F1 vjerojatno mnogo znači za sam sport.“

nikad prije nije vidio. "Mislim da to nisam mogao ni sanjati. Biti u Formuli 1 već je san, ali osvojiti treće mjesto u svojoj prvoj utrci nešto je što doista ne očekujete."

Nicolas

Njegov mali brat i najbolji prijatelj koji pati od cerebralne paralize. "Ja sam sedam godina stariji od Nicolasa: jako smo bliski i stalno razgovaramo. On mi je nadahnuće. Nikad se ne žali, uvijek se smije, ostaje smiren te nastavlja svojim životom. Upravo sam ovdje pronašao snažnu poruku koja je utjecala na moj pristup životu."



Slike: PAUL-HENRI CAHIER; INSETS: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; DARREN HEATH; CORBIS; SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHY; REUTERS

Opportunizam

Ili nos za trku. To Lewis ima u rukavu da osvaja mjesta koja ne bi smio i ostavlja svoje protivnike gnjevnima. To je dio koji ne možete naučiti, to je instinkt. Njegovi čudesni startovi utrke, u Australiji i Maleziji, već su postali dijelom F1 folklor. "Vidio sam priliku, zgrabio je te izašao kao vodeći. Možda je to bio nepromišljen potez, ali uspio sam ga izvesti."

Paparazzi

Već miljenik tabloida, Lewis uživa status slavne osobe u Britaniji, a to sa sobom donosi i brojne paparazze na terenu. "Čudno je kad vas opisuju kao slavnu osobu. Pred mojom kućom su fotografi i to je najčudnovatija stvar. Od osam ujutro do šest navečer oni tamo sjede u svojim autima." Čvrsto se drži Lewis, navala tabloida tek je počela.



Pauci

Mrzi ih. "Prilično sam opušten kad je riječ o prirodi ali mrzim pauke. Mnogo ljudi ima tu vrstu fobije." Na stazi je pak, što je važnije, neustrašiv.



Rookie

Samo je nekoliko novaka zabljesnulo na taj način. Zapravo, nijedan. On je rušilac rekorda, najbolji novak ikad. "Ja sam novak i moram još mnogo naučiti. Moram se poboljšati na mnogim područjima. Ne smatram da postoji neka krajnja granica i svaki se vozač može poboljšati. Mislim da je čak i Michael Schumacher poboljšavao svoju vožnju."

Srka

Lewis se pojavio sa superlativima i došao na glas kao "izabrani". "Prije su me doživljavali samo kao novaka. Sad kad su vidjeli što sve mogu, znaju da sve to nije samo medijska pompa. Svi mogu vidjeti da ja doista znam voziti."

Tewin Wood

Budimo točniji, obiteljski dom u Hertfordshireu – gnijezdo koje je Lewis nedavno napustio. "Volim skočiti doma vikendom i uzeti svoje rublje sa sobom."

Universalan

Efekt Tigera Woodsa – neizbježna usporedba. Kao i Tiger, Lewis premošćuje kulturološke granice. "Ponosan sam na to što jesam i odakle dolazim. Kad sam odrastao, bilo je teško pronaći nekoga u ovome sportu s kime ste se mogli povezati. Od sada će se mnogo više ljudi moći pozvati na mene. To što sam prvi crnac u F1 osobno mi ne znači toliko mnogo, koliko vjerojatno znači za sam sport".

Videogrice

Lewis je prilično snalažljiv u virtualnom svijetu. "Nedavno smo kupili PS3 i novu F1 igricu. Kako još uvijek ne postoji igrica sa mnom, moram biti u ulozi Kimija. Moj brat je jako natjecateljski raspoložen i da, katkad pobjeđuje, ali i ja se volim natjecati tako da mora pobijediti pošteno."

Woking

To je mjesto gdje trenutno živi. Istina, baš i nije Monte Carlo, ali je teritorij McLarena. "Premjestio sam se kako bih bio bliže timu. Treniram svaki dan u teretani i pripremam se u simulatoru." To bi mu trebalo odgovarati, pogotovo jer je udaljen od playboyevskog stila života.

X-faktor

Naravno, on to ima – nešto što se ne može lako opisati. Aura koja vam govori da je dječak Hamilton na putu prema statusu superzvijezde. "Možete to reći, ali ja to ne osjećam. Osjećam se samo kao F1 vozač. Dakle, ako sam zbog toga superzvijezda, onda neka bude tako. Ja se osjećam odlično samim time što sam ovdje. Živim svoj san."

Zip (Lewisov karting)

"Mislim da mi roditelji nisu bili svjesni koliko to može biti opasno. Imao sam jedan veliki sudar, udario sam glavu i prokrvario na nos, ali jedino što sam rekao ocu je da popravi kart. Sljedeći dan sam se već utrkivao i pobijedio."

FO

TRGOVAC FINOĆOM

Evo dobrih vijesti – još jednom je Jarno Trulli "u akciji", muke i nevolje iz 2006. su iza njega, a njegov talent više nije zagušen gumama koje se mrve

SJarnom Trullijem ne radite intervju, s njim čavrljate – o životu, o svemiru, o kartingu i podupravljanju. Mnogo se smije, a govori s entuzijazmom i strašću. On je stvarna osoba, nesavršeno ljudsko biće. Nema PR-govora s Jarnom, nema manipulacije slikama. Ako osjeća da želi – ne znam – plakati, tada će plakati pravim suzama.

Ako raspoloženje nalaže da treba otići... tada će otići. Jer Jarno je vozač utrka, a ne Profesionalni Vozač Formule 1. Još će dugo voziti karting utrke u Pescari nakon što njegovi vršnjaci postanu debeli od slave i uspjeha.

Dakle, kažete "Bok", a zatim se razgovor brzo razvija: pitam ga kako je biti zvijezda i što ga je poticalo sve ove godine.

"Koncentriram se uglavnom na ono što volim", kaže nakon stanke, "što je motosport, naravno, i osobni interesi – obitelj i prijatelji. Imam svoj vinograd, i volim posao vinara, no uglavnom volim da je oko mene sve tiho. Ne volim biti pod svjetlom reflektora, na naslovnicama novina. Volim živjeti svoj život sa svojim osobnim zadovoljstvom: mislim da je to najvažnija stvar za svakoga. Osobno zadovoljstvo – ili biti u miru sa samim sobom – jest ono što vas treba motivirati da nešto činite. To ne bi trebalo biti zato što želite biti 'zvijezda' ili da biste se obogatili. Kada živite životom 'zvijezde', tada samo promatrate svijet, a ne živite u njemu."

"Što je s utrkama?" pitam. "Kada kažeš 'Volim motosport', što zapravo misliš pod tim? Što najviše voliš u Formuli 1?"

"Na kraju krajeva" kaže on, ponovno nakon stanke, "ono što volite je izazov – natjecanje između vas i vašeg automobila. Podešavanje set-upa, izazov da uvijek budete još malo brži. U osnovi je stvar u

guranju samoga sebe još malo dalje do granice ili preko granice. To je glavni izazov s kojim se suočava svatko od nas: utrkivanje, pripreme za utrke i ulazak u utrke sa spoznajom da ste brzi u jednom djeliću, a polagani u drugom zbog tvrdih guma, ili mekanih guma. To su razne vrste stvari koje morate shvatiti i spojiti, što je velik izazov. Bez toga bih vjerojatno propustio prilično mnogo od svog života. U ovom trenutku ne mogu bez toga zamisliti svoj život."

Nešto drukčije, dakle, od "Volim samo pobjeđivanje" filozofije Michaela Schumachera – no to valja očekivati od Jarna, umjetnika, perfekcionista. Pronalaženje pravog postava bolida i vožnja savršenog kruga je, za njega, jednaka nagrada kao i... pobjeda.

Recimo, Bahrein 2007., na kojem je završio sedmi, pretekavši i oba Renaultova vozača, Red Bull te oba Williamsova vozača. Prema njegovu priznanju, bila je to jedna od najzudljivijih i najboljih utrka u njegovoj karijeri.

"Ne samo najzudljivija. Vjerojatno moja najbolja utrka. Kada sam stigao kući, nekoliko dana osjećao sam se – kako vi kažete – potpuno u drugom svijetu.

Intervju Peter Windsor
Portreti Lorenzo Bellanca/LAT

Iskreno, već dok sam vozio osjećao sam se... odlično – odlično, nevjerovatno. A kad sam bio kod kuće, činilo mi se dan ili dva kao da je utrka bila gotovo poput sna. A zatim – samo tako – osjećaj je nestao. Nestao. Bahrein je prošao. To i jest neobična stvar u ovom životu. Svi moramo gledati unaprijed. Prošlost je dio povijesti. Upravo zato mi nije važno kada mi ljudi prilaze i govore 'Hej, Jarno, prošlo je tri godine ili koliko već otkad si pobijedio u Monaku.' Za mene je moja pobjeda u Monaku trajala oko jedan dan, a onda je bila završena."

Osjećam da je vrijeme da postavim teško pitanje – ono o tome kako je Jarno brz kao i bilo tko drugi na svijetu tijekom jednoga kruga, ali da nije 'trkač' – improvizator, borac u svim stanjima. Je li svjestan te percepcije? Kako on to objašnjava?

Njegov odgovor iznenađuje. "Da budem iskren," kaže, "sve sam to analizirao – i nešto se ističe u svemu tome. Oduvijek sam bio vrlo snažan u teškim situacijama – na mokrom, na hladnim gumama – no kada sad pogledam unatrag, shvaćam da je jedina stvar koja me stvarno ubijala u proteklih osam godina u Formuli 1 bio način na koji su se izbrzdane gume tako lako trošile zbog mrvljenja. Mrvljenje za mene nema nikakve veze s vožnjom. To je samo potpuni gubitak prijanjanja, gotovo bez ikakvog razloga – a onda ne postoji ništa što možete učiniti u svezi s tim, osim polagano voziti i pustite gume da 'se vrate'. Mrzim to. Pokušao sam sve što znam, no nikad nisam uspio zaista riješiti problem. I prečesto sam bio samo putnik u automobilu, prisiljen voziti na takav neobičan način koji nikad nisam shvatio niti sam sposoban shvatiti. Smatram to vrlo teškim već previše godina.

"Sada, međutim – ove godine – odjednom više nemamo mrvljenja guma i



SLIKE: STEVE ETHERINGTON/LAT

Bahrain 2007. bio je, kaže on, čisti užitek



mogu se voziti oko problema kao što sam i prije mogao. Bahrein je bio dobar primjer. Zaista smo spori na ravnim dijelovima, pa sam morao napraviti neke posebne stvari da zadržim one dečke iza sebe – i zatim da prijedem Renaulte.”

To je zanimljivo stajalište dobro obrazloženo i, jednim dijelom, doima se povezano s pojavom izbrzdanih guma u F1 (1998.). No, čak i tada, to je bilo isto za sve...

“Mislim da sam patio više od bilo koga drugoga zbog mrvljenja guma jer mnogo rabim prednji dio bolida. U mom slučaju, to nije bilo nešto što biste mogli proračunati ili za to pripremiti postav bolida.”

A to očito nije bilo nešto za što bi vrijedilo uništiti svoj vozački stil. Kad ste klasični manipulativni vozač najčišće vrste – kad trkače automobile vozite onako kako bi ih trebalo voziti, sa stankama na gasu i upravljaju jednako važnima kao što su i primjene sile – netko poput Jarna Trullija vozit će na silu baš kao što bi Yehudi Menuhin svirao električnu gitaru.

Njegovo lice postaje sve izduženije. “Prošle je godine bila katastrofa baš svaki put kad bih ušao u bolid. Počeo bih utrku i nakon pet krugova mrvljenje bi počelo i od natjecatelja bih postao putnik. Mrvljenje bi potrajalo deset krugova, izgubio bih sekundu po krugu i zatim bi utrka u

osnovi bila gotova. Također smo to imali u Renaultu – osobito tijekom posljednjih godina. Bilo je to vrlo loše i uvijek sam to mrzio. Fernando se [Alonso], s druge strane, činilo se, mogao s time nositi mnogo bolje. On vrlo energično rukuje upravljačem i to je iz nekog razloga značilo da je mnogo manje izložen mrvljenju. Pokušao sam to – zaista jesam – no nisam uspio. Jednostavno ne mogu voziti na takav pretjerani način.”

Zažarenih očiju nastavlja: “Ne očekujem da svatko to shvati, pa čak ni ne tražim izgovore. Tako je jednostavno bilo. Morao sam prilagoditi sebe najbolje što mogu. Mogu reći da vjerojatno nisam bio dovoljno dobar za takvu vrstu vozačkog stila i da sam se teško prilagođavao. Dobra vijest je da su Bridgestonke za 2007., jer su tvrde, manje sklone mrvljenju.”

Trenutak za promjenu teme. Vjeruje li Jarno u sreću?

“Znate, kada razgovarate s ljudima možete reći da je to sreća ili možete reći da je određeni događaj nadopuna nečega, da uvijek postoji razlog iza svega. Gledate dalje, i razlog je pogreška ili neki neobičan

događaj. Što je to ako nema nikakve veze s vama? Ima uzrok i posljedica, no na kraju to možete nazvati ‘lošom srećom’, dakle, da, pretpostavljam da vjerujem u to.

“E, pa onda,” nastavljam, “u tom slučaju, vjeruješ li u Boga?”

“Da,” kaže Jarno. “Idem u crkvu i moja će djeca odrasti na isti način. Ne mogu reći da sam najbolji katolik na svijetu, ali vjerujem u Boga.”

“Pitam to,” kažem, “zato što sam nedavno pročitao da si, osim vlastite obitelji, papu naveo kao najvažniju osobu na svijetu.”

“Da. U to vrijeme mislio sam na prethodnog papu... što ne znači da imam nešto protiv ovog sadašnjeg. No, stari papa bio je karizmatična osoba, netko tko je bio sposoban činiti velike stvari.”

“Kad bi na večeru mogao pozvati pet osoba iz bilo kojeg vremenskog razdoblja,” kažem, “s kojima bi mogao razgovarati i opustiti se, tko bi one bile?”

“To je dobro pitanje, na koje nikada nisam mogao odgovoriti zato što me zanima toliko mnogo stvari. Ograničimo se samo na motosport.”

“U redu. Pet iz motosporta.”

“Više od toga. Želio bih ih vidjeti da rade ono što rade umjesto da samo večeram s njima.”

“U redu. Krenimo.”

“Dobro. Volio bih u akciji vidjeti Terryja

Malezija 2007. (glavna slika), Trulli je i u kvalifikacijama i u utrci bio bolji od momčadskog kolege Ralfa Schumachera



"Prošle godine, nakon pet krugova počelo bi mrvljenje i od natjecatelja bih postao putnik, gubeći sekundu po krugu."





JARNOV
NAJBOLJI
TRENUTAK



Bahrein 2007.
(gore) i Trulli
shvaća da ga
gume 'slušaju':
Jarnu se to
dogodilo i u
Monaku 2004.
godine

Fullertona, vozača kartinga. Fullertona i Ayrtona Sennu. U kartingu. Stvarno bih volio vidjeti Sennu u kartingu. Zatim bih volio vidjeti Fangia kako vozi – možda Maserati na Nürburgringu, pa bih tako pokušao razumjeti kako je njemu bilo tada. I, također, želio bih provesti mnogo više vremena s Bernijem Ecclestoneom.

Bez obzira volite ga ili ne, morate priznati da je bio uspješan u stvaranju globalnog događaja, što nitko drugi na svijetu nikada nije uspio."

"Dakle, kad bi mogao upasti u jedan trenutak Bernijeve života, koji bi trenutak odabrao? Onaj kad uspijeva ostvariti neki veliki posao ili kada je kod kuće s obitelji?"

"Samo bih ga slijedio kroz normalan dan. Mislim, u dobi od 76 godina on još uvijek ulaže isti trud i istu strast. Siguran sam, sto posto, da to ne radi zbog novca, jer ga vjerojatno ionako već ima dovoljno. Siguran sam da to radi zato što, baš kao što je kod mene s vožnjom, to mora raditi.

To je nešto što mu pripada, to mu je u krvi, poslovanje, promidžbe Formule 1, svijet Formule 1, koji se zbiva oko njega. Također mnogo poštujem ljude koji počinju od ničega, a zatim stvore nešto zaista posebno."

"Dobro. Odaberi, ipak, i 'ne-trkaću' osobu za svog posljednjeg 'gosta'.

Bilo koga, iz bilo kojeg povijesnog razdoblja. Bilo koga osim pape."

**"Volio bih vidjeti
Sennu u kartingu i
Fangia na
Nürburgringu."**

MONACO 2004

Vidjeli smo to toliko mnogo puta. Kada će Jarnov pole position ispariti? Kad će ispasti iz ritma? Kad će načiniti zloglasno rani odlazak u boks? Međutim, taj je dan bio drukčiji; dan kada će dva sigurnosna automobila spriječiti mrvljenje Micheliniki; dan kada su Ross Brown i Michael Schumacher propustili iskoristiti prednost sigurnosnog automobila da stanu radi dolijevanja goriva i promjene guma; dan kad je Brawn upozoravao Schumija da pazi na Juana Pabla Montoyu, a tada odjednom pras! Michael je izvan utrke. To je bio dan kad je Fernando Alonso, uz malu pomoć Ralfa Schumachera, izgubio. To je bio dan kad je Jarno Trulli pobijedio na Velikoj nagradi Monaka. Nakon čistog starta s prve startne pozicije slijedila je vožnja bez pogrešaka, čisti odlasci u boks i zastava sa šahovnicom. Zapravo, bila je to pobjeda kakvu su toliko dugo obećavali brojni Jarnovi kvalifikacijski krugovi. Toga dana, u tom Renaultu, bio je najbrži vozač u najbržem bolidu, povezujući udaljenosti vrijedne savršenih kvalifikacijskih krugova. Poslije toga je, tipično, Jarno mogao misliti samo na svog teško bolesnog prijatelja Dina Tosu, pa se na konferenciji za tisak rasplakao. Užitek je, kao i uvijek, bio slatko-gorak.

"To je vrlo teško jer ih ima toliko mnogo..." Jarno zastaje i razmišlja – gledajući daleko iza nas, u srednju udaljenost. A zatim: "Možda Martin Luther King. Bilo bi zaista zanimljivo razgovarati s njim, saznati njegovo mišljenje o tome što se zbivalo, što je učinio i zašto – što je, recimo, bila njegova strast." S time, vrijeme je i za Jarna da sklizne u svoje Alpinestars i krene na posao. Oprostite. Pretvorite to u "... vrijeme da nastavi raditi ono što voli".



Prazna staza ili puna. Mokra ili suha. Brzi krugovi ili spori.

Čist, briljantan, klasičan vozač prednjeg kraja, svoj vlastiti čovjek, osoba iz Formule 1 koja zna razliku između Martina Luthera Kinga i Nelsona Mandele. Jarno Trulli možda ne želi biti zvijezda... ali on je upravo to u najdubljem smislu te riječi.

Sveopći smisao – onaj koji je debelo iza bokseva, i života, malenog svijeta koji je Formula 1. **FO**

27

Pa, Kimi, odakle sav taj silni dar?

"Zaista nemam pojma. Teško je reći. Jednostavno dolazi od... negdje."

Kimi ostaje nijem na pitanje o njegovim posebnim moćima. Čuva tajnu? Možda. Ili jednostavno ne gubi vrijeme razmišljajući o tome.

26

"Bilo mi je dosta hokeja na ledu i na kraju sam od njega digao ruke jer sam morao ustajati vrlo rano kako bih stigao na trening."

Kimi voli svojih osam sati sna. Karting treninzi su mu omogućili normalniji dnevni ritam. Čak i sad voli odspavati neposredno pred utrku.



Kimi je počeo voziti karting jer je hokej na ledu previše zahtjevan

25

"Glupo je trošiti novac na kupnju jahte ako nemate vremena za uživanje u njoj. Zašto je kupiti i ostaviti da pluta u luci kad si i ovako godišnje možete priuštiti samo dva tjedna odmora? Kad bih htio krstariti na jahti, mogao bih unajmiti mnogo veću za znatno manje novaca."

Sa svojim milijunima postupa doista štedljivo.

24

"OK, Michael Schumacher stalno pobjeđuje. No njega valja gledati kroz megapaket u koji je upakiran. Nije tako poseban da ga se ne bi moglo pobijediti i nimalo ga se ne bojim. Iako je, bez ikakve sumnje, odličan vozač, s odgovarajućim bolidom može ga se pobijediti. Vrlo lako."

Ovo je bilo upravljeno izravno njemu.

