

GOSPODAR ZELENOG PAKLA

50. OBLJETNICA NAJMISTIČNIJEG TRENUTKA MODERNOG MOTORSPORTA



NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN

006/2007 KOLOVOZ/AUGUST 20,00 kn www.f1racing.hr
BIH 5,00 KM SLO 4,00 EUR SRB 220 RSD

F1 RACING

EKSKLUZIVNO

28

F1 stručnjaka ocjenjuje svaki vozački potez u sezoni 2007. Tko je IN a tko OUT?

NAJISKRENIJI INTERVJU

FELIPE

MASSA

PRVAK IZ SJENE

- > SCHUMIJEV UČENIK
- > KIMIJEV KRVNIK?
- > JE LI BOLJI OD LEWISA?

PLUS

DIDIER PIRONI

Čovjek koji je trebao postati kralj Formule 1

TAJNE RENAULTOVE F1 MOMČADI

Pat Symonds još uvijek žali za Fernandom Alonsom



« RUBRIKE

- 6 **UVODNIK**
Postoje li tabu teme u Formuli 1 i, ako postoje, koje su to?
- 10 **PITPASS**
Mad Max požuruje nova pravila
- 12 **F1 ZNANOST**
Kako izgleda radni ručak Hondine tehničke komisije - i zašto nas to uopće zanima?
- 14 **PITPASS**
Formula 1 u kinu do vas? Provjerite!
- 16 **F1 OTKRIĆE**
Novi konkordski ugovor samo što nije potpisan
- 38 **F1 PLUS 1: ALEX WURZ**
Alexa kao i sve ostale muči mrvljenje guma
- 84 **PRETPLATA**
Osigurajte svoj primjerak F1 Racinga
- 96 **LAT FOTOARHIVA**
Što mislite, koga smo se sada sjetili?
- 98 **CRNA ZASTAVA**
Gorana sustiže povijest

« PRIČE BROJA

- 40 **INTERVJU: FELIPE MASSA**
Felipe je šljaker poput Schumija. Može li postati i prvak poput njega?
- 28 **OCJENE NA POLUGODIŠTU**
F1 eksperti ocjenjuju učinak svih vozača
- 48 **UMJETNOST ZA KORISNU STVAR**
Nije među njima samo jedan Rubens
- 66 **VELIKI INTERVJU: PAT SYMONDS**
Sve što smo željeli znati o Renaultu
- 54 **RALF SCHUMACHER**
Sindikalni povjerenik u Formuli 1
- 58 **SUPER SUPER AGURI**
Priznajte da ste i vi vrištali od sreće kad je Sato pretekao Alonsa
- 62 **50. GODIŠNJICA NAJVEĆE UTRKE IKADA**
Neponovljivi Juan Manuel Fangio
- 76 **SJEĆANJE NA PIRONIA**
Trebao je biti kralj, a upamćen je kao zlikovac

« GRAND PRIX IZVJEŠTAJI I NAJAVE

- 86 **FRANCUSKA** Rajko se probudio i pobijedio
- 90 **VELIKA BRITANIJA** Rajko je budan i ponovo pobjeđuje
- 94 **NAJAVA VN MAĐARSKÉ** Prašina, čardaš i jeftini proizvodi od mesa

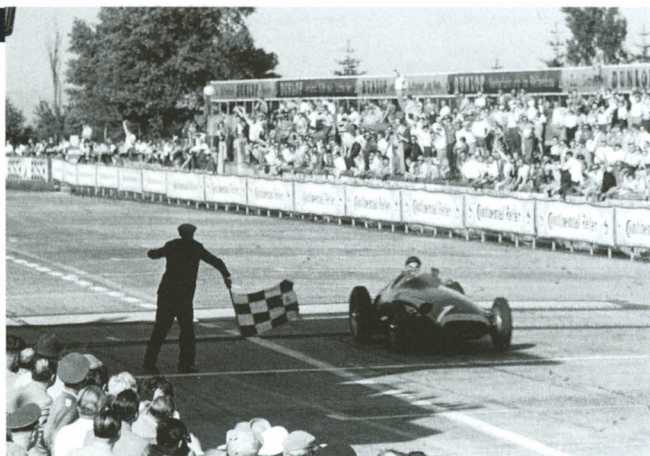
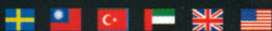
Cover photography Matthew Stylianou; Andrew Ferraro/LAT. Contents photography Charles Coates/LAT, Glenn Dunbar/LAT, Steven Tee/LAT, Mark Thompson/Getty Images, Matthew Stylianou, Darren Heath, Drew Gibson. Special thanks to Nicola Armstrong, Mark Amall, Emma Bearpark, Pat Behar, Wayne Bruce, Ian Carter, Lucio Cavuto, Liam Clogger, Mike Cohen, Luca Colajanni, Cheryl Cooper, Didier Coton, Carrie Davidson, Neil Douthwaite, Wynnton Faure, Andrew Ferreira, Andrew Gilbert-Scott, Hannelore Gude-Hohensinner, Martin Harrison, Silvia Hoffer, Peter Innes, Ellen Kolby, Jörg Kottmeier, Jules Kulpinski, Pasquale Lattuneddu, Bradley Lord, Sarah Lovegrove, Jukka Milch, Alastair Moffitt, Daniel Morelli, Lucy Nell, Tracy Novak, Paul Osborn, Ian Phillips, Christel Picot, Aude Raynaud, Clare Robertson, David Robertson, Steve Robertson, Alistair Rodger, Alex Schieren, Nav Sidhu, Barry Simpson, Lynda Sotham, Didier Stoessel, Helen Temple-Rist, Nicolas Todt, Desmond Turnulty, Katie Tweedle, Fernanda Villas-Bôas de Mello, Peggy Watkins, Gerhard Widtmann, Chris Willows, Craig Woodhouse, Richard Woods, Enrico Zanarini, Manfred Zimmermann

40

MASSA PRVAK IZ SJENE?

Felipe Massa nije hladnokrvan poput Kimija, niti ima isti broj obožavateljica kao Alonso, a i novinari ga ne proganjaju kao Lewisa. Zbog toga je nekima najdraži!





62 **JUAN MANUEL FANGIO I NÜRBURGRING**
Prisjećanje na mistični trenutak motorsporta



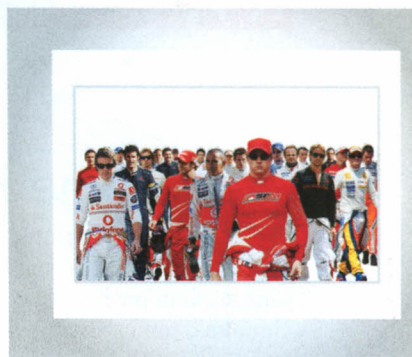
28

Ocjene na polugodištu
F1 eksperti ocjenjuju učinak svih vozača. Očekivano, Lewis je štreber, Albers ponavljač



15

TRAŽILI STE - GLASUJTE
Glas F1 naroda nam je jako bitan stoga mobilni telefon u ruke i glasujte



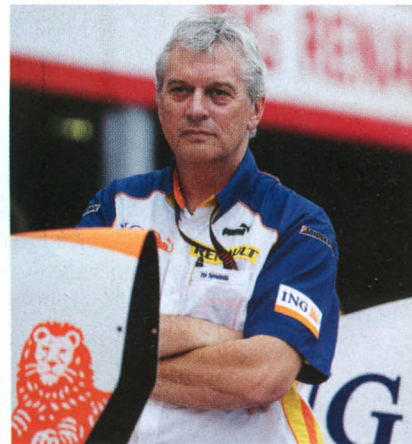
76

DIDIER PIRONI
Priča o velikom vozaču, no još više o čovjeku skrivenom iza beskrupuloznog imagea



66

RENAULTOVE TAJNE
Glavni inženjer Pat Symonds priznaje da mu fali Alonso



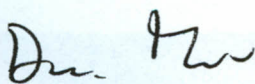
ŽELITE RETPLATU NA F1 RACING? OKRENITE STRANICU 84.

Tabu teme Formule 1

U gotovo svim kritikama i raspravama o ovom časopisu po specijaliziranim internetskim forumima naglašavate kako vas jako zanima povijest utrka i kako želite da objavljujemo čim više članaka o tome. Shodno tim željama u ovom broju prisjećamo se pedesete obljetnice vjerojatno najbrilijantnijeg nastupa nekog vozača u čitavoj povijesti Formule 1, legendarne Fangiove pobjede na Nürburgringu 1957. Nažalost, sjećanje nas vodi i na drugu veliku njemačku stazu (treću, ako ćemo pravo, Solitude je ipak bila ljepša i barem jednako legendarna), Hockenheim, gdje je prije točno četvrt stoljeća završila obećavajuća karijera Didiera Pironija, nesuđenog svjetskog prvaka 1982. Uskoro slijedi i dvadeseta obljetnica Pironijeve smrti, što je bio razlog više da se prisjetimo tog sjajnog, no kontroverznog vozača. Mišljenja koja izražava John Hogan u tekstu nisu nužno i naši stavovi – ne morate nam slati analize utrke u Imoli 1982, kojima ćete dokazivati kako je Pironi ukrao pobjedu Villeneuvu, znamo sve teorije o tome.

Priča o Ferrarijevom dvojcu te tragične sezone jedna je od velikih tabu tema formule 1, ni četvrt stoljeća od tih događanja fanovi ne mogu voditi civiliziranu raspravu o Didieru i Gillesu, emocije su i dalje prejake. No to nije jedina tabu tema koje se dotičemo u ovom broju – u velikom intervjuu Pat Symonds daje nam do sada najotvorenije obrane od optužaba da je Benneton u sezonama 1994. i 1995. nastupao s neregularnim bolidom. A Peter Windsor u kolumni posvećenju Coughlangateu iskreno progovara o učestalosti industrijske špijunaže u Formuli 1. No i pored svih tih iskričavih tema ipak smo od svega u ovom broju najponosniji na najopušteniji i najbenevolentniji od svih članaka. Okrenite stranicu 48 i saznajte kako vozači vide svoje momčadske kolege – doslovce! Naime, svaki je nacrtao svog sudruga po bolidu. To je onaj tip sadržaja kakav, da budemo neskromni, uistinu možete naći samo u F1 Racingu. Ponovo vam poklanjamo i poster, no ovo

je zadnji puta da sami odlučujemo o njemu – od idućeg broja sami ćete imati priliku odabrati koji od tri ponudena prijedloga želite na zidu!



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, člana Formula One Group, i koriste se isključivo pod licencom. Reprodukcija u cjelini ili bilo kojeg dijela fotografije, teksta ili ilustracije bez pis-

mene 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 preporučuje se prilikom tiskanja F1 Racinga bude potpuno točan, no izdavač i tiskara ne mogu prihvatiti odgovornost za

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

F1 SURADNICI

Eddie Jordan

Poznat u svijetu tek nešto manje od U2 i Guinnessa te ga ne trebamo posebno predstavljati. Donosi nam vrlo insiderski pogled na zavrzlame oko špijunske afere s McLarenom, Ferrarijem i Hondom.



John Hogan

S utrka je povezan još od suradnje s Ron Dennisovom F2 momčadi Rondel. Početkom osamdesetih sprijateljio se s divljom Ferrarijevom zvijezdom Didierom Pironijem i o njemu je sa nas napisao vrlo emotivnu priču.



Goran Dijaković

Legendarni TV komentator (poznat i kao Pedro de la Zonta) prisjeća se "vrlo prve" VN Mađarske i objašnjava zašto umjesto Hungaroringa bolidi nisu zaburjali Grobnikom.



DOZNAJTE PRVI!

Želite li primati besplatnu SMS obavijest da je novi F1 RACING magazin u prodaji?
REGISTRIRAJTE SE!

Pošalji SMS poruku sadržaja:
F1 RACING, ime, prezime i adresa, na broj 091/48 13 744

Svakog mjeseca SMS porukom besplatno ćemo Vas obavještavati o datumu izlaska novog broja F1 RACING magazina



Ledeni u problemima s pogrešnim agregatnim stanjem – ma to kao da su bile utrke glisera



U vodstvu: nitko u povijesti utrka nije tako brzo proživio tako nevjerovatan san kao Markus



Liuzzi je bio jedan od mnogih koji su izgubili borbu s prvim zavojem i zakonima fizike

ZAŠTO JE FORMULA 1 NAJUŽBUDLJIVIJI SPORT NA SVIJETU?

Dakako, nama je Formula 1 uvijek najuzbudljiviji sport na svijetu. No to i nije uvijek, priznajmo, lako objasniti nevezama, svima onima koji imaju tek prolazni interes za utrke. Sve dok ne padne kiša, kao na Nürburgringu, utrci toliko dobroj da smo vratili broj iz tiskare kako bismo vam dali bar ove slike (veliki izvještaj u sljedećem broju). Jer bilo bi šteta ne podsjetiti se kako je Markus Winkelhock, i to u Spykeru, vodio u svojoj prvoj utrci. Kako je Lewis Hamilton, nakon vikenda punog sreće u nesreći, postao prvi vozač koji je u dijelu završene utrke vožen – bagerom. Kako je Kimi, na nešto manje dramatičan način od Coultharda svojedobno, pokazao da ponekad nije jednostavno ući ni u boks. I da je svoju nesreću ipak prenio i u Maranello. Naposljetku, Nürburgring je, baš kao i 1957. i toliko puta do sada, naglasio i razliku između onih koji znaju i onih koji, ma koliko ih hvalili, još trebaju pojesti ponešto žganaca na mlijeku. Eto, u tome leži odgovor na pitanje iz naslova.

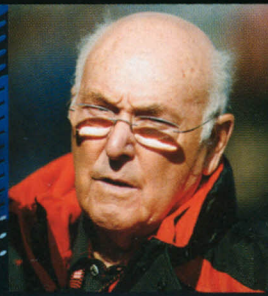
VELIKA NAGRAĐA EUROPE



Manitou pomaže Lewisu u povratku na stazu: ovo još nismo vidjeli, ali je, eto, po propisima



Zadovoljstvo Alonsovom pobjedom nije se baš očitavalo na svim licima pri dodjeli pehara



Murray Walker vraća se mikrofonu
Najveći komentator u povijesti komentatorstva se vratio! Istina je – Mazza (lijevo) pridružio se Mauriceu Hamiltonu na BBC-jevom radiju 5 Live u prijenosu VN Njemačke.

NAJNOVIJI TEHNIČKI PRIJEDLOZI

FIA POŽURUJE DOGOVOR O PRAVILIMA ZA 2011.

Istraživanja radikalno izmijenjenog bolida i tehnologija motora koji su u srcu predloženih pravila za 2011. potrajat će najmanje tri godine – stoga krovno tijelo želi da se stvari pokrenu



Mosley (gore) želi da F1 bude predvodnica zelene tehnologije

KRAJNJI ROK za iznošenje mišljenja o radikalnom prijedlogu promjene pravila za 2011. bit će kraj ovog ljeta, kaže FIA. Dorađenu raspravu o predloženim pravilima FIA je objavila potkraj lipnja. Vjeruju da će za istraživanje i razvoj bolida i tehnologija trebati pune tri godine. Pokretač tih najsveobuhvatnijih tehničkih promjena u povijesti tog sporta FIA-ina je želja da dugoročnu budućnost F1 osigura tako da svoju tehnologiju učini relevantnijom svjetskoj automobilskoj industriji pri

“Za istraživanje i razvoj trebat će tri godine.”

iznalaženju “zelenih” rješenja. No FIA također želi povećati broj pretjecanja i srezati troškove. Među promjenama u posljednjem dokumentu s prijedlozima su:

- 1,3/1,5-litreni 4-cilindarski motori, umjesto izvorno predloženih 2,2-litrenih šesterocilindarskih jedinica. Razvijat će oko 400 KS, uz još 250-ak KS dostupnih iz pohranjene obnovljene energije. Snagu motora određivat će maksimalni protok energije, a ne ograničenja broja okretaja ili potiska turbopunjača.
- Unatoč smanjenju snage, trenutačne brzine održale bi pomične aerodinamičke naprave koje bi se uključivale

pri kočenju i ulasku u zavoje. Time se omogućuje 50-postotno smanjenje otpora zraka na ravnim potezima, ali i zadržavanje brzine u zavojima.

- Predloženo 50-postotno smanjenje potisne sile zamišljeno je kao način kojim bi se bolidima olakšala pretjecanja jer bi oni postali manje osjetljivi na zračne struje bolida ispred sebe. Mogućnosti pretjecanja dodatno bi se povećale senzorom koji bi snižavao visinu podvozja kad bi se bolid našao na repu bolida ispred njega.
- Biogorivo jednako onom na crpkama. Dobivanje pristanka svih

proizvođača i momčadi za ovako revolucionarne promjene pravila bit će, međutim, golem zalogaj za FIA-u. To je već pokazala moguća odgoda uvođenja sustava obnove kinetičke energije (KERS). Prema FIA-inu planu, KERS je trebao biti uveden 2009., no na sastanku u Silverstoneu čelnici momčadi dogovorili su se da će zatražiti odgodu uvođenja do



Honda je stalo do brzog uvođenja sustava obnove kinetičke energije

2011. Samo je Honda, momčad kojoj je najviše stalo do “zelenog” ugleda, zagovarala uvođenje KERS-a 2009. No nju su smirili obećanjima o ubrzanju uvođenja biogoriva u F1. No razvoj KERS-a navodno pretjerano opterećuje razvojne proračune, pa kruže glasine da neke momčadi žele da ga se potpuno izbaciti iz planova, a ne samo da bude odgođen. Bez suglasnosti svih momčadi, uvođenje 2009. još je uvijek moguće. Situacija s KERS-om znakovita je, međutim, za mnoge prepreke s kojima se FIA suočava u borbi za zelenu tehnologiju.

POGLEDAJTE NA YouTube™

Upišite:

lewis blue peter

Pogledajte sedmogodišnjeg Lewisa kako vozi autić na daljinsko upravljanje te kako sa 12 godina vozi gokart.



Upišite:

ronnie peterson bee

Peterson kolege vozače uz bazen zabavlja pričom o pčeli.



Upišite:

f1 colin 1973

Konstruktorska superzvijezda F1 u kratkom govoru poslije večere otkriva što ga je motiviralo.



Upišite:

jackie stewart ricard

Luda snimka sa Stewartovog bolida na kojoj Stewart uspoređuje bolid sa ženom!





Kviz večer u Silverstoneu

Pretpatnici britanskog F1 Racinga ulogoreni tijekom vikenda u Silverstoneu: kviz koji je vodio Stuart Codling, naš kolega. Stu je kasnije priznao da su pitanja bila "malo" preteška. Mi druge godine šaljemo Roberta Pauletića.



Jeste li nas primijetili?

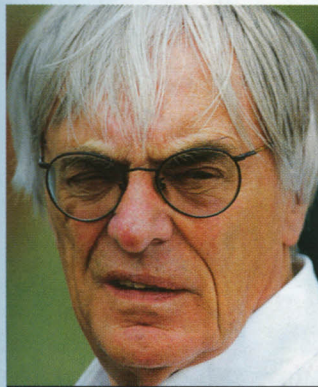
F1 Racing je na britanskoj VN imao mnogobrojnu ekipu. Probijali smo se kroz northamptonshirske pašnjake i polja u ovim Nissanovim X-Trailovima. Bez njihove satelitske navigacije vjerojatno bismo još uvijek bili ondje.

SVJETLOST U TUNELU

HILL OPTIMISTIČAN GLEDE BUDUĆNOSTI SILVERSTONEA

NIJEDNA VN V. BRITANIJE ne može proći bez salvi pokuda Bernieja Ecclestonea na račun zastražele silverstonske infrastrukture.

Očekivano, kad su ga upitali može li "Hamiltonov efekt" zajamčiti budućnost britanske VN, Berniejev razočaravajući odgovor glasio je: "To ništa ne mijenja."



Slava Lewisa Hamiltona neće spasiti Silverstone, kaže Bernie

British Racing Drivers' Club, vlasnik staze, ima plan ulaganja, no on ovisi o prihodima od prodaje obližnjih zemljišta.

Predsjednik BRDC-a Damon Hill priznaje da je nastupilo vrijeme za promjenu.

"Silverstone se mora razviti," izjavio je za F1 Racing.

"Želimo da bude najbolja moguća lokacija.

Želimo da se britanska

Velika nagrada održava na Silverstoneu. I vjerujem da ćemo moći udovoljiti zahtjevima FOM-a i FIA-e - te, najvažnije, zahtjevima gledatelja."

Brojni ponuđači pristupili su BRDC-u s ponudom za partnerstvo u ulaganju u infrastrukturu.

Mike Rockall (vlasnik obližnjeg Whittlebury Halla) i poduzetnik Bill Archer svoje su zamisli obznanili u predvečerje VN-e.