23

Kimi je svoju dužnost domovini odradio sa 20 godina.

"Bilo je naporno! Morali smo trčati šumom, kampirati i odraditi sve te uobičajene stvari. Tamo se uvijek netko dere na vas što baš i nije ugodno."

POŽAR NA SJEVERNOM POLU

Kompilirao Will Hings

Njegova reputacija najbržeg vozača na svijetu zaista je nevjerovatna. Dobro... Ferrari joj je povjerovao. Ipak, čak i za jednog Finca, Kimi postavlja nove standarde u verbalnoj ekonomičnosti. Naime, lakše je iz njega izvući pole position nego odgovor na najobičnije pitanje koje uključuje malo osjećaja. Upitajte ga nešto i uzvratit će vam ledenim pogledom i kratkim odgovorom svojim karakteristično hrapavim monotonim glasom. Ipak, iako su takve prigode iznimno rijetke, ledeni čovjek se može razbrbljati. Ili, u njegovom stilu, nešto najsličnije tome... F1 Racing vam nudi 27 razotkrivajućih komentara

22

"Ne bilježim najopasnije stvari koje sam učinio. Uglavnom ne ulazim u nepotrebno opasne rizike."

Juriti kroz Eau Rouge ne popuštajući papučicu gasa nije opasno? Očito nije.

21

"Stvari su mnogo lakše kad želite pobijediti i, naravno, kad startate odnaprijed."

F1 za početnike u izvedbi Kimija Räikkönena. Hvala ti što si nam razjasnio neke nejasnoće, Kimbo.

20

Kimijevo partijanje odlično je štivo za tabloide.

"Moj život uopće nije onakav kakav se prikazuje u časopisima. Istina je da si još uvijek mogu priuštiti stvari u kojima uživam i ako časopisi žele o tome pisati, neka im. Ne želim odustati od izlazaka samo zato jer netko želi pisati o tome. Ipak, katkad zaželim da sam nepoznat."

19

"Zaista ne znam. Ne možete biti dio F1 ako ne mislite da ste najbolji, u suprotnom nećete nikoga pobijediti. A vrlo je zgodno u to vjerovati jer ne postoji netko tko vas može demantirati dokle god svi ne vozimo potpuno jednak bolid. Što se nikad neće dogoditi."

Kimi je shvatio: samouvjerenost je ključ. Ne smije postojati ni tračak sumnje u vlastitu sposobnost.

18

"Živio sam u Engleskoj gotovo dvije godine, no u sve to vrijeme sam samo jednom posjetio noćni klub."

Zaista sramežljiv dječak... Ako ništa drugo, ovih dana izlazi malo više.

17

Kimi trenutačno živi u Švicarskoj. Pitam se zašto.

"Vrlo je opuštajuće. Ne volim velike gradove - previše je gužve. A Švicarska podsjeća na Finsku, ima mnogo snijega. Da ne zaboravim, vrlo je ugodna i kad je riječ o plaćanju poreza."

Tu smo dakle - porez. Potpuno to shvaćamo.

16

A što je s velikim bratom Mikom Häkkinenom?

"Katkad se čujemo telefonski. Pričamo o svemu. Ali ne dijeli mi savjete: ne može mi ih dati. To je jednostavno nemoguće."

Hmm...

15

"Odjednom mi je upravljač ostao u rukama. Pokušao sam ga vratiti, no bilo je prekasno. Pitao sam se samo gdje ću i kako ću."

Kimi hladno komentira svoje izlijetanje u Imoli tijekom debitantske sezone 2001.

14

Kimi želi biti sam.

"Frustrira me što nikamo ne mogu odvesti svoju suprugu, a da nam netko ne upadne. No svjestan sam da tome nema pomoći - to je cijena koju moram platiti jer sam vozač F1."

13

Je li Ledeni zaljubljen?

"Da. Naravno. Svatko treba ljubav, zar ne? Ne znam što bih više rekao o tome."

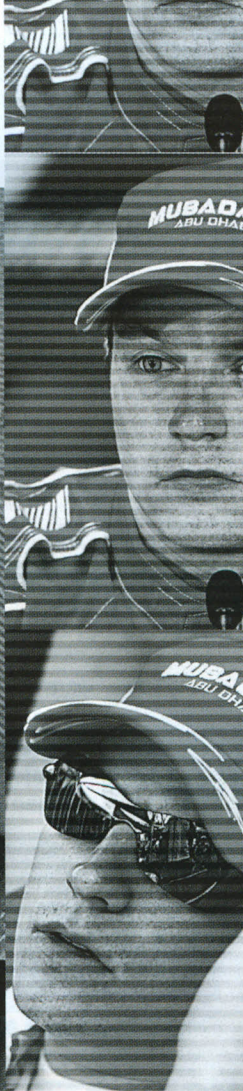
Još jedan karakterističan "ne znam" bez šireg objašnjenja. No s druge strane, tko može zaista objasniti ljubav? Kimi nije stručnjak u tom području, pa ćemo mu ovaj put oprostiti.

12

Postoje li legende s kojima biste željeli odmjeriti snage?

"Ne znam. Nemam idola, niti sam ga ikad imao. Glupavo je misliti o tome kako bi se bilo utrki s njima - sretan sam što imam priliku snage odmjeriti s ljudima koji voze danas."

Kimi očito nije sentimentalni nostalgicar.



Kimi i supruga Jenni vjenčani su 2004. godine



11

"Imao sam veliku nesreću na testiranju u Mugellu prošle godine (2001.). Brz zavoj. Izgubio sam kontrolu i pogodio zaštitni zid. Bio sam prilično potresen i završio u bolnici. No, sve je završilo dobro."

Nikad iz njega nećete izvući više.

10

A što je s onim pijančevanjima?

"Kako živim i što radim izvan staze po meni je još uvijek moja stvar. Stvarno me ne zanima što ljudi misle o meni kao osobi. Ja za sebe ne mislim da sam loš: ja sam samo vozač koji pokušava stazu odvoziti najbolje što može."

9

"Ne može vas netko naučiti kako valja voziti; to morate shvatiti sami. Ako niste dovoljno dobri, nemate što tražiti u Formuli 1."

Pa naravno, on nije čeprkao po Mikinom mozgu. Brzina mu je urođena i takvim brzinama vozi bez imalo truda. To zaista ne možete naučiti.

8

Nakon prve Kimijeve pobjede za Ferrari, Jean Todt mu je dodao slušalicu. Pa tko je to bio?

"Mislim da je bio Michael, ali veza se prekinula."

A tko bi drugi mogao biti, Kimi?

7

"Da sam i promijenio stil vožnje, nisam mogao promijeniti rezultate za McLaren. Moj trening ili moj privatni život nisu bili problem; problem je bio u bolidu koji nije bio dovoljno izdržljiv i dovoljno brz."

Kimi je vratio ispaljeni hitac Wokingu.

6

"Ljudi me zovu Ledeni. Zgodno je, no ja sebe tako ne doživljavam. Jednostavno ne želim da me ljudi doživljavaju kao nekoga tko voli pametovati."

Vjeruj nam Kimi, koliko god zvučao otrcano, nadimak Ledeni savršeno ti pristaje.

5

"Nisam nikad stvarno sjeo i razmislio o tome što zapravo radim. Sve dolazi automatski."

Aaa, zato su izvješća nakon utrke samo opcija...

4

Bojite li se?

"Opasnost? Nikad se time ne zamaram. Znam da je prisutna, no ne mislim o njoj. I to je to."

U svakom slučaju tipičan odgovor, no čini se da Ledeni doista tako i misli.

3

Kimija često opisuju kao robota. A evo i zašto.

"Za mene ne postoji adrenalin ni ništa slično - trudiš se samo biti potpuno spreman za trenutak kad se svjetla na semaforu ugase i dobro reagirati."

Kao i uvijek, Kimi negira osnovne ljudske osjećaje. Što ste drugo mogli očekivati?

2

Gdje je Kimi bio u vrijeme Schumijeve oproštajne priredbe u Brazilu? Kimi je još jednom ponudio vrlo temeljit odgovor.


"Srao sam."

Martin Brundle i publika koja je uživo pratila TV prijenos tu su neuljudnost doživjeli na gridu u Brazilu gdje su se svi ostali vozači skupili na velikom Michaelovom oproštaju kojim je orkestrirao Pele.

1

Što Finci rade u slobodno vrijeme?

"Dakle, po ljeti se peca i ševi. A po zimi... pecanje je loše."

Kimi je još jednom vrlo izravan. 

PULS UTRKE

Kada razmislite što je sve potrebno da zadržite bolid na stazi tijekom cijele utrke u istom ritmu bez i jedne pogreške, ne bi vas smjelo iznenaditi podizanje razine stresa kojima su pojedinci u timu izloženi. Ostaje samo vidjeti o kojoj je količini stresa riječ. F1 Racing je na Velikoj nagradi Španjolske opremio šest dobrovoljaca iz Renaultove momčadi kako bi to saznao



KUHAR

Ime: Daniel Bell
Prosječan puls: 97



INŽENJER

Ime: Denis Chevrier
Prosječan puls: 110



VOZAČ

Ime: Heikki Kovalainen
Prosječan puls: 170



Parc Ferme

Riječi Stéphane Samson Slike Bernard Asset, Charles Coates/LAT

F1 je mnogo više od pukog tehničkog izazova, psihološkog testiranja ili mnogocfrenih investicija, a temelji ponajprije se temelji na ljudima.

U F1 momčadi svi, od vozača kamiona preko zauljenih mehaničara, pa do nedodirljivih vozača i direktora žive od svakodnevnog adrenalina i nadahnuća. Osjećaj sudjelovanja u iznimnom pothvatu

čimbenik je koji iz sezone u sezonu gura sve pojedince u svih 11 timova do granica njihovih mogućnosti i nadarenosti. Zajedno su u pobjedi i u porazu.

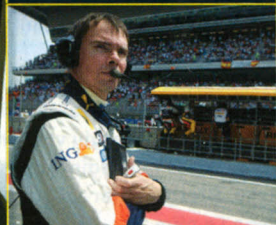
Premda to ne pokazuju, sve proživljavaju duboko u sebi. "Ne znači da nemate emocije samo zato jer ih ne pokazujete", često je ponavljao Michael Schumacher kad su ga proživali zbog njegova čvrstog i

zatvorenog garda. Pa koji su znakovi unutarnjeg previranja kojeg pojedinci proživljavaju tijekom jedne uobičajeno stresne utrke? F1 Racing postavio je tijekom Velike nagrade Španjolske mjerne uređaje na šest dobrovoljaca iz Renaultovog tima kojima smo mjerili njihove otkucaje srca - svih njih 9000. Kao mjerilo uključenog stresa, ne mogu biti jasniji.



TAKTIČAR

Ime: Alan Permane
Prosječan puls: 73



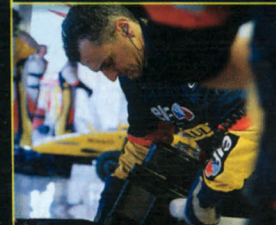
MEHANIČAR

Ime: Gavin Hudson
Prosječan puls: 116



PUNITELJ GORIVA

Ime: Piero Pallavicini
Prosječan puls: 119



U SREDIŠTU ZBIVANJA



ALAN PERMANE,
glavni inženjer
Prosječan puls: 73

Alan gleda utrku sa zida. Zajedno s Patom Symondsom budno kreira i prati timsku strategiju te je cijelo vrijeme u kontaktu s inženjerima šasije. Njegov puls ostaje vrlo stabilan i nizak, na oko 60 otkucaja u minuti.

Dva zabilježena maksimuma od oko 100 otkucaja u minuti odraz se fizičkog napora odlaska na grid i natrag u garažu (vidi 1 na donjem grafu), a slijedi uzbuđenje koje nosi početak utrke i prvih nekoliko krugova (2). Srčani ritam penje se negdje oko trećine utrke (3), kad su problemi u boksu podigli razinu momčadskog stresa.

"U mojem je poslu panika državni neprijatelj broj jedan", kaže Permane. "U svakom trenutku morate držati distancu od toga kako se utrka razvija po momčad, ali i po druge momčadi, te uvijek morate biti spremni za brze odluke bez dodatnog razmišljanja.

S iskustvom postajete sve bolji u upravljanju stresom".

Posljednji ulazak Giancarla Fisichelle u boks rezultirao je novim skokom u ritmu Permaneovog srca (4) na 90 otkucaja u minuti.



Gabriele Polcari,
timski fiziolog
Renaulta:
"Alan pokazuje
zapanjuću mirnoću
koja nikako ne znači
nedostatak interesa.
Sasvim suprotno

- ona ukazuje na Alanovu samokontrolu neophodnu u njegovu poslu. Razvijanje novih strategija usred utrke podrazumijeva stalnu mirnoću i "hladnu glavu".



DANIEL BELL, kuhar
Prosječan puls: 97

Dannyjev raspored tijekom utrke vrlo je specifičan. "Posložim stvari tako da mogu vidjeti početak i nekoliko prvih krugova utrke i tada se vraćam na posao", rekao je Bell.

"Moram pripremiti jelo za kraj utrke i servirati ga u prikolici, pa ne mogu dočekati kraj utrke."

Pri 80 otkucaja srca u minuti momčadski kuhar uživa u niskoj razini stresa na početku utrke (1) no otkucaji se penju na 120 do 130 u minuti (2,3,4) kad počne prenositi prilično teške sanduke.

A pogledajte sada kako se puls kuhara povećava pri kraju utrke. Jelo mora biti gotovo i servirano na vrijeme, pa stres pomiješan s fizičkim naporom gura puls na 150 otkucaja u minuti (5).



Gabriele Polcari: "Ovi podaci predstavljaju kombinaciju mirnoće (pri gledanju početka utrke i prvih nekoliko krugova) i umjerenog fizičkog napora (pri pretovaru sanduka

za prijevoz). No, kad sve uzmemo u obzir, Dannyjev prosječni puls tijekom utrke niži je od onog momčadskih inženjera".

"Panika je državni neprijatelj broj jedan, u svakom trenutku morate držati distancu." Alan Permane



DENIS CHEVRIER, zadužen
za motor tijekom utrke
Prosječan puls: 110

"Za mene su ključni trenuci start i ulasci u boks", kaže Denis. "Osim u Barceloni, kad smo drugu utrku vozili na istom agregatu. Naznaka i najmanje mogućnosti pojavljivanja nekog problema sa telemetrijom izazvala je visok skok razine stresa.

U svakom slučaju, cijelo vrijeme se mogla osjetiti napetost." Puls ovog inženjera tijekom utrke naglašeno je linearan i kreće sa oko 100 otkucaja u minuti.

Pri prvom ulasku u boks puls se penje na 120 otkucaja (1). Kad se obavi prvi ulazak u boks, puls osjetno pada (2), pa se ponovno umjerenom diže približavanjem kraja utrke (3).

Odušastanje Marka Webbera iz momčadi Red Bulla koja vozi na Renaultovim motorima na samom startu utrke nije izazvala neku posebnu reakciju. "Uvijek morate smiriti situaciju oko sebe", dodaje Chevrier.

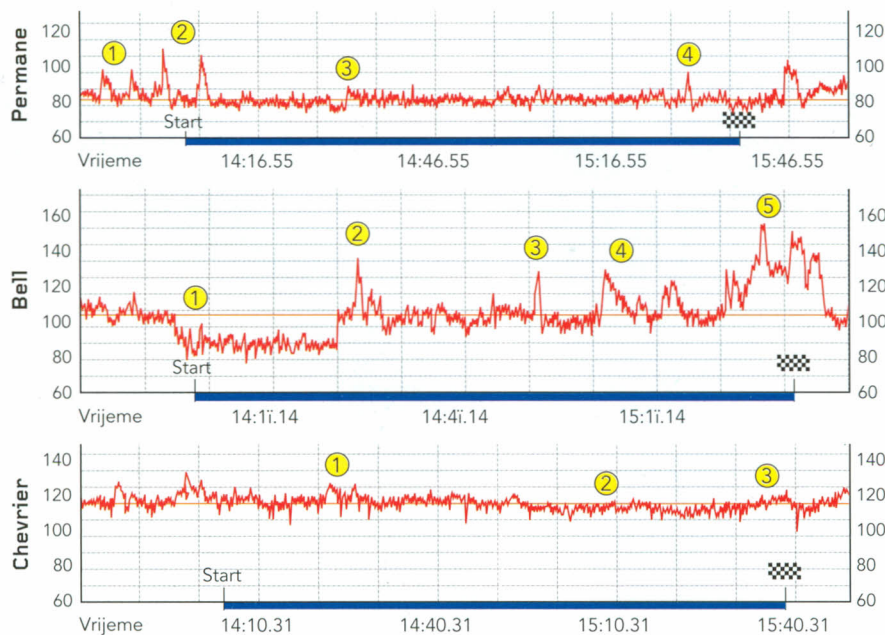
"Moje posao je u pravom smislu tehnički, što znači da osjećaji ne smiju utjecati na mene. Iskustvo zaista pomaže u smirivanju stvari, no uvijek je teško prikriti uzbuđenje ako se na stazi dogodi nešto sjajno".



Gabriele Polcari:
"Teoretski, njegov srčani ritam trebao bi biti nizak. No prema Denis nije na stazi i nije fizički aktivan tijekom utrke jer sjedi ispred računalnog

zaslona, visoka razina koncentracije podiže njegov puls. Zasićenost adrenalinom je visoka i on mnogo energije rabi kako bi bio apsolutno siguran da svoj posao obavlja kako valja."

PROMJENE PULSA BILJEŽIMO RAZINE STRESA



FISIJEV TRENING

Za fizički trening Renaultove momčadi zadužena je Formula Medicīne, blizu Pise u Italiji. Već gotovo 20 godina analiziraju stres kojem su izloženi vozači F1. Isto tako precizno uglađuju rutine za treninge kojima vozači vježbaju izdržljivost, snagu i duševnu snagu. "Te tri stvari pomažu kako bi ostali uravnoteženi u bolidu", potvrdio je Giancarlo Fisichella. "Zdravlje kardiovaskularnog sustava jamči ne samo konkurentnost tijekom cijele utrke, nego istodobno očuvanje visoke razine koncentracije. Mišićna vam snaga omogućava brze i intenzivne pokrete, a snažna duševna uravnoteženost jamstvo je protiv panike. Ključno je da vozač u svakom trenutku ostane bistrih misli."

No podaci dobiveni ovdje otkrivaju više od samog zdravstvenog stanja testiranih vozača. "Ovi grafovi pokazuju vrijednost timskog rada. Vozač nije jedini koji radi tijekom utrke. Stotine u garaži i tvornicama rade za njega i s njim."



GAVIN HUDSON,
glavni mehaničar
Prosječan puls: 116

Gavin nije samo glavni mehaničar momčadi Renaulta, on tijekom utrke u boksu rukuje "lizaljkom". "Najstresniji trenutak za mene je čekanje bolida pri ulasku u boks. Odmah kad dobijemo naredbu, 30 sekundi prije ulaska bolida, osjećam gomilanje pritiska. Prirodno, prvi ulazak je najstresniji. Malo se opustim tek ako sve prođe kako treba." U Barceloni je Gavin morao odraditi šest zaustavljanja u boks, što se može točno izolirati na grafu u obliku šest skokova pulsa na 160 otkucaja u minuti (2 do 7). Pojačan rad srca vidi se uoči samog starta utrke kad je Gavin s grida trčao natrag u garažu (1). Pogledajte skok od 90 na 130 otkucaja (8) neposredno pred posljednji Fisiijev ulazak. "Ne postoji neki poseban fizički trening", rekao nam je Gavin. "Mislim da rezultati pokazuju više karakter pojedinca nego bilo što drugo – cilj je svake momčadi imati smirenog mehaničara koji ne podliježe panici."

PIERO PALLAVICINI, punjač goriva
Prosječan puls: 119



"Moj posao je zapravo fizički", priznaje Piero. "Čijev i ventil zajedno s gorivom teže oko 40 kilograma. To je vrlo teško, a dodatno stvar otežava činjenica što morate biti iznimno precizni. Što se tiče svega ostalog, mislim da sam emotivno sazrio jer sam u ovom poslu već devet godina. Smiren sam cijelo vrijeme osim u vrijeme pit stopa."

"Ima pravo – tijekom promjena u boks (1 do 6) njegovo srce počinje zaista lupati, no u ostalim dijelovima trke spušta se na oko 120 otkucaja. Vrhunci uzbuđenja se poklapaju s Gavinovim, no uzroci su potpuno različiti – psihički stres u slučaju Gavina, fizički napor u Pierovom slučaju."