No Archerova povijest ne ide im baš u prilog - tijekom 1990-ih kupio je grajući nogometni klub Brighton & Hove Albion,

"Želimo da Silverstone bude najbolja moguća lokacija." Damon Hill

a zatim dvije godine kasnije njegovu zemljišta prodao ulagačima u nekretnine.

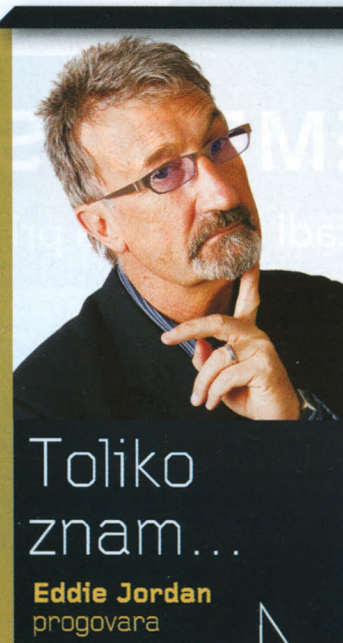
"Vrlo je važno da poslušemo s ljudima kojima su u srcu interesi staze", kazao je Hill.

Na posljetku, sama staza nije na prodaju.

Stav članova kluba najbolje je sažeo zaštitnik BRDC-a Ron Dennis: "Dokle god dišem", rekao je, "Silverstone neće biti prodan."



Gledateljska infrastruktura starog vojnog aerodroma bolja je no donedavno, no još nije na razini drugih, novijih trkališta



Toliko znam...

Eddie Jordan
progovara

McLaren ne mora varati da bi pobijedio. Zato će Rona Dennisa ta afera toliko povrijediti.

ŠPIJUNAŽA je najnovija omiljena riječ u F1. Pa, zamislite: uhođenje tuđih bolida događa se u Formuli 1. Kladić se da ne postoji momčad koja nema nekoga tko fotografira suparničke bolide u krupnom planu. Na gridu sve bolide svi mogu vidjeti - svi igraju fer. Krađa povjerljivih tehničkih podataka, međutim, mnogo je ozbiljnija. Do neke se mjere te stvari stalno događaju. Kad god inženjer ili konstruktor prijede u novu ekipu, odnosi svoje znanje sa sobom. Zato je i dobio posao. Sjetite se da i tehničko osoblje ima prijatelje, katkad dugogodišnje. Poteškoća je u tome što nikad ne znate koji bi mogao prijeći granicu.

Kao šef momčadi možete se samo osloniti na lojalnost podređenih. Preostaje li vam išta drugo? Hoćete li zahtijevati da inženjeri ostavljaju svoje prijenosnike na radnim

stolovima kad odlaze kući? Pretresati ih kako biste pronašli memorijske spravice na kojima se mogu iznijeti podaci? To bi učinilo radni ugođaj nesnosnim.

Suosjećam s Ronom Dennisom u špijunskoj drami Nigela Stepneyja i Mikea Coughlana. Momčad mu je sve. Osobno, kao čelniku momčadi, kao ulagaču te zbog odgovornosti prema svojim ljudima. Znam kako je to biti prezaposlen šef momčadi koji tehničko stvaralaštvo mora povjeriti drugima. Zasićeno je grozno kad takve stvari dođu u pitanje. Istina, ne podržavam uvijek Dennisov pristup Formuli 1, ali moje su primjedbe dobroćudne naravi. McLaren ne mora varati da bi pobijedio i to je ono zbog čega je ovaj skandal toliko bolan.

Zanimljiv čimbenik koji je malo rasteretio Rona je priznanje Nicka Frya da se sastao s Nigelom Stepneyjem i Mikom Coughlanom. Neobično je u tome što ih je ocijenio kao samo još dvojicu u dugom popisu osoba koje zanimaju Hondu. Umanjivanje važnosti dvojice viših članova tehničkih odjela dvije vodeće momčadi F1

"Kad inženjer prijede u drugu momčad, sve svoje znanje odnosi sa sobom."

s takvom lakoćom za mene je bilo prosvjetljujuće. Zašto bi Fry to učinio? Siguran sam da govori istinu. Možda ne govori ništa osim istine. No govori li cijelu istinu?

Dopustite mi da na kraju uputim veliku zahvalu svim vozačima F1 zato što su portretiranjem svojih kolega pomogli CLIC Sargentu i Alexu Watersu. Doista to cijenim. CLIC Sargent mi je, naime, prirastao srcu, a Alex u svojoj borbi protiv raka zaslužuje svaku pomoć.



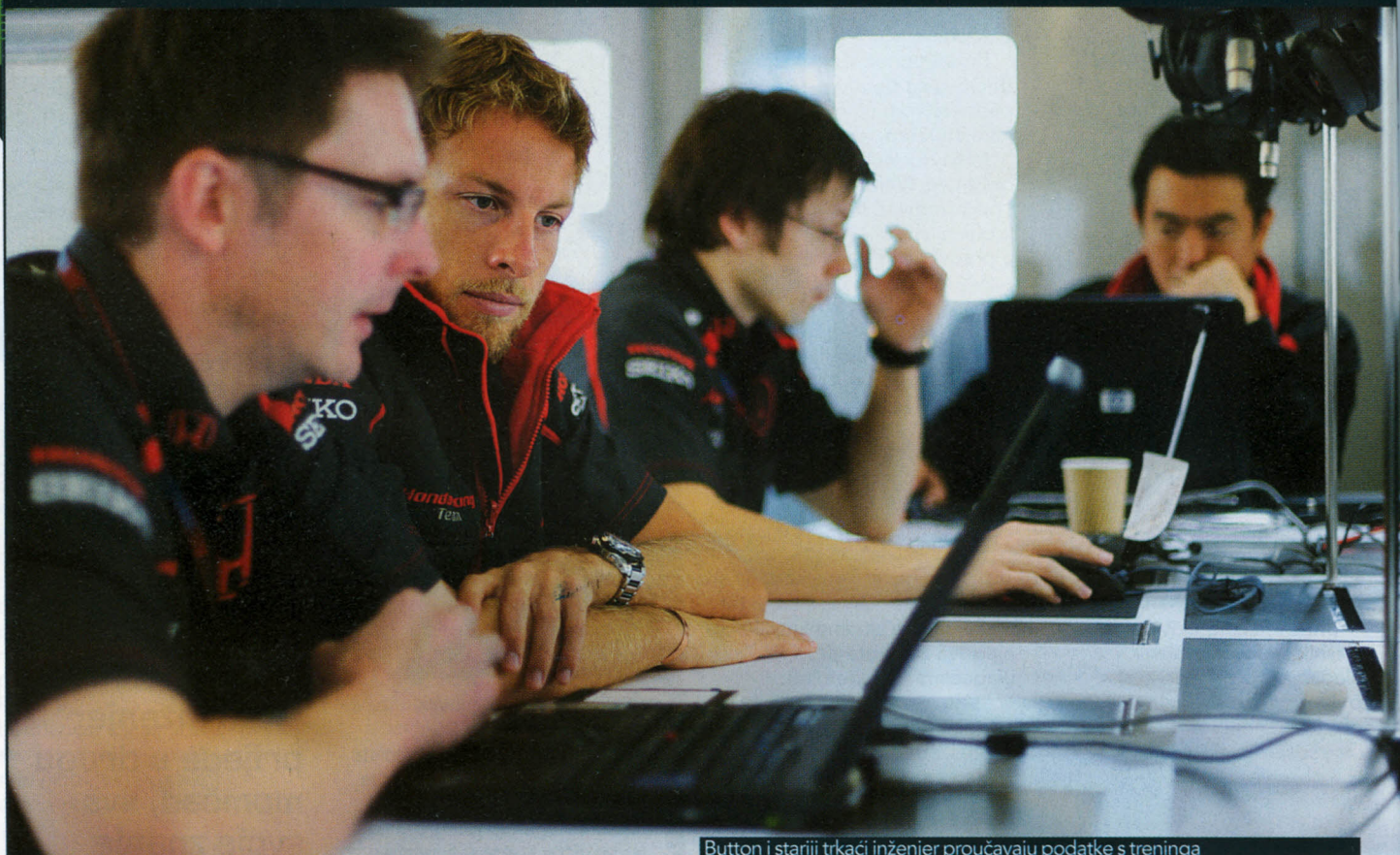
Honda dovela nove aerodinamičare

Honda je za novog šefa aerodinamičkog odjela dovela Loica Bigoisa, glavnog Williamsova aerodinamičara. Bigois, zajedno s dva druga aerodinamičara, prelazi krajem sezone u Honda. Očekuje se još novog osoblja.

ZNANOST F1

PRIPREME ZA SLJEDEĆU UTRKU

Sve se F1 momčadi šest dana prije početka utrke pomno pripremaju



Button i stariji trkači inženjer proučavaju podatke s treninga

Proučite vremenske rasporede i promatrajte boksove tijekom vikenda održavanja utrke i krenut će priča, priča o napretku od trenutka dolaska do utrke. Uglavnom sitne izmjene, povremeno sveobuhvatne promjene, ali riječ je o živućem dokumentu evolucije koja zadesi bolid od trenutka kad ga se usred tjedna istovari iz kamiona i zelenog svjetla u nedjelju poslijepodne. No ono što vidite samo je pola priče – ostatak se odvija iza zatvorenih vrata, u svijetu tehničkih sastanaka. Izuzmu li se neke specifične stvari, svaka momčad prolazi isti

proces. Prije odlaska iz tvornice, obično utorkom, na formativnom sastanku dogovori se početni postav potiska bolida, količina goriva, program testiranja za testne treninge petkom i subotom i početna strategija za utrku. Kad se dođe na stazu, kružno se odvijaju sastanci i sažimanja doživljenog. U četvrtak poslijepodne, obično nakon pregleda staze, prvi sastanak je obično formaliziranje rasprave koja se odvijala u tvornici, plus bilo koja nova informacija spoznata u posljednja dva dana. Na tom se sastanku, prvi put, pojavljuju i vozači koji prenose svoja iskustva sa staze. U petak i subotu ujutro, prije prvog treninga, odvija se još jedan

sastanak, obično u trajanju od pola sata do 45 minuta. Nakon svake sesije na stazi slijede kratki sastanci. Brojne momčadi obično i u petak uvečer, nakon što inženjeri obrade svoje podatke, održe sastanak s punim dnevnim redom.

Svatko tko zakasni dobije jezikovu juhu, nema prekidanja kad netko govori i nikad se ne raspravlja.

“Proces je vrlo formalan”, izjavio je Graham Taylor, sportski direktor Super Agurija. “Ja vodim naš sastanak i od sugovornika tražim da naizmjenice govore. Svako tko zakasni dobije jezikovu juhu, nema prekidanja kad netko govori i nikad ne raspravljamo. Možda zvuči kruto vojnički, ali to je svakako najbolji način da podijelimo mnogo informacija u kratkom vremenu.” “Priviknete se na taj standard”, dodaje Sam Michael, tehnički direktor Williamsa. “Vikendu trebate pristupiti na taj način. Prolazite kroz niz procedura i provjera na neemotivan način, bez obzira koji ste na startu utrke. Ne radite li tako, promaknut će



Podjela aerodinamičkog odjela

U Renaultu je aerodinamički odjel podijeljen na dva dijela. Dino Tosso će se kao direktor tehnologije aerodinamike usredotočiti na CFD, a James Allison, direktor zadužen za aerodinamiku, na testiranja u zračnom tunelu.



Pokretna cesta u Maranellu neispravna

Ferrari je prije VN Španjolske otkrio da se metalna pokretna cesta u njihovu tunelu u Maranellu pokvarila. Popravci su trajali dva tjedna i vjerojatno je to razlog slabijih performansi.

vam nešto i onda će performanse ili pouzdanost patiti."

Sastanke obično pohode ljudi koji imaju značajan učinak na brzinu i pouzdanost bolida tijekom vikenda.

"Ne trebate li biti na sastanku, onda nećete ni biti - vrlo je jednostavno", kaže Taylor. Nemamo vremena ni mjesta da se bavimo drugim ljudima.

Trkači inženjeri i inženjeri zaduženi za performanse predstavljaju bolid. Glavni inženjer, tehničar i aerodinamičar ili šefovi odjela predstavljaju momčad kao cjelinu. Šef momčadi će prenijeti FIA-ine informacije.

Bit će tu i predstavnik motornog odjela ili dobavljača motora, kao i netko iz Bridgestonea.

Informacije vozača mijenjaju se tijekom vikenda. Sastanci nakon sesija nužno uključuju povratne informacije vozača, no ne nužno nakon svake sesije.

"Način na koji vozač može pridonijeti sastanku je da prenese



Vojnička disciplina nužna je u F1, baš kao što je bila u Drugome svjetskom ratu

svoje dojmove o podlozi nakon što prošetate stazom", izjavio je James Rossiter, rezervni vozač Super Agurija.

"Moglo bi se reći da nam je potrebno nešto vremena da se dojmovi slegnu. Možda ćemo najprije htjeti voziti bolid podešen na malo podupravljanja, a kad

MOMČE, OVDJE STVARI OBAVLJAMO DRUKČIJE

I dok F1 ima svoje osobne specifične potrebe, osnovni model sastanka je onaj koji se uspješno može primijeniti na ostale oblike automobilističkih sportova. Graham Taylor je prije dolaska u momčad Super Aguri iskusio većinu tih oblika - sa TWR-ovim programom natjecanja Volvo automobila i Arrows F1 momčadi, Audijem u europskom natjecanju GT i ALMS-u te Seatovoj momčadi za svjetsko natjecanje turing vozila.

"U Volvu i turing natjecanju sastanci su bili vrlo slični, ali intenzivniji jer je bilo manje ljudi. U Seatu, koji je imao četiri vozača, sastanci su bili iznimno strukturirani. Kad sam vodio Veloqx Audi za Allana McNisha i Alexa Caffija, a u drugom je automobilu bio Johnny Herbert, tada je bilo jednostavno primijeniti okupljanja u stilu F1. S druge strane, prešavši u Champion Racing Audi u Americi bilo je vrlo teško nametnuti ljudima disciplinu. Gotovo da sam trebao svakog fizički primorati da obavi ono što treba (uključujući i vozače), ali kad su prihvatili tu zamisao, stvari su krenule nabolje i informacije su učinkovito stizale do osoba kojima su bile namijenjene."

upoznamo stazu, možda odustanemo od toga - što je bolje nego da utrku započnemo u bolidu koji je nestabilan na prljavoj stazi i tako riskiramo izlijetanje."

I premda su sastanci oduvijek dio F1, njihova je struktura evoluirala kako bi obuhvatila sve veću složenost bolida i istodobni

porast broja uključenih. "Kad sam počeo raditi u F1, u momčadi je bilo 50 osoba, a sad nas je 500", izjavio je Michael koji je nekoć radio za Lotus i Jordan.

"F1 je morala otići korak dalje, postati formalnija; ako niste upućeni u sve, netko će ostati zakinut za informacije. Treba vam

TIPIČNI RASPORED SASTANAKA PRIJE UTRKE - SILVERSTONE

Inženjeri, mehaničari, vozači i ostalo važno osoblje Super Agurija brinu se da ništa ne ostane nepokriveno

Datum	Vrijeme	Sudionici
05.07.07	12:00	Trkači inženjeri, vozači (šetaju stazom)
	16:30	Trkači inženjeri, predstavnik Bridgestonea
	17:00	Trkači inženjeri, kontrolni inženjeri, predstavnici Honde i Bridgestonea
06.07.07	10:00 (prije prvog treninga)	Trkači inženjeri, kontrolni inženjeri, predstavnik Honde, vozači, glavni mehaničar
	12:35 (nakon prvog treninga)	Trkači inženjeri, kontrolni inženjeri, predstavnik Honde, vozači, glavni mehaničar
	16:35 (nakon drugog treninga)	Trkači inženjeri, kontrolni inženjeri, predstavnik Honde, vozači, glavni mehaničar
	19:00	Trkači inženjeri, kontrolni inženjeri, predstavnik Honde, vozači
	22:15	Trkači inženjeri, predstavnik Bridgestonea
07.07.07	10:00 (prije trećeg treninga)	Trkači inženjeri, kontrolni inženjeri, predstavnik Honde i Bridgestonea, vozači, glavni mehaničar
	12:05 (nakon trećeg treninga)	Trkači inženjeri, kontrolni inženjeri, predstavnik Honde, vozači, glavni mehaničar
	16:00 (nakon kvalifikacija)	Trkači inženjeri, kontrolni inženjeri, predstavnik Honde, vozači, glavni mehaničar
08.07.07	10:30	Trkači inženjeri, predstavnik Bridgestonea, vozači
	11:00	Trkači inženjeri, kontrolni inženjeri, predstavnik Honde i Bridgestonea, vozači, glavni mehaničar
	16:00 (nakon utrke)	Trkači inženjeri, predstavnik Honde i Bridgestonea, vozači



Heiki Kovalainen (drugi zdesna) i tehničko osoblje Renaulta pri šetnji stazom

struktura. "Sažeci nakon utrke nisu kraj priče jer se završni sastanak odvija u tvornici, obično utorkom nakon utrke.

"Katkad dođe do svade", kaže Taylor, "jer se analiziraju pogreške i slušaju se različita razmišljanja.

S druge strane, ljudi nakon dobrog rezultata katkad znaju biti opušteni, stoga je i taj sastanak formalan.

Zatim se pripremamo za sljedeću utrku."

Kad se F1 usred sezone preseli u Europu, prvi sastanak za sljedeću utrku može uslijediti nekoliko sati nakon završnog vezanog za posljednju utrku.



FORMULA 1 U KINIMA

Prvi puta prikaz događaja s utrka nadmašuje samo iskustvo prisustvovanja utrkama

Maštarija svakog F1 obožavatelja postala je stvarnost. Zašto? Zato jer sada u odabranim Londonskim kinima možete gledati utrke u visokoj rezoluciji podržanom s Dolby 5.1 digitalnim zvučnim surround sustavom. Drugim riječima - golemi zasloni, vrhunska kakvoća slike i najznačajnije iskustvo gledanja ikad viđeno u sportu. Obavezno za svakog obožavatelja F1.

KAKO TO FUNKCIONIRA?

Sam projekt, djelo tvrtke Supervision Media, sastoji se od preuzimanja standardnog signala i pojačavanja istog putem "čarobnih kutija" na stazi na HD razinu kvalitete. Zatim se signal putem satelita izravno odašilja u kina. Trenutačno se doživljaj može iskusiti u kinematografskom lancu Vue koji je VN Britanije prenosio u 29 kina. Lanac Odeon prikazivao je utrku u osam svojih kina. Tvrtka Supervision namjerava do kraja 2008. taj sustav omogućiti u 1000 kina diljem svijeta. Hrvatska? Teško, poznavajući naša kina.

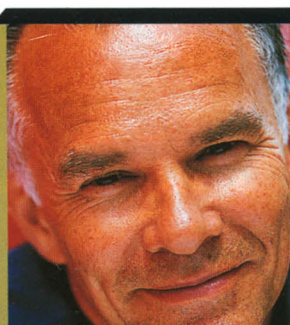
JE LI VRIJEDNO TRUDA?

Da. U neku ruku nadmašuje čak i stvarno iskustvo. Sada kvaliteta i veličina slike omogućuju nikad ranije viđene pojedinosti vozačkih stilova i performansi bolida. Primjerice, malene virove ispušnih plinova kako u usporenom prikazu izlaze iz Kimijeveg Ferrarija ili različite putanje Alonsa i Hamiltona kroz Becketts. Zatim, tu je zvuk. I premda ništa ne može nadomjestiti fizički intenzitet slušanja F1 motora uživo, zvučnici u kinima (ne umanjuju buku kao što to čine na TV-u) dovoljno glasno i vjerodostojno prenose taj zvuk. Postoji čak i posebna mješavina surround zvuka kojom se stvara zvuk bolida u trenutku pretjecanja drugog bolida. Zatim tu je razina pojedinosti koja je jednostavno zadivljujuća: gume kako cvile u zavojima; duboka grmljavina sustavanja te više nego ikad čišći i glasniji zvuk momčadskog radija.

MOŽE LI BITI JOŠ BOLJE?

Da. Pitajte li nas, sva ta vizualna i zvučna raskoš nagrdeni su nenadahnutim komentarima Jonathana Palmera i Andrewa Marriotta, bivših F1 vozača. Savjet: izbacite komentare i pretvorite to u audiovizualni F1 doživljaj.