Gabriele Polcari: "Piera bi mogle zabrinuti jedino neočekivane promjene momčadske strategije. U nedostatku toga, njegov puls ostaje konstantan za svakog ulaska u boks – ne postoje neki drugi problemi zbog kojih bi bila realna bojazan od ometanja njegove koncentracije."



HEIKKI KOVALAINEN, vozač
Prosječan puls: 170

Heikkijev puls vrlo je konzistentan. Pogledajte kako polako raste sa 100 na 120 otkucaja pri dolasku na grid, a zatim eksplodira otprilike 10 minuta prije kruga za zagrijavanje (1).

"Puls reflektira psihičko stanje koje se nadovezuje na stupanj fizičkog napora."

Heikki Kovalainen



Kao što ste mogli očekivati, prvi vrhunac zabilježen je na početku utrke (2). To je trenutak kad Kovalainenov puls prvi put probija razinu od 180 otkucaja u minuti. U otprilike dvije trećine utrke brzina otkucaja njegova srčanog mišića stabilizira se na oko 175 otkucaja u minuti (3). Ubrzava se samo pri ulasku u boks, kada ulazni i izlazni krug treba odvoziti istom tempom kao na kvalifikacijama (4).

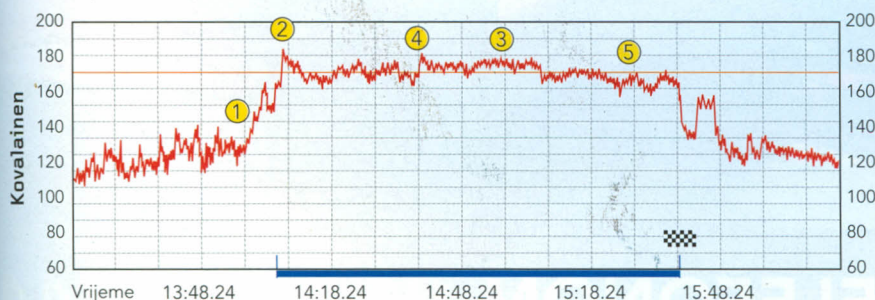
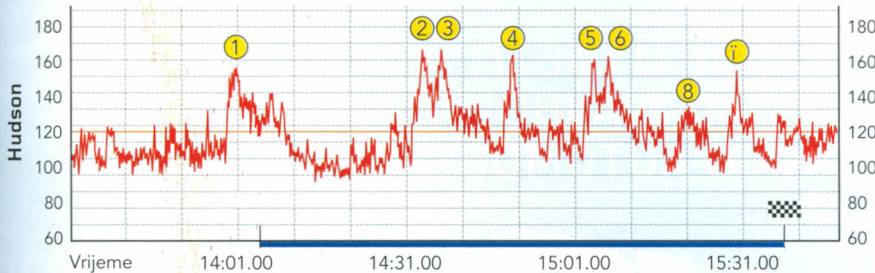
Graf posljednje trećine utrke svjedoči o visokom stupnju Kovalainenove samokontrole – u vrijeme kada je njegov timski kolega izložen povećanom stresu, Heikki ne paničari (5). Zna da nije ugrožen, da je obavio sve planirane ulaske u boks te da će, ako izostanu neki iznenadni mehanički kvarovi, mirno uzeti sedmo mjesto.

"Naporno fizički treniramo, a kardiovaskularne vježbe samo su dio tih vježbi", otkriva Heikki. "Puls odražava duševno stanje koje se nadovezuje na stupanj fizičkog napora. Unatoč neočekivanoj strategiji i tri pit stopa, što za mene znači konstantan dodatan pritisak od prvog do posljednjeg kruga, ugodno mi je za vidjeti da je u Barceloni moj puls ostao pod nadzorom."



Gabriele Polcari: "Ovaj graf tipičan je za vozača u formi – vrhunac na startu, jednoličan tijekom utrke i prilično brz oporavak nakon prelaska ciljane ravnine. Mnogo radimo s vozačima da dobijemo upravo takav graf."

PROMJENE PULSA BILJEŽIMO RAZINE STRESA





NIJE U ŠOLDIMA SVE

Bjesni li Gerhard Berger iz Toro Rossa kad su njegovi bolidi na kraju poretka? Sputavaju li financijska ograničenja njegove ambicije? Je li spreman prodati svoj udjel?



Intervju Stuart Codling

Jedva godinu dana nakon što je Gerhard Berger kupio pola udjela u momčadi Scuderia Toro Rosso (u zamjenu je Red Bull GmbH kupio 50 posto dionica njegove prijevoznike tvrtke Berger Logistik), već ga pitaju: “Kad ćeš prodati svoju momčad?” To je pitanje postalo tako zamorno predvidljivo da njegov pripremljeni odgovor gotovo leti iz usta: “Nije pravo vrijeme za to. Trenutačno ne razmišljamo o tome. Glavno je da je Red Bull zadovoljan.”

Možda je razlog tome što je ljudima pomalo čudno da ambiciozni, ultrakompetitivni, odvažni osvajatelj 10 Grand Prix utrka djelomično posjeduje momčad koja je oduvijek bila srdačna, ali ne tehnički najnaprednija. Ovo oduvijek rabim promišljeno jer jedina stvar koja se nije promijenila zajedno s vlasnicima je osobnost momčadi. Kao da se STR još uvijek ne može odlučiti što želi: biti Minardi pod drugim imenom ili nešto više, usredotočenije, korporativnije.

Red Bull ima iskustva kad je u pitanju oklijevanje: sjetite se utrošenih milijuna kojima su financirali put Christiana Kliena do F1 da bi ga zatim zamijenili sljedećim „zlatnim dečkom“ Vitantoniom Liuzzijem. Sad nam se čini da će ista sudba zadesiti Liuzzija i Speeda. Hoće li i Berger ispasti iz igre? Ne, jer on ima plan. To ste mogli vidjeti u načinu kako je riješio složenu situaciju vezanu uz dijeljenje šasije ranije ove godine. I stoga ga upitah to neizbježno pitanje te gdje se vidi u skorašnjoj budućnosti, recimo za tri godine.

“Iduće će dvije godine biti vrlo teške”, rekao je. “Još uvijek ne vidim da ćemo napraviti skok od 0 do 100 (posto). Možda od 0 do 50. Možda će biti veliko postignuće to što smo privatna momčad među proizvođačima. No kad sam ja vozio utrke, obično sam konkurirao za pobjedu, pa ako i postignem 50 posto, i dalje neću biti zadovoljan. Želim otići korak dalje.”

“Mnogo se toga treba poklopiti: dobijete bolji bolid, postignete bolji rezultat, što automatski znači veći proračun, a to opet znači bolji bolid. To je nalik spirali.

SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT; MALCOLM GRIFFITHS/LAT

Berger je bio pobjednik u Ferrariju i McLarenu; razgovor s Liuzzijem (gore)



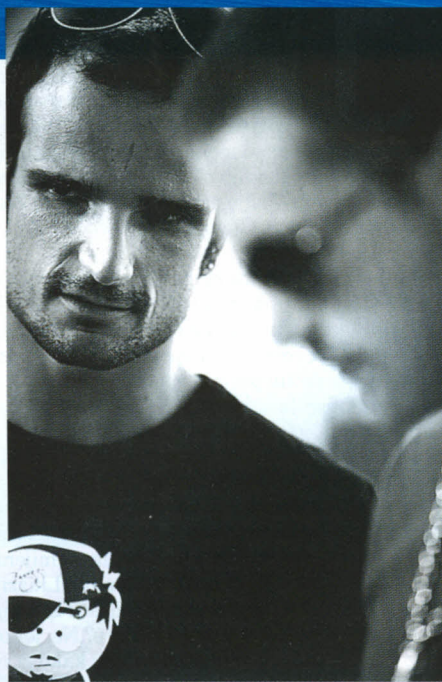
Oba su bolida završila utrku u Sepangu (velika fotografija), Speed (dolje desno) 14., Liuzzi (dolje lijevo) 17.

No stvari mogu krenuti i u drugom smjeru." Za razliku od ostalih vlasnika momčadi, Berger je neobično istaknut dio momčadi. Dok su njegovi bolidi na stazi, on je obično uz zid staze, i to s nekom svrhom, a ne samo zato što to može. Tijekom otvorenog intervjua u Bahreinu istaknuo je da "najviše voli zaprljati ruke. Ako nemate pravo, nemate pravo – ako ga imate, odlično." Rijetko je koji vlasnik momčadi (osim Rona Dennisa i Franka Williamsa) toliko uključen u svakodnevna zbivanja. Usto, Berger u Franzu Tostu ima vrlo sposobnog šefa momčadi. Stoga ga upitah što je mislio tom izjavom.

"Pa, ne namjeravam početi mijenjati kotače ili se previše uplitati u rad momčadi", odgovorio je. "Namjeravate li momčad podržavati pravim odlukama, trebate biti u tijeku i znati koji su problemi, tamo duboko dolje. Problemi, osobito u F1, uvijek izgledaju drukčije ako ih promatrate samo površinski. To je vrlo složeno, a moje mi iskustvo vozača i osobe uključene u ostale vidove tog sporta omogućuje da shvatim pojedinosti.

Upravo zato mogu dati prave savjete."

Usto, osvajao je Grand Prix utrke i nije samo još jedan probisvjet debelog novčanika, pa se svakako može reći da ima svako pravo biti uključen u momčad i da njegova prisutnost, odnosno iskustvo pobjeđivanja, ima težinu. No pitanje i dalje stoji: gdje njegova uloga završava, a počinje Tostova? "Dobro pitanje", rekao je Berger.



„Pravi su ljudi na pravim mjestima. Postoji vizija koja će nas sa začelja dovesti do sredine poretka.“

Zajedničkim snagama pokušavamo pokrenuti momčad naprijed: znali smo da nas čeka zahtjevan posao. No sad imamo prave ljude na pravim mjestima, imamo pravu momčadsku strukturu i mislim da je sada na Franzu da momčad učini uspješnom. Postoji vizija koja će nas sa začelja poretka dovesti do sredine."

Ono što STR-u nedostaje je konkretan, koherentan imidž brenda koji će privući potencijalne pokrovitelje. Njihov marketing se ne razlikuje dovoljno od starijeg brata. U tom su pogledu previše Red Bull. Što, naravno, znači da će se svatko tko želi neki komercijalni dogovor s Red Bullom radije povezati s Red Bull Racingom nego s onom drugom momčadi, zar ne? S druge strane, problem je dodatno otežan time da STR nije dovoljno jak kao Red Bull da može opravdati pun proračun iz džepa matične tvrtke. Ukratko, STR-u treba financijska injekcija izvana.

Zimus je bilo nagadanja da će Berger dovesti vozače s financijskim zaledem (zamisao koju opisuju kao "sranje"); osobno mislim da ako je vrlo zahtjevan prema vozačima, to je stoga jer je nekoć desnim stopalom upravljao sa 1400 KS bez pomoći raznih elektroničkih sustava i zato mu je vrlo teško cijeniti današnje vozače ovisne o elektroničkim sustavima).

Ono što je učinio bilo je dovođenje Jima Wrighta, jednog od najcijenjenih komercijalista u F1. No do sada Wright nije bog zna što učinio. Odakle bi još mogli dobiti



BERGER O SVOJIM NAJBOLJIM UTRKAMA

"Moja najbolja utrka, utrka koja mi je najviše značila, Hockenheim je 1997." (dolje). Mislim da znate razloge – imali smo problema u momčadi. Ja sam bio bolestan, propustio sam tri utrke i otac mi je poginuo u zrakoplovnoj nesreći. Ništa mi nije išlo na ruku. Bio sam prvi na startu i pobijedio u utrci i bilo je to fantastično.



"Broj 2 je Adelaide 1987. (dolje) – uzavreli dan i teška utrka. Bio sam prvi na startu, ali mučno sam se borio sa Sennom. On je navaljivao. Malo smo se poigravali jedan s drugim iskorištavajući snagu turbo-punjača. On bi me sustizao i ja sam osjećao da ne mogu ići brže, ali bih zatim pronašao brzinu kao u kvalifikacijskim krugovima. Stalno je bilo tako, odmicanje-sustizanje, sve do posljednjeg kruga. Fizički i duševno bila mi je to najteža utrka. Usto, dogodila se u pravi trenutak jer sam tada s Ferrarijem pregovarao o novom ugovoru!"



**Berger u razgovoru
s Hornerom, šefom
Red Bulla. Na tom
bi se položaju
Berger mogao naći**

**"Naravno da
Red Bull može
imati loš dan,
pa da završimo
ispred njih."**

novčana sredstva? Dio novaca od TV prava bi pomogao, no za to bi trebali osvajati bodove u prvenstvu, što bi moglo biti objašnjenje zašto se tako revno trude u posljednje vrijeme. Pojednost koja je mnogo toga otkrila čula se na novinarskoj konferenciji u Španjolskoj gdje su mehaničke kvarove tijekom kvalifikacija pripisali "agresivnom razvoju".

Stoga, koje su Bergerove ambicije? Sigurno je da osoba koja je osvajala GP naslove (vidi okvir lijevo) nije oduševljena time što je momčad u sredini poretka (u najboljim danima) i što je druga rupa na svirali Red Bulla. "Naravno da nam je dopušteno da pobijedimo prvu momčad", izjavio je, "ali teoretski to je nemoguće jer su veći i kompetitivniji, a mi smo mala momčad s dna poretka. Naš je cilj s dna stići do sredine, a Red Bull Racinga iz sredine do pobjeda. Čak i kad bi nam Adrian Newey i njegovi ljudi ustupili bolju tehnologiju, uvijek će biti korak ispred. Naravno, teoretski. U praksi je moguće da katkad imaju loš dan i da mi

završimo ispred njih. To je dobro za sve jer smo svi iskreni u namjerama." To je Gerhard Berger – uspješan poduzetnik, osvajač GP naslova, posljednji od hazardera, momčadski kolega Ayrtona Senne, vozač koji je u F1 bolidima s turbopunjačima odvezio neke od najnevjerovatnijih krugova. Mislite li da je takav čovjek spreman baciti ručnik i prodati svoju momčad za cent manje nego što misli da vrijedi? Naravno da ne. No i zadovoljstvo osrednjošću ne može vječno trajati, pa je pitanje koliko će dugo biti zadovoljan položajem momčadi. Doći će vrijeme kad će STR vrijediti dovoljno da bude profitabilan i tada će htjeti načiniti sljedeći korak.

Govorka se da Nicholas Todt, koji se nedavno obogatio prodajom svog udjela u momčadi ART GP2, namjerava kupiti udjel u Toro Rossu. U komercijalnom smislu bilo bi logično da se STR oslobodi spona Red Bulla. No bi li STR (ili kako god bi se tada zvao) tada postao momčad koja može pobjeđivati u utrkama, kao što to Berger želi? Moguće je da Berger dobije vrhunski posao u Red Bull Racingu, što je vjerojatno zbog austrijske poveznice (usto, 2008. neće biti preveliki sukob interesa ako je šef A-momčadi ujedno djelomični vlasnik B-momčadi, uz pretpostavku da odnos između te dvije momčadi ostane nepromijenjen). To bi mogao biti dugoročni položaj za osobu Bergerovog pobjedničkog mentaliteta, ali uzme li se u obzir nepopustljiva ambicija Christiana Hornera, sadašnjeg šefa, Berger će morati još malo pričekati.

FO

ZAMISLI IZ LISTIĆA ČAJA

Evo Franka Dernieja,
čovjeka koji već dugo zna rješenje
za najsloženiju zagonetku F1 –
kako osvojiti prvenstvo

Intervju Tim Scott Portreti Frank Reinhold



Ljubav prema čaju i Formuli 1 - Dornie je od 1980. surađivao s momčadima koje su osvajale naslov prvaka

S

mlijekom, bez šećera.

Ta je standardna rečenica u Dorniejevu domu izgovorena neposredno nakon mog dolaska u njegovu gradsku kuću u Oxfordshireu. Konstruktor veteran i inženjer odmah odlazi u kuhinju kako bi si ulio svoju omiljenu Brooke Bond mješavinu čaja. Dorniejevo stalno ispijanje čaja legendarno je u F1 krugovima kao i gomila naslova koje je osvojio tijekom 12 godina u Williamsu ili njegova uloga u Benettonu kada je Schumacher osvojao naslove.

Objasnio mi je svoju naviku ispijanja lonca čaja (dvije litre!) prije doručka i rekao kako mjesecima može piti samo čaj. Zatim u društvu njegovih voljenih španijela obilazimo kuću, dok nam Frank svojim specifičnim šarmom i entuzijazmom objašnjava i pokazuje svoj glazbeni sustav, zbirku antiknih fotoaparata, slike unučadi, pobjednički trofej iz Adelaidea 1985. koji mu je dao Keke Rosberg te čak i crno-bijele fotografije njega i Rossa Brawna iz 1979. kad su u zračnom tunelu Imperial Collegea usavršavali podvozje Williamsa FW07.

Dorniejev glas nadahnuo nas je da ga posjetimo. Kad smo ga nedavno intervjuirali o nečemu nevezanom, iznio je svoju fascinantnu teoriju o tome "Kako osvojiti naslov prvaka". Imajući na umu da je netom završio njegov drugi četverogodišnji ugovor u Williamsu, iskoristili smo tu njegovu nevezanost, u profesionalnom smislu, da nam to malo podrobnije objasni.

PLANINA

Naravno, Frank neće biti previše određen jer je njegovo znanje vrijednost na tržištu rada.

No, Frank je svoju teoriju utemeljio na jednostavnoj činjenici da postoje dva isprepletana, ali potpuno različita vida osvajanja F1 naslova: najprije na početku sezone morate pronaći brzi bolid, a zatim skupiti sve praktično znanje iz brojnih područja koja će vam pomoći da tijekom sezone pobijedite u borbi s takvim bolidom. On ima pomno razrađenu analogiju za tu svoju tezu.

"Osvajanje naslova prvaka je kao penjanje na planinu svake godine", izjavio je ulijavajući novu šalicu čaja na stolu u blagavaonici. "Planina je nepromijenjena pola stoljeća. Neki je odron možda blokirao jednu rutu – poput ukidanja zavjesica ili novih pravila za gume, što mijenja optimalnu rutu uspona, ali zapravo je sve ostalo isto."

"Postoji izreka: 'Oni koji znaju ne govore, a oni koji ne znaju govore.' Pa, nikad nisam pročitao neki članak ili knjigu gdje su najvažnije informacije o tome kako se baviti automobilističkim sportom, niti o konceptima bolida, baš ni kako s takvim bolidima pobjeđivati. I stoga je informacija tako rijetka i vrijedna, jer jedini način da je dobijete je da to učinite sami."

"Najrjeđe znanje od svih – mislim da u F1 to zna samo troje ili četvero ljudi, a tu uključujem i sebe – je kako osvojiti naslov s brzim bolidom. To je stoga jer je vrlo, vrlo teško dobiti brzi bolid. Postoje brojni konstruktori koji nikad nisu imali brzi bolid i tako nikad nisu imali priliku da dosljedno pobjeđuju u utrkama. Postoji nekoliko momčadi u F1 (barem pola njih) koje nemaju nijednog zaposlenika u momčadi koji bi znao što učiniti s brzim bolidom i da ga ima."

Zaintrigirani? Pa, pripremite se, jer nastavak slijedi.

LITICA

Dva su dijela Dorniejeve planine, a prvi je izazovna litica koju treba prijeći.

"Ta prva strma litica je imati brzi bolid", rekao je. Na svijetu vjerojatno ima manje od deset ljudi koji znaju napraviti brzi bolid. Neke momčadi ne zapošljavaju nijednog od tih ljudi, neke nekolicinu, i to su momčadi koje pobjeđuju.

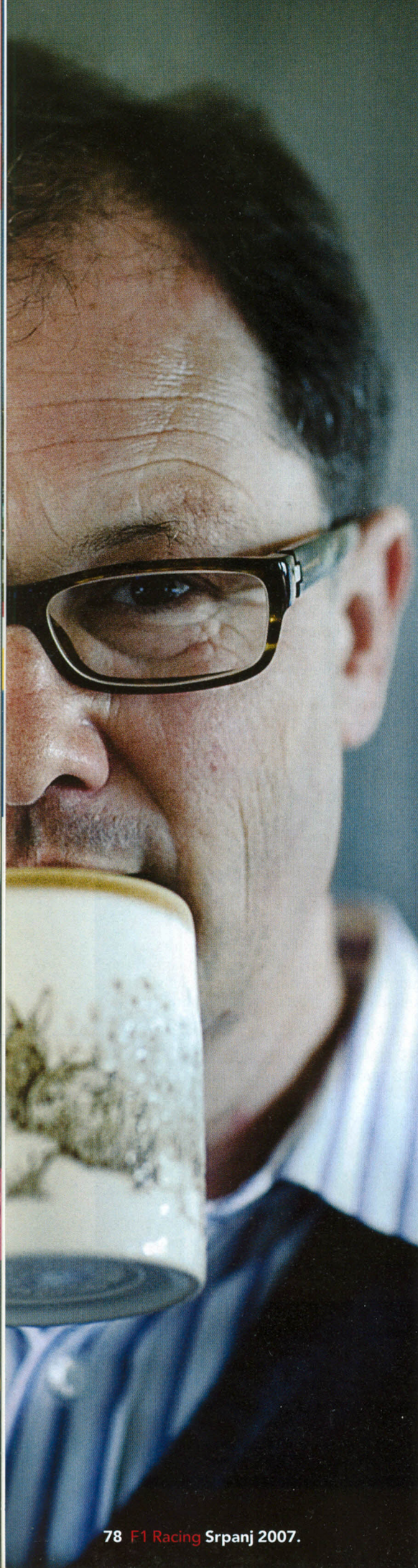
"Postoji nekoliko putova napretka, ali postoji niz stvari koje apsolutno, apsolutno, morate pravilno napraviti u pogledu same konstrukcije. Ne slijedite li te putove, ❖

FRANK SE PRISJEĆA...

NIGELA MANSELLA, Williams, 1985.-1988.

"Prvo i osnovno, Nigela je krasio fantastičan borbeni duh. Također, bio je nevjerojatno brz, hrabar i zastrašujuć. Ljudi govore da je morao sve to razvijati, ali to nije istina – on je doista bio prirodno nadaren. Njegove su slabosti bile (a) nemogućnost zadržavanja hladnokrvnosti i (b) nije bio toliko pametan kao konkurenti. Daleko od toga da je bio glup, ali nije bio genij te su mu stoga nedostajale neke analitičke sposobnosti."





FRANK SE PRISJEĆA... NELSONA PIQUETA, Williams, 1986. - 1987.



"Bio je brilijantan u analiziranju, a njegova je predanost razvoju najboljeg bolida bila nevjerovatna – dječjačko lice bilo je samo pročelje. Njegova zamisao o pobjeđivanju bila je pojaviti se nakon što je sve usavršeno na testiranju; bio je vrlo lukav. Prije nego je udario glavom u zid Imole 1987., u svakom je pogledu bio mnogo bolji od Mansella."

doći ćete do dijela koji nećete moći prijeći – posve ćete se zaustaviti."

Očito je da je dobar koncept ključ izrade brzog bolida. Budući da F1 stalno evoluira u svom razvoju, taj se proces ne odvija od nule, ali temelj koncepta mora biti pravi, godinu za godinom.

"Ako je koncept loš, ne možete ga pretvoriti u pobjednika – nikad neće biti na vrhu litice", nastavlja Dernie. "Bolid nekih momčadi jednom je brz, ali kako ne znaju zašto je brz, sljedeće sezone to ne mogu kopirati. Nije to ništa neuobičajeno: imaju mnogo novaca i to su postigli metodom pokušaja i pogrešaka. Istinsko dubinsko istraživanje i razvoj, tako da shvatite što se gdje zbiva, način je da se pozitivno napreduje. Tako se ne uspinjete liticom pokušavajući se uhvatiti za prvi izbočeni dio koji vidite. Ne, odmaknete se i razradite vrlo dobar put do vrha."

I tu u igru ulazi nekolicina iskusnih koji su već desetljećima dijelom F1. Derniejevo uvjerenje je da je nužna uska specijalizacija mehaničkih konstruktora i inženjera aerodinamike koji danas rade u F1 onemogućila cjeloviti pogled na konstrukciju trkaćeg bolida. No tijekom posljednja tri desetljeća mogli ste na prste obje ruke nabrojati s kime ste od tehničkog osoblja surađivali. Tada su osobe poput Derniea, Brawna, Patricka Heada, Johna Barnarda i Adriana Neweyja znale sve – od aerodinamičkog

"Bolid nekih momčadi jednom je brz, ali budući da ne znaju zašto je brz, ne mogu to ponoviti."

i mehaničkog dizajna i razvoja, do kompozitnih guma i materijala te razumijevanja trošenja guma. Bili su uključeni u sam proces, od crtače daske do tehničke analize na temelju povratnih informacija vozača. Bio je to toliko širok spektar znanja da ga noviji naraštaj neće lako steći.

Dernie vjeruje da je ključ izrade brzog automobila u tome da momčad ima nekoga s takvim opsežnim znanjem koji vodi specijaliste.

"Postoji mnogo inženjera koji su bolje kvalificirani u određenim područjima, ali krajnji cilj nešto je sasvim drukčije. Osoba s cjelokupnim pregledom znat će kakav mora biti određeni dio automobila. Moja je snaga u tome da mogu reći, "U redu, što je važno? Koji je najbolji put tom liticom?" To će vas znanje dovesti do vrha."

VRH

Put od vrha litice do vrha planine obuhvaća pretvaranje brzog bolida u uspješan bolid koji će izdržati cijelu sezonu.

"Tako je teško popeti se na tu liticu da većina ljudi ni ne zna kakav je teren na vrhu, a kamoli kako doći do vrha planine", kaže Dernie.

Analogija s dosadašnjim dijelom F1 sezone je da su Ferrari i McLaren momčadi koje se uspinju prema vrhu planine – obje su krcate iskusnim "planinarima" i međusobno su osvojile sedam od posljednjih 10 naslova prvaka. Usporedbe radi, BMW-Sauber, najlučiji suparnik na stazi, nema u momčadi ljude iskusne u "planinarenju".

"Teren na vrhu litice je drukčiji, ovisno o tome imate li bolid koji je dominantan ili samo kompetitivan", nadodao je. "Dominantan bolid je onaj koji je 1,5 sekundi brži po krugu od ostalih

FRANK SE PRISJEĆA... ALAINA PROSTA, testiranje na stazi Paul Ricard, zima, 1992.



"S njim sam odradio samo jednodnevnu test vožnju kad je pokušavao ući u Ligierovu momčad. Bio je nevjerovatno brz, od samog starta. Napravio je najbrže vrijeme ikad na Ricardu, brže čak i od bolida Williams FW14. Naš vozač, Thierry Boutsen, bio je dvije sekunde sporiji od Prosta. Vozio je maksimalno i bio je uvjeren da mu je šasija pukla jer Prost jednostavno nije mogao biti toliko brži. Provjerili smo šasiju i sve je bilo u redu."



“Mislim da je ključno u momčadi imati trkaćeg inženjera upoznatog s cijelim konceptom bolida.”

(poput McLarena MP4/4, Williamsa FW14B ili Ferrarija F2002). Mogao bih argumentirati da bi pametna osoba, u slučaju da nešto pođe po krivu, mogla usvojiti rutu do vrhova prikladnu za kompetitivne bolide, čak i ako imaju dominantan bolid. Godine 1979. nismo uspjeli pobijediti premda smo imali dominantan bolid, FW07. Razlog neuspjeha ne želim obznaniti jer mi je to neprocjenjiva lekcija koju sam naučio.”

Pošteno, no sad je vrijeme da nam Frank otkrije koji općeniti čimbenici određuju put do vrha. A odgovor je sve – sve sa sportskog i političkog te konstruktorskog stajališta. No polazna je točka jasna.

“Morate imati najboljeg vozača”, objasnio je. “Dogodilo se da je prilično dobar vozač osvojio naslov (osobito ako je bolid mnogo bolji od vozača), ali to se ne događa često. Sada su u F1 samo dvojica ili trojica vozača koji bi mogli biti najbolji. Trebaju vam njihove sposobnosti testiranja i razvoja bolida, motivacijski čimbenici, izravna brzina i trkaća vještina – netko tko će iz bolida u svakoj utrci izvući maksimum.”

Budući da F1 nikad ne miruje, razvoj bolida tijekom sezone još je jedan ključan čimbenik. U svakodnevnom radu nužne su odlične praktične konstruktorske vještine.

“Znajući koji su vam prioriteta u razvoju tijekom sezone, odnosno odvajanje pšenice od kukolja, vjerojatno je najvažniji dio poznavanja vrha. Mislim da je nužno u momčadi imati trkaćeg inženjera koji je upoznat s cijelim konceptom bolida.”

Naravno, tijekom sezone se u cijeli cirkus F1 umiješa i politika. Katkad to trebaju rješavati šefovi momčadi, no katkad se u igru uključuju i konstruktori: sjetite se Renaulta koji je prošle sezone izgubio svoj sustav prigušivača mase; dobar primjer koji uključuje Dernieja je ojačana daska na dnu bolida stavljena tijekom 1994. kad je Schumacher u Benettonu jurišao na naslov prvaka.

“Vaša je reakcija na politiku vrlo važna”, izjavio je. “Dasku smo riješili na konstruktorski način. Michael, testna

momčad i ja otišli smo u Jerez na tjedan dana i uspjeli smo riješiti problem, nakon čega smo osvojili naslov.”

Zatim je tu, naravno, strategija u svakoj utrci, promptno rješavanje nepredviđenih čimbenika poput lošeg vremena, neodgovarajućih guma ili nezgoda tijekom kvalifikacija. Rješenje toga je, kaže Dernie, da svi ostanu pribrani. “Ljudi vrlo lako počnu paničariti ako nešto pođe po zlu. Početkom 2005. stvari nisu najbolje funkcionirale u Ferrariju i Brawn je bio taj koji se spriječio raspad momčadi jer je svima rekao da će pronaći rješenje i da samo trebaju poraditi na njemu.

To je ključno – ako ne zadržite smirenost, sve će otići k vragu.” Znači, načiniti brzi bolid, unajmiti pravog vozača i nositi se s gomilom nepredviđenih čimbenika i zastoja tijekom sezone na pravilan način: to je rezime Formule 1 tijekom stanke za čaj. Znači, vrijeme je da pripremimo još jedan lonac čaja. **FO**

FRANK SE PRISJEĆA... MICHAELA SCHUMACHERA, Benetton, 1993.-1994.



“Njegova sposobnost da riješi probleme bila je nevjerovatna. Najbolja vožnja u koju sam bio uključen bila je kad je Michael, vozeći pred kraj utrke samo u petoj brzini, osvojio drugo mjesto u Barceloni 1994. Dva kruga prije kraja otkrio je drukčiji način prolaska zavojima za drugu brzinu – novu, širu liniju ulaska kako bi smanjio gubitak ubrzanja. Nakon toga u zavojima je samo malo zaostajao za Damonom Hillom. Bilo je to zadivljujuće, gotovo nevjerovatno. Jednostavno genijalno.”

F1 plus 1

Felipe Massa Vozač Ferrarija

O promjenama u momčadi, o 3. mjestu u Monaku, o Hamiltonu

Kakvo je vaše mišljenje o dosadašnjem dijelu sezone?

Imali smo kvalitetnih utrka, primjerice moje pobjede u Bahreinu i Barceloni. Očito je da je bolid dobar, ali moramo i dalje naporno raditi i poboljšavati se za svaku utrku. Jasno je da će svjetski prvak biti iz McLarena ili Ferrarija. Bili su odlični u Monaku, ali ima još mnogo utrka do kraja i naslov svjetskog prvaka i dalje je neizvjestan.

Kako ste se osjećali stajavši prvi put na postolju u Monaku?

Ne mogu osporiti da mi je bilo ugodno stajati na postolju tako poznate utrke, ali završili smo utrku previše iza McLarena da bi me taj rezultat zadovoljio. Bili su odlični tamo i, najvažnije, bilo mi je nemoguće osvojiti išta više od trećeg mjesta. Moram napomenuti i da je Monako vrlo posebno mjesto. Meni je to nalik domaćoj utrci jer mi je u Monaku dom kad sam u Europi, a staza je usto vrlo izazovna za vožnju.

Kako ste poboljšali svoju vožnju ove godine?

Ništa nisam namjerno mijenjao. Ono što ću reći je da imam fantastičnu momčad oko sebe i da vozim vrhunski bolid. Sve što momčadi mogu obećati svaki dan je da ću naporno raditi i da ću u svakoj vožnji dati sve od sebe.

Koji su po vama razlozi Kimijeve lošije vožnje u odnosu na vas?

Kimi je brz vozač i do sada je napravio dobar posao. No, dalek je put još do kraja prvenstva i uopće

ne sumnjam da se još uvijek može boriti za naslov prvaka. U početku se činilo da Kimi ima više problema od mene ali, iskreno, nisam podrobnije gledao da bih vidio što je on radio krivo. Želim li shvatiti razloge za to, trebam samo pogledati njegovu telemetriju jer u Ferrariju možemo koristiti sve što nam treba.

Koliko je Ferrari drukčiji ove godine bez Michaela Schumachera?

S jedne je strane drukčije jer on više ne vozi, a Kimi je karakterno potpuno drukčija osoba. No s druge strane, Michael i dalje ima istaknutu ulogu u momčadi: bio je u Monaku i Barceloni i odlično je dok je prisutan. On cijeloj momčadi daje dodatnu snagu i još više entuzijazma. Osobno, mnogo toga dugujem Michaelu jer mnogo sam naučio od njega kad smo prošle godine zajedno vozili u Ferrariju.

Jeste li zadovoljni novom tehničkom strukturom uvedenom u Ferrariju?

Tijekom zime bilo je nekoliko promjena u momčadi, ali svi su obavili fantastičan posao. Naravno, tužno je kad osobe poput Brawna i Byrnea odu, ali i dalje imamo kvalitetne ljude u momčadi koji svoje nove položaje vide kao odličnu priliku za napredovanje.

Koliko je F2007 sličan prošlogodišnjem bolidu?

Nema sumnje da je bolid vrlo dobar i bolji od prošlogodišnjeg. No teško mi je izravno uspoređivati ta dva bolida zbog velikih razlika u gumama. Smjese

koje rabimo ove godine ponašaju se potpuno drukčije nego prošle godine i zbog toga je nužno promijeniti stil vožnje.

Nedavno ste dobili Trofej Lorenzo Bandini. Što vam znači ta nagrada?

Meni je to vrlo važna i prestižna nagrada jer su je u prošlosti dobili mnogi odlični vozači, među njima i Michael Schumacher, Fernando Alonso, Kimi Räikkönen i Jacques Villeneuve. Nagrada se dodjeljuje vozačima koji su dobro vozili sezonu ranije i vrlo sam sretan što sam je dobio. Ljudi iz Brisighelle, blizu Imole, gdje je održana svečanost predaje nagrade, priredili su mi vrlo srdačan doček.

Kakvo je vaše mišljenje o Hamiltonovoj vožnji ove godine u McLarenu?

Svakako je jak i izgleda da uopće nije opterećen s pritiskom. Trenutačno ne možete reći tko je bolji vozač, Fernando ili on, ali nastavi li se situacija ovako razvijati, možda će Lewis na kraju biti opasniji od Alonsa. Lewis se svakako bolje prilagodio bolidu i na to moramo pripaziti jer bi mogao biti ozbiljna prijetnja.

Tko su vam bili uzori kad ste odrastali?

Više od svega volio sam Ayrtona Sennu. On je bio iznimno dobar na stazi u Monaku i bilo bi dobro da može na njoj ponovno biti barem pet minuta da ga upitam kako ju je vozio. Da mi barem malo pomogne!

+5 brzih pitanja

- 1 Najbolji potez u karijeri?** Testiranje za Ferrari 2003. Bilo je fantastično iskustvo voziti za najbolju momčad i učiti od Schumachera i Barrichella.
- 2 Glazbeni ukus?** Nemam omiljenu vrstu glazbe. Sviđaju mi se različiti stilovi, ali u njima uživam u slobodno vrijeme.
- 3 Omiljeni glumac?** Robert de Niro. Nevjerojatan je i volim sve njegove filmove.
- 4 Omiljena naprava?** PlayStation. Mnogo rabim simulator staza, ali nisam siguran da mi to koristi.
- 5 Hobiji?** Volim se baviti sportom, osobito nogometom i vodenim sportovima. Jedan od najluđih hobija mi je ići u šoping. Volim kupovati odjeću i volim satove.



Schumi možda više ne vozi, ali i dalje nadahnjuje momčad



"Možda će Hamilton biti opasniji od Alonsa."



IZVJEŠTAJ S UTRKE

Peter Windsor



Od prvog startnog mjesta do savršenstva

Zamah McLarenove pobjede u Monaku nastavlja se i u Montrealu – na sasvim drukčijoj stazi – ali ovoga puta Lewis je u apsolutnoj nadmoći, uzimajući svoju prvu pobjedu, dok je Fernando upropastio svoju priliku

Bile su to posljednje minute trećeg kvalifikacijskog kruga u Montrealu. Sunce je bilo usijano, a nebo praškasto-plavo. Staza je još uvijek bila zelena, u svom najbržem izdanju. Velika je gomila očekivala poredak na startu.

Lewis Hamilton bio je ispred Fernanda Alonsa na stazi, a obojica su se do tada bez poteškoća prilagodila hirovima vikenda. Bez loših trenutaka. Bez okretanja. Bez potpisivanja na zidu u stilu

Heikkija Kovalainena. Samo jasni, čisti McLaren, s Fernandom katkad na prvom mjestu, ili katkad s Lewisom, montrealiskim novakom, koji je ponovno isticao svoju genijalnost: 1:36.296 s, 1:21.633 s, 1:19.104 s, 1:18.413 s 1:18.055 s – pet krugova. Pet krugova je bilo sve što je trebalo u petak da se bude točno tamo, u ritmu, s nastojanjem da usavrši svoj bolid. Nakon pet krugova bio je brži od oba Ferrarija.

Možda su to bili Carbone Industries diskovi na

kojima su Felipe Massa i Kimi Räikkönen vozili na ovoj najtvrdjoj od svih staza teških za kočenje. Inače rabe Brembove diskove, no, sada, s mnogo toga za dokazati nakon Monaka, morali su se prilagođavati potpuno drukčijem osjećaju papučice.

No, McLarenovi vozači – McLaren i sa svojim redovitim CI kočnicama i manjim, prekrasnim, niskim krilcima, rupama i lopaticama, bili su jednostavno fantastični. Brzi, samouvjereni, ultraglatki, a ipak ultraagresivni. Kad su

U prvom zavoju Alonsovo će guranje izvana završiti u suzama; Lewis (lijevo) prima nagradu



McLarenovi vozači rabili rubnike, oni su... rabili rubnike. Kad je to učinio bilo tko drugi (osim možda Ferrarijevih dječaka) to je bilo "vežite pojaseve i molimo zauzmite pripremni položaj". Što nas vraća natrag do početka trećeg kvalifikacijskog kruga. Možda bi Ferrarijevi vozači mogli biti u borbi, no bilo je znakova da neće biti. Kako god bilo, 100 000 parova očiju bilo je na Lewisu i Fernandu tog dana u Montrealu – na sljedećoj rundi najnovije, a možda i najveće borbe unutar tima u F1.

Lewis, s novim supermekanim Bridgestonkama pod sobom, bio je najbrži u sektorima jedan i dva. To je bilo u stilu Senne, savršeno oblikovano na stazi oslobođenoj prometa. Dolje prema zavoju ponovno je kočio onim ljupkim nježnim-zatim-čvrstim osjećajem s kojim je rođen. Bolid je reagirao kao da je na tračnicama. Izgledalo je tako lako. Bilo je vremena. Bilo je prostora. Nos bolida zatim se smotao čvrsto, upravljao kao čarolijom, ali u fizičkoj stvarnosti malim-zaokretom/velikim-zaokretom kotača protiv sve manjeg pritiska kočnice. U pravu pravoj milisekundi. Ostala je završna ravnina i posljednji zavoj – S-zavoj pored zida. "Nemoj sve upropastiti!" rekao je glas. "Nemoj kočiti prekasno!"

Lewis nije zakočio prekasno. Niti je kočio prerano. Kočio je onako kako Lewis uvijek koči – nježno-čvrsto, puštajući bolid da upije kočnice i kaže mu što će se dogoditi sljedeće. Kad bi bilo viška prijanjanja, ranije otpušta kočnice. 1:15.707 s! Vrijeme je zabilježeno na tisućama monitora i na Lewisovu zaslonu. Prvo startno mjesto! Možda...