Za informacije o najbližim kino-dvoranama, posjetite www.f1incinema.com



Uz dlaku

Peter Windsor
progovara

"Špijuniranje je šokantno, ali nešto sasvim normalno većini koji su godinama dio F1"

Provjeravanje konkurencije pristojan je i prihvaćen (zapravo, plemenit) dio momčadskog suparništva



RAZJASNIMO JEDNO: golema je razlika između standardnog F1 špijuniranja (fotografiranje digitalnim fotoaparatom na testiranjima ili "pobliža inspekcija" ostalih bolida na stazi kad nema nikog u blizini) i onoga što se može objasniti izrazom "industrijska špijunaža".

Naravno, "špijuniranje" je nešto što se uzima zdravo za gotovo – to je dio sporta. Špijunaža? U Silverstoneu je svijet bio uzbuđen zbog izjava iz McLarena i Honde, kao da je vladala općenita nevjerica da se nešto tako užasno moglo dogoditi. Pretpostavljam da većina vjeruje da je namjerna zloraba nacrti i "intelektualnih tvorevina" završila s aferom Shadow/Arrows 1977.

E pa, evo vam novog naslova: špijuniranje je živo i ustaljeno u F1 i tako je već proteklih nekoliko desetljeća. Ne pričam o "kloniranim" bolidima, poput Benetton-Ligiera ili sadašnjim Neweyjevim ili Hondinim šasijama. Pričam o namjernoj industrijskoj špijunaži, a to vam govorim iz vlastita iskustva budući da sam tijekom tog razdoblja punih osam godina radio u F1 momčadima. Svojim sam očima vidio kako stariji zaposlenici šalju nacрте na određita koja se mogu slobodno opisati kao konkurentska. Bilo je očito, ali se u F1 uzimalo zdravo za gotovo. "To se događa", tada mi je rečeno. "Informacije i ovako nisu ažurirane." Bila je to popularna replika. Etičnost? Nepoznata riječ. Svi su to radili iza leđa i bavili se svojim poslovima.

Naravno, postojao je uzorak. Obično su ljudi uključeni u špijuniranje već odlučili napustiti sadašnju momčad ili su bili nezadovoljni plaćom ili položajem. Pronašli su kako se u boksu jednostavno mogu kopirati novi profili krila ili su dobili neku inovativnu zamisao – sljedeći je korak bio samo nekoliko fotokopija dalje. To je, naravno, problem sa "sivim područjem": ostanite dovoljno dugo u njemu i niotkuda će se iznenada pojaviti "crno". Rad odjednom postaje vlasništvo "tog" konstruktora ili "tog" projektanta. I tako sve počinje... Stoga, velika hvala Ferrariju, McLarenu i Hondi (osobito FIA-i) što su trenutačnoj aferi omogućili publicitet i iskrenost koju zaslužuje. Nezapamćena je transparentnost i iskrenost tih momčadi. Usto, bez da ikoga okrivljujem ili oslobađam krivnje, siguran sam da su postavljeni novi standardi. Od sada pa nadalje, zaposlenici će dva puta razmisliti hoće li popiti piće s nekim iz konkurentske momčadi. A jednostavnost skeniranja dokumenta neće više umanjivati golemi teret odluke da ih se uopće skenira.

Konačno je F1 pravilno reagirala na problem koji je predugo bio endemičan. Ne pričam o "špijuniranju".

Na kraju bih želio spomenuti smrt dvojice prijatelja.

"Informacije i ovako nisu ažurirane." Bila je to popularna replika. Etičnost? Nepoznata riječ. Svi su to radili iza leđa i bavili se svojim poslovima.

David Phipps, diplomirani snimatelj, vrhunski novinar-fotoreporter, omogućio mi je prvo zaposlenje na puno radno vrijeme u automobilističkom sportu. Bio mi je golema podrška, konstruktivan kritičar te pronicljiv i jezgrovit promatrač sporta koji je volio. Njegova knjiga Automobilističke utrke i dizajn šasije sportskog automobila postala je standardno štivo, a Autocourse je tek njegovim dolaskom postao eminentan godišnjak. Pisao je vrlo jezgrovito, a njegove su fotografije bile usredotočene na predmet koliko i na umjetnost. Colin Chapman i Bernie Ecclestone cijenili su ga i obožavali do te mjere da su oni njega zvali, ne obratno. Trebam li išta više reći? Da, naravno: hvala ti Davide što si mi pružio priliku. (Umro je od raka.) Uoči VN Francuske Emmanuel Longobardi i još dvoje poginuli su u helikopterskoj nesreći sjeverno od Neversa. Longobardi i ja znali smo se iz povremenih druženja u F1 svijetu i oko njega. Bio je drag čovjek – zaposlenik tvrtke Alpinestars od njezina osnivanja, a odneda – u Quiksilveru. Nesreće nalik toj podsjećaju nas na krhkost života te kako su neki od nas sretni što rade u poslu koji je i naša strast. Davide i Emmanuele: hvala vam na uspomenu. Blagoslovio vas Bog.



F1 POSTER 1: Ayrton Senna da Silva u svom omiljenom okružju



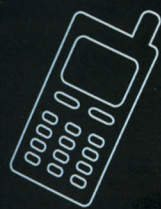
F1 POSTER 2: McLarenovi manekeni poziraju obožavateljicima



F1 POSTER 3: Jedna od boljih fotomontaža koje ste dosad vidjeli

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

Postupak je jako jednostavan. Pošaljite SMS s osobnim podacima te ključnom riječi F1 POSTER 1 ili F1 POSTER 2 ili F1 POSTER 3 na broj 66701. Cijena SMS poruke je 3,66 kn (uključen PDV). Poster koji dobije najviše glasova vidjeti ćete u sljedećem broju, a najsretniji glasač za izabrani poster dobiva nagradu: originalnu kapu McLaren-Mercedes tima, kakvu nosi i svjetski prvak Fernando Alonso. Kapa je dar tvrtke Euroline, ovlaštenog zastupnika Mercedes-Benz automobila u Hrvatskoj.



66701

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



Uvijek dobro utažiti glad medija...?

Medijske najave mogu biti dobre... a neke, pak, loše. Renaultov članak o Maleziji bile su odlične četiri stranice prepune informacija. Zajednički trud Red Bulla i Toro Rossa totalno bezveze. Bacili smo ga poput stare krpe...



DOBITNICI SMS NAGRADNOG NATJEČAJA

S točnim odgovorom A, na nagradno pitanje iz prošlog broja, vrijedne nagrade osvojili su:



2x kapa

Ana Rukavina, Zagreb
Marijan Gašparović, Križ



2x T-shirt

Marko Mimica, Split
Ilija Posavec, Zagreb



1x polo

Ninoslav Korašić, Sisak



CHRISTIAN DANNER
Promišljeni odgovori

Da vidimo, jednom Damon, jednom Graham... Dva?
Netočno

Bio je u F1 osam godina što znači oko stotinjak.
Točno

Mora biti 1998. s Mikom. Na prvoj utrci, u Australiji.
Točno

Negdje sam pročitao. Ah, nemam pojma...
Netočno

76
Točno

Zadivljujuće su vam statistike. Mislim da nikad.
Pametno i gotovo točno

Milijardu puta. Previše za brojiti.
Netočno

Lella Lombardi u Marchu.
Točno

Nemam pojma i nije me briga.
Netočno

Znači, Blizanac je, zar ne? Rekao bih oko 60.
Točno

Pobjednički brbljavac
DOBITNIK 5/10



KOTAČ UZ KOTAČ

Godine 1985. komentari F1 utrka bili su dosadni i monotoni. Današnji komentari Christiana i Nikija, voditeljskog para s njemačke RTL televizije, su prava stvar. Ali još uvijek nisu dobri kao Ivica i Neven.

P: Koliko su zajedno naslova svjetskih prvaka osvojili vozači prezimena Hill?
O: Četiri (Phil, dva Graham, Damon)

P: Koliko je utrka odvezio Jackie Stewart?
O: 99

P: Gdje i kad je Bridgestone osvojio prvu VN?
O: Australija, 1998.

P: Koje je srednje ime Lewisa Hamiltona?
O: Carl (kao Carl Lewis)

P: Koliko godina ima Bernie Ecclestone?
O: 76

P: Jim Clark je pobijedio u 25 utrka? Koliko je puta utrku završio na drugom mjestu?
O: Jednom - Njemačka, 1963.

P: Koliko je puta Michael Schumacher stajao na postolju?
O: 154

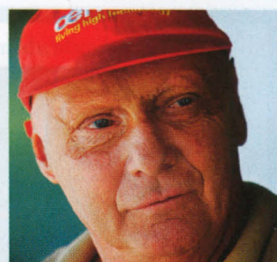
P: Koja je jedina žena koja je osvojila bod u F1?
O: Lella Lombardi (VN Španjolske, 1975.)

P: Točan datum smrti Enza Ferrarija?
O: 14. kolovoza 1988.

P: Koliko je godina Ron Dennis napunio 1. lipnja ove godine?
O: 60

Ovomjesečni rezultat

Nadam se da na RTL-u provjeravaju činjenice. Ovi momci su možda elokventni, no, prema rezultatima, ne i previše upućeni.



NIKI LAUDA
Brzi govornik

Jeste li poludjeli? Bila su dva Hilla, znači tri. (Nakon što smo mu rekli odgovor.) Oh, do đavola...
Netočno

Nemam pojma. Mene samo zanimaju važne stvari.
Netočno

Australija, 1998. - hvala vam!
Točno

Tiger?
Netočno

76. Pročitao sam prije dva dana.
Točno

Ne znam. Poginuo je u Hockenheimu 1968. Jadnik.
Točno - ali netočno

Više od 100 puta.
Neprecizno

Lella Lombardi.
Točno

Nemam pojma. Ne mogu se sjetiti ni godine.
Netočno

60 ili 61. Mislim da je 60.
Točno

Poraženi pobjednik
GUBITNIK 4/10





HWA želi dio Formule 1

Mercedesov tuner HWA mogao bi ući u vlasničku strukturu Formule 1. Njihov DTM tim bi mogao voditi B momčad McLaren-Mercedesa ili kupiti udjel u Toro Rossu



Bahrein širi svoj trkaći portfelj

Još jedan potencijalni udvarač Toro Rossa, dvostruki GP2 pobjednik ART Grand Prix, povećao je gužvu među vlasnicima Formule 1 nakon što su bahreinskoj kraljevskoj obitelji prodali 30 posto svog tima

F1 OTKRIĆA



Ecclestone, čije ponašanje nije baš nalik Mojsijevom, ali mu je moć sigurno takva, sigurno će tražiti veću kontrolu

POTKRAJ PROŠLE GODINE predsjednik FIA-e Max Mosley zastao je nakratko na vrhu stuba privatnog zrakoplova i mahnuo komadom papira da objavi - primirje. No znao je da ga čeka još dug put do sigurnog jedinstva Formule 1.

Sastanak s članom uprave BMW-a Burkhardom Göschelom, predsjedavajućim Udruženja Grand Prix proizvođača, bio je zamišljen da se pokaže kako upravljačko tijelo tog sporta i najveći proizvođači bolida u Formuli 1 sad dobro surađuju. Prijetnja GPMA za mogući bijeg obuzdana je, te su sada Mosley i veliki gazda Formule 1 Bernie Ecclestone mogli uživati u relativnoj političkoj i ekonomskoj stabilnosti koja se spustila na Formulu 1. No da stvarno potvrde sigurnost, Max i Bernie zaista trebaju mahati komadom papira, i to novim Konkordskim sporazumom, ugovorom kojim se upravlja Formulom 1. Trenutačni desetogodišnji ugovor istječe krajem ove godine, a malo je vijesti o napretku nove inačice koja će odražavati nade i potrebe GPMA i njihovih momčadi. No tek kad bude dovršen i potpisan moći ćemo biti sigurni da su nemiri sezone 2005/06 zaista ugušeni. Dakle, što se zbiva?

POVIJEST

Grand prix natjecanje nadzire tajanstveni ugovor nazvan Konkordski ugovor iz ožujka 1981., kad su se timovi i FIA složili da će razriješiti svoja neslaganja oko komercijalnih sporova. Formula 1 zatim se smirila i uživala u razdoblju ubranog razvoja dok je pod vodstvom Bernija Ecclestonea

KONKORDSKI UGOVOR

Trenutačni pravilnik o upravljanju u timovima u Formuli 1 istječe krajem godine. Nadzire li se novi?

u taj sport počeo pritjecati veliki novac. Timovi su na početku bili previše zauzeti utrkama i nisu se brinuli o činjenici da su tvrtke Bernija Ecclestonea dobile mnoga komercijalna prava.

No, početkom devedesetih počeli su shvaćati koliko novca Bernie zapravo zarađuje. Rezultat je bio sukobljavanje, no 1997. pronađen je kompromis i potpisan je novi Konkordski ugovor za vrijeme do kraja 2007.

To je promijenilo način raspodjele novca: FIA se prebacila s postotka na unaprijed određenu svotu, a timovi dobivaju nešto manje od polovice novca prikupljenog od prodaje televizijskih prava. Ne dobivaju gotovo ništa iz ostalih izvora koje je Ecclestone razvio usporedo s tvrtkom Formula One Management (FOM). Bernie je uspio osigurati prava na Formulu 1 za 100 godina, za što je FIA dobila 325 milijuna dolara. Rezultat su bile dvije godine sukoba između proizvođača i vladara prije nego su se prošle godine stvari sredile.

GDJE SMO SAD?

Premda danas između proizvođača i momčadi u poslovima s FIA-om i FOM-om vlada novi duh suradnje, to ne znači da će se novi Konkordski ugovor automatski realizirati.

"Dogovor postignut prošlog ljeta s GPMA-om nije imao nikakve veze s Ugovorom kao takvim", rekao je glasnogovornik FIA-e. "Bio je to sporazum s GPMA-om i dogovor o ciljevima budućih tehničkih pravila. Međutim, jasno je da svi žele novi Konkordski ugovor." I doista ga svi žele, ali premda je do isteka starog ostalo

samo osam mjeseci, malo je načinjeno na stvaranju novog.

Neki bi htjeli brz dogovor, vjerojatno kako bi njegovu stabilnost iskoristili da zarade od svojih poslova. No Ecclestoneu i njegovim novim partnerima u CVC-u, koji sada posjeduju komercijalna prava na Formulu 1, kao da se ne žuri. Oni su, međutim, na račun buduće zarade uspjeli ugovoriti zajam, pa više nisu financijski ranjivi.

Ima naznaka da će na kraju, kad se stvari smire, grupacija Formula 1 završiti na burzi. Ugledni biznismeni već sjede u odborima. Više je transparentnosti u poslovanju, isplate timovima neovisno nadzire revizorska tvrtka Ernst & Young, a to je ono što su proizvođači htjeli. No, novi će Konkordski ugovor ostati tajnom.

ŠTO DALJE?

Neki se čak pitaju treba li Formuli 1 uopće Ugovor koji se znači više od puke administracije. Nitko još nije pokrenuo ništa konstruktivno u tom smjeru. No papirologija negdje postoji.

"FIA zna da je FOM timovima pokazao kako će izgledati financije", rekao je glasnogovornik FIA-e. "U prošlosti je takav dokument nagovještavao Konkordski sporazum. Još uvijek nema konačnog nacrtu prijedloga novog Ugovora, ali rasprave su u tijeku. Zapravo već neko vrijeme se bavimo novim Ugovorom."

No, timovi ne očekuju brzo rješenje. "Prilično nam je otvoreno dano na znanje da Berniju to nije prioritet", rekao je jedan od vlasnika timova. "Stari GPMA timovi drže se zajedno, no odvjetnici i financijski stručnjaci

zasebno razgovaraju s Berniejem. Bernie kao da uvijek na te sastanke dolazi da bi iznio prijedloge o stvarima poput proizvodnje bolida za tržište i tako dalje."

"Stvarno nismo sigurni što u ovom trenutku misli Mosley", rekao je netko drugi. "Njegovo stajalište nije jasno. Dobio je neka nova pravila koja je želio i čini se da je time zadovoljan." U velikoj mjeri većina iz Formule 1 kao da misli da je primjena starog Ugovora najrazboritiji put naprijed, a premda su pregovori o stvarima poput rukovodeće strukture i bolida za tržište potrebni, to nisu



Mosley je ostvario nekoliko pobjeda i doima se zadovoljno, kaže vlasnik tima

nepremostivi problemi. FIA je nedavno izglasala pravila koja jasno navode da će 2008. biti timova koji bolide kupuju, oni neće imati pravo na osvajanje bodova niti na novac od nagrada.

Savezi kakvi postoje među timovima, tu su samo zbog par prozaičnih pitanja.

"Mislim da ćemo se krajem godine složiti da nastavimo koristiti postojeći dokument", rekao je vođa jednog tima. "Novac je najvažnija stvar, a sve ostalo ćemo dogovoriti. Samo se čini da se nikome ne žuri."

Možda. No, ako itko shvaća koje su koristi od vezanja svih strana jednim ugovorom, to je Ecclestone, osobito ako mu taj ugovor odgovara. Dakle, očekujte da ravnodušnost uskoro nestane.

Početak devedesetih timovi su počeli shvaćati koliko zapravo novca Bernie zarađuje. Posljedica je bila nesloga

Spa momčadima predstavio nov izgled

Svih 11 momčadi F1 sredinom je srpnja okusilo preuređeni Spa. Iznova profilirani Autobusna postaja i La Source trebali bi povećati izgled za pretjecanje, no zabrinutost je izazvao nov, nepregledan ulaz u pit lane.



COUGHLAN-GATE

BLIŽI LI SE KRAJ SEZONE ZA McLAREN?

Formula 1 trenutačno se koprcu u špijunskom skandalu gotovo neviđenih razmjera u povijesti tog sporta. Glavni protagonisti su najveće momčadi, a ulozi su tek neznatno manji.

DOK JE U PETAK 13. SRPNJA F1 Racing odlazio u tisk, novine, televizijske vijesti te internetske stranice izvještavale su o istoj priči: "FIA traži McLarenov iskaz u slučaju špijunaže". Tabloidi su vrištali: "McLarenov špijunski skandal stajat će Lewisa prilike za prvenstvo".

Dan ranije, 12. srpnja, FIA je, naime, objavila priopćenje za tisk naslovljeno "Izvanredna sjednica Svjetskog vijeća za

motorsport" u kojem je stajalo: "Od predstavnika Vodafone McLaren Mercedes zatraženo je da se pojave na izvanrednoj sjednici FIA-inog Svjetskog vijeća za motorsport u četvrtak 26. srpnja 2007. u Parizu.

Predstavnici momčadi pozvani su kako bi odgovorili na optužbu da je između ožujka i srpnja 2007. Vodafone McLaren Mercedes kršio članak 151.c Međunarodnog sportskog kodeksa time što je bio u neovlaštenom posjedu spisa i povjerljivih podataka u vlasništvu Scuderije Ferrari Marlboro, uključujući podatke koji su mogli biti iskorišteni za dizajn, razvoj, konstrukciju, provjeru, ispitivanje i/ili vožnju Ferrarijeva bolida za 2007." Priopćenje za tisk uslijedilo je nakon deseterodnevne sage koja je dospjela na naslovnice u tjednu prije Britanskog GP-a, prema kojoj je

postojanje spisa primijetio i dojavio neobično revan pomoćnik u kopirnici u Wokingu, kamo ih je Trudy Coughlan, supruga glavna McLarenova konstruktora Mikea Coughlana, nesmotreno odnijela na umožavanje. Coughlan je 780 stranica povjerljivih dokumenata i crteža navodno primio od Ferrarijeva šefa za razvoj performansi Nigela Stepneyja - koji tu, uzgred rečeno, otpočeka opovrgava.

Od udara tog groma iz vedra neba pa do FIA-inog priopćenja za tisk, ljubitelji F1, novinari te dobro upućeni podjednako su se bavili svim mogućim špekulacijama (neki suvislim, neki apsurdnim). No, što je zapravo istina? I kakav će biti ishod?

ZAŠTO BI McLAREN HTIO

FERRARIJEVE CRTEŽE?

Najprije treba napomenuti da je "Coughlangate" predmet (a) kriminalističke istrage u Italiji, (b) građanske tužbe u V. Britaniji - koju je podnio Ferrari - te (c) istrage FIA-inog Vijeća za motorsport. Stoga je, unatoč činjenici da je Ferrari otpustio Stepneyja te da je McLaren suspendirao Coughlana, važno naglasiti da su sve strane neudžne dok im se ne dokaže krivnja. Kad je otkrivena, priča nije držala vodu. Crteži su u Coughlanov posjed došli u travnju, kažu naši izvori - premda se u kasnijem FIA-inom tiskovnom priopćenju iznenadujuće spominje travanj - kad se McLaren MP4-22 već kotrljao po stazi. (Istine radi, kotrljao se već u ožujku. Dakle, nije mogao biti konstruiran pomoću podataka s Ferrarijevih crteža.)

DOSJE

- Kod Coughlana pronađeno 780 stranica Ferrarijevih spisa.
- Tajnu otkucio sumnjičavi zaposlenik kopiraone.
- McLaren i Stepney odbacuju bilo kakvu umiješanost.



Zbogom Albers, dobrodošao Markus
Christijan Albers dobio je, nakon puno priče, otkaz u Spykeru. Novi vozač je Markus Winkelhock. Ne čeka ga baš lagodan posao, no mnogi od nas bi bez obzira na sve rado vozili za nizozemsku momčad.



Indianapolis izgubio Formulu 1
F1 neće se 2008. vratiti u Indianapolis. Suprotno prošlomjesečnim izvješćima, šef staze Tony George i Bernie Ecclestone nisu se dogovorili oko iduće VN SAD-a.

Ne samo da se kotrljao, nego se već dokazivao kao iznimno kompetitivan stroj. U prvoj ovosezonskoj VN 18. ožujka u Australiji pobjedu je odnio Ferrari, a McLaren je također bio brz. No već u drugoj trci sezone 8. travnja u Maleziji na tron se popeo McLaren.

Dobro upućeni izvori iz Ferrarija s kojima smo razgovarali taj pomak ne drže slučajnim i ne bi bili nezadovoljni kad bi svijet F1 zaključio da se McLarenov napredak u trodnevnoj stanci između australske i malezijske VN može pripisati ukradenim

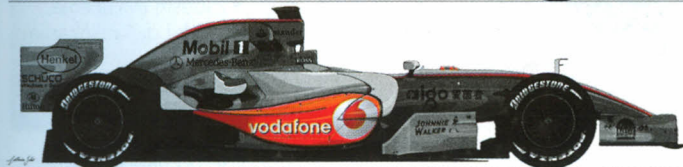


Coughlan, trenutno pod suspenzijom, postupao je na svoju ruku, tvrdi McLaren

Ferrarijeve tehnologije u MP4-22 tijekom tog razdoblja.

McLaren kategorički odbacuje mogućnost bilo kakvih prijestupa te tvrdi da sve do početka srpnja nitko u McLarenu nije imao pojma da Coughlan ima crteže. Osim toga, u to vrijeme (tj. nakon VN Australije) šaputalo se da je Ferrari nekim aerodinamičkim dijelovima prefleksibilno protumačio pravilo o "zabrani pomičnih aerodinamičkih naprava" te da će ih za iduću trku, VN Malezije, morati preraditi. Test kojim se provjeravalo provođenje tog propisa doista je preinačen.

Sezona je dosad prolazila u naizmjeničnoj dominaciji Ferrarija i McLarena



HONDINA ULOGA

- Stepney i Coughlan sastaju se s Nickom Fryem 1. travnja.
- Fry tvrdi da se o Ferrarijevim spisima nije razgovaralo.
- Hondi još uvijek nedostaje pravi znalac na čelu tehničkog odjela.

Moguće je, stoga, da je u Maleziji McLaren bio brži od Ferrarija zato što je Ferrari učinio korak natrag, a ne zato što je Ferrari napredovao. Na posljetku, McLaren otpočetak nepopustljivo tvrdi da se unatoč činjenici da je Coughlan možda posjedovao Ferrarijeve crteže, na McLarenovu bolidu nikad nije pojavio nijedan element nastao pod Ferrarijevim utjecajem. Štoviše, McLaren je pozvao FIA-u da rastavi MP4-22 i usporedi njegovu unutrašnjost s crtežima nađenim u Coughlanovu posjedu; teško je povjerovati da bi takvu ponudu stavili na stol da nisu posve uvjereni u svoju nevinost.

DOBRO, ZA KOGA SU ONDA BILI FERRARIJEVI CRTEŽI?

Ako ukradeni Ferrarijevi crteži, kako se najvjerojatnije čini, uopće nisu bili namijenjeni McLarenu, do koje su onda momčadi zapravo trebali stići?

Odgovor, po svemu sudeći, glasi: do Hondi. Tijekom ove sezone Hondin glavni izvršni ravnatelj Nick Fry nije skrivao svoju želju da bolje ekipira čelništvo tehničkog dijela svoje momčadi, a možemo li ga za to kriviti? Ovogodišnji Hondin bolid RA107 dosad je bio nekompetitivan, a Shuhe

Nakamoto, zamjena za Geoffa Willisa, pokazao je žaljenja vrijednu nesposobnost. Willisa, vrlo sposobnog tehničkog ravnatelja, podsjetimo, prošlog su ljeta unatoč Fryevu protivljenju otpustili tokijski šefovi. Ferrarijeva bivšeg tehničkog ravnatelja Rossa Brawna dugo se povezuje s čelnim tehničkim mjestom u Hondi, kao i bivšeg Red Bulllova šefa aerodinamičkog odjela Bena Agathangeloua. Obojica utjelovljuju dugogodišnje iskustvo i posjeduju golemo znanje koje bi se, FIA-inim rječnikom rečeno, "moglo rabiti za dizajn, razvoj, konstrukciju, provjeru, ispitivanje i/ili vožnju" bolida F1 koji su se već pokazali značajno boljima od ovogodišnje Honde.

Fry ne opovrgava da se sastao s Coughlanom i Stepneyjem na Heathrowu 1. travnja, a zašto i bi? Coughlan i Stepney nedvojbeno bi mogli pomoći Fryu da izvuče momčad iz nekompetitivne baruštine u kojoj odumire.

No iz toga se, međutim, nikako ne može zaključiti da je Fry imao ikakva saznanja o bilo kakvim Ferrarijevim crtežima. Tvrdi da nije - a s obzirom na to da je prije nego što se pridružio Prodriveu, a zatim Hondi, godinama bio u Fordu, zasigurno je svjestan posljedica kršenja prava o intelektualnom vlasništvu.

No na temelju toga da moramo pretpostaviti (sve dok se ne dokaže suprotno) da se McLaren nije nastojao domoći crteža ili ih uporabiti, te uzevši u obzir neosporenu činjenicu da se Fry susreo s Coughlanom i Stepneyjem s namjerom da ih vrbuje u Hondu, logično je pretpostaviti da su crteži, neovisno o tome je li Fry znao za njih ili nije (a dok se ne dokaže suprotno moramo pretpostaviti da nije), bili namijenjeni Hondi ili su, pak, bili pohranjeni u Coughlanovu domu kako bi bili uporabljani na budućim Hondinim bolidima.

ŠTO ČEKA McLAREN 26. SRPNJA?

Propis u okviru kojeg će FIA-ino Vijeće za motorsport istraživati McLaren članak je 151.

POBJEDNICI I GUBITNICI

DOBAR MJESEC...

... za osteopate. Bolna leđa nakratko su zaustavila Nicka Heidfelda u Magny-Coursu i Jensonu Buttona u Silverstoneu.



... za praznjenje francuskog vinskog jezera jer je ekipa iz paddocka sve tekuće probleme riješila prije (i poslije) odlaska iz Magny-Coursa. Među omiljenim nektarima bili su klasni burgundci te šampanjac kupljen u Reimsu.



... za povratak kući. U Hondu se na mjesto zamjenika tehničkog ravnatelja iz BMW-Sauberu (gdje je bio glavni konstruktor) vratio Jörg Zander.



LOŠ MJESEC...

... za one koji čekaju kanonizaciju - papa Ivan Pavao II.

mogao bi preskočiti red zbog navodnog čudesnog posredovanja u čudovisnom udesu Roberta Kubice u Montrealu (hm, hm)



... za Red Bullove juniorske vozače. Nijedan od njih neće zaviriti u seniorsku momčad do 2009. jer je David Coulthard potpisao na još jednu godinu.



... za ljubitelje kartinga jer je Lewis Hamilton bacio gokart koji je upravo prodan na dobrotvornoj dražbi za 85.000 dolara, dok se novi vlasnik bavljao na Vodafoneovoj PR priredbi. Uuups!





Hamilton na meti slavnih

Slavni su se pojavili na dobrotvornoj zabavi F1 za dječju bolnicu Great Ormond Street prije Silverstonea. Svi su htjeli upoznati Lewisa – uključujući pokroviteljicu zabave i Oscarom ovjenu glumicu Thandie Newton.



Ferrari i McLaren jedine su momčadi sa pobjedama ove sezone

Međunarodnog sportskog kodeksa koji zabranjuje "bilo kakve prijetvorne radnje ili bilo kakve postupke na štetu interesa bilo kojeg natjecanja ili interesa motornih sportova općenito."

FIA stoga neće morati dokazivati da je eventualna McLarenova prednost nastala kao posljedica činjenice što je Coughlan bio u posjedu

bio samostalan čin jednog zaposlenika, a ne djelo zbog kojeg bi McLaren trebao snositi kolektivnu korporativnu odgovornost.

Ima pravo kad kaže da Coughlanovi postupci nisu bili učinjeni u McLarenovu korist ili uz njihovo znanje. No hoće li to biti dovoljno da spasi njegovu momčad od osude Vijeća za motorsport?

"Kad bi jedan od McLarenovih djelatnika počinio zločin, vrlo ozbiljan zločin, ubojstvo, recimo, bi li se za to moglo okriviti McLaren?, često je Ron retorički pitao tijekom Britanske VN.

Jasno da ne, i to na prvi pogled zvuči kao dobra, snažna obrana. Ali članak 3.1 FIA-inih Sportskih pravila za 2007. navodi: "Odgovornost je natjecatelja da osigura da se sve osobe pod njegovim okriljem ponašaju u skladu s Konkordskim Sporazumom, Međunarodnim sportskim kodeksom, Tehničkim pravilima te Sportskim pravilima."

Drugim riječima, zgriješio li zaposlenik, zgriješila je momčad.

S druge strane, postoji nešto što se naziva olakotna okolnost – čak i u okviru propisa jednog tako nemilosrdnog tijela kao što je Svjetsko vijeće za motorsport. Kao glavni konstruktor, Coughlan je bio razmjerno visoko postavljen u McLarenovoj hijerarhiji – ali nije bio McLarenov ravnatelj.

No Jonathan Neale, momčadski liječnik, bio je i jest – tijekom VN V. Britanije talijanski

RON DENNIS KAŽE...

McLaren je iznimno razočaran FIA-inim pozivom da odgovori na optužbe o posjedovanju određenih Ferrarijevih dokumenata i povjerljivih podataka. McLaren želi nastaviti punu suradnju u bilo kojoj istrazi po tom pitanju, ali želi jasno reći da su dokumenti i povjerljivi podaci bili isključivo u neovlaštenu posjedu jednog trenutačno suspendiranog zaposlenika te da nijedan njihov dio nije uporabljen u McLarenovim bolidima F1.

motorsportski tisak počeo je izvještavati da je Neale, premda nikad nije vidio nijedan Ferrarijev crtež, možda znao da Coughlan posjeduje nešto što ne bi smio posjedovati.

Ferrarijevci su se tog detalja – koji su vjerojatno upravo Scuderijine vještice za odnose s javnošću same objavile medijima – uhvatili kao pijan plota jer misle da bi mogao oboriti tvrdnju da bi razina McLarenove odgovornosti u očima Vijeća za motorsport trebala biti ograničena nižim Coughlanovim hijerarhijskim položajem. McLaren ga, razumije se, odbacuje, no o njemu će se još nadugo i naširoko raspravljati 26. srpnja.

Svjestan da osobno ništa nije zgriješio, da nitko u njegovoj momčadi (čak ni Coughlan) nije pokušao uvesti elemente iz Ferrarijevih crteža u McLarenove nacрте te ljutit što se njegovu momčad krivi za čin dvostruke izdaje koji su zakuhali Coughlan i Stepney, Dennis je, razumljivo, zauzeo obrambeni stav. Čak je i povrijeđen.

Stoga je 12. srpnja priopćio: "McLaren je iznimno razočaran FIA-inim pozivom da odgovori na optužbe o posjedovanju određenih Ferrarijevih dokumenata i povjerljivih podataka.

McLaren želi nastaviti punu suradnju u bilo kojoj istrazi po tom pitanju, ali želi jasno reći da su dokumenti i povjerljivi podaci bili isključivo u neovlaštenom posjedu jednog trenutačno suspendiranog zaposlenika te da nijedan njihov dio nije uporabljen u McLarenovim bolidima F1."

Riječi "iznimno razočaran" vjerojatno su zasmetale predsjedniku FIA-e Maxu Moselyju, čiji je utjecaj na količinu olakotnih okolnosti u presudama Vijeća znan.

Prema članku 153. Međunarodnog sportskog kodeksa, McLaren bi se mogao izvući s ukorom ili globom – no mogu ga zadesiti isključenje, suspenzija, čak i diskvalifikacija. S obzirom da svaki dan stižu novi podaci i sve je više upletenih, ne sumnjamo da u trenutku čitanja već znate mnogo više od napisanog.

ŠTO SLIJEDI?

- Vjerojatno daljnja ispitivanja Stepneyja u talijanskoj kriminalističkoj istrazi.
- Svjetsko vijeće za motorsport o McLarenovoj sudbini odlučit će na saslušanju 26. srpnja.
- Bude li proglašen krivim, McLaren će se žaliti FIA-inom Prizivnom sudu.

Ferrarijevih crteža. Ne, FIA će jednostavno morati dokazati da je Coughlangate, u svoj svojoj zakukuljenosti, doveo F1 na loš glas.

Ron Dennis, McLarenov predsjednik i glavni izvršni ravnatelj, koji svoju momčad vodi maksimalno pošteno i koji je u potpunosti surađivao s Ferrarijem i FIA-om od trenutka kad je saznao za Coughlanov prekršaj, ustvrdio je da, premda je pogriješio, Coughlan to nije učinio za McLarenov probitak ili uz McLarenovo znanje.

Drugim riječima, posrijedi je





Na dobrotvornoj dražbi F1 Racinga prikupljeno 245.000 dolara

Crtežima svih vozača F1 koje su vlastoručno narisali njihovi kolege prikupljeno je oko 1,200.000 kuna za CLIC Sargent, dobrotvornu organizaciju F1 Racinga, te za vozača F3 Alexa Watersa (lijevo s Eddiejem Jordanom) koji je prebolio rak.

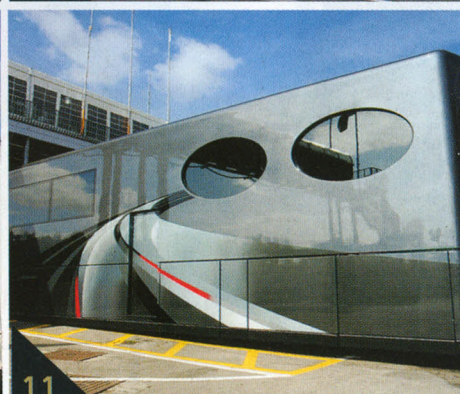


Novi šare na Wurzovoj kacigi

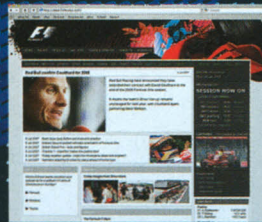
Alex Wurz predstavio je u Silverstoneu novi dizajn kacige za koji je zaslužna 12-godišnja ljubiteljica F1. Njezin dizajn pobijedio je među 2000 prijedloga na natjecanju koje je organizirao Williamsov sponzor Hamleys, inače trgovina igračaka.

PADDOCK SPY

"ŠTO ĆE NAMA ŠOFERIMA KUĆA..."



1. Renault. Kao svjetski prvak ima broj 1 u paddocku, no nipošto nije prvi po ekstravaganciji. **2. Ferrari.** Blještavilo ispred pomodnosti. **3. McLaren.** Najnovija, najblještavija i vjerojatno najtajnovitija. **4. Honda.** I dalje u suradnji s prirodom. **5. BMW-Sauber.** Još uvijek vjerojatno naj-seksepijnija i najoriginalnija gajba. **6. Toyota.** Skupo kao vrag, zasigurno, ali po F1 mjerilima sasvim obično. **7. Red Bull i Toro Rosso.** Još uvijek vjerojatno najveća, ali tu ionako žive dvije momčadi. **8. Williams.** Vrlo korporativno. **9. Spyker.** Čini se da Nizozemci jako vole krovne terase. **10. Super Aguri.** Otpadak Eddieja Jordana. **11. FOM.** Berniejeva gajba s očima koje "sve vide".



Nov dizajn službene internetske stranice F1

FOM je predstavio nov izgled službene internetske stranice F1 – www.f1.com. Na stranici odsad možete naći čak i pokoji videozapis; nije mnogo – ali je svakako korak u pravom smjeru.

F1 POSAO

HAMILTON PODIŽE GLEDANOST F1 U VELIKOJ BRITANIJU

GLEDANOST Formule 1 u Velikoj Britaniji u prvoj polovici sezone 2007. porasla je za više od četvrtine u odnosu na lani, govore najnoviji podaci Sports Marketing Surveysa (SMS).

Ukupna gledanost od početka europskog dijela sezone premašila je sva očekivanja.

Od VN Španjolske gledanost u Velikoj Britaniji povećala se za više od 55 posto u usporedbi s prošlogodišnjom. Najveći skok dogodio se tijekom VN Francuske, koja je privukla preko 80 posto više gledatelja nego lani. Razlog je zasigurno što se održavala nakon dvije uzastopne sjevernoameričke pobjede Lewisa Hamiltona.

McLarenovim sponzorima bit će, pak, drago što daljnji SMS-ovi podaci pokazuju da je u televizijskim snimkama i

prijenosima prvih osam trka 2007. McLaren na zaslonima bio 27,4% ukupnog vremena (najviše od svih momčadi). Drugi je Ferrari s 23,5 posto. Prošlogodišnji prvak Renault

doživio je pad zastupljenosti s prošlogodišnjih 29 posto na samo 8,8 posto.

Podatke o gledanosti Formule 1 u Hrvatskoj nažalost nemamo, no za pretpostaviti je da je i kod

nas veća, jer je i ukupna medijska prisutnost zamjetnija. Dijelom zbog Lewisa, dijelom zbog borbe čak četiri vozača za naslov, a dijelom, nadamo se, i zbog pojave ovog časopisa.



PODACI O GLEDANOSTI TRKA F1 ZA UK U 2007. I 2006.

Trka	gledanost 2007.	gledanost 2006.	promjena u %
Australija (uživo)	476.360	519.200	-8,3%
Australija (snimka)	3.023.380	2.657.100	+13,8%
Malezija (uživo)	1.461.660	1.057.500	+38,2%
Malezija (snimka)	1.381.660	2.327.600	-40,6%
Bahrein (uživo)	2.574.910	3.342.400	-23,0%
Španjolska (uživo)	3.148.120	2.325.000	+35,4%
Monako (uživo)	3.698.440	2.637.700	+40,2%
Kanada (uživo)	4.692.620	2.656.000	+76,7%
SAD (uživo)	5.236.500	3.498.600	+49,7%
Francuska (uživo)	3.314.800	1.835.900	+80,6%
Ukupno	29.008.450	22.857.000	+26,9%

© Sports Marketing Surveys. Napomena: podaci se odnose na prijenose prvih osam trka ovogodišnjeg Svjetskog prvenstva F1 na TV postaji ITV1. Uspoređeni su s istim trkama iz prošle sezone.

TKO SU DOVRAGA

Vaš vodič kroz sponzore

KINGFISHER AIRLINES

Tko su? U logotipu imaju vodomara, malu pticu ribolovca. Možda ste nekad čuli za njihovu sestrinsku tvrtku Kingfisher Beer čiji se proizvodi piju u indijskim restoranima diljem svijeta.

Gdje? Na bočnim stranama kokpita Toyote TF107 te na vozačkim odorama i kacigama. Vrlo istaknuta mjesta za najbrže rastućeg indijskog zračnog prijevoznika, reklo bi se, no to nije slučajno jer prisutnošću u F1 žele skrenuti pozornost na sebe. Od osnivanja u svibnju 2005. Kingfisher Airlines brzo je narastao: na potkontinentu već nude 146 letova dnevno.

Koliko dugo? Trogodišnji ugovor potpisan je prije predstavljanja ovogodišnjeg TF107, a Ralf Schumacher

poslan je na promidžbenu turneju po Indiji s predsjednikom i glavnim izvršnim ravnateljem Kingfishera Vijayem Mallyom.

Zašto? Mallya prepoznaje globalni doseg F1 i njezinu kompatibilnost sa zrakoplovnom industrijom.

Budući da su drugi bliskoistočni i dalekoistočni zračni prijevoznici (Etihad Airways, Gulf Air, JAL te Air Asia) već uključeni u F1, Kingfisher si nije mogao dopustiti da ostane pasivni promatrač.