Fernando je također bio ljubicaš kroz sektore jedan i dva – brži od Lewisa – unatoč (jednom!) težem teretu goriva. (Nakon Monaka i oštre kritike, to je, naravno, bilo potpuno predvidljivo: McLaren uvijek potpuno preokrene stvari, osobito sada kad znamo da je Fernando ondje dobio krug u prvom stintu zbog dobre i učinkovite uporabe kočnica i spojke.) Prema njemu je jurio zavoj. Kočiti pola metra kasnije? Fernando je to učinio... a zatim je to odmah požalio. Požalio je zato jer je po stoti put ove godine osjetio da se stražnji kraj zanosi i znao je da ima problema.

Spasio je situaciju, naravno: Fernando je rođen za spašavanje nevjerojatnih situacija. Međutim, dolje na McLarenovom zaslonu, dok je upravljač okretao na suprotnu stranu, brojke su govornile svoje. Bio je 0.3 s slabiji od svog najboljeg vremena. Krug je bio završen. Prvi startni položaj je izgubljen.

Lewis – 35 godina poslije Mosporta u Kanadi, gdje je Peter Revson zauzeo prvi startni položaj za McLaren – osvojio je svoj.

PROKLIZAVANJE 1

ALONSOVA LITANIJA NEDAĆA

Fernando Alonso borio se kroz sektor tri tijekom treninga i, kako u detalje opisuje Peter Windsor u glavnom izvještaju, kad je napravio pogrešku na hairpinu u svom posljednjem krugu Q3, imali ste osjećaj da to neće biti njegov vikend.

Na početku utrke u prvom je zavoju načinio onaj samoubilački vanjski napad na Lewisa – i "umro", vozeći preširoko, što je značilo pad na treće mjesto iza Heidfelda. Od tog je trenutka njegova utrka išla sa zla na gore.

Kazna zaustavljanja od 10 sekunda zbog odlaska u boks pri prvom izlasku sigurnosnog automobila upropastila mu je priliku za pobjedničko postolje, a juriš kroz utrku do sedmog mjesta bio je posut pogreškama.

Morat ćeš biti bolji od toga, 'Nando. Ako namjeravaš pobijediti tog dečka Lewisa.

Robert Holmes

Kvrgavo, kvrgavo – Fernando je četiri puta preširoko ušao u zavoj 1, uništivši svoje podvozje – i svoju utrku



Nakon što je udario timskog kolegu Massu, Räikkönenove šanse za pobjedu nestale su već u prvom krugu

Naravno, nije to bilo baš tako jednostavno. Fernando je uvijek pritiskao kočnice (i motao upravljač!) naglo. Američke Hitco kočnice koje je imao na Renaultu ublažavale su taj udarac i pogodovale stabilnosti stražnjeg kraja. McLarenove CI kočnice, premda u teoriji proizvođači više zaustavne snage, puštale su da Fernandova noga priča priču – no govor je bio ubrzan kad je pritisak bio povećan, kad se

"Fernando je u zavoj ušao brže od Lewisa, nadajući se da će ga dovoljno uznemiriti da mu prepusti malo prostora."

Fernando približavao sektoru tri s dva brza sektora iza sebe, na primjer, ili u teškom zavoju 1 u Montrealu kad je morao nadoknaditi vrijeme. Tada je Fernandova noga morala jako stiskati. A onda je imao manje stabilnu platformu na kojoj može djelovati nego Lewis Carl Hamilton.

Što je, u osnovi, bio razlog zbog kojega je Zvijezda iz Stevenagea pobijedila na kanadskom Grand Prixu. Prianjanje je luđački izvan kontrole; temperatura guma i pritisak padali su i rasli sa četiri izlaska sigurnosnog automobila i rezervnog sigurnosnog automobila (kad je glavni frajer Bernd Maylander bio zauzet s nesrećama); mekša opcija guma bila je problematična osim ako ste je (poput marljivog Alexa Wurza) vozili toliko dugo da ste je uspješno proveli kroz par toplinskih ciklusa i zapravo je pretvorili u tvrdu gumu; posvuda je bilo ostataka smeća, ali kroz sve to Lewisov svilenkastoglatki dodir omogućio mu je da s prve startne pozicije održi svoju koncentraciju i minimalizira drame.

U međuvremenu, njegovi glavni suparnici sami su se eliminirali: dva vozača Ferrarija (koji, na kraju, nisu mogli rabiti onoliko kvalificirajućih rubnika kao McLarenovi dečki) uspjeli su se također u prvom zavoju zabiti jedan u drugoga. Taku Satu u Super Aguriju održao je lekciju upravljanja i vožnje ljudima koji bi trebali znati

PROKLIZAVANJE 2

WURZOV NAPAD IZ BUSIJE

Kad se Alex Wurz ('Al Wurz' u Sjevernoj Americi) kvalificirao 19., nitko u Williamsu – a najmanje od svih sam 'Al' – nije očekivao da će završiti na pobjedničkom postolju. I upravo je to rezultat učinilo tako slatkim.

Alex je bio jedini vozač na strategiji jednog zaustavljanja i iskoristio je sve svoje znatno iskustvo da njegove supermekane gume izdrže posljednjih 40 krugova. Osim tih poteškoća, od osmoga kruga i struganja sa Scottom Speedom vozio je sa slomljenim stražnjim krilom. "Na desetu godišnjicu mog prvog nastupa u F1, ovaj rezultat bio je san", rekao je Alex nakon utrke.

Njegovo napredovanje kroz utrku bilo je spektakularno. U prvom je krugu nadoknadio četiri mjesta, do 25. kruga bio je osmi, a kad je Barrichello u 63. krugu otišao u boks stigao je na treće mjesto.

Tom Clarkson

Alex je krenuo 19., ali je mudro iskoristio prednost svog jednog zaustavljanja u boks i to ga je podiglo na treće mjesto



bolje i to vozeći svoje supermekane Bridgestonke s obje strane sigurnosnog automobila, i tako, zapravo, odvezao većinu udaljenosti na (mnogo učinkovitijim) tvrdim gumama. Kad su se u kasnijem dijelu utrke Räikkönen i Alonso borili s mrvljenjem supermekanih guma Taku je samo porjurio. ❖

KANADSKI Grand Prix IZVJEŠTAJ S UTRKE

BMW-Sauber - i Heidfeld - postaju sve
uvjerljiviji izazov



PROKLIZAVANJE 3

TAKUMIN DAN SVIH DANA

Takuma Sato svoje šesto mjesto duguje taktičkom majstorskom potezu Super Agurija. Momčad ga je u boks pozvala dvaput tijekom treće vožnje sigurnosnog automobila, pobrinuvši se da na supermekanim Bridgestonkama provede samo tri kruga - a na njima je tijekom cijelog vikenda imao problema s mrvljenjem.

Zbog toga je Taku završni dio utrke odvezao na novom kompletu tvrdih guma. Najprije se u 66. krugu riješio Ralfa Schumachera i stigao na sedmo mjesto, a zatim je u 68. krugu krasno obišao Fernanda Alonsa i tako završio na šestom mjestu. Bio je to njegov drugi bodovni završetak u tri utrke.

"Imao sam odličan osjećaj u posljednjih nekoliko krugova," rekao je Taku, "jer sam se mogao utrkiivati s vodećima. To je zasigurno bio najljepši dan moje trkaće karijere u F1."

Matt Bishop



Ne samo da je Taku završio s bodovima Đ na šestom mjestu - nego je i pretekao svjetskog prvaka

Osim toga, Fernando je također brzo izletio. Bio je brži od Lewisa i pokušao je s vanjske strane ući u zavoj 1, nadajući se možda da će uznemiriti svog timskog kolegu toliko da mu prepusti malo prostora. Lewis je, naravno, ostao točno tamo gdje je i bio, hvala na pitanju, i skrenuo lijevo kad je konačno odučio da želi

"Lewis i Fernando kao da su bili s različitih planeta dok su kočili prema prvom zavoju"

skrenuti ulijevo. Sa svoje vanjske desne strane vjerojatno je mogao vidjeti Fernanda kako je odlutao u prašno područje izvan staze i ponovno se na nju vratio iza zavoja. Fernandova lijeva noga na istom je zavoju tijekom utrke to učinila još tripud - što i nije bilo iznenađenje jer zavoj 1 nagrađuje 'ravni' bolid i nježno-čvrsti pritisak na papučicu. Ukratko, nagrađuje dečke poput Lewisa, ako niste znali.

Bolid po bolid, krug po krug, Lewis i Fernando kao da su bili na različitim planetima

dok su kočili i skretali u prvi montrealški zavoj. Razlika je bila nevjerojatna.

I tako nikad nećemo točno znati koliko je za tu prvu Lewisovu pobjedu zaslužan on sam, a koliko McLaren-Mercedes - bolid, prirodno - a također i dečki: Phil Prew, Paul James, Lee Hart i ostali. Ono što znamo jest da je kanadska velika nagrada za Fernanda bila teška. Nakon utrke rekao je da nije imao sreće ostavši bez goriva kad je boks bio zatvoren (kad je na stazi bio sigurnosni automobil) i da je, što se moglo predvidjeti, imao nekoliko teških trenutaka nakon toga jer je zapeo u prometu.

Nije tako. Lewis je pobijedio jer je osvojio prvu startnu poziciju, a zatim ju je, iz ne baš najbržeg starta ponovno osvojio u prvom zavoju - kad je Fernando upropastio stvar. Pobijedio je, ukratko, pokazavši savršeno kočjenje, osjećaj i ravnotežu za vrućeg dana. Pobijedio je ustrajnom preciznošću i pobijedio s razinom samopouzdanja o kojoj većina vozača može samo sanjati - uz brzi posjet cirkusu u subotu navečer, nakon čega je slijedilo rano povlačenje, a zatim i ispunjeni dan na utrkama. Bilo je jednostavno. Učinio je da izgleda smiješno jednostavno.

Takvo je njegovo držanje. **F1**

KANADSKI Grand Prix STATISTIKA

Svi podaci s 6. utrke



Jeste li znali?

Ovo je bilo McLaren-Mercedesovo 150. postolje, a Williamsovo prvo nakon Nürburgringa 2005. Utrka je označila desetu godišnjicu debija Alexa Wurza – s Benettonom – i 40. obljetnicu Kanadske VN, koja je prvi put odvezena 1967. na Mosport Parku.

STARTNI POREDAK

REZULTATI UTRKE

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	MOTORI U: 1. ILI 2. UTRCI	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU
1m15.707s (set in Q3)	22	2.	Lewis Hamilton
1m16.163s Q3	23	2.	Fernando Alonso
1m16.266s Q3	20	2.	Nick Heidfeld
1m16.411s Q3	25	2.	Kimi Räikkönen
1m16.570s Q3	25	2.	Felipe Massa
1m16.913s Q3	22	2.	Mark Webber
1m16.919s Q3	23	2.	Nico Rosberg
1m16.993s Q3	25	2.	Robert Kubica
1m17.229s Q3	25	2.	Giancarlo Fisichella
1m17.747s Q3	25	2.	Jarno Trulli
1m16.743s Q2	25	1.	Takuma Sato
1m16.760s Q2	25	2.	Vitantonio Liuzzi
1m17.116s Q2	30	2.	Rubens Barrichello
1m17.304s Q2	27	1.	David Coulthard
1m17.541s Q2	--	2.	Jenson Button
1m17.571s Q2	--	2.	Scott Speed
1m17.542s Q1	37	1-	Anthony Davidson
1m17.634s Q1	40	2.	Ralf Schumacher
1m18.089s Q1	30	2.	Alex Wurz
1m18.536s Q1	--	2.	Adrian Sutil
1m19.196s Q1	25	2.	Christijan Albers*
1m17.806s Q1	27	1.	Heikki Kovalainen**

* Startao iz boksa; ** Kazna zbog promjene motora

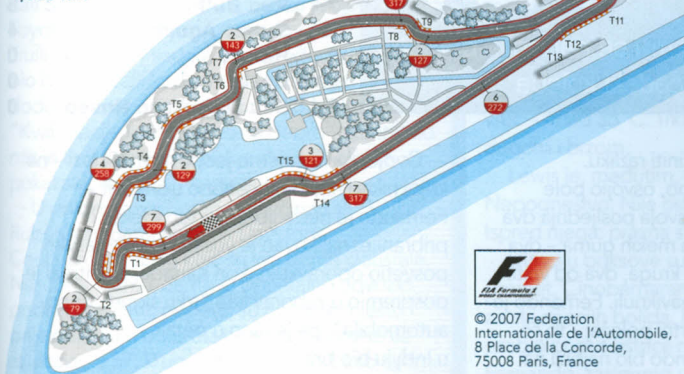
VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLASMAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
Lewis Hamilton McLaren-Mercedes MP4-22	1.	1h44m11.292s
Nick Heidfeld BMW-Sauber F1.07	2.	+4.343s
Alex Wurz Williams-Toyota FW29	15.	+5.325s
Heikki Kovalainen Renault R27	18.	+6.729s
Kimi Räikkönen Ferrari F2007	6.	+13.007s
Takuma Sato Super Aguri-Honda SA07	10.	+16.698s
Fernando Alonso McLaren-Mercedes MP4-22	3.	+21.936s
Ralf Schumacher Toyota TF107	19.	+22.888s
Mark Webber Red Bull-Renault RB3	9.	+22.960s
Nico Rosberg Williams-Toyota FW29	5.	+23.984s
Anthony Davidson Super Aguri-Honda SA07	17.	+24.318s
Rubens Barrichello Honda RA107	13.	+30.439s
NISU KVALIFICIRANI RAZLOG ODUSTAJANJA		
Jarno Trulli Toyota TF107	11.	udes – 58 krugova
Vitantonio Liuzzi Toro Rosso-Ferrari STR02	12.	udes – 54 kruga
Christijan Albers Spyker-Ferrari F8-VII	21.	udes – 47 krugova
David Coulthard Red Bull-Renault RB3	14.	mjenjač – 36 krugova
Robert Kubica BMW-Sauber F1.07	8.	udes – 26 kruga
Adrian Sutil Spyker-Ferrari F8-VII	20.	udes – 21 krug
Scott Speed Toro Rosso-Ferrari STR02	16.	udes – 8 krugova
Jenson Button Honda RA107	--	mjenjač – 0 kruga
Felipe Massa Ferrari F2007	4.	izbačen – 51 krug
Giancarlo Fisichella Renault R27	7.	izbačen – 51 krug

KANADSKI GRAND PRIX

Datum 10.06.2007. Vrijeme Toplo/sunčano 27 °C Temperatura staze 50 °C Gledatelja 105,000 Broj krugova 70

MONTREAL

Duljina staze 4,363 km



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

MONTREAL KRUG ZA KRUGOM

START Alonso gotovo pretiže Hamiltona, ali u prvi zavoj ulazi preširoko, pa pada iza Heidfelda. Button ne uspijeva pokrenuti bolid.

- 1. KRUG Hamilton vodi ispred Heidfelda, Alonsa, Masse, Rosberga i Räikköna.
- 15. KRUG Alonso u prvom zavoju odlazi na travu.
- 19. KRUG Alonso ponovno preširoko ulazi u prvi zavoj pa pada na četvrto mjesto iza Masse.
- 20. KRUG Heidfeld prvi ulazi u boks.
- 22. KRUG Hamilton u boks; nakon Sutilova izlijetanja na stazu izlazi sigurnosni automobil.
- 23. KRUG Alonso i Rosberg u boks, kažnjeni obveznim zaustavljanjem.
- 27. KRUG Trka se nastavlja. Kubicina nezgoda ponovno na stazi izvodi

- sigurnosni automobil.
- 48. KRUG Hamilton u boks.
- 50. KRUG Sigurnosni automobil treći put na stazi nakon izlijetanja Albersa u 48. krugu.
- 51. KRUG Massa i Fisichella izbačeni iz utrke zbog izlaska iz boksova pod crvenim svjetlom ranije u utrci.
- 55. KRUG Utrka nastavljena.
- 56. KRUG Alonso ponovno na travi u prvom zavoju. Nakon Liuzzijeva sudara sigurnosni automobil ponovno na stazi.
- 61. KRUG Utrka nastavljena.
- 63. KRUG Barrichello s trećeg mjesta odlazi u boks.
- 68. KRUG Sato pretječe Alonsa i dolazi na šesto mjesto.
- 70. KRUG Hamilton pobjeđuje za 4.3 s.

BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

Najbrži krug: Fernando Alonso 1m16.367s na krugu 46 (206 km/h)
 Najbrže zaustavljanje: Anthony Davidson 25.834s
 Najsporije zaustavljanje: Anthony Davidson 55.663s
 Najveća brzina: Heikki Kovalainen 328 km/h
 Najmanja brzina: Jarno Trulli 315 km/h

SEZONA DO SADA

	AUSTRALIJA	ŠPANIJA	MALJEZIJA	BAHREIN	ŠPANIJA	MONTREAL	KANADA	FRANCUSKA	BRITANIJA	MADARSKA	EUROPA	TURSKA	ITALIJA	BELGIJA	JAPAN	KINA	BRAZIL
Fernando Alonso	2	1	5	3	1	7											
Lewis Hamilton	3	2	2	2	2	1											
Giancarlo Fisichella	5	6	8	9	4	D											
Heikki Kovalainen	10	8	9	7	13	4											
Felipe Massa	6	5	1	1	3	D											
Kimi Räikkönen	1	3	3	0	8	5											
Jenson Button	15	12	0	12	11	0											
Rubens Barrichello	11	11	13	10	10	12											
Nick Heidfeld	4	4	4	0	6	2											
Robert Kubica	0	18	6	4	5	0											
Ralf Schumacher	8	15	12	0	16	8											
Jarno Trulli	9	7	7	0	15	0											
David Coulthard	0	0	0	5	14	R											
Mark Webber	13	10	0	0	0	9											
Nico Rosberg	7	0	10	6	12	10											
Alex Wurz	0	9	11	0	7	3											
Vitantonio Liuzzi	14	17	0	0	0	0											
Scott Speed	0	14	0	0	9	0											
Christijan Albers	0	0	14	14	19	0											
Adrian Sutil	17	0	15	13	0	0											
Takuma Sato	12	13	0	8	17	6											
Anthony Davidson	16	16	16	11	18	11											

O - Odustao; D - Diskvalificiran

KARTA: PATRICIA SOLER; SLIKE: STEVE ETHERINGTON/LAT



IZVJEŠTAJ S UTRKE

Peter Windsor



Drugom pobjedom u sedam dana Hamilton je još odmakao svojem momčadskom kolegi u trci za ovogodišnji naslov

Američki san

Prva trka Lewisa Hamiltona u Indianapolisu bila je sve čemu se nadao – pobjeda nakon golemog pritiska koji mu je na leđa natovarilo momčadski kolega

Približava se... I pritom ne mislim samo na onaj trenutak od 320 km/h u 38. krugu VN SAD-a u Indianapolisu kad je McLaren MP4/22 broj jedan bio na samo pet centimetara od narančasto-kositrenog bolida broj dva ili na onaj nabrijani bliski sukob u prvom zavoju trke kad je Lewis bio s unutarnje strane, a Fernando mu je bio slijeva.

Ne, nego mislim na neke ključne odluke koje će se sad morati donositi u prikrajku McLaren-Mercedesove garaže – poput one tko bi trebao dobiti 2,5 l više goriva na početku Q3. Ili tko bi trebao prvi ući u boks prije drugog stinta. Nezgodne stvarčice poput tih. Stvarčice koje odlučuju trku – a možda i prvenstvo.

Lewis je u posljednju kvalifikacijsku rundu ušao s malo lakšim bolidom – 2,5 kg na krugu Indianapolisa u normalnim okolnostima nije velika kazna, no kad morate nadmašiti Lewisa Hamiltona, a o tome odlučuju milisekunde pritiska na kočnice, sićušni pomaci upravljača ili nekolicina kamenčića izvan trkaće putanje, 2,5 kg može značiti nešto, nešto što čini razliku... ili

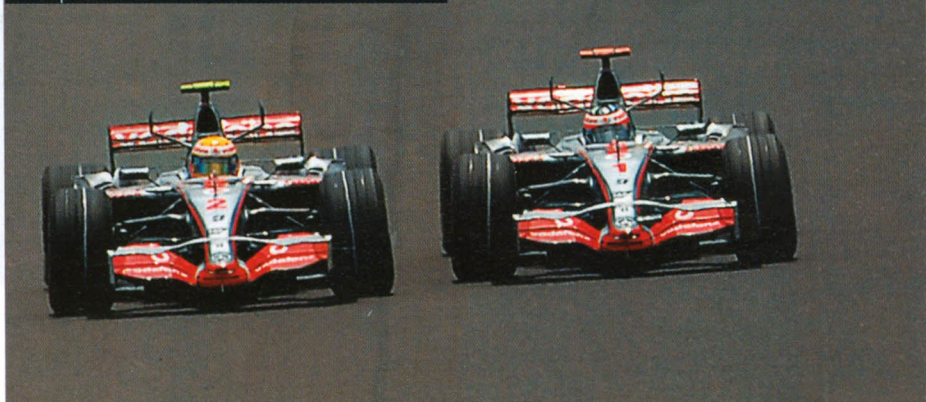
nešto što mislite da će načiniti razliku.