Koliko? Procjenitelji iz paddocka ugovor procjenjuju na 10, 12 te 14 milijuna dolara za svaku od tri godine. Pribrojite k tome i Kingfisherov proračun za zabavu: neki misle da je zabava na njegovoj jahti u Monaku Mallyu stajala više od milijun dolara.



KRIVULJA PROFITA

Raspodjela nagradnog fonda za momčadi u 2008. (i do 2008.)

- 80 mil. \$ (35 mil. \$)
- 74 mil. \$ (33 mil. \$)
- 67 mil. \$ (30 mil. \$)
- 60 mil. \$ (26 mil. \$)
- 48 mil. \$ (22 mil. \$)
- 46 mil. \$ (20 mil. \$)
- 44 mil. \$ (18 mil. \$)
- 42 mil. \$ (17 mil. \$)
- 39 mil. \$ (16 mil. \$)
- 37 mil. \$ (15 mil. \$)

Napomena: iznosi su procjene F1 Racinga. Novac dobiva deset najboljih konstruktora prema poretku u prošlogodišnjem prvenstvu. Isplate za 2008. bit će prve koje će uključivati povećani udjel prihoda F1 od televizijskih prava.



OCJENE NA POLUGODIŠTU

Od Australije do Francuske 2007.

Vrijeme je da procijenimo kako ide vozačima nakon prvih osam utrka sezone. U našem godišnjem polusezonskom ocjenjivanju, vrlo stručna komisija koju smo okupili nemilosrdno je procijenila dobre i loše vozače



NAČIN BODOVANJA

Zamolili smo 28 porotnika da dodijele „F1 Racing bodove“ ovisno o kakvoći izvedbe 23 vozača u prvoj polovici sezone 2007. (od VN Australije do VN Francuske). Svaki je porotnik najboljem vozaču dodijelio 23 boda, drugom 22 i tako dalje, sve do jednog boda za 23. vozača po kvaliteti (točnije, najgoreg). U bodovanju nije sudjelovao nijedan sadašnji vozač. Statistika uključuje VN Francuske.

POROTA



Gary Anderson
Bivši konstruktor F1,
Jordan



Daniel Audetto
Generalni direktor,
Super Aguri



Flavio Briatore
Generalni direktor,
Renault



Martin Brundle
TV komentator i
bivši vozač F1



Christian Danner
TV komentator i
bivši vozač F1



Robert Doornbos
Testni F1 vozač,
Red Bull



Nick Fry
Glavni ravnatelj,
Honda Racing



Mike Gascoyne
Glavni tehničar,
Spyker



Norbert Haug
Potpredsjednik,
Mercedes-Benz Motorsport



Christian Horner
Šef momčadi,
Red Bull Racing



Christian Klien
Testni F1 vozač,
Honda



Colin Kolles
Generalni direktor i
šef momčadi, Spyker



Sam Michael
Tehnički direktor,
Williams



Tiago Monteiro
Bivši vozač F1



Tony Purnell
Tehnički savjetnik FIA-e



Jo Ramirez
Bivši koordinator
momčadi, McLaren



Carlos Reutemann
Bivši vozač F1



David Richards
Predsjednik i glavni
ravnatelj, Prodrive



Keke Rosberg
Bivši vozač F1
(svjetski prvak 1982.)



Peter Sauber
Bivši šef momčadi,
Sauber



Jody Scheckter
Bivši vozač F1
(svjetski prvak 1979.)



Paul Stewart
Bivši vlasnik F1
momčadi, Stewart GP



Paul Stoddart
Bivši šef momčadi,
Minardi



Marc Surer
TV komentator
i bivši vozač F1



Pat Symonds
Glavni inženjer,
Renault



Jean Todt
Glavni ravnatelj,
Ferrari



Charlie Whiting
Trkaći direktor FIA-e



Geoff Willis
Bivši tehnički direktor,
Honda

POSTAVA



23 Christijan Albers
F1 Racing bodovi 40

Osvojenih bodova 0 (18.)
Prosjeck startnih mjesta 21,1
Ispao nakon Q1 8
Ispao nakon Q2 0
Odvozio Q3 0
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 2:6
Najbolji rezultat 14. (Bahrein, Španjolska)
Krugova u vodstvu 0
Postotak završenih krugova 66%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 4:4
Najbolji trenutak Malezija: napokon je bio bolji u kvalifikacijama od svog momčadskog kolege novaka
Najlošiji trenutak Obećavajuća strategija u Kanadi protraćena udarom u zid
Zanimljivost Samo jednom je bio bolji od stražnjeg reda u kvalifikacijama; većinu krugova proveo je na 20. mjestu (80%)

F1 Racing presuda

Christijan nije donio ništa novog u F1, dok je njegov momčadski kolega novak zaslužan za sve dobro vezano za momčad ove godine, tako da su ga samo nizozemske veze držale još u momčadi



Liuzzi se muči prikazati svoju nadarenost

20 Vitantonio Liuzzi
F1 Racing bodovi 154

Osvojenih bodova 0 (18.)
Prosjeck startnih mjesta 16,1
Ispao nakon Q1 4
Ispao nakon Q2 4
Odvozio Q3 0
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 6:2
Najbolji rezultat 14. (Australija)
Krugova u vodstvu 0
Postotak završenih krugova 53%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 6:2
Najbolji trenutak Odlično 12. mjesto u Monaku, ali...
Najlošiji trenutak ... dojmlijava utrka u Monaku brzo je završila izlijetanjem u zaštitnu ogradu
Zanimljivost Još mora ostvariti bolji rezultat od 8. mjesta osvojenog u svojoj prvoj F1 utrci u Imoli za RBR

F1 Racing presuda

Neki kažu da će Liuzzi početi pobjeđivati kad bolid prestane pokušavati voziti kao gokart od 250 cm3. Dosad je ove sezone pokazao da je brz kad to ne treba biti (primjerice, na slobodnim treninzima), ali u utrkama je nesustavan

22 Ralf Schumacher
F1 Racing bodovi 80

Osvojenih bodova 2 (14.)
Prosjeck startnih mjesta 13,8
Ispao nakon Q1 3
Ispao nakon Q2 3
Odvozio Q3 2
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 0:8
Najbolji rezultat 8. (Australija, Kanada)
Krugova u vodstvu 0
Postotak završenih krugova 81%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 4:4
Najbolji trenutak Osvajanje boda u Australiji
Najlošiji trenutak Na startu VN Monaka pao na posljednje mjesto
Zanimljivost Više je krugova u karijeri završio na 4. mjestu nego na bilo kojem drugom (1096), no ove je sezone većinu krugova odvozio na 16. mjestu (49)

F1 Racing presuda

Nove Bridgestonke natjerale su mnoge vozače da dorade svoj vozački stil, no samo Ralfu to nije najbolje pošlo za rukom. Momčadski kolega je svjetlosnim godinama bolji od njega

Schumacher se još nije priviknuo na nove bridgestonke



21 Scott Speed
F1 Racing bodovi 96

Osvojenih bodova 0 (18.)
Prosjeck startnih mjesta 18,0
Ispao nakon Q1 6
Ispao nakon Q2 2
Odvozio Q3 0
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 4:4
Najbolji rezultat 9. (Monako)
Krugova u vodstvu 0
Postotak završenih krugova 57%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 2:6
Najbolji trenutak Nadahnuta vožnja u Monaku do 9. mjesta; zaslužio bod
Najlošiji trenutak Žrtva masovnog sudara u prvom krugu u Bahreinu
Zanimljivost Četiri DNF naslova; Liuzzi i oni završili su manje krugova od ma kojeg drugog stalnog vozača (248)

F1 Racing presuda

Da je barem toliko brz koliko je prgav. Red Bull/Toro Rosso bolidi imaju potencijala da budu brzi, no imaju velikih problema s pouzdanošću. Kad mu se bolid pokvari, Scott nema šanse da nešto učini

19 Adrian Sutil
F1 Racing bodovi 209

Osvojenih bodova 0 (18.)
Prosjeck startnih mjesta 20,3
Ispao nakon Q1 8
Ispao nakon Q2 0
Odvozio Q3 0
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 6:2
Najbolji rezultat 13. (Španjolska)
Krugova u vodstvu 0
Postotak završenih krugova 73%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 4:4
Najbolji trenutak Odlična vožnja u Monaku kad je na subotnjem treningu bio brži od svih
Najlošiji trenutak U prvom krugu VN Malezije završio utrku
Zanimljivost Jedinu novak ove sezone koji je u svojoj prvoj sezoni bolji u kvalifikacijama i brži na stazi od svog momčadskog kolege

F1 Racing presuda

Odlična vrijednost za uloženi novac (uvijek je znatno brži od momčadskog kolege), ali u ovom bolidu neće napredovati. I dalje čini previše pogrešaka na stazi



Tipičan primjer novaka koji prečesto prikazuje neiskusstvo

18 Anthony Davidson F1 Racing bodovi 217

Osvojenih bodova 0 (18.)
Prosjeak startnih mjesta 15,8
Ispao nakon Q1 4
Ispao nakon Q2 4
Odvozio Q3 0
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 4:4
Najbolji rezultat 11. (Španjolska, Kanada, SAD)
Krugova u vodstvu 0
Postotak završenih krugova 84%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 2:6
Najbolji trenutak 13. mjesto na kvalifikacijama u Bahreinu, brži od Sata za 0,7 sekundi
Najlošiji trenutak Kanada: gaženje svisca dok je bio na trećem mjestu
Zanimljivost Imao je najbrže i najsprije vrijeme u boks u Kanadi

F1 Racing presuda

Nekako nije dojmljiv koliko smo očekivali. Međutim, mnogo je bolji od Yujija Idea, Francka Montagnyja i Sakona Yamamotoa i može ostvariti bolje rezultate od ovih



Davidson je u Kanadi svisca pregazio kad se nalazio na trećem mjestu



Vettel je odlično obavio posao u svojem jedinom GP nastupu

17 Sebastian Vettel F1 Racing bodovi 230

Osvojenih bodova 1 (16.)
Prosjeak startnih mjesta 7,0
Ispao nakon Q1 0
Ispao nakon Q2 0
Odvozio Q3 1
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 0:1
Najbolji rezultat 8. (SAD)
Krugova u vodstvu 0
Postotak završenih krugova 100%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 1:0
Najbolji trenutak Kameja u Indianopolisu kada je osvojio posljednji bod kao superzamjena, ali...

Najlošiji trenutak ... izletio u prvom zavoju i na travi uništio strategiju
Zanimljivost Zamijenio Buttona i s 19. godina postao najmlađi vozač koji je osvojio bod u F1

F1 Racing presuda

Možda je najmlađi vozač u povijesti Formule koji je kažnjen zbog prebrzog prolaska boksevima, ali kad je u Indianopolisu zamijenio Kubicu, načinio je vrlo malo pogrešaka. Možda je bio previše oprezan, pa nije mogao pratiti Heidfelda

16 Alex Wurz F1 Racing bodovi 246

Osvojenih bodova 8 (9.)
Prosjeak startnih mjesta 16,0
Ispao nakon Q1 5
Ispao nakon Q2 3
Odvozio Q3 0
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 0:8
Najbolji rezultat 3. (Kanada)
Krugova u vodstvu 0
Postotak završenih krugova 85%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 4:4
Najbolji trenutak Jednim odlaskom u boks osvojio treće mjesto na VN Kanade
Najlošiji trenutak Užasan vikend u Španjolskoj završio je ispadanjem u prvom krugu utrke
Zanimljivost Osvajanje trećeg mjesta u Kanadi obilježilo je desetgodišnjicu njegovog debija u F1 na istoj stazi

F1 Racing presuda

Momčad Williamsa okoristila se golemim Wurzovim iskustvom, odlučnošću i nepopustljivošću: bolid je bolji i izdržljiviji, a Wurz je za momčad osvojio prvo treće mjesto nakon dugo vremena. Trebao bi bolje voziti u kvalifikacijama

Vrlo iskusni Wurz u utrkama demonstrira svoje iskustvo





Ovogodišnja Honda nikako nije dorasla Buttonovim mogućnostima

15 Jenson Button
F1 Racing bodovi 260

Osvojenih bodova 1 (16.)
Prosjek startnih mjesta 13,6
Ispao nakon Q1 0
Ispao nakon Q2 7
Odvozio Q3 1
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 4:4
Najbolji rezultat 8. (Francuska)
Krugova u vodstvu 0
Postotak završenih krugova 75%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 2:6
Najbolji trenutak Osvajanje prvog boda ove sezone u Francuskoj
Najlošiji trenutak Sudario se s momčadskim kolegom i ostao bez prednjeg kraja
Zanimljivost U posljednjih šest utrka 2006. Jenson je osvojio više bodova od bilo kojeg drugog vozača

F1 Racing presuda

Odjednom Button nije toliko bolji od Rubensa. Je li stvar u gumama? Nesumnjivo. Je li se još uvijek maksimalno trudi? Teško je reći jer Honda ove godine ima bolid s kojim se teško istaći

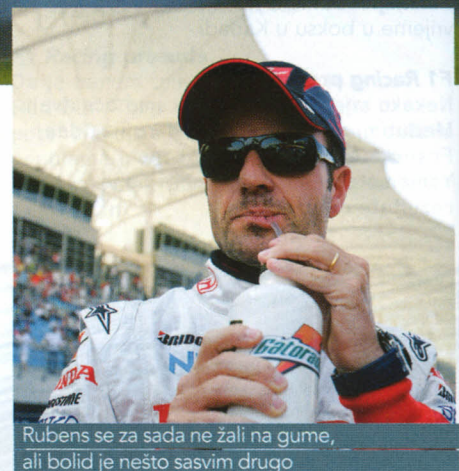
14 Heikki Kovalainen
F1 Racing bodovi 280

Osvojenih bodova 12 (8.)
Prosjek startnih mjesta 11,6
Ispao nakon Q1 1
Ispao nakon Q2 4
Odvozio Q3 3
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 3:5
Najbolji rezultat 4. (Kanada)
Krugova u vodstvu 5
Postotak završenih krugova 99%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 3:5
Najbolji trenutak Nakon nezgode u kvalifikacijama osvojio 4. mjesto u Kanadi
Najlošiji trenutak Loše krštenje u Australiji; Flavio nije bio oduševljen (što je i izjavio)
Zanimljivost Heikki je tijekom utrke osvojio više pozicija od bilo kojeg drugog vozača (u Kanadi je sa 22. došao do 4. mjesta)

F1 Racing presuda

Heikki se mučio u bolidu u koji ima malo povjerenja. No brzo uči, a i on i bolid su se poboljšali

Početak sezone je za Kovalainena bio užasan, ali mali obećava



Rubens se za sada ne žali na gume, ali bolid je nešto sasvim drugo

13 Rubens Barrichello
F1 Racing bodovi 292

Osvojenih bodova 0 (18.)
Prosjek startnih mjesta 14,4
Ispao nakon Q1 2
Ispao nakon Q2 5
Odvozio Q3 1
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 4:4
Najbolji rezultat 10. (Španjolska, Monako)
Krugova u vodstvu 0
Postotak završenih krugova 85%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 6:2
Najbolji trenutak Oštra vožnja do 11. mjesta u Maleziji nakon kazne zbog motora
Najlošiji trenutak Zaletio se u momčadskog kolegu Buttona nakon što je Schumacher uzrokovao kaos na Indyju
Zanimljivost Rubens nakon odlaska iz Ferrarija nije niti jednom vodio, ali bio je jedno vrijeme čak treći u utrci

F1 Racing presuda

Superuglađeni Rubens zna da mu Bridgestone 2007 idu u korist. Šteta što je bolid loš, no Rubens dostojanstveno štiti i vozi utрку za utrkom





Satova nepredvidljivost glavni je razlog zašto ga vrijedi pažljivo promatrati

11 David Coulthard F1 Racing bodovi 330

Osvojenih bodova 4 (12.)
Prosjek startnih mjesta 14,4
Ispao nakon Q1 2
Ispao nakon Q2 5
Odvozio Q3 1
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 1:7
Najbolji rezultat 5. (Španjolska)
Krugova u vodstvu 0
Postotak završenih krugova 69%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 2:6
Najbolji trenutak Oštećenim Red Bullovim bolidom osvojio peto mjesto u Španjolskoj
Najlošiji trenutak Iznenadni sudar s Wurzom u Melbourneu završio je loše
Zanimljivost Sa 36 godina Coulthard je najstariji vozač u F1

F1 Racing presuda

Kad je u pitanju završavanje utrke u brzom (relativno), ali krhkom bolidu RB3, Coulthard je bolji od momčadskog kolege, ali naša ga je komisija ocijenila lošije od kolege. Možda je razlog tome što u utrkama sam sebi komplicira život.

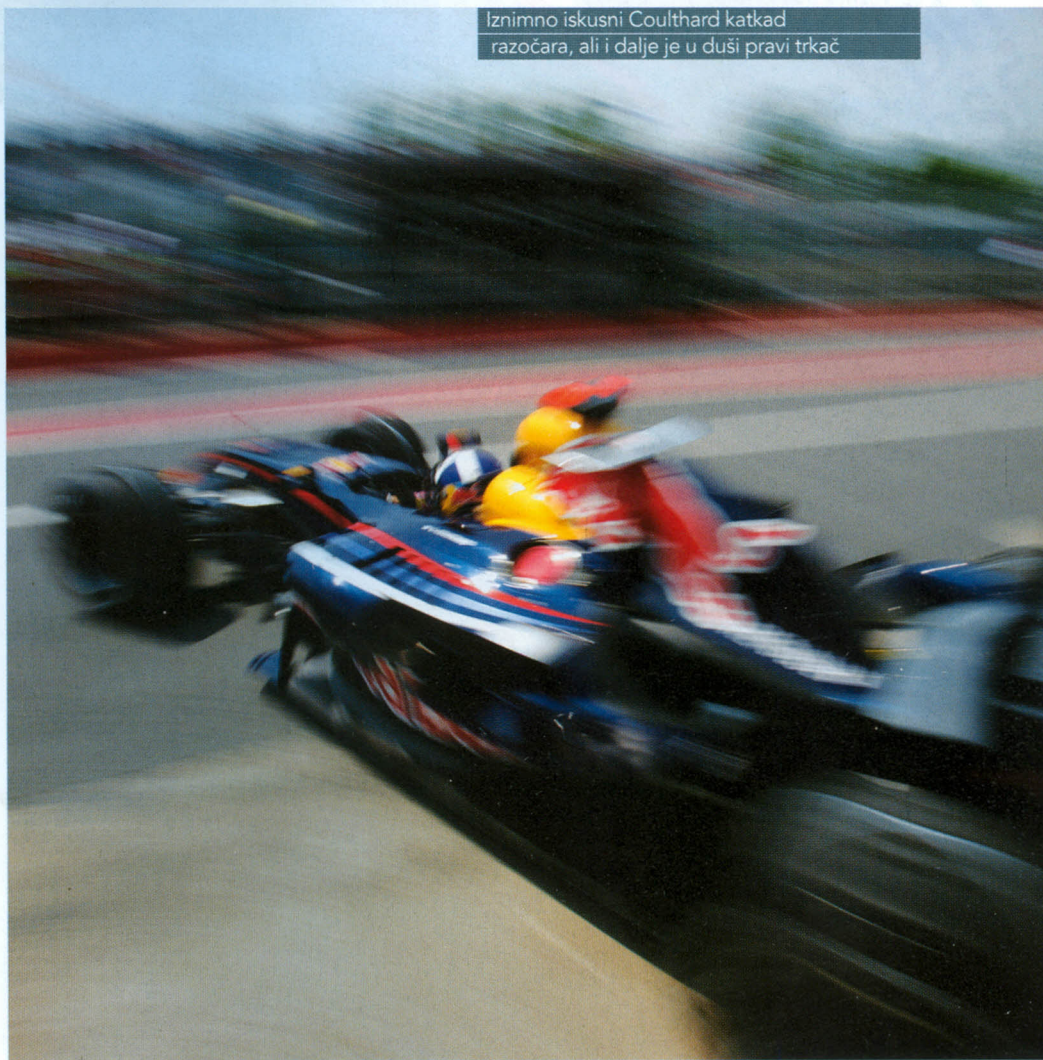
12 Takuma Sato F1 Racing bodovi 310

Osvojenih bodova 4 (13.)
Prosjek startnih mjesta 15,8
Ispao nakon Q1 4
Ispao nakon Q2 3
Odvozio Q3 1
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 4:4
Najbolji rezultat 6. (Kanada)
Krugova u vodstvu 0
Postotak završenih krugova 83%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 6:2
Najbolji trenutak Progurao se pokraj Alonsa (dva kruga prije kraja) i u Kanadi osvojio šesto mjesto
Najlošiji trenutak Kažnjen u Francuskoj zbog pretjecanja Buttona pod žutom zastavom
Zanimljivost Monako je nesretna staza za Satoa; ove je godine prvi put završio utрку i to na 17. mjestu

F1 Racing presuda

Sato je ove godine ponovno podigao razinu svoje vožnje; više nije toliko nepredvidiv, ali i dalje ima duha. Kad je u Kanadi prestigao Alonsa, samo McLarenovo osoblje nije klicalo

Iznimno iskusni Coulthard katkad razočara, ali i dalje je u duši pravi trkač



10 Jarno Trulli F1 Racing bodovi 371

Osvojenih bodova 7 (10.)
Prosjek startnih mjesta 8,9
Ispao nakon Q1 0
Ispao nakon Q2 1
Odvozio Q3 7
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 8:0
Najbolji rezultat 6. (SAD)
Krugova u vodstvu 0
Postotak završenih krugova 73%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 4:4
Najbolji trenutak Junačka vožnja do šestog mjesta u Indyju, najbolja Toyotina do sada
Najlošiji trenutak Izletio s bolidom u Kanadi kad je na stazi bio sigurnosni automobil
Zanimljivost Fantastičan u kvalifikacijama; jedini vozač, osim Rosberga, koji je u potpunosti nadmašio svog momčadskog kolegu 8:0

F1 Racing presuda

Prvi put u nekoliko godina Trulli ima gume koje gotovo da se ne truse i njegova se vožnja poboljšala uz istodobno ponižavanje momčadskog kolege. U kvalifikacijama je odličan, baš kao i na utrkama



Webber je odvozio nekoliko odličnih kvalifikacijskih krugova, ali sada je sve lošiji

Izvršna kvalifikacijska vremena sramote Ralfa jer je rezultat 8:0 u korist Trullija

09 Mark Webber F1 Racing bodovi 379

Osvojenih bodova 2 (14.)
Prosjek startnih mjesta 18,0
Ispao nakon Q1 1
Ispao nakon Q2 1
Odvozio Q3 6
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 7:1
Najbolji rezultat 7. (SAD)
Krugova u vodstvu 0
Postotak završenih krugova 74%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 6:2
Najbolji trenutak Bodovna suša napokon je završila osvajanjem sedmog mjesta u Indyju
Najlošiji trenutak Svađa sa Speedom zbog navodnog testiranja kočnica u Kanadi
Zanimljivost Ove je godine skinuo prokletstvo Malezije i konačno je cijelu utрку odvozio iz šestog pokušaja

F1 Racing presuda

Još jedna polujadna sezona. U kvalifikacijama je odličan, ali pouzdanost bolida razočarala je. Usto, ima naznaka da pada u loše raspoloženje, što je svojedobno zatvorilo situaciju u Williamsu



08 Giancarlo Fisichella F1 Racing bodovi 437

Osvojenih bodova 16 (7.)