A Lewis je, kao što znamo, osvojio pole position. Osvojio ga je na svoja posljednja dva kompleta Bridgestoneovih mekih guma – dva gotovo savršena Lewisova kruga, dva od vrste na koju smo se tako brzo naviknuli. Fernando je zbog toga izgubio prvi startni položaj – to se mora tako reći jer je Fernando bio najbrži na svakom treningu te u obje kvalifikacijske runde, osim u najvažnijoj.

Ovdje, na razmjerno jednostavnoj stazi – na kojoj nikad nije bio posebno učinkovit – Fernando je nedvojbeno vozio mekše i pribranije, nalikovao je vozaču koji se savim posvetio oporavku nakon Kanade. Montreal je pospremio u zaborav kao “trku sigurnosnog automobila”, pa je rano u petak u Indyju bio brz.

Ni Lewis nije bio spor, ali je bio pomalo smeten zbog manjka sna.

Alonso je napao prvo mjesto u 38. krugu, no u zavoj 1 ipak je ušao kao drugi. Više se nije uspio toliko približiti



POREDAK VOZAČA nakon sedme od 17 utrka

1.	Lewis Hamilton	58
2.	Fernando Alonso	48
3.	Felipe Massa	39
4.	Kimi Räikkönen	32
5.	Nick Heidfeld	26
6.	Giancarlo Fisichella	13
7.	Robert Kubica	12
7.	Heikki Kovalainen	12
9.	Alex Wurz	8
10.	Jarno Trulli	7
11.	Nico Rosberg	5
12.	David Coulthard	4
12.	Takuma Sato	4
14.	Mark Webber	2
14.	Ralf Schumacher	2
16.	Sebastian Vettel	1
17.	Scott Speed	0
17.	Rubens Barrichello	0
17.	Anthony Davidson	0
17.	Jenson Button	0
17.	Adrian Sutil	0
17.	Christijan Albers	0
17=	Vitantonio Liuzzi	0

POREDAK KONSTRUKTORA nakon sedme od 17 utrka

1.	McLaren-Mercedes	106
2.	Ferrari	71
3.	BMW-Sauber	39
4.	Renault	25
5.	Williams	13
6.	Toyota	9
7.	Red Bull	6
7.	Super Aguri	4
9.	Honda	0
9.	Spyker	0
9.	Scuderia Toro Rosso	0

"Fernando je ustrajao... ustrajao... no na posljtku je popustio. Lewis je ugrabio vodstvo."

Usto, mučile su ga alergije, klimatizacijski uređaji učinili su svoje.

Fernando je uspio dokučiti kako se ponašaju gume. Čini se da su više nego na drugim stazama obje vrste bile sklonije mrvljenju iza drugih bolida. Fernando je proveo otprilike četiri kruga iza Williamsa tijekom vožnje od deset krugova i gume su na kraju bile posve raspucane. Bilo je očito da će u Indyju vozačima trebati sav slobodan prostor koji uspiju osvojiti.

Pa ipak – pa ipak... Odluka je bila teška. Lewis je bio trunčicu sporiji, činilo se, stoga gdje je mogla biti mana u tome da mu se da malo lakši bolid za Q3?

Jedina druga stvar koji su u McLarenu još mogli učiniti jest zatražiti Fernandovo mišljenje, odnosno prepustiti mu odluku.

PROKLIZAVANJE 1

IGRA OD DVA DIJELA

Ralf Schumacher kvalificirao se sa svojom Toyotom na 12. mjesto, a njegov kolega Jarno Trulli na osmo – sedma trka zaredom u kojoj je bio bolji u kvalifikacijama od Schumijera ml., doduše s najmanjom razlikom od Malezije. "Kvalifikacije su prošle dosta dobro", iznenadio nas je Ralf kasnije, "a trka je duga." Kako se pokazalo, nije bila – barem ne za Ralfa.

U prvom zavoju imao je nezdgodu s Rubensom Barrichellom i Davidom Coulthardom zbog koje su sva trojica odustala. Nasuprot njemu, Jarno je optimalno odvezio podulji prvi stint, popevši se na treće mjesto prije odlaska u boks u 31. krugu. Ponovno se zaustavio u 57. krugu, vratio se u trku kao sedmi te se na posljtku popeo na šesto mjesto, nakon što je Nico Rosberg odustao.

"Bio je to dobar vikend za mene", rekao je Jarno. Bolji nego za Ralfa, u svakom slučaju.

Matt Bishop

Schumacher nije uspio proći prvi zavoj, no njegov momčadski kolega trku je završio na šestom mjestu



Zamijenivši ozlijeđenog Kubicu, tinejžer Vettel uspio se domoći bodova u svojoj prvoj Velikoj nagradi

To bi, vjerujem, s obzirom na njegov status i iskustvo, Fernando i htio. McLaren je, međutim, pošao drugim smjerom – smjerom fer igre. Fer u smislu "ne možemo pogriješiti". Fernando bi mogao pobijediti, s dobrim kočenjem; kao i Lewis.

U tom slučaju, davanje lakšeg bolida Lewisu nazvano je logičnim s obzirom na situaciju, čime je izbjegnuto spominjanje Fernanda.

Start je, dakle, bio određen. Fernando je prekrasno startao – ali isto je učinio i Lewis. Fernando je kočio ultrakrasno – kao i Lewis s unutarnje strane. Fernando je ustrajao... ustrajao... no na posljtku je popustio. Lewis je ugrabio vodstvo.

Prvi stint obilježila je napetost. Tražeći prostor za pretjecanje, Fernando je kasnio oko dvije sekunde za Lewisom.

Postajalo mu je sve toplije; ugljik s kočnica, trunje i svakakvo ljepljivo smeće počelo mu je zacrnjivati kacigu i gornji dio tijela. Dan je bio vruć – iznad 35 °C. Trka se već tada doimala dugom i brzom.

Lewis je, međutim, vozio savršeno. Nepogriješivo. Nije ostavljao ni zrnice prostora. Ispred njega: prazna staza.

Ulasci u boksove su ih približili. Sad su ušli u promet. Cinobernarandčasta zapljuskivala je zrcala sporijih bolida. Lewis se kroz mnoštvo probio poput oštrice noža, u Senninom stilu. Fernando, zasigurno uvjeren da je došao trenutak za napad – sad, u gužvi, prije nego što će opet morati gubiti previše vremena na Lewisovom repu – iskoristio je sitno Lewisovo izlijetanje s putanje pri kraju 37. kruga.

Gume su se odmah zaprljale, pa je Lewis izgubio ponešto brzine na ravnoj dionici. Fernando mu je puhao za vrat.

Lewis je dominirao desnom stranom staze. S unutarnje strane nije bilo mjesta. Izaberi vanjsku stranu ako želiš, ali nemoj ni pomišljati o skretanju udesno dok ja, Lewis, to ne učinim.

I tako je počelo. Fernando je trznuo bolid nalijevo, kratko i oštro. Bio je u igri. Tik uz Lewisa. Trenutak istine. Senna protiv Mansella, Barcelona, 1991. Možete se kladiti da je Ron

Dennis to jedva gledao.

Tri su ishoda bila moguća, naravno: Lewis je pod takvim pritiskom mogao zakočiti prekasno. S druge strane, Fernando je mogao učiniti isto. Treće, obojica su se mogli ponijeti kao ultraprofesionalci zbog kojih je McLaren tako moćan.

Dogodilo se treće. Nadomak zavoja 1, Lewis je vrlo blago usmjerio bolid prema središtu lijeve polovice staze (pravila

PROKLIZAVANJE 2

HEIKKI NA VRHU - NA POSLJTKU

Heikki Kovalainen stigao je u Indianapolis s obnovljenim samopouzdanjem nakon četvrtog mjesta u Kanadi prošli vikend, što se vidjelo i u njegovoj izvedbi. Nadmašio je momčadskog kolegu Giancarla Fisichellu u sva tri dana VN SAD-a te kući odnio peto mjesto.

Tijekom trke imao je stalnu brzinu, a u gužvi je bio nadzirano agresivan, prvi put ove godine. Pretekao je Kimija Räikkönena u zavoju 1 i čak vodio pet krugova dok nije otišao u prvi boks u 27. krugu.

"Bila je to odlična Heikkijeva vožnja", rekao je šef Renaultove momčadi Flavio Briatore. "Obavio je sjajan posao na kraju savršenog vikenda. Pritiskao je BMW i bio je vrlo kompetitivan u svakom stintu." Robert Holmes

Kovalainenovo samopuzdanje bilo je očito – pretekao je Räikkönena te vodio tijekom pet krugova





PROKLIZAVANJE 3

TAKO BLIZU, A TAKO DALEKO

Vikend prevrtljive sreće završio je s razočaranjem za Nica Rosberga. Nakon treninga u petak bio je nabrijan, tvrdio je da se njegov Williams FW29 ponaša bolje u Indyju nego na bilo kojoj dosadašnjoj stazi ove godine. No pretjerao je s kočenjem u Q2 i osvojio tek 14. startno mjesto, najgore ove godine.

U briljantnom prvom krugu trke gotovo je trenutačno nadoknadio četiri mjesta, a taktika jednog odlaska u boks isplatila mu se sve dok mu motor nije eksplodirao u 69. krugu od ukupno 73. Tada je bio šesti.

"Vozio sam doista dobru trku i bio sam zadovoljan jer sam mislio da šesto mjesto imam u džepu", rekao je Nico. "Ne mogu biti ljut jer sam vozio uistinu dobro. Drugi put će biti po mom, siguran sam."
Tom Clarkson



Rosberg je bio šesti kad mu je nade o bodovima ugušio dim pokvarenog motora

Davidson je odvezio dobru trku; u završnoj fazi zaobišao je sunarodnjaka Buttona, pa je u cilj ušao kao jedanaesti

"Lewis je vozio kao da za sobom ima stotine trka i tri svjetska naslova."

nalažu da vozač smije učiniti samo jedan potez na ravnom dijelu prije nego što zauzme putanju za zavoj) i kočio kasno, ali bez dramatike, savršeno se služeći svojim nježno-čvrstim pokretima.

Usprkos pritisku. Usprkos Fernandu.

Što se tiče Fernanda, opet se vratio iza Lewisa i nastavio mu visiti na repu.

Ali znao je da je gotovo. Mjesta za pretjecanje vrlo je malo.

Na vanjskim dijelovima kruga ponovno su ga zasule razne mrvice. Bio je prisiljen odmaknuti se za poneku desetinku kako bi došao do svježeg zraka.

Na dugoj ravnoj dionici ispred boksova pukao mu je film, pa je projurio uz zid boksova, dižući prašinu.

Što je htio poručiti?

"Samo sam htio doći do malo svježeg zraka", objasnio je kasnije. Prijevod: zar ne možete to nikako popraviti?

Fernando ne želi da mu se pokloni pobjeda, pokušava reći da je bio brži cijeli vikend te da je i sad brži na stazi osim što ga muči sitnica da ne može naći prolaz kojim bi se probio naprijed.

No nitko nije reagirao – a u završnom dijelu pojavio se i očiti razlog: broj okretaja mora se smanjiti. Čeka nas VN Francuske.

Dakle, ponovno Lewis. Vozio je kao da za sobom ima stotine trka i tri svjetska naslova. Nakon ove bio je umoran – vrlo umoran, ali uspio je. Kao Tiger u Hoylakeu. Kao Jimmy u Spau (prošlo je točno 45 godina).

I koje je onda rješenje, kad imate takva dva vozača i pravilo koje kaže da se morate kvalificirati s gorivom za trku?

Dati im obojici jednaku količinu, pa ih dopuniti u boks nakon prvog stinta? Preriskantno. Baciti novčić? Preotrcano.

Odlučiti na temelju prvog, drugog i trećeg treninga?

Da, naravno – zasad. **F1**

Grand Prix SAD

STATISTIKA

Svi podaci s 7. utrke



Jeste li znali?

Lewis Hamilton je prvi novak koji je pobijedio na VN SAD-a u Indianapolisu - novačka pobjeda Emersona Fittipaldija na VN SAD-a 1970. zbilja se u Watkins Glenu. Sebastian Vettel je u dobi od 19 godina, 11 mjeseci i 14 dana postao najmlađi osvajač bodova u F1, nadmašujući Jensenovih Buttonovih 20 godina, 2 mjeseca i 7 dana.

STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	MOTORI U: 1. ILI 2. UTRCI	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU	
1m12.331s (set in Q3)	21	1.	Lewis Hamilton	1
1m12.500s Q3	22	1.	Fernando Alonso	2
1m12.703s Q3	21	1.	Felipe Massa	3
1m12.839s Q3	24	1.	Kimi Räikkönen	4
1m12.847s Q3	21	1.	Nick Heidfeld	5
1m13.308s Q3	27	2.	Heikki Kovalainen	6
1m13.513s Q3	24	1.	Sebastian Vettel	7
1m13.789s Q3	31	1.	Jarno Trulli	8
1m13.871s Q3	30	1.	Mark Webber	9
1m13.953s Q3	36	1.	Giancarlo Fisichella	10
1m12.873s Q2	-	2.	David Coulthard	11
1m12.920s Q2	-	1.	Ralf Schumacher	12
1m12.998s Q2	43	1.	Jenson Button	13
1m13.060s Q2	40	1.	Nico Rosberg	14
1m13.201s Q2	-	1.	Rubens Barrichello	15
1m13.259s Q2	41	2.	Anthony Davidson	16
1m13.441s Q1	43	1.	Alex Wurz	17
1m13.477s Q1	-	2.	Takuma Sato	18
1m13.484s Q1	37	1.	Vitantonio Liuzzi	19
1m13.712s Q1	36	1.	Scott Speed	20
1m14.122s Q1	28	1.	Adrian Sutil	21
1m14.597s Q1	38	1.	Christijan Albers	22

REZULTATI UTRKE

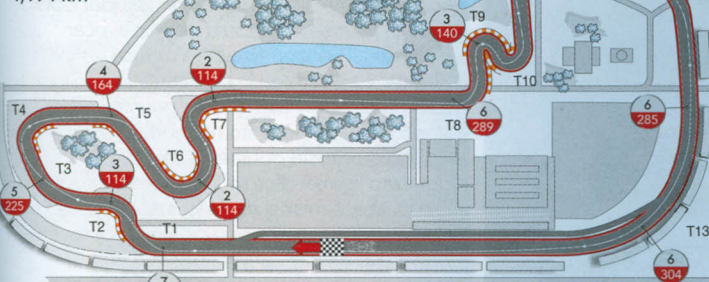
VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLASMAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
Lewis Hamilton McLaren-Mercedes MP4-22	1	1h31m09.965s
Fernando Alonso McLaren-Mercedes MP4-22	2	+1.518s
Felipe Massa Ferrari F2007	3	+12.842s
Kimi Räikkönen Ferrari F2007	6	+15.422s
Heikki Kovalainen Renault R27	5	+41.402s
Jarno Trulli Toyota TF107	7	+66.703s
Mark Webber Red Bull-Renault RB3	9	+67.331s
Sebastian Vettel BMW-Sauber F1.07	11	+67.783s
Giancarlo Fisichella Renault R27	8	+1 krug
Alex Wurz Williams-Toyota FW29	13	+1 krug
Anthony Davidson Super Aguri-Honda SA07	19	+1 krug
Jenson Button Honda RA107	17	+1 krug
Scott Speed Toro Rosso-Ferrari STR02	15	+2 kruga
Adrian Sutil Spyker-Ferrari F8-VII	14	+2 kruga
Christijan Albers Spyker-Ferrari F8-VII	18	+3 kruga
Nico Rosberg Williams-Toyota FW29	10	+5 krugova - motor
Vitantonio Liuzzi Toro Rosso-Ferrari STR02	12	+5 krugova - hlađenje
NISU KVALIFICIRANI		
Nick Heidfeld BMW-Sauber F1.07	4	hidraulika - 55 krugova
Takuma Sato Super Aguri-Honda SA07	16	izlijetanje - 13 krugova
David Coulthard Red Bull-Renault RB3	-	udes - 0 krugova
Rubens Barrichello Honda RA107	-	udes - 0 krugova
Ralf Schumacher Toyota TF107	-	udes - 0 krugova

GRAND PRIX SAD

Datum 17.06.2007. Vrijeme Vruće/sparno 35 °C Teperatura staze 45 °C Gledatelja Nije objavljeno (približno 120,000) Broj krugova 73

INDIANAPOLIS

Duljina staze 4,194 km



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

BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

Najbrži krug: Kimi Räikkönen 1m13.117s na krugu 49 (206 km/h)
Najbrže zaustavljanje: Mark Webber 24.272s
Najsporije zaustavljanje: Vitantonio Liuzzi 37.649s
Najveća brzina: Scott Speed 336 km/h
Najmanja brzina: David Coulthard 289 km/h

SEZONA DO SADA

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

O - Odustao; D - Diskvalificiran

INDIANAPOLIS KRUG ZA KRUGOM

START Prvi na gridu Hamilton ispred Alonsa ulazi u prvi zavoj. Massa od Heidfelda ugrabio treće mjesto. Räikkönen pada na šesto.
1. KRUG Schumacher, Barrichello i Coulthard sudaraju se u prvom zavoju. Na kraju kruga Hamilton vodi ispred Alonsa, Masse, Heidfelda, Kovalainena, Räikkönena, Trullija i Fisichelle.
2. KRUG Fisichella se u 4. zavoju okreće i pada na 19. mjesto.
10. KRUG Hamilton ispred Alonsa za 2.2 s, a Massa za još 2.0 s zaostaje na trećem mjestu.
21. KRUG Hamilton, Massa i Heidfeld prvi odlaze u boks.

22. KRUG Alonso odlazi u boks i vraća se iza Hamiltona i Trullija.
24. KRUG Alonso preteče Trullija.
32. KRUG Alonso se približava na 0.6 s.
38. KRUG Alonso napada na ravnom potezu; Hamilton se uspješno brani.
50. KRUG Alonso u boks.
51. KRUG Hamilton u boks; vraća se neposredno ispred Alonsa.
52. KRUG Privremeni vođa Massa u boks.
64. KRUG Räikkönen se trećemu Massi približava na 0.4 s.
69. KRUG Rosbergu, tada na šestom mjestu, eksplođira motor.
73. KRUG Hamilton drugi put zaredom pobjeđuje 1.5 s ispred Alonsa.

KARTA: PATRICIA SOLER; XPB.CC

GRAND PRIX FRANCUSKE



Utrka br. 8

Magny-Cours 01.07.2007.

NAJAVA

PODESITE SATOVE

29. lipnja – 1. srpnja 2007.