Prosjeck startnih mjesta 7,9

Ispao nakon Q1 0

Ispao nakon Q2 1

Odvozio Q3 7

Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 5:3

Najbolji rezultat 4. (Monako)

Krugova u vodstvu 0

Postotak završenih krugova 96%

Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 5:3

Najbolji trenutak Nakon odličnih kvalifikacija solidnom vožnjom osvojio četvrto mjesto u Monaku

Najlošiji trenutak Zanemario crveno svjetlo u boksovima u Kanadi, nakon čega je isključen iz utrke

Zanimljivost Jedan od samo šestorice vozača koji je u prve tri utrke ove sezone osvojio bodove

F1 Racing presuda

Isprva bolid R27 nije izgledao pobjednički, ali zatim je nakon loše utrke u Melbourneu Fisichella smirio situaciju i demonstrirao pravu vještinu. Bolid je sada poboljššan i Fisi je sve više bliži vodećima

Fisichella je nakon Renaultovog buđenja završio na četvrtom mjestu



07 Robert Kubica F1 Racing bodovi 443

Osvojenih bodova 17 (6.)

Prosjeck startnih mjesta 6,1

Ispao nakon Q1 0

Ispao nakon Q2 0

Odvozio Q3 7

Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 2:5

Najbolji rezultat 4. (Španjolska, Francuska)

Krugova u vodstvu 0

Postotak završenih krugova 85%

Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 3:4

Najbolji trenutak Besprijeekorna vožnja do četvrtog mjesta u Španjolskoj

Najlošiji trenutak Nije vozio u Indiju nakon stravične nesreće u Montrealu

Zanimljivost Prvi Poljak u F1 pomogao je BMW-u da već sada osvoji više bodova nego tijekom 2006.

F1 Racing presuda

Prošlogodišnje čudo od djeteta isprva se mučilo s prilagodbom vozačkog stila na nove gume. No nije jedini i već je gotovo svladao te poteškoće – čak i nakon nesreće u Kanadi

Ni nesreća u Kanadi nije bila dovoljna da zaustavi Kubicu



06 Nico Rosberg F1 Racing bodovi 475

Osvojenih bodova 5 (11.)
Prosjeck startnih mjesta 9,3
Ispao nakon Q1 0
Ispao nakon Q2 3
Odvodio Q3 5
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 8:0
Najbolji rezultat 6. (Španjolska)
Krugova u vodstvu 0
Postotak završenih krugova 96%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 4:4
Najbolji trenutak Hrabar prolazak Schumachera u borbi za sedmo mjesto u Australiji
Najlošiji trenutak Nakon kvara na bolidu u Indiju izgubio šesto mjesto
Zanimljivost Najviše krugova proveo na šestom mjestu (94)

F1 Racing presuda

Zasigurno ovogodišnji kandidat za vozača koji je najviše napredovao. Prikazuje prave kvalitete zvijezde i odličan je u kvalifikacijama: u utrkama je brz i dosljedan



Heidfeld ove sezone odlično vozi i stalno je među prvih osam

04 Nick Heidfeld F1 Racing bodovi 559

Osvojenih bodova 30 (5.)
Prosjeck startnih mjesta 5,3
Ispao nakon Q1 0
Ispao nakon Q2 0
Odvodio Q3 8
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 6:2
Najbolji rezultat 2. (Kanada)
Krugova u vodstvu 3
Postotak završenih krugova 93%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 4:4
Najbolji trenutak Zaslužio je drugo mjesto u Kanadi
Najlošiji trenutak Loš pit-stop u Španjolskoj uništio mu je obećavajuću utrku
Zanimljivost Prvi F1 vozač koji je na početku sezone osvojio tri četvrta mjesta

F1 Racing presuda

„Brzi Nick“ do dolaska Kubice više je nalikovao „krstarećem skupljaču bodova Nicku“. Ove je godine pronašao malo starog žara i bio je bolji od momčadskog kolege, no stvari se opet mijenjaju



Nico vozi sve bolje, što obećava odličan drugi dio sezone

05 Kimi Räikkönen F1 Racing bodovi 497

Osvojenih bodova 42 (4.)
Prosjeck startnih mjesta 4,6
Ispao nakon Q1 0
Ispao nakon Q2 1
Odvodio Q3 7
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 6:2
Najbolji rezultat 1. (Australija, Francuska)
Krugova u vodstvu 85
Postotak završenih krugova 89%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 4:4
Najbolji trenutak Prkos kritičarima klasičnom pobjedom nad Massom u Francuskoj
Najlošiji trenutak Udarac u prepreku nakon početničke pogreške na kvalifikacijama u Monaku
Zanimljivost Pobjeđivši u prvoj utrci za Ferrari, stao uz bok Mansellu, Andrettiju i Baghettiju

F1 Racing presuda

Na poslijetku, Kimi je najbrži od svih vozača u F1, ali nakon odličnog početka sezone njegov je učinak bio raznolik



Brilijantnom vožnjom i pobjedom u Francuskoj Kimi je spasio ugled

03 Felipe Massa F1 Racing bodovi 583

Osvojenih bodova 47 (3.)
Prosjeck startnih mjesta 4,6
Ispao nakon Q1 0
Ispao nakon Q2 1
Odvodio Q3 7
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 6:2
Najbolji rezultat 1. (Bahrein, Španjolska)
Krugova u vodstvu 150
Postotak završenih krugova 96%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 4:4
Najbolji trenutak Preživio napad Alonsa i požar u boku i zatim osvojio VN Španjolske
Najlošiji trenutak Protratio najbolju startnu poziciju u Sepangu te ga je Hamilton na istoj stazi nadmudrio
Zanimljivost U Bahreinu osvojio jubilarnu 100. najbolju startnu poziciju za Bridgestone

F1 Racing presuda

Massa vrlo uvjerljivo zamjenjuje Schumachera. Do sada je prikazao veliku brzinu i trkaću vještinu, ali morat će svoje performanse podići još više želi li pobijediti sve boljeg Kimija



Massa je s dvije pobjede predvodio Ferrari početkom sezone

02 Fernando Alonso F1 Racing bodovi 605

Osvojenih bodova 50 (2.)
Prosjeck startnih mjesta 3,1
Ispao nakon Q1 0
Ispao nakon Q2 0
Odvezio Q3 8
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 4:4
Najbolji rezultat 1. (Malezija, Monako)
Krugova u vodstvu 128
Postotak završenih krugova 100%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 3:5
Najbolji trenutak Vrhunska pobjeda na malezijskoj vrućini
Najlošiji trenutak Kažnjavanje stajanjem i prolaskom kroz boks u Kanadi zbog zanemarivanja sigurnosnog automobila
Zanimljivost Pobjedom u Monaku donio McLarenu 150. pobjedu u F1

F1 Racing presuda

Poteškoće zbog činjenice da je momčadski kolega novak bolji od njega i zbog prilagodbe na nove gume naštetile su njegovom vozačkom stilu, ali Alonso i dalje vozi šampionski. Sve što treba je malo popraviti raspoloženje



Ova je sezona pravi test Alonsove osobnosti, ali on i dalje dobro vozi

Hamilton je postavio novu mjeru trkaće vještine, rezultata i klase za novake u F1



01 Lewis Hamilton F1 Racing bodovi 635

Osvojenih bodova 64 (1.)
Prosjeck startnih mjesta 2,5
Ispao nakon Q1 0
Ispao nakon Q2 0
Odvezio Q3 8
Uspješnost u kvalifikacijama nasuprot momčadskog kolege 4:4
Najbolji rezultat 1. (Kanada, SAD)
Krugova u vodstvu 156
Postotak završenih krugova 100%
Uspješnost na kraju utrka nasuprot momčadskog kolege 5:3
Najbolji trenutak Odlična vožnja u Kanadi i emotivna prva pobjeda
Najlošiji trenutak Strka nakon Monaka nakon što su mediji kritizirali momčadsku taktiku
Zanimljivost Najmlađi vozač koji vodi u ukupnom poretku

F1 Racing presuda

Stigli smo do novih razina izvrsnosti. Nakon osam utrka – prvih osam utrka u njegovoj karijeri – Hamilton nije silazio sa postolja. Njegova vještina i rezultati prkose stvarnosti

FO

F1 plus 1

Alex Wurz Vozač: Williams

O slomljenim spojlerima, prilagođavanju na nove gume i poboljšanjima u momčadi

Je li vam bilo teže nego što ste očekivali vratiti se ponovno utrka?

Bilo je teže nego što sam očekivao, jer mi je trebalo šest godina! Lijepo je ponovno voziti – jako dobar osjećaj.

Kako ste se osjećali na Velikoj nagradi Kanade kad ste kao treći u završnoj fazi utrke imali slomljeno stražnje krilo i ne baš najbolje gume?

Dotad je krilo već bilo slomljeno otprilike dvije trećine utrke, stoga nisam bio toliko zabrinut kao ranije. Bio sam zabrinut kad je počelo – ne želite da vam krilo otpadne na najvećoj brzini ili pri ulasku u zavoj, jer bi moglo biti gadno. Ali tada sam odlučio, "Zajebi, ako ispadnem, ispadnem", i na sreću, potrajalo je. Momčad je provjerila podatke, držala na oku kameru na bolidu, proučili su planove koje su imali na računalo, pa su unutar dva kruga ili tako nešto bili sigurni da će struktura krila izdržati. Patrick (Head, tehnički direktor Williamsa) sve je na TV-u pratio u tvornici. Ono što mi se nije sviđjelo bio je posljednji izlazak safety cara – svi su mi se približili. Heikki Kovalainen i Kimi Räikkönen bili su neposredno iza mene, pa sam pomislio kako će to biti teških 12 krugova. Bio sam na opcijskim gumama, na kojima stvarno nitko nije želio biti, ali dotad sam na njima vozio 40 krugova i strah je nestao. Vidio sam da je Nick Heidfeld u nevolji, a ja sam ga polako sustizao te sam zato počeo ignorirati svoju pit ploču. Prije samog

kraja utrke odvezio sam neke od svojih najbržih krugova na utrci.

Osjećate li da ste ove godine bolji?

Iza pozornice, u radu s momčadi, pomaganjem u donošenju razvojnih odluka – da. To je dobro išlo. Na stazi nisam bio dovoljno dobar u kvalifikacijama – to možete vidjeti u statistikama. Ali bio sam dobar na utrkama. Osvajao sam pozicije skrećući s linije i prema prvom zavoju i vozio agresivno u svakom stintu. Ali kvalificiranjem na nižoj poziciji ostaje vam mnogo više posla za samu utrku. Katkad sam uspio izvući zeca iz šešira, ali to ne možete svaki put.

Zašto se katkad mučite na kvalifikacijama?

Doista se moram priviknuti na nove gume. Za moj stil vožnje nedostaju mi stare gume. Ali njih više nema, tako da se moram prilagoditi. Mogu se prilagoditi. To nije golema promjena i znam da to mogu postići. To je pitanje nepretjerivanja.

Zašto neki vozači imaju takvih poteškoća pri prilagođavanju na nove gume?

Mislim da nema mjesta da odgovorim na samo jednoj stranici! Neki dečki ne žele priznati da se muče, ali očito je da je tako. Najbolju usporedbu mogu načiniti s tenisom: neki igrači su dobri na zemlji, drugi na travi. Loptica dolazi različitim brzinom i s različitim rotacijom. Vožnja se, pak, svodi na osjećaj i povratnu informaciju, a ove gume imaju prilično različita obilježja od prošlogodišnjih.

Ne vole raditi previše stvari odjednom (kočenje i skretanje). Jednostavno morate razviti nov način razmišljanja i promjeniti svoj mentalni pristup.

Gdje je Williams sada u usporedbi s ostalima?

Konkurencija je jaka ove godine. Rezultat u prvenstvu momčadi poprilično je realan, mislim, što se ukupne izvedbe tiče. Neki dečki su vrlo brzi na kvalifikacijama, ali jedva završe utrke. Na kraju, utrku morate završiti s bodovima u džepu, a to je jedno od područja gdje smo prilično bolji nego što smo bili prošle godine.

Do kakvih je poboljšanja došlo na šasiji FW29 od početka godine?

Načinili smo nekoliko nadogradnji, a svaka od njih je donijela poboljšanje. Ali i svi ostali su se poboljšali. Toliko se toga događa u F1. Prava je borba oko toga tko može razviti najbrži bolid. Sviđa mi se to jer se ne možete odmoriti ni na minutu, pa se i ne odmaramo. Naporno radimo. U srednjim će redovima onaj koji bude najbolji u razvoju završiti kao četvrti ili peti u prvenstvu. Naš najbliži protivnik ovog trenutka je Toyota, ali voljeli bismo loviti Renault. Red Bull je brz, ali dosad to nisu uspjeli pretočiti u bodove.

Je li u redu da muškarac u tridesetima rabi gestikulaciju kakvom se Alex poslužio na postolju Velike nagrade Kanade (nasuprot)?

Zašto ne? Pogotovo ako ste surfer. Ne slažete se? Koliko vi imate godina? Jeste li opuštena osoba ili ne? Ma dajte!

+5 brzih pitanja

1 Posljednja knjiga koju ste pročitali?

Čudo u Andama Nanda Parrada.

2 Imate li Falcove albume (preminula austrijska pop zvijezda) na vašem iPodu?

Da! Ne smijte se, on je bio nacionalni heroj. I bio je broj jedan u SAD-u i Velikoj Britaniji.

3 Kad ste se posljednji put nekontrolirano smijali?

Sa svojom djecom, prije nego sam krenuo na Veliku nagradu Francuske.

4 S kojim se likom u Simpsonima najviše možete poistovjetiti?

Rijetko ih pratim, ali svi izgledaju kao Mark Thompson (fotograf Getty Imagesa).

5 Koji je smisao vašeg života?

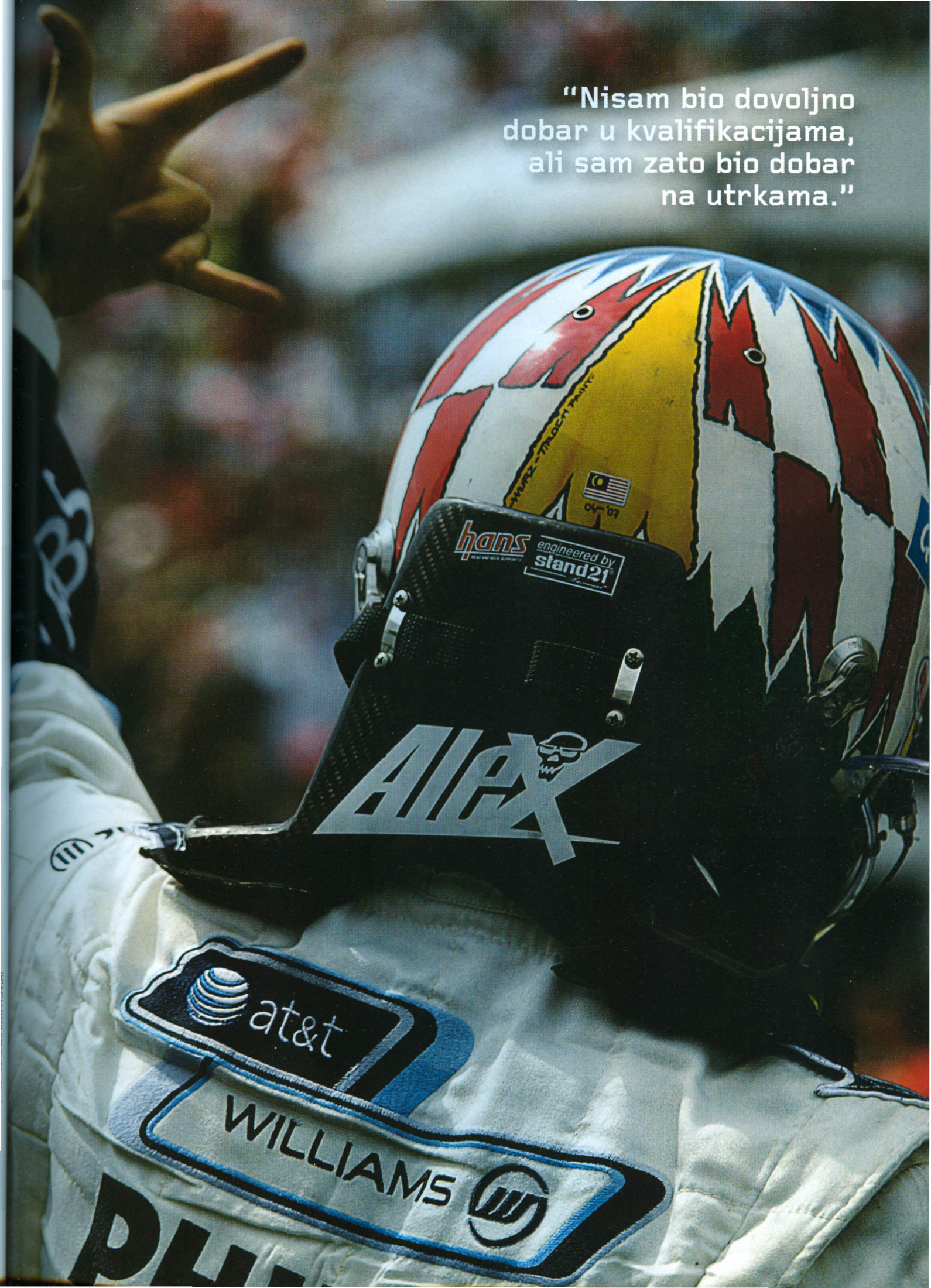
Želite brzi odgovor? Ovo je na samom rubu stranice, je li tako? Znaite, ljudi pišu knjige na ovu temu.



Surfer Alex (desno) ponovno se privikava na postolje.

FO

"Nisam bio dovoljno dobar u kvalifikacijama, ali sam zato bio dobar na utrkama."



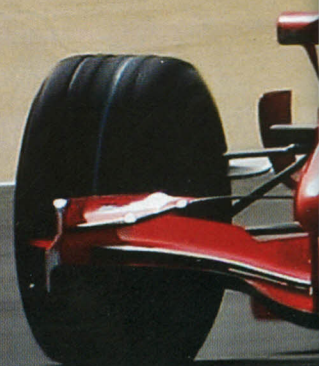
MASS

PRVAK

IZ SJENE?

Felipe Massa pobjeđuje, i to ne slučajno. Pobjeđuje zato što je radio napornije od svih ostalih – da, svih – kako bi naučio put do pobjede. I zato što ima vrlo sposobnog pomagača.

Ovogodišnja pobjeda u Bahreinu pokazala je da je Massa spreman izaći iz Scuderijinih sjena.



S SA



Ferrari je v letošnjem sezoni...
Matt Bishop je...
Slike Matthew Stylianou



Na licu mu je urezana odlučnost. No je li Massa materijal za budućeg svjetskog prvaka?

Nalazimo se u montrealском paddocku, a Felipe Massa želi razgovarati. Želi objasniti. Želi nam jednostavnim riječima reći zašto se svijet Formule 1, premda se lani približio rezultatu Michaela Schumachera više nego što je ikad uspjelo ijednom drugom Nijemčevu momčadskom kolegi, još uvijek suzdržava dignuti ga među zvijezde.

“Gledajte, ne smeta mi”, kaže. “Osvojiš li svjetski naslov, ili se boriš za njega kao što ja to trenutačno činim, pokazuješ ljudima da vjerojatno nisi loš vozač. No nije

mi važno jesam li zvijezda ili ne – samo želim pobjeđivati. Kome je potreban zvezdani status? Michaelu nikad nije bilo važno je li zvijezda ili ne – samo je htio pobjeđivati. To sam ja. To je to. To je sve.

No reći ću vam, kad govorimo o mom ugledu, moja karijera u F1 loše je počela. Da nisam imao onu lošu prvu sezonu u Sauberu 2002., na završetku koje me Peter [Sauber] najurio, moj ugled bio bi mnogo bolji nego sad. Možda me tek sad, ove godine, ljudi počinju primjećivati. Trajalo je dugo. Ali nije me briga. Više sam naučio

tijekom te teške godine u Sauberu, a zatim i 2003. testirajući za Ferrari, nego što bih naučio da sam debitirao za Sauber 2004.”

Na papiru se te riječi doimaju poput hirovitog ispada. No nije tako. Nije bilo tako. Izgovorene su iskreno, a ne iritantno. Usto, sve je točno rekao. Možda ima samo 26 godina, možda je visok samo 1,66 m i težak perolakih 59 kg, a ima i te dječaklike crte lica od svih njegovih vršnjaka, ali Massa je sazrio, budite sigurni u to.

Felipe podrobno razmišlja i o svojoj karijeri, kao što je zapravo uvijek činio.



Zakuhalo se: čak ni ovo vatreno zaustavljanje u Španjolskoj nije moglo spriječiti Felipea u osvajanju svoje druge pobjede 2007.

Štoviše, posve otvoreno govori o tim razmišljanjima. U potpunosti ima pravo kad kaže da je njegova neobuzdanost u prvoj sezoni, a mogli bismo dodati i učinak njegove neprimjetne tjelesne pojave, spriječila osobe koje su to trebale prepoznati da ga svrstaju među vozače kojima se smiješi sam vrh. Ali on jest jedan od njih.

Massa je bio brz od samog početka. "Uvijek se sjetim svojeg prvog testa u F1, u Mugellu [potkraj 2001.]", priča. "Bio sam vrlo brz. Brži od Nicka [Heidfelda, drugog Sauberova vozača i tada već veterana s dvije sezone F1 za sobom]. Brži od njega s istom količinom goriva, u istim uvjetima sve do posljednjeg dana, kad je uspio postići malo bolje vrijeme.

Kad sam 2002. za Sauber potpisao kao trkači vozač, također sam bio brz od početka, no možda i pomalo divlji. Griješio sam, istina, ali bolid je bio iznimno zahtjevan. Vrlo preupravljiv. A moj vozački stil bio je vrlo agresivan. Stoga, uz takav bolid i takva mene, nije bilo preteško biti brz, ali bilo je vrlo teško biti dosljedan. Do vremena kad sam se počeo poboljšavati, učiti kako da vozim tečnije i dosljednije, Peter me već odlučio otpustiti te za sezonu 2003. u momčad vratiti Heinza-Haralda [Frentzena]. Bilo je prekasno."

Ipak, nije sve bilo izgubljeno jer, premda

tada u to nismo bili sigurni, Felipe je već potpisao ugovor s Ferrarijem - i to dug ugovor.

"S Ferrarijem sam povezan od 2001. - otprije nego što sam počeo voziti za Sauber", govori. "S Jeanom [Todtom, čelnikom Ferrarijeve momčadi] prvi put sam razgovarao početkom 2001. Taman sam osvojio talijansko te europsko prvenstvo Formule Renault, pa je Jean rekao, 'Dobro, sad pokušaj osvojiti europsko prvenstvo F3000. Pobjediš li, vrati se, pa ćemo ponovo razgovarati.' Stoga sam učinio upravo to. No nisam morao nikamo ići jer me nazvao i iz vedra neba ponudio ugovor s Ferrarijem - naravno da sam ga potpisao. I, da, dobro sam učinio. Bili su [misli na Todta] vrlo dobri prema meni, osobito kad

"Kad sam 2002. potpisao za Sauber, bio sam brz, no pomalo divlji, ali i bolid je bio iznimno zahtjevan."



Posao testnog vozača u Ferrariju 2003. donio mu je nasušno potrebno iskustvo

su mi dali posao testnog vozača nakon što me Peter otpustio. I još jedna dobra stvar koja se iz tog izrodila je što sam upoznao Nicolasa [Todta, Jeanova sina]. Mnogi misle da sam testni vozač postao zato što sam bio pod Nicolasovim okriljem, ali to nije istina. Upoznao sam ga tek sredinom 2003., kad sam već gotovo dvije godine bio povezan s Ferrarijem te sam nekoliko mjeseci testirao za njih.

Nicolas i ja odmah smo se našli na istoj valnoj duljini. Samo je nekoliko godina stariji [Felipeu je 26, a Nicolasu 29], pa je nekako automatski postao moj menadžer. U to vrijeme imao sam dva menadžera, koji su se međusobno sukobljavali. Bila je to teška situacija, pa mi je laknulo kad sam upoznao Nicolasa i shvatio da se tako



U Indyju su ispred Masse bili samo McLareni. S velikom je prednošću nadmašio svojeg medijski eksponiranog momčadskog kolegu.

dobro slažemo i da imamo ista mišljenja o mnogočemu. Zbog toga smo potkraj te godine [2003.] potpisali ugovor o zastupanju. Od početka fantastično obavljao svoj posao.

Bila je to odlična godina [2003.] za mene. Bilo je fantastično što sam nakon teške prve sezone dobio priliku stati i učiti. Vozio sam briljantan bolid [Ferrari F2003-GA]. Radio sam s briljantnom ekipom. Naučio sam sve. Radio sam vrlo naporno i nastojao naučiti sve što sam mogao – posebice o tehničkoj strani vožnje bolida F1.

Čineći to, shvatio sam zašto sam 2002. imao tako divlji stil vožnje – zato što nikad ne bih ispravno podesio bolid. Da sam tada znao to učiniti, ne bih vozio ni izdaleka tako divlje. No iz dva mi je razloga drago da su se stvari odvijale kako jesu: prvo,



Obiteljske veze: Todtovi - stariji i mlađi (lijevo) - usmjerili su vozačevu karijeru.

toliko sam naučio testirajući za Ferrari 2003., i drugo, Sauber je te godine imao još lošiji bolid nego 2002., pa mi je drago što ga nisam morao voziti!"

Godinu dana kasnije, međutim, ponovo je bio u Sauberu, opet kao trkaći vozač. Možda na zahtjev Todta starijeg, a možda i ne, ali činjenica da je Sauber vozio Ferrarijeve V10-ice pod Petronasovom značkom zasigurno nije bila slučajnost, posebice s obzirom na to da je Felipea dvanaest mjeseci prije smaknula ruka čovjeka čijoj se momčadi ponovno pridružio.

"Nije mi bilo lako vratiti se u istu momčad", Felipe priznaje. "A sjetite se da mi je kolega bio Giancarlo [Fisichella], kojeg je Peter upravo doveo iz Jordana i koji je u to doba bio na iznimno dobru glasu. Uskoro je Giancarlo počeo voziti dobro i osvajati bodove, pa je na neki način Peteru prirastao srcu. No zbog onoga što sam naučio u Ferrariju 2003., kako je sezona odmicala postajao sam sve bolji. Do kraja godine, premda je bio razočaran što mu je Renault preoteo Giancarla, Peter je promijenio mišljenje o meni. Htio je da ostanem.

Zatim se 2005. ploča okrenula. Mojem tadašnjem kolegi Jacquesu [Villeneuveu] išlo je loše. Muku je mučio s bolidom, pa se ekipa počela usredotočavati na mene. Počeli su se oslanjati na mene, zapravo. I Peter je počeo drukčije – bolje – postupati sa mnom. Na kraju te godine svim me

silama pokušavao nagovoriti da ne potpišem za Ferrari, odnosno da potpišem za BMW-Sauber [što je Sauber trebao postati] za 2006." Nimalo iznenađujuće, Felipe se nije obazirao na Sauberova preklinjanja i učinio je ono o čemu sanja svaki vozač F1: potpisao je za propetog konjića. Možda je mislio da je naučio mnogo 2003. dok je samo testirao za Ferrari, no još ga je toliko nepoznatog čekalo u jednom od njihovih trkaćih bolida. Za kolegu je dobio Michaela, tada u 38. godini, ali još uvijek na vrhuncu svojih čudesnih mogućnosti – i za razliku od Rubensa Barrichella i Eddieja Irvinea prije njega (svaki od njih smatrao je Michaela vladarem kojeg treba zbaciti s trona, a ne obrascem koji treba preslikati), Felipe je prisegnuo da će još jednom naučiti sve što će biti moguće.

"Bila je to jednostavno tako fantastična prilika za mene", nastavio je, pogleda uprtog u daljinu, ponosan, dok iz svake pore njegova lica zrači zanos. "Nisam znao da će to biti posljednja Michaelova sezona u F1, ali znao sam da će biti jedna od posljednjih. No nije me bilo briga. Jedna godina s njim, dvije godine s njim, kao da je bilo važno? On je bio najbolji, najznačajniji i najuspješniji vozač svih vremena. A preda mnom je bila cijela godina s njim – barem. Moglo je ispasti samo dobro.

Svejedno, nije bilo lako. Prvu polovicu sezone pratile su me poteškoće,



"Proučavao sam Michaelove trke krug po krug. Pokušavao sam ga oponašati. I upalilo je."

Osvajanjem drugog mjesta u Francuskoj iza kolege Räikkönena, Massa je ostao u trci za prvaka.



> SAUBER: KRIVO VRIJEME, KRIVO MJESTO

Za novaka je Sauber 2002. bio popriličan zalogaj. Momčad je branila svoj najbolji prvenstveni rezultat (četvrto mjesto), a za šefa ekipe Petera Saubera sve se više govorilo da ima nos za mlade, darovite vozače. Potkraj 2001., kad je Felipe Massa potpisao, teret očekivanja bio je toliko velik da ga se proglašavalo idućim Kimijem Räikkönenom (na čije je upražnjeno mjesto došao). Massa je gotovo trenutačno došao na zao glas kao impulzivan. Sudarao se uz

puno štete i često, pa ga je Peter Sauber ubrzo počeo otvoreno kritizirati. Massina neobuzdanost svoj je vrhunac dosegla te sezone u Monzi, kad ga je Pedro de la Rosa nespretno pretjecao. Jaguar se probio naprijed, ali samo toliko da poravnati uđu u šikanu. Massa je samo trebao ostati pribran i pričekati da De la Rosa prepusti mjesto (ili da bude primoran na to). Umjesto toga, on ga je istjerao sa staze. FIA ga je kaznila s deset mjesta lošijim startnim položajem na

idućoj trci – VN SAD-a – što je momčad zaobišla poslavši na stazu Heinz-a-Haralda Frentzena. Frentzen nije bio dojmljiv, kvalificirao se na 11. mjesto, završio na 13., ali Sauberova odluka bila je konačna. Upošljavanje novaka može biti djelotvorno kad ti suparnici tehnički

nazaduju, mislio je, no da bi pogurao vlastiti projekt moraš raspolagati iskusnim kadrom. Stoga je za 2003. uzeo Frentzena, a Massi ponudio ulogu tek "trećeg vozača". Brazilac je razmislio i prihvatio ulogu – ali u Ferrariju.



uglavnom s postavom. Premda je moj trkači inženjer [Gabriele Delli Colli] bio vrlo dobar i vrlo profesionalan, nešto nije štimalo. Nije bilo kemije. Stoga su mi na polovici sezone dodijelili Roba [Smedleyja], koji je niz godina bio testni inženjer i kojeg sam dobro poznavao. Posljedica toga bila

je fantastična druga polovica sezone za mene, s pobjedama u Turskoj i Brazilu.

Robu i meni bilo je potrebno nekoliko trka da se uhodamo te da ustanovimo kako ćemo zajedno najbolje podesiti bolid. Usto, u to se doba zbilo još nešto što mi je također ulilo samopouzdanje. Ako bolje promislím, otprilike oko Indianapolisa, Michael mi je u četiri oka povjerio tajnu: rekao mi je da će se povući na kraju godine. To me dovelo do spoznaje da iz dvaju razloga moram voziti dobro: prvo, jer ga neće biti u 2007., te drugo, jer sam mu doista htio pomoći da osvoji naslov prvaka 2006., u svojoj posljednjoj godini. Znam da na posljedku nije pobijedio, no ja sam dao sve od sebe da mu pomognem i na to sam ponosan. Michael je bio nevjerovatan. Nikad nisam vidio vozača koji je mogao

toliko razmišljati tijekom trke, a istodobno biti tako usredotočen na nju. Kad nagaziti, kad podići nogu – uvijek je znao. Na granici, ali točno poput sata, nikad divlje. Proučavao sam sve što je činio – katkad razgovarajući s njim, katkad samo ga promatrajući. Proučavao sam njegove trke krug po krug. Pokušavao sam ga oponašati. I upalio je. Zato što sam znao da odlazi i zato što sam tako mnogo učio od njega te zato što sam tako dobro radio s Robom, kako je sezona odmicala postajao sam sve bolji. Jednom ili dvaput, potkraj godine, Michael je čak odustao od postava na kojem su radili on i Chris [Dyer, Schumacherov trkači inženjer, sad radi s Kimijem Räikkönenom] i umjesto njega odlučio se za postav koji smo složili Rob i ja. Zbog toga sam bio vrlo ponosan."

Ove godine, na iznenađenje svih osim male skupine Ferrarijevaca koji su ga najbolje poznavali, Michael je još uvijek na mnogim trkama, još uvijek je u središtu Scuderijinih trkaćih napora, još uvijek vodi raščlambe dokasna, još uvijek je naslonjen na pitwall. Zašto? Je li on, kao što mnogi upućeni pretpostavljaju, Felipeov neslužbeni trener?

"Ne, nije mi trener", odgovorio je Felipe. Hm, da, možete misliti kako će nam to priznati. Vozači F1 iznimno su osjetljivi na primjedbe da im treba pouka bilo kojeg oblika – one vrijedaju njihov osjećaj muškosti. Stoga pretpostavljam da je odnos Michaela i Felipea sve sličniji odnosu učitelja i učenika te da samo neslužbenost

"Michael nije moj trener, ali mnogo razgovaramo – o bolidu, ali i o svemu ostalom."

tog odnosa Felipeu omogućuje da tako glatko umanjí njegov značaj. Usto, ako mu Michael doista nije trener, onda bi mu, dovraga, trebao biti. To ne bi bila nikakva sramota, zapravo upravo suprotno.

"On nije moj trener", Felipe je ponovio, "ali mnogo razgovaramo. A kad dođe na trku, prvo o čemu razgovaramo je bolid, istina, ali razgovaramo i o svemu ostalome. Pita me o mom bolidu, ali i o bolidima suparnika. Zatim odlazi na sve sastanke, jer želi razumjeti sve kako bi mogao pridonijeti raspravama o gumama, postavu, taktici. Otkriva mi sitne trikove. Trikove poput: 'Hej, možda bi ti bilo bolje da podesiš

bolid tako da stražnjim gumama kasnije bude lakše [tj. da istrpiš neoptimalni kvalifikacijski postav kako bi umanjio rizik habanja stražnjih guma u kasnijim fazama trke]. Takve stvari. Sitnice, ali važne."

Treniranje, drugim riječima.

Ovo nije bio težak intervju. Više je nalikovao čavrljanju, zapravo. I dok sam kratko oklijevao s mojim idućim i posljednjim pitanjem, žustrim korakom došao je Kimi, nabacio pokeraško lice, kao i uvijek, te sjeo za obližnji stol. I sjedio je ondje, sam, vjerojatno čekajući nekoga. A možda i nije. Tko zna? Tko uistinu zna išta kad je Kimi posrijedi?

Nije nas mogao čuti, pa sam Felipea upitao o njegovim odnosima s Ledenim.

"Kimi i ja imamo dobar odnos", kazao je. "Ali, dobro, svi znaju da je podosta zatvoren momak. Nije otvoren. Ne zanima ga površno čavrljanje. No vrlo je korektan, nije sebičan, apolitičan je te ne misli samo na sebe. Jako simpatično. Jako dobro. Samo želi pobjeđivati. Vrlo je usredotočen, to je sve. Baš poput mene."

I to je, također, točno. Zapravo, sve što mi je Felipe rekao je točno. Točno i zanimljivo, razotkrivajuće i dojmljivo.

Možda jednog dana na posljedku postane zvijezda. Možda čak ove godine.

FO



Mentor? Trener? Zapravo nije važno. Schumi (lijevo) je od neprocjenjive pomoći.

NIJE MEĐU NJIMA SAMO JEDAN RUBENS..

Dame i gospodo, ovo je svjetska premijera posebnog projekta časopisa F1 Racing u zajedničkoj organizaciji svih 22 vozača F1. Svaki od njih je, samo za vas, nabrzinu skicirao svog momčadskog kolegu. Uživajte!

RENAULT

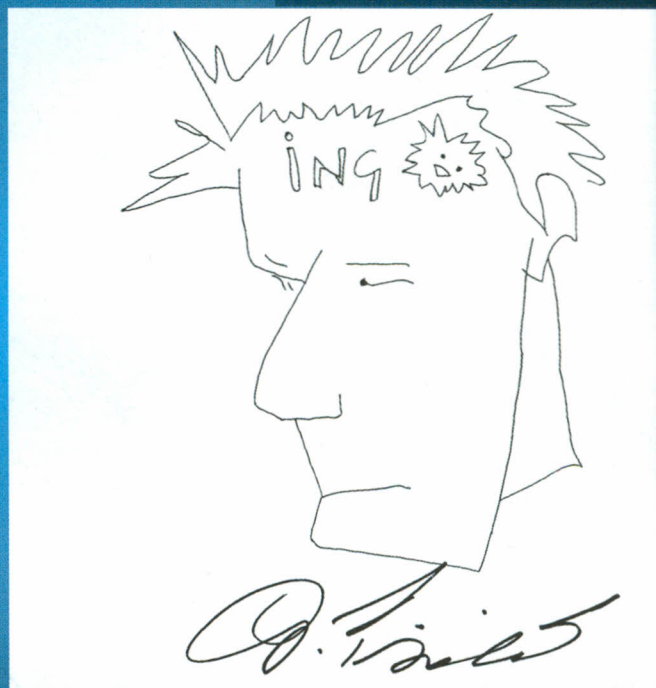
GIANCARLO FISICHELLA
(Heikki Kovalainen)

Odlično je uhvaćen kozmopolitski i rimski opušten stil



HEIKKI KOVALAINEN
(Giancarlo Fisichella)

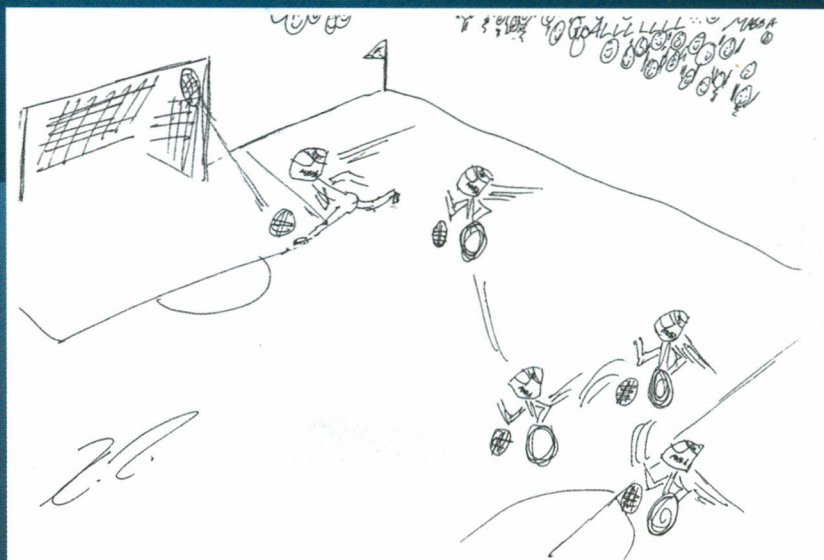
Začinjeni Heikki! Zgodna ideja bila je tetoviranje logoa na čelo



FERRARI

FELIPE MASSA
(Kimi Räikkönen)

Kimi zna da je drugi Ferrarijevac lud za nogometom, pa mu vrlo plemenito nudi ulogu zvijezde



KAD SMO SVIH 22 trenutačnih vozača Formule 1 odlučili pitati da nabrzinu nacrtaju svoje momčadske kolege, doista nismo znali što nas očekuje. Zapravo se nismo nadali da će svi na to i pristati. No, upravo se to dogodilo. Još bolje, neki crteži su iznimno dobri, poput Kimijevog, Felipeovog, Jensenovog i Takuovog, da spomenemo samo četiri. No mora se reći da su svi vrlo srčano prihvatili izazov i odlično odradili posao. Vozači F1 su, naravno, vrlo natjecateljski nastrojeni, kao što možete vidjeti i na ovom primjeru: "Moj jednostavno mora biti odličan", rekao je Lewis skidajući poklopac flomastera, no i mnogi drugi su bili iznimno željni pobjede nad konkurentima.