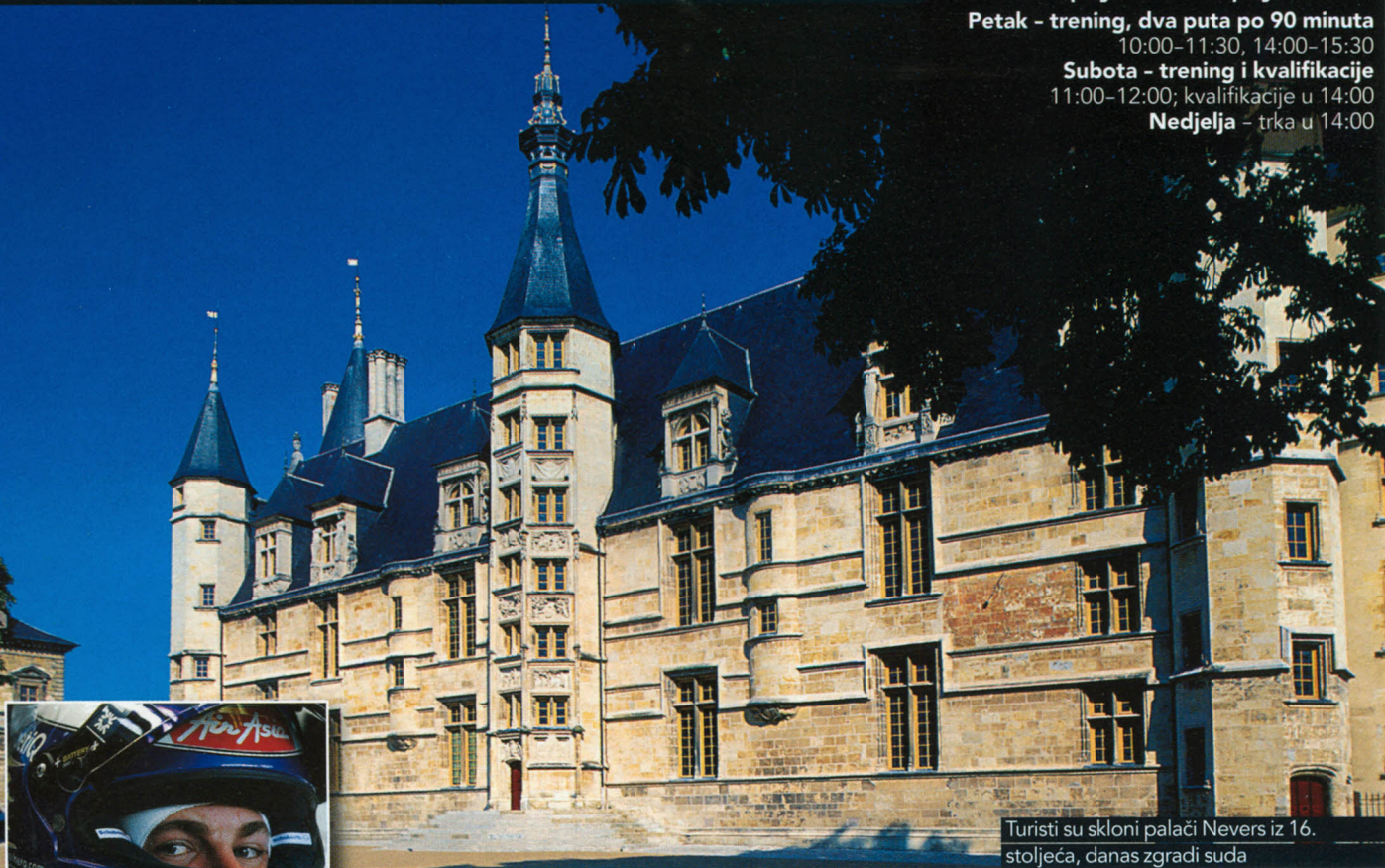
Petak – trening, dva puta po 90 minuta

10:00–11:30, 14:00–15:30

Subota – trening i kvalifikacije

11:00–12:00; kvalifikacije u 14:00

Nedjelja – trka u 14:00



Turisti su skloni palači Nevers iz 16. stoljeća, danas zgradi suda



VOZAČKI POGLED

Francuska seoska uzbuđenja

Nico Rosberg doista uživa u izazovima – i pretjecanjima – na Magny-Coursu

Volim Magny-Cours jer je staza doista jako zabavna. Ima izazovne zavoje i obično nudi dobre trke jer dopuša pretjecanja. Ključni zavoj za mene je Estoril, dugi desni zavoj. Prolazi ga se velikom brzinom, pa potisak lijepi bolid za tlo i stoga je nužno na vrijeme usporiti. Ako ste spori na izlasku, gubit ćete vrijeme do iduće ravne dionice i vjerojatno će vas netko zaobići tijekom kočenja na ulasku u Adelaide Hairpin. Brze šikane – Nürburgring i Imola – također su vrlo zabavne, i podosta spektakularne, no na njima ne možete nadoknaditi mnogo vremena. Kad je riječ o životu izvan staze, neki VN Francuske ne vole zbog njezina ruralnog položaja. E, ja nisam jedan od njih. Raspored paddocka nudi dobro ozračje, a s obzirom da živim u svojoj prikolici, francuska je trka poput svake druge europske trke. Spavam u normalnom krevetu i okružen sam svim svojim najdražim stvarima, poput glazbene linije sa



Massa i Alonso ulijeću u Estoril, dugi desni zavoj ključan za brz krug

surround zvukom. Organizatori također dobro rade svoj posao. Lani su u petak navečer organizirali koncert Rogera Watersa iz Pink Floyd. Čuo sam da je bio fantastičan. Siguran sam da će nam i ove godine priuštiti nešto posebno. Lijepo je i što ne moram na zrakoplov. Prošle godine na trku sam se dovezao iz vikendice mog oca Kekea na jugu Francuske, a mislim da ću isto učiniti i ove. Cesta je dobra, pa mogu ostvariti dobru prosječnu brzinu – unutar ograničenja, razumije se!

Circuit de Nevers

Broj krugova: 70

Duljina staze: 4,41 km

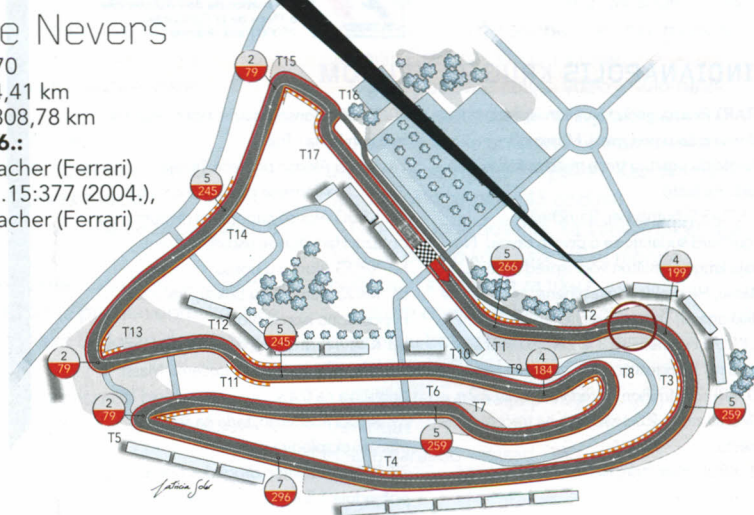
Duljina utrke: 308,78 km

Pobjednik 2006.:

Michael Schumacher (Ferrari)

Najbrži krug: 1.15:377 (2004.),

Michael Schumacher (Ferrari)



NAJVEĆAIKAD... GP FRANCUSKE

Mjesto Reims

Datum 5.7.1953.

AKCIJA Vrhunska trka F1. Hawthorn i Fangio poravnati većim dijelom utrke.



U KAKVOJ SU FORMI?

	2002 UTRKA	2003 GRID	2004 UTRKA	2005 GRID	2006 UTRKA	2007 GRID				
Fernando Alonso	-	-	7	O	1	2	1	1	3	2
Lewis Hamilton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Giancarlo Fisichella	-	-	17	O	15	12	6	6	7	6
Heikki Kovalainen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Felipe Massa	12	O	-	-	16	13	9	O	2	3
Kimi Räikkönen	4	2	4	4	9	7	13	2	6	5
Jenson Button	7	6	14	O	4	5	7	4	17	O
Rubens Barrichello	3	O	8	7	7	2	5	9	13	O
Nick Heidfeld	10	7	15	13	17	16	14	14	11	8
Robert Kubica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ralf Schumacher	5	5	1	1	-	-	11	7	5	4
Jarno Trulli	8	O	6	O	5	4	2	5	4	O
David Coulthard	6	3	5	5	3	6	15	10	9	9
Mark Webber	18	8	9	6	12	9	12	10	O	-
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	-	-	19	14
Alex Wurz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	-	-	-	-	-	22	13
Scott Speed	-	-	-	-	-	-	-	-	14	10
Christijan Albers	-	-	-	-	-	20	O	15	15	-
Adrian Sutil	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	14	O	-	-	7	R	4	11	21	O
Anthony Davidson	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O: Odustao

PROŠLOGODIŠNJI POREDAK



- 1. Michael Schumacher**
Ferrari 248 1h32m07.803s (201 km/h)
- 2. Fernando Alonso**
Renault R26 +10.131s
- 3. Felipe Massa**
Ferrari 248 +22.546s
- 4. Ralf Schumacher**
Toyota TF106 +27.212s
- 5. Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-21 +33.006s
- 6. Giancarlo Fisichella**
Renault R26 +45.265s
- 7. Pedro de la Rosa**
McLaren-Mercedes MP4-21 +49.407s
- 8. Nick Heidfeld**
BMW-Sauber F1.06 +1 krug

Hawthorn je pretekao Fangia ispred cilja

Francuska VN iz 1953. bila je napeta utrka koju gledatelji nikad neće zaboraviti. Odredila je Formulu 1.

Reims 1953. ili Dijon 1979.? Tko može zaboraviti podmučke dodire gumama Gillesa Villeneuvea i Renéa Arnouxa u posljednjim krugovima Dijona, vrhunca inače nezanimljive Velike nagrade - i borbe "samo" za drugo mjesto. Zbog toga izbor za najbolju ikad održanu VN Francuske pada na Reims 1953. U "trci stoljeća", kako su je tada nazvali, dvoboj između Mikea Hawthorna i Juana Manuela Fangija bio je jednako borben kao i onaj između Arnouxa i Villeneuvea, a trajao je više od polovice od ukupno šezdeset krugova. Tijekom prvog stinta od 28 krugova, dok nije otišao u boks po gorivo, zapravo je vodio José Froilán González u Maseratiju. Iza njega naredalo se šest bolida - Ferrariji Alberta Ascarija, Hawthorna i Luigija Villoesija te Maseratiji Fangija, Giuseppea Farine i Onofrea Marimóna - koji su se svi borili za drugo mjesto. Žestina borbe bila je takva da su se uznemirili čak i Maseratijevi, odnosno Ferrarijevi mehaničari. Dok je González bio u boksu Fangio je izbio na čelo i tako je započela prava borba za vodstvo. Argentinac se zajedno s Ascarijem i Hawthornom odvojio od ostatka skupine. Do 38. kruga Ascari više nije mogao

krug bolidi su ponovno ušli posve poravnati - po deseti put u trci. González i Ascari na trećem i četvrtom mjestu bili su jednako blizu jedan drugome. Farina je sad bio peti. Posljednji krug bio je jednako uzbudljiv. Veći dio bilo je nemoguće predvidjeti pobjednika, no tada se u zavoju Thillois Hawthorn uspio probiti na čelo. Bolji izlaz iz tog zavoja dao mu je ključnu prednost, pa je na posljedku uspio proći kroz cilj 40 m, odnosno sekundu prije Fangija. González, koji je u međuvremenu osigurao treće mjesto, gotovo je sustigao zemljaka na ciljnoj crti. Nakon 2 sata i 45 minuta utrivanja prvih pet bolida nalazilo se unutar 7,6 sekundi.

Kamo izaći u Magny-Coursu...

Pa, nigdje, zapravo - Magny Cours nije takvo mjesto. Recimo to ovako: zemljoradnici poput onih iz Van Goghovih slika koji mukotrpno rade na suncem obasjanim poljima nisu baš "tulumarili", zar ne? A takva polja i farme su okružje u kojem je trenutačno smještena VN Francuske. Ludnica, zar ne?

Stoga želite li poći na "promatranje zvijezda" samo je jedno mjesto u kojem to možete učiniti: hotel La Renaissance usred sela Magny-Cours. Ima samo devet soba koje su trajno zakupili Ferrarijevi vozači i starija ekipa, no njegov izvršni restoran s Michelinovim zvjezdicama uvijek je pun perjanica F1 koje u njemu uživaju do dugo u noć.



"Pokušavajući se probiti ispred krivudajućeg Fangija, Hawthorn je četiri kruga prije kraja završio na travi."

pratiti tempo, pa mu se oporavljeni González počeo naglo približavati. Nakon brojnih rekorda kruga Hawthorn se za dvije sekunde odvojio od Fangija, no ovaj mu je uzvratilo. Par je u posljednjih pet krugova ušao poput sijamskih blizanaca. Ferrari i Maserati mnogo su se puta izmjenjivali na čelnom položaju. Pokušavajući se probiti ispred krivudajućeg Fangija, Hawthorn je četiri kruga prije kraja završio na travi ispred mjeritelja vremena. Ni sljedeći krug nije donio ništa novo. Mrtva trka se nastavila, a u posljednji



Silverstone 08.07.2007.

NAJAVA

PODESITE SATOVE
6. srpnja – 8. srpnja 2007.

Petak – trening, dva puta po 90 minuta
11:00–12:30, 15:00–16:30

Subota – trening i kvalifikacije
11:00–12:00; kvalifikacije u 14:00

Nedjelja – trka u 14:00



Cure vam sline, zar ne? A ove će se godine na startu Silverstonea pojaviti četiri Britanca

VOZAČKI POGLED

Britanski ponos

Nico Rosberg na stazi s dva dijela – iznimno brzog otvaranja i tehnički zahtjevnog završetka.

Otkad je moj otac u Silverstoneu 1985. odvezio rekordno brzi kvalifikacijski krug (prosječnom brzinom od 257 km/h), ime Rosberg na neki način ima posebnu vezu sa stazom. Ljudi se još uvijek sjećaju tog kruga, no ja tamo nisam bio – pa tek sam se rodio! – stoga su moja iskustva ograničena na GP2 i F1.

Velik je užitek voziti na toj stazi jer ima nekoliko vrlo brzih zavoja. Prvi dio kruga je vrlo izazovan, s mnogo naglih promjena smjera. Morate doista točno držati putanju jer u suprotnom gubite mnogo vremena. Mala pogreška na izlasku iz Beckettsa, recimo, može vas stajati mnogo brzine niz Hangar Straight.

Na kraju kruga nekoliko je sporih zavoja koji Silverstone čine tehnički vrlo zahtjevnim kad je riječ o podešenju bolida. U brzim zavojima morate biti brzi jer iza njih slijede ravne dionice, no u sporim zavojima ne smijete izgubiti vrijeme jer ste u njima



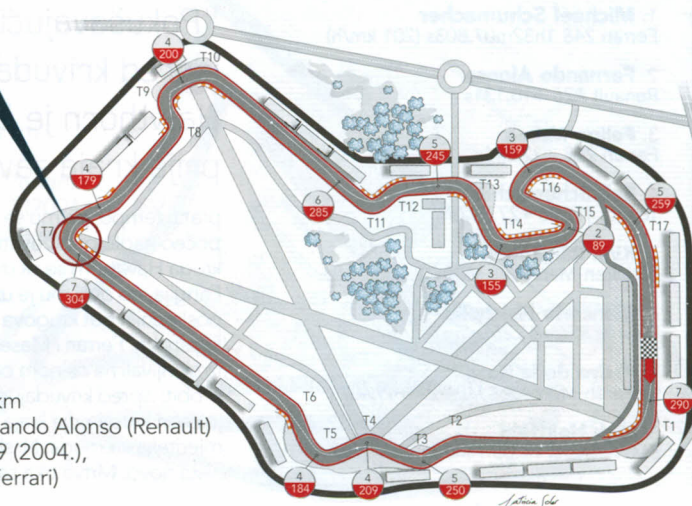
Button juri kroz Stowe 2006.; krenuo je s 19. mjesta, probio se na 12., no u 8. je krugu morao odustati

ionako dovoljno dugo. Britanski gledatelji mnogo znaju i gorljivo bodre sve vozače, pa je ugodaj uistinu dobar. S obzirom na to da vozimo za Williams, englesku momčad, Alex [Wurz] i ja ćemo dobiti glasnu podršku s tribina. Mislim da je Frank [Williams] vrlo omiljen u Ujedinjenom kraljevstvu. Trci će prisustvovati i mnogi dečki iz tvornice jer se Grove nalazi nedaleko staze.

Toliko naporno rade "iza pozornice" da bi bilo uistinu lijepo dati im nešto čemu se mogu radovati.

Silverstone

Broj krugova: 60
Duljina staze: 5,14 km
Duljina utrke: 308,41 km
Pobjednik 2006.: Fernando Alonso (Renault)
Najbrži krug: 1.18:739 (2004.), Michael Schumacher (Ferrari)



NAJVEĆA IKAD... GP V. BRITANIJE

Mjesto Brands Hatch

Datum 18.7.1976.

AKCIJA Sav taj znoj, a zatim mnogo suza nakon što Hunt nije uspio pobijediti.



U KAKVOJ SU FORMI?

	2002	2003	2004	2005	2006					
	GRD	UTRKA	GRD	UTRKA	GRD					
Fernando Alonso	-	-	8	0	5	0	1	2	1	1
Lewis Hamilton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Giancarlo Fisichella	17	7	15	0	20	6	6	4	5	4
Heikki Kovalainen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Felipe Massa	11	9	-	-	10	9	16	10	4	5
Kimi Räikkönen	5	0	3	3	1	2	12	3	2	3
Jenson Button	12	12	20	8	3	4	2	5	19	5
Rubens Barrichello	2	2	1	1	2	3	5	7	6	10
Nick Heidfeld	10	6	16	17	15	15	14	12	9	7
Robert Kubica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ralf Schumacher	4	8	4	9	-	-	8	8	7	0
Jarno Trulli	7	0	2	6	5	0	3	9	22	11
David Coulthard	6	10	12	5	6	7	13	13	11	12
Mark Webber	20	0	11	14	9	8	11	11	17	0
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	-	-	12	9
Alex Wurz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	-	-	-	-	-	13	13
Scott Speed	-	-	-	-	-	-	-	-	15	21
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	18	18	18	15
Adrian Sutil	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	14	R	-	-	8	11	7	16	20	17
Anthony Davidson	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O: Odustao; DK: diskvalificiran

PROŠLOGODIŠNJI POREDAK



- 1. Fernando Alonso**
Renault R26 1h25m51.927s (216 km/h)
- 2. Michael Schumacher**
Ferrari 248 +13.951s
- 3. Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-21 +18.672s
- 4. Giancarlo Fisichella**
Renault R26 +19.976s
- 5. Felipe Massa**
Ferrari 248 +31.559s
- 6. Juan Pablo Montoya**
McLaren-Mercedes MP4-21 +64.769s
- 7. Nick Heidfeld**
BMW-Sauber F1.06 +71.594s
- 8. Jacques Villeneuve**
BMW-Sauber F1.06 +78.299s

Pobijediš, pa izgubiš, pa čekaš, pa...

...se posve zbuniš, kao što su se 1976. u Brandsu i gledatelji morali zbuniti. No trka je ponudila klasičan scenarij potjere.

Dramatičnost koja je okruživala VN Engleske 1976. postala je dio folkloru. Sudar u prvom krugu, isključenje Jamesa Hunta s ponovnog starta, slabo prikriveno negodovanje i usporeni pljesak 77 000 gledatelja, vraćanje Hunta na start, pobjeda, a zatim, mjesecima kasnije, diskvalifikacija – kao da čitate scenarij saponice. No ne zaboravite da osim svog tog meteža trka uopće nije bila loša. Nakon sudara – u zavoju Paddock Hill nakon prvog starta – koji je rezultirao crvenom zastavom te na poslijetku dopuštenja Huntu koji je sudjelovao u sudaru da ponovno starta, VN je ipak krenula svojim normalnim tokom. Hunt je odmah uletio na drugo mjesto, u sendvič između Ferrarija Nikija Laude i Claya Regazzonija. Čak ni ponovni start nije prošao bez incidenata: Bob Evans i Guy Edwards zakvačili su se u Paddocku, a Ronnie Peterson i Patrick Depailler u Druidsu. Trka je isprva bila mirna. Lauda i Hunt jurili su na čelu, izmjenjivali najbrže krugove, no iza njih se grupa "skraćivala" jer su drugi izazivači jedan po jedan iz trke otpadali zbog raznih tehničkih poteškoća.

"Nakon nekoliko lažnih pokušaja McLaren je Ferrarija s unutarnje strane napao u Druidsu."

Razmak između Laude i Hunta do polovice trke održavao se manje-više stalno na šest sekunda, ali tada se, nevjerojatno, počeo smanjivati. Lauda je brzo gubio prednost i do 45. kruga Hunt mu je bio na repu. Nakon nekoliko lažnih pokušaja McLaren je Ferrarija s unutarnje strane napao u Druidsu. Doduše, kao što će kasnije priznati sâm Hunt, napad nije bio toliko proračunat: "Samo sam zatvorio oči i krenuo." Uspjelo mu je i nakon toga je imao razmjerno neometan put do

ciljne zastave, postavši prvi Englez koji je britansku VN osvojio nakon Petera Collinsa 1958. Jody Scheckter bio je treći u Tyrrellu sa šest kotača, a Johnu Watsonu postolje je zamalo promaklo (vidi ispod), bez obzira na izvrsnu vožnju u Penskeu.

Ferrari, Tyrrell i Fittipaldi nimalo su iznenađujuće prosvjedovali nakon trke da Huntu nije trebalo dopustiti ponovni start, no ti su prigovori odbačeni. Žalbe su, međutim, urodile plodom, no nakon toga se na rezultat trke čekalo sve do rujna kad je Huntova diskvalifikacija postala službena.

Kamo izaći u Silverstoneu...

Krajolik oko Silverstonea pomalo je nalik poljima i farmama oko Magny-Coursa – simpatičan, miran, ali bez sunca te dobre hrane i pića. Stoga nastojim "visititi" kod kuće u središtu Londona... i putovati.

Nakon izrečenog, valja reći da je trendovsko mjesto tijekom britanske VN hotel Whittlebury Hall, nekoliko koraka od staze. Zašto ne biste stoga rezervirali karte za jednu od zabava (ili obje) F1 Racinga u Whittlebury Hallu: u petak ćete moći čuti kako novinari F1 Racinga intervjuiraju velevažne osobe iz F1 (rezervirati možete na www.gtours.com/f1drivercast/silverstone.html).





NAJAVA

PODESITE SATOVE

20. srpnja – 22. srpnja 2007.

Petak – trening, dva puta po 90 minuta
10:00–11:30, 14:00–15:30

Subota – trening i kvalifikacije
11:00–12:00; kvalifikacije u 14:00

Nedjelja – trka u 14:00



Za mir i tišinu nakon trke posjetite dvorac
Satzvey, nedaleko Medhernicha na gori
Eifel

VOZAČKI POGLED

Staza s ritmom

Domaća staza Nica Rosberga tečna je i trebala bi ponuditi dobra pretjecanja.

Nürburgring, kao i Monaco, držim domaćom trkom. Dobro je poznam jer sam se na njoj utrkiavao u manjim formulama i bio poprilično uspješan.

Bit će zanimljivo vidjeti koliko će se njemačkih navijača pojaviti ove godine jer je to nakon dugog razdoblja prva godina bez Michaela Schumachera. Očekujem, ipak, da će tribine biti pune jer je Njemačka ove godine domaćin samo jednoj trci svjetskog prvenstva, a usto vjerujem da je ljubitelja Formule 1 mnogo više nego Schumacherovih navijača. A na startu će ionako biti četiri njemačka vozača, pa mislim da mi je dužnost da navijačima dam povoda za galamu.

Što se tiče staze, doista je tečna. Početak kruga je pomalo trzav, no ipak je moguće naći dobar ritam. Trke su obično dobre jer je pretjecanje moguće na nekoliko mjesta. Prvi zavoj vjerojatno nudi najbolje mogućnosti jer vozač lako može pretjerati

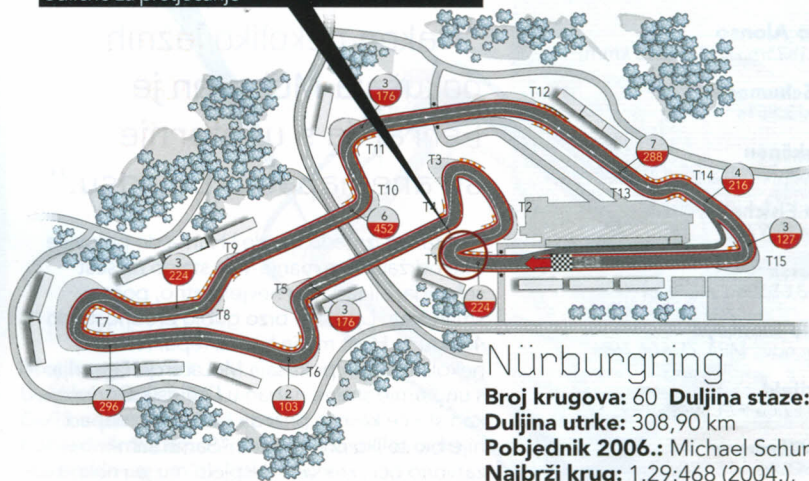


Schumijevi kotači blokiraju u prvom zavoju 2006.; lako je pretjerati s kočenjem, no mjesto je odlično za pretjecanje

s kočenjem na prilaznoj nizbrdici.

Šikana je također dobra prigoda jer je ispred nje duga ravna dionica duž koje se može uhvatiti vuča bolida ispred. Jedina poteškoća je u tome što je šikana uska, pa ako niste oprezni, možete dodirnuti drugi bolid.

No Williams FW29 je dobar stroj, pa se nadam da će mi iskustvo na stazi pomoći da ostvarim dobar rezultat pred domaćom publikom.



Nürburgring

Broj krugova: 60 **Duljina staze:** 5,15 km

Duljina utrke: 308,90 km

Pobjednik 2006.: Michael Schumacher (Ferrari)

Najbrži krug: 1.29:468 (2004.),
Michael Schumacher (Ferrari)

Mjesto Nürburgring

Datum 4.8.1968.

AKCIJA "Ne sjećam se kad sam se u bolidu više prestrašio", rekao je Stewart.



U KAKVOJ SU FORMI?

	2002 UTRKA	2002 GRD	2003 UTRKA	2003 GRD	2004 UTRKA	2004 GRD	2005 UTRKA	2005 GRD	2006 UTRKA	2006 GRD
Fernando Alonso	-	-	8	4	6	5	6	1	1	2
Lewis Hamilton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Giancarlo Fisichella	18	0	13	12	18	6	9	6	11	6
Heikki Kovalainen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Felipe Massa	11	6	-	-	16	9	11	14	3	3
Kimi Räikkönen	6	3	1	0	4	0	2	11	5	4
Jenson Button	8	5	12	7	5	3	13	10	6	0
Rubens Barrichello	4	1	5	3	7	2	7	3	4	5
Nick Heidfeld	9	7	20	8	13	10	1	2	13	10
Robert Kubica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ralf Schumacher	2	4	3	1	9	0	8	0	10	0
Jarno Trulli	7	8	6	0	3	4	4	8	7	9
David Coulthard	5	0	9	15	20	0	12	4	12	0
Mark Webber	20	15	11	6	14	7	3	0	19	21
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	-	-	22	7
Alex Wurz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitantonio Luzzi	-	-	-	-	-	-	14	9	14	0
Scott Speed	-	-	-	-	-	-	-	-	17	11
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	20	17	16	13
Adrian Sutil	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	14	16	-	-	2	0	16	12	20	17
Anthony Davidson	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

O: Odustao

PROŠLOGODIŠNJI POREDAK



- 1. Michael Schumacher**
Ferrari 248 1h35m58.765s (193 km/h)
- 2. Fernando Alonso**
Renault R26 +3.751s
- 3. Felipe Massa**
Ferrari 248 +4.447s
- 4. Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-21 +4.879s
- 5. Rubens Barrichello**
Honda RA106 +72.586s
- 6. Giancarlo Fisichella**
Renault R26 +74.116s
- 7. Nico Rosberg**
Williams-Cosworth FW28 +74.565s
- 8. Jacques Villeneuve**
BMW-Sauber F1.06 +89.364s

Mokro, mokro, mokro – jedna od najopasnijih VN ikad

Na starom, pravom Nürburgringu, u magli i kiši i bolidu smrti iz 1960-ih, Jackie je odvezio jednu od najhrabrijih vožnja.

To da će Jackie Stewart gotovo sigurno osvojiti VN Njemačke 1968. bilo je očito nakon prvog kruga.

No način kojim je pobijedio i uvjeti u kojima je to postigao ono su što je tu pobjedu učinilo velikom.

Stewart nikad nije volio 22,5-kilometarski krug Nürburgringa, čak ni u najboljim uvjetima, a na dan trke magla i kiša bile su tolike da su suci jedva vidjeli jedan drugog, a mjestimice su preko piste tekli gotovo metar široki potoci.

Premda trka u tim uvjetima zapravo nije smjela početi, iz vodene izmaglice izronili su Graham Hill (Lotus), Chris Amon (Ferrari) te Stewartova Matra; osvajač pole positiona Jacky Ickx već je bio negdje straga.

Stewart je bio podosta zabrinut za svoju sigurnost: "Ne sjećam se da sam se u bolidu ikad više prestrašio. Kroz izmaglicu koju su dizali Graham i Chris praktično se ništa nije vidjelo. Na bilo kojoj drugoj stazi takvi bi uvjeti bili paklenski, no na Nürburgringu ih je nemoguće opisati koliko su loši."

Posegnuo je za jedinom dostupnom mogućnošću. Do nadvožnjaka Adenau Matra

"Stewart je pobijedio s više od četiri minute prednosti, što je najveća razlika u Fomuli 1."

se probila na drugo mjesto, a do Schwalbenschwanza Stewart je već bio na čelu. Do kraja prvog kruga povećao je prednost na osam sekunda. No to mu nije donijelo nikakvo posebno olakšanje. Bez vjetra i sa živicom oko većeg dijela staze, izmaglica se na razini piste zadržavala iznimno dugo, miješajući se pritom s kišom i maglom.

Stewart je samo nastavio napredovati, povećavajući prednost iz kruga u krug. Njegova izvedba bila je još dojmljivija u

svjetlu činjenice da su ga još uvijek mučili ozlijeđeni ligamenti lijevog ručnog zgloba, posljedica sudara u F2 ranije iste sezone.

Kad je prošao kroz cilj, Stewart je imao više od četiri minute prednosti ispred drugoplasiranog Hilla, što je najveća razlika kojom je neki vozač ikad pobijedio u Fomuli 1. Bez obzira na to, Stewartu je bilo važno samo da su svi vozači iz trke koja se nije smjela održati izašli živi i zdravi: "Uvjeti na stazi nisu bili propisni i mislim da svi vozači zaslužuju iznimne pohvale što tijekom cijele trke nitko nije izletio sa staze i ozlijedio se."

Kamo izaći u Nürburgringu...

Okružen obroncima planine Eifel, 37 kilometara od Kölna, Ring nije baš poznat po noćnom životu. Osim, naravno,

ako volite pjesmu uz logorsku vatru. U obližnjim selima Herschbroichu, Adenau i Nürburgu nekoliko je kafića (je li netko za pšenično pivo?), no veliki igrači iz F1 obično ne napuštaju stazu tijekom trkaćeg vikenda. Danju se druže u paddocku, a noći provode u hotelu Dorint - koji gleda na startnu/ciljnu ravninu.

U svih 209 soba odsjedaju face iz F1, od Bernieja Ecclestonea, vozača i voda ekipa, pa do onih niže u hijerarhiji. Njegovo predvorje vjerojatno je raj za lovce na autograme. Pridružite im se.





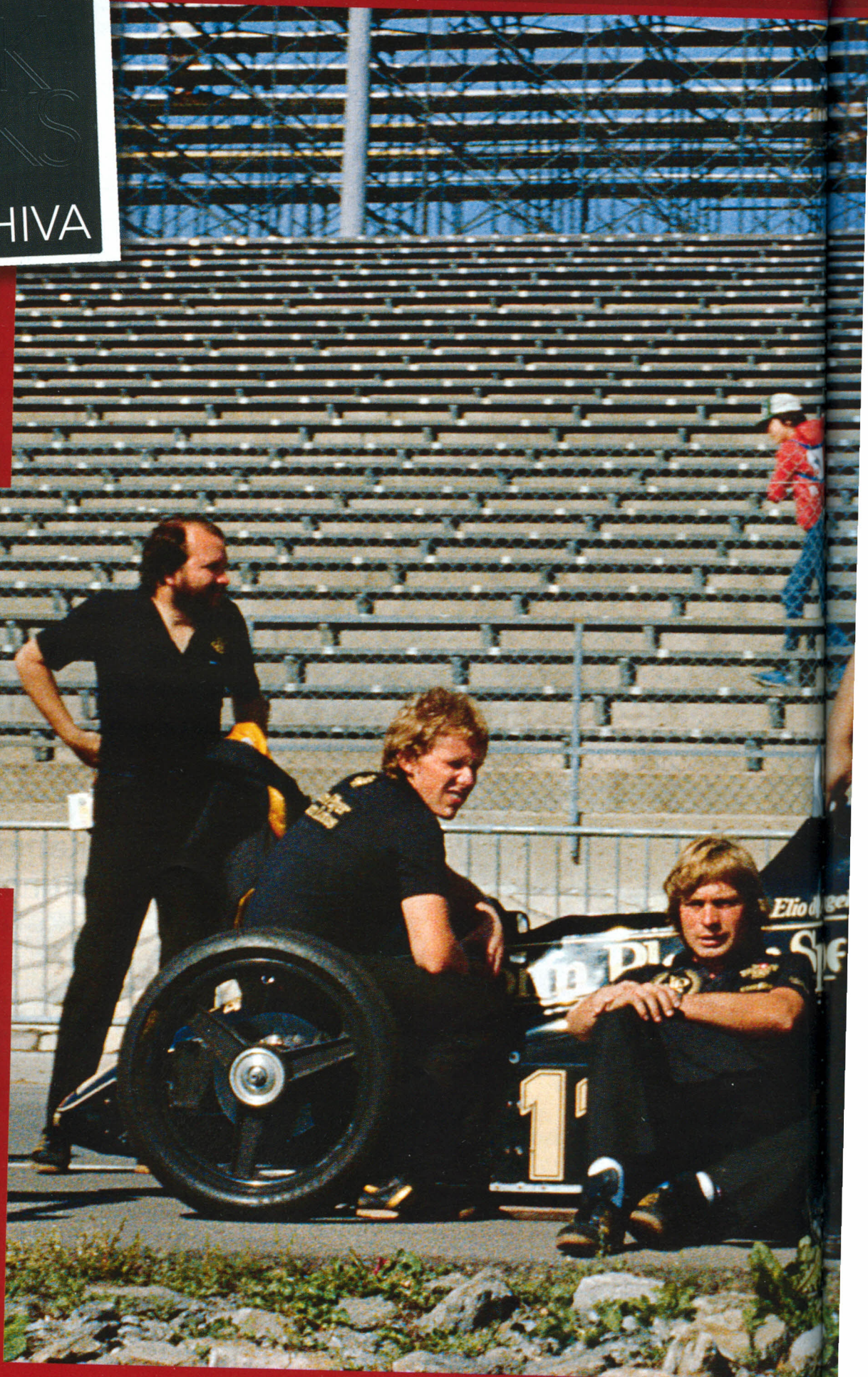
BLACK BOOKS

FOTOARHIVA

Svaki mjesec nudimo neobjavljeni dragulj iz preddigitalnog razdoblja fotoarhive F1 Racinga

ŠTO GLEDAŠ?

ZA TRENUTAK se u Montrealu pozornost Lotusovih mehaničara s bolida okrenula svom šefu, Nigelu Stepneyju (danas šefu Ferrarijevog odjela za razvoj), osobi koja pokazuje nedolični srednji prst. Slijeva nadesno, Lotusovi mehaničari su Bernie Grant, Steve Davey, Paul Simpson (danas glavni mehaničar u McLarenu), Stepney i Tim Densham (danas glavni konstruktor u Renaultu). U pozadini je Tyrrellov Brian Lises, danas glavni menadžer Newman/Haas/Lanigan Racinga.



LOTUS TEAM
Grand Prix KANADE 1982.



Nigel Stepney razbija
napetost prije
Kanadske VN 1982.

Salut Gilles

40. ROĐENDAN (PO 10. PUTA)

Kako je moguće da se više ne rađaju vozači kao što je bio Gilles Villeneuve

Riječi Goran Dijaković

Prvo, ako mislite da je Kanada bila dobra utrka, još uvijek imate vremena naći neku drugu zanimaciju. Drugo, ako mislite da je Lewis "najveće što se dogodilo F1 od Ayrtona", pogledajte pod prvo. Prvo što sam pomislio je da je Robert mrtav. Kod Ayrtona a i kod Austrijanca Rolanda Ratzenbergera (dan ranije) stvar je izgledala benignije. Poljak je imao najveću sreću na svijetu. Vidjeli ste da mu vire noge? Pod nekim drugim kutevima udaraca i..., više ne bi imali "svog" predstavnika u F1.

Zamalo je vozio u Indyu? Ne, ne, ipak majka priroda ima neke svoje zakone. Kanada je bila uzbudljiva, ali to nije bila dobra utrka. Bila je ispunjena događanjima koje ne želimo. Ono što želimo je lupanje kotačima između Alonsa i Hamiltona. Želimo tu kotače i Ferrarija i još ponekog. U Indyu je bilo preticanja i borbe. Da, ali za 13. i 7. mjesto.

Onaj napad Alonsa na Hamiltona u Indyu je vrhunac ove sezone. Predivno. Mali se obranio hladan ko špricer. Zašto kasnije više nije došlo do novih pokušaja? Zato što kada vozite iza nekoga, ne događa se kao nekada da ste brži jer imate manji otpor zraka. Sada je savim drukčije, sada gubite downforce, a i brže trošite gume (što god to značilo). Tako nije moglo doći do onoga što smo očekivali i što je nekad bilo najprirodnije. Novi pokušaji napada. Alonso je shvatio da ne bi imalo nikakvog smisla pokušavati. Lewis je vozio savršeno, a i mogli su završiti u travi.

Čitam da je "Hamilton nasljednik Schumachera". Morat će još dosta mlijeka popiti. Jednu mliječnu rijeku. Svi debitanti kad tad naiđu na probleme. Baš me zanima kad će se to dogoditi s Hamiltonom, i kako će to izgledati. Nadam se da taj crni dan neće izgledati kao Alonsov u Kanadi, od kada je Španjolac "malo manje savršen".

Ovaj mjesec slavim 40. rođendan (po 10. puta). Imam savjet. Sve ono kaj vam roditelji, rodbina, prijatelji, vele da sve brzo

prolazi. Sve je to bez veze. Prođe puno brže. No, vrijedilo je. Kaj se F1 tiče. "Bilo je časno živjeti s Titom." Jackie Stewart je i danas pojam. (Bio je na Ile de Notre Dame, bilo mi ga je drago vidjeti). Plavi Tyrrelli i danas voze zahvaljujući Škotu. Jedan od rijetkih starih majstora koji dolaze na trke. Njegov najveći protivnik bio je Emerson Fittipaldi koji nam je otkrio Brazilce. Tako je dobro ponekad vidjeti stare majstore. Niki Laudu nikada nisam trpao među najbolje od najboljih. Zvali su ga štakor (zbog zuba). Regazzoni mi je bio simpatičniji jer je, iako iz Švicarske, bio iz talijanskog dijela, a onda je ludilo u Ferrariju zagantirano. No, Niki je osvojio tri naslova. I to u velikom stilu. Ronnie Peterson je bio čista brzina. Kakva je to bila tragedija. F1 si nikada neće oprostiti što nismo vidjeli Rogera Williamsona, Tony Brisea ili Stefana Bellofa u akciji. Bili su ogromni talenti ali su poginuli na početku karijere. Svi oni koji vole F1, sjećaju ih se sa sjetom. Velika čast i privilegija bilo je gledati Gillesa Villeneuvea. Kako je moguće da se takvi više ne rađaju? Rađaju se Senne, Schumacheri, Hakkineni Alonsi..., ali od početka 80-ih do danas nije bilo talenta i spektakla kao što je bio mali Kanadanin. Najdraži

vozač Enza Ferrarija, a taj je imao podužu listu za odabrati srcu najbližeg. Gilles je uvijek nastavljao, bez kotača, benzina, brzina. Iskreno, rađaju se. No, svaki ulazak u ogradu toliko košta da je Massa možda i talent veći od Fittipaldija, ali su iskonske vrijednosti toliko zatomljene da je mnogo pametnije "kružiti" nego završiti u Red Bullu. Bio sam u Imoli 1. svibnja 1994. i desetak puta iz kabine trčao u press centar ne bi li saznao kakvu vijest o umirućem Ayrtonu. Ovaj svijet nije bio predviđen za njega jer nije zavrijedio njegovo

savršenstvo. Tako smo ostali zakinuti za dvoboj Senna - Schumacher što bi vjerojatno bio dvoboj svih vremena. Njemač je "provukao" sa sedam naslova, ali pritom i pokazavši briljantnost koja ga čini, vjerojatno, najvećim svih vremena.

Prošli sam puta nešto spominjao nogomet. Krivo. Mi smo 11. na svijetu i pred tim samo duboki naklon. Svi na svijetu igraju nogomet a mi smo jedanaseti! Fantastično. I kao što je rekao Frank Sinatra... o svojim godinama: "To je komunistička laž. Moje tijelo je možda 50, ali ja sam 28."

FO

Ono što želimo je lupanje kotačima između Alonsa i Hamiltona. Želimo tu kotače i Ferrarija i još ponekog.