Sigurno se pitate što smo načinili s originalima? Kako bi skupili sredstva za humanitarnu zakladu F1 Racinga za 2007., zakladu CLIC Sargent (vođača britanska zaklada za borbu protiv raka u djece) te kako bi pomogli karijeri mladog vozača British F3 Alexa Watersa, koji utrke uspijeva kombinirati s vlastitom borbom protiv raka, crteže smo u petak 6. srpnja prodali na dražbi na La Dolce Vita Grand Prix Ballu u londonskom Royal Albert Hallu. Nakon velike borbe, crteži su prodani za povećí iznos funti.

FERRARI

KIMI RÄIKKÖNEN
(Felipe Massa)

Felipe uzvrća kompliment stavljanjem Kimija u ulogu hokejaša



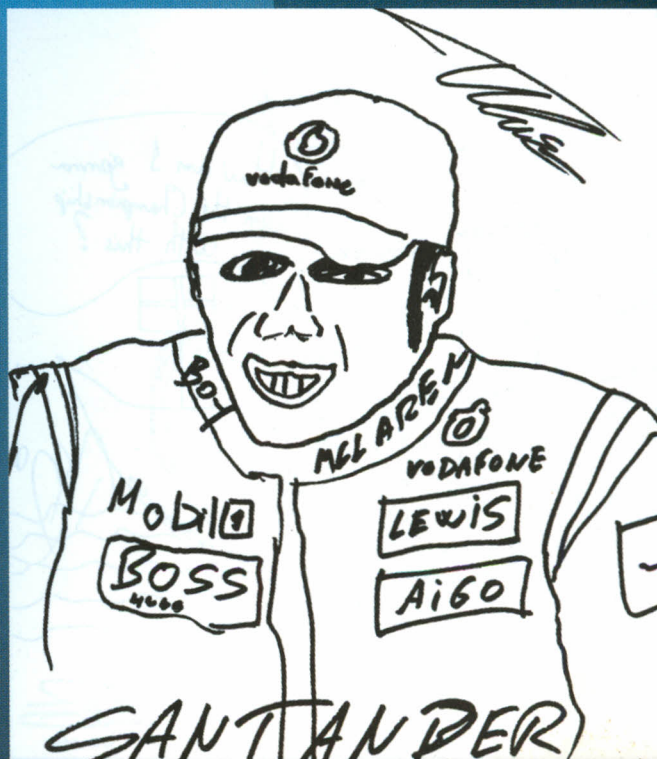
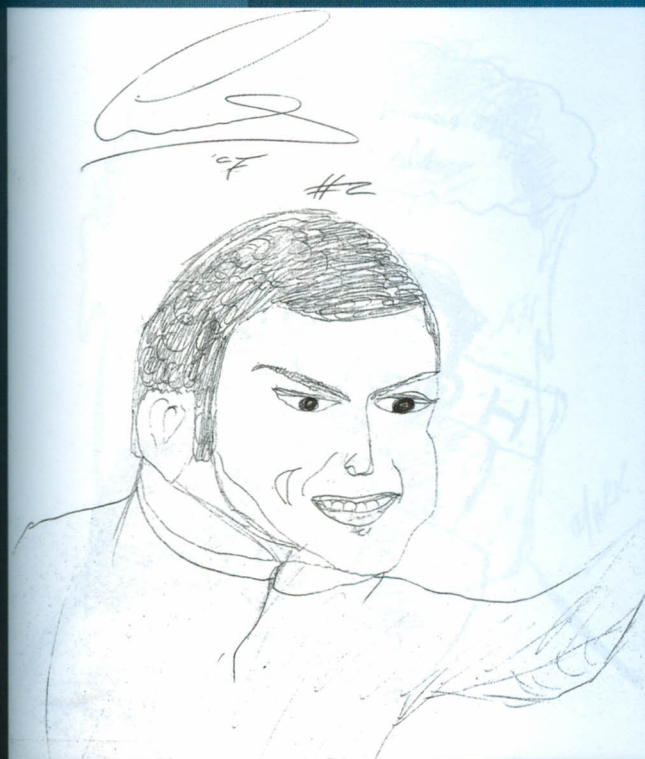
McLAREN

FERNANDO ALONSO
(Lewis Hamilton)

Zanimljivo – može se povući usporedba lakoće pera i Lewisove izvedbe na stazi. Vrlo dobro

LEWIS HAMILTON
(Fernando Alonso)

Obratite pozornost na riječ 'dječak' koju je Fernando naškrabao na Lewisovo rame...

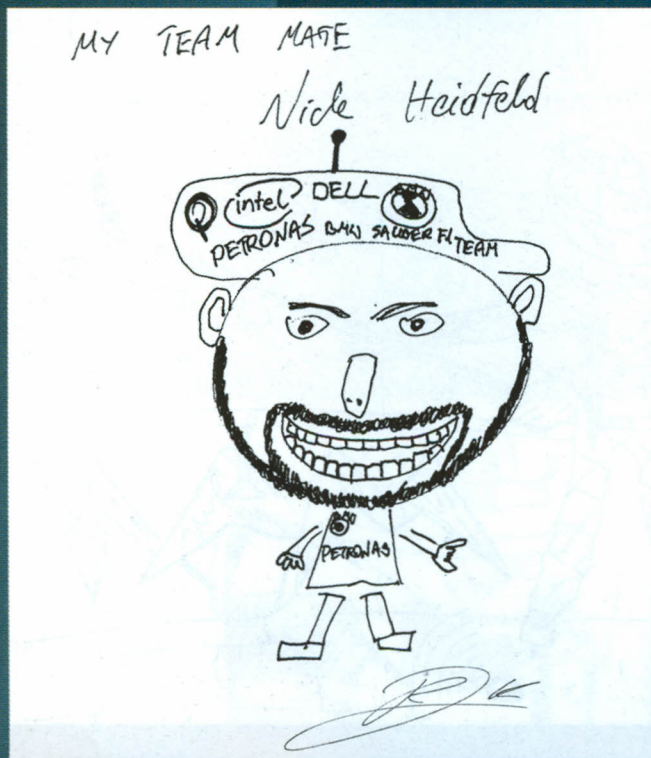


CRTEŽI ZA HUMANITARNE SVRHE

B M W - S A U B E R

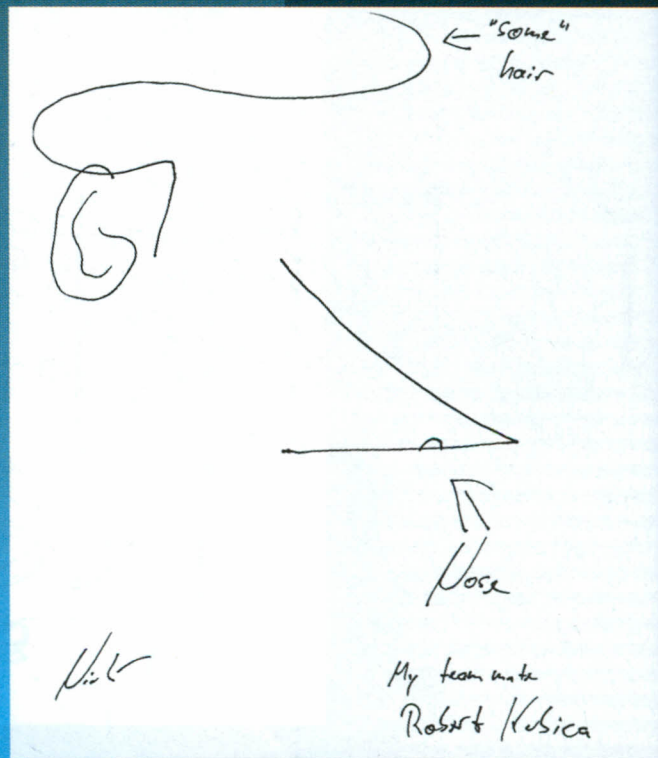
NICK HEIDFELD
(Robert Kubica)

Ekipa iz marketinga bit će ponosna na sve logotipe koje je Robert uspio nagurati



ROBERT KUBICA
(Nick Heidfeld)

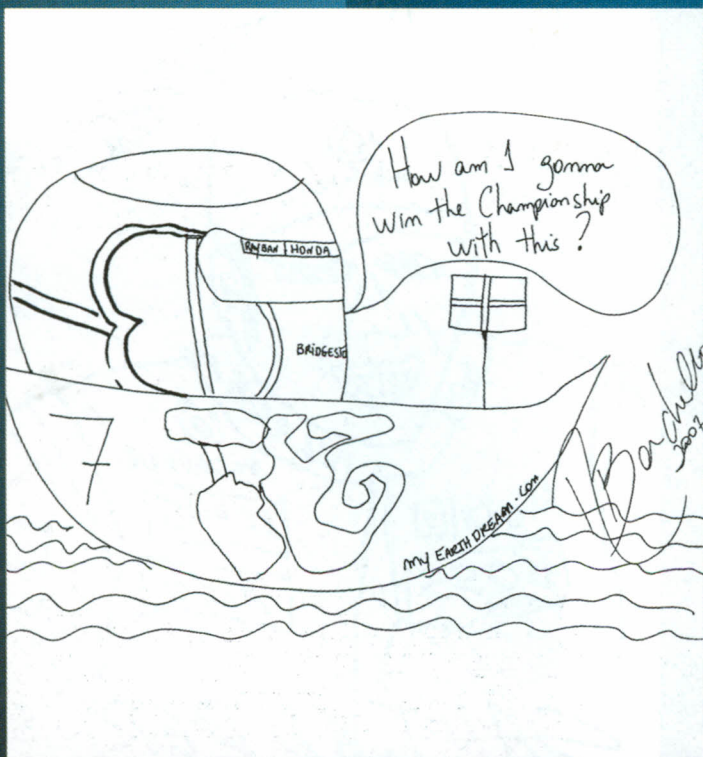
Picassov dak: Nick očito ima nos za minimalizam



H O N D A

JENSON BUTTON
(Rubens Barrichello)

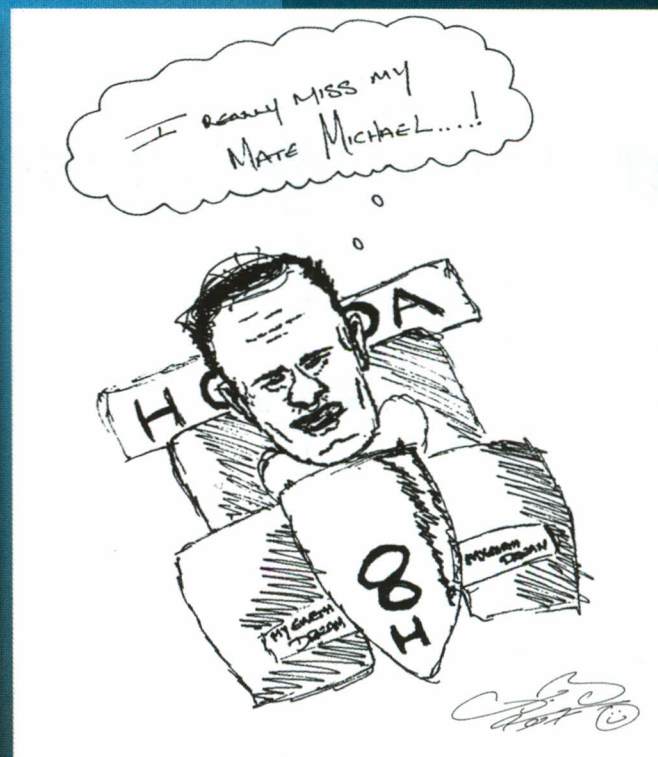
Sve na moru: Rubens je zabilježio Jensonovu nezgodu



H O N D A

RUBENS BARRICHELLO
(Jenson Button)

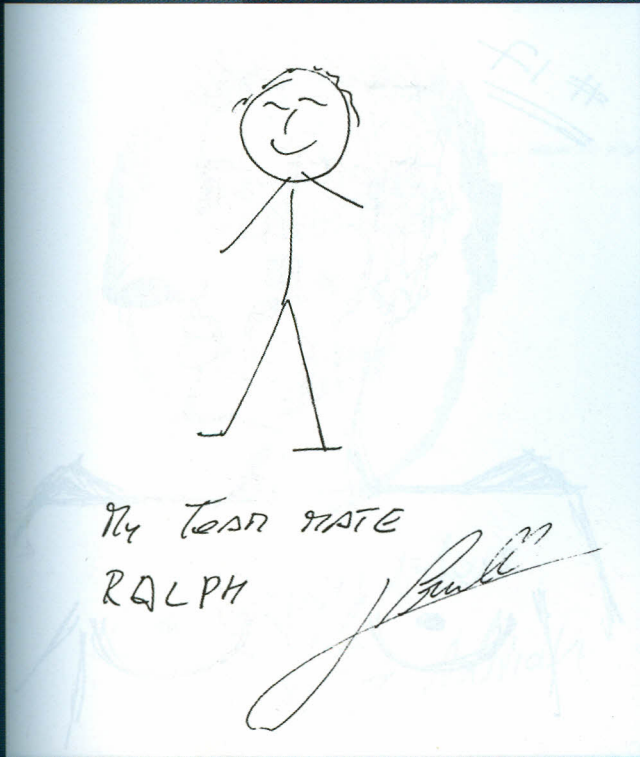
Spretna crtačka ruka...i velika doza ironije



TOYOTA

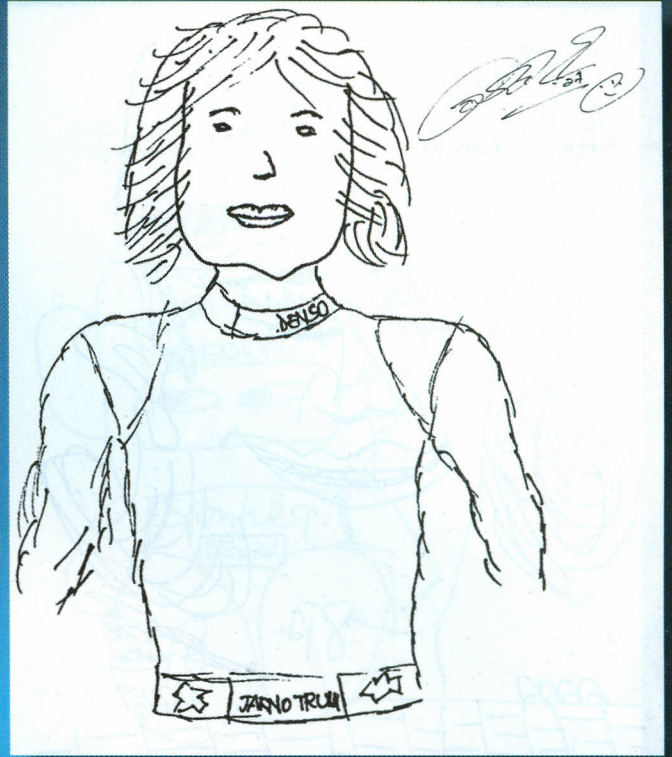
RALF SCHUMACHER
(Jarno Trulli)

E, Jarno. On je Ralf, ne Ralph. A vidjeli smo i bolje crteže, prijatelju



JARNO TRULLI
(Ralf Schumacher)

Što to govorimo, Ralf? Da Jarno vozi kao cura?



RED BULL

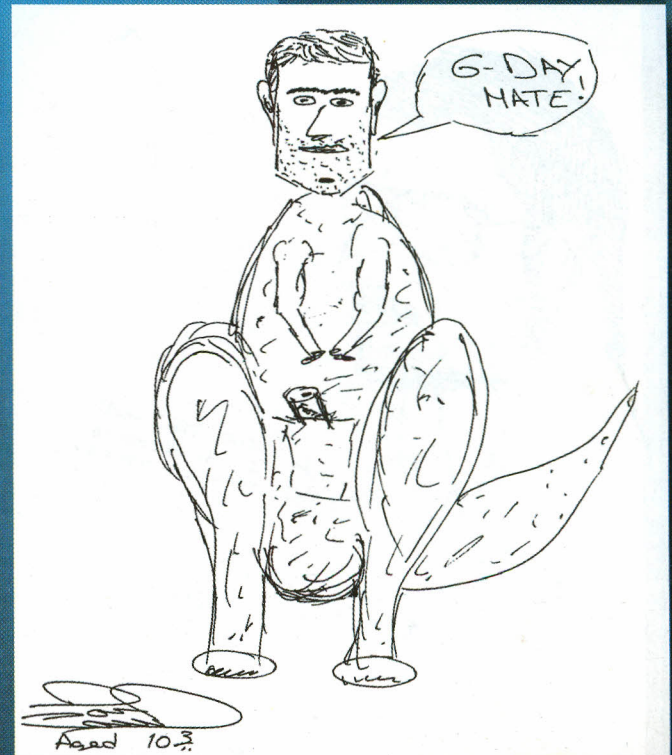
DAVID COULTHARD
(Mark Webber)

Mark je dobro uhvatio DC-ovu ženskastu ali dlakavu bradu, no je li stvarno toliko lud?



MARK WEBBER
(David Coulthard)

Možda je ovo kliše, no Britanci zaista ovako doživljavaju Australce

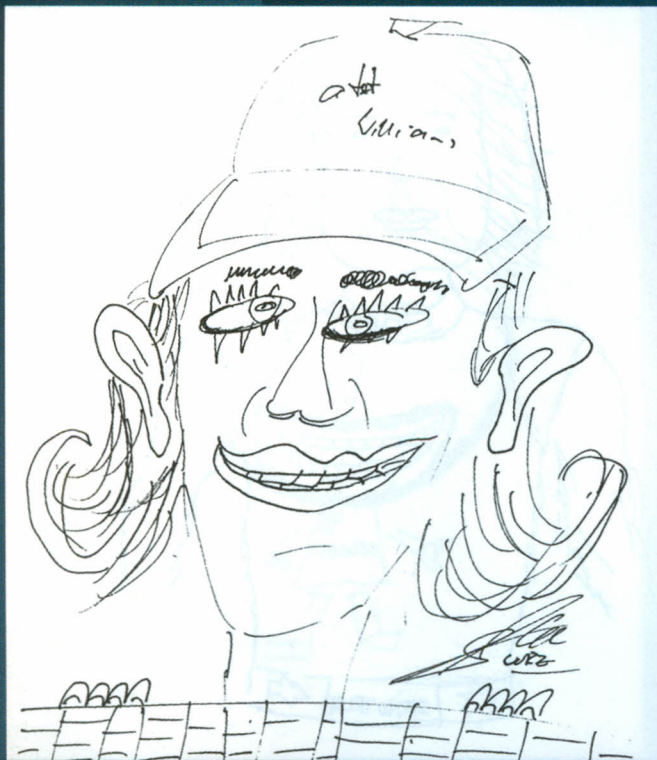


CRTEŽI ZA HUMANITARNE SVRHE

WILLIAMS

NICO ROSBERG
(Alex Wurz)

Znamo da moraš biti malo lud da upravljaš bolidom F1, no...



ALEX WURZ
(Nico Rosberg)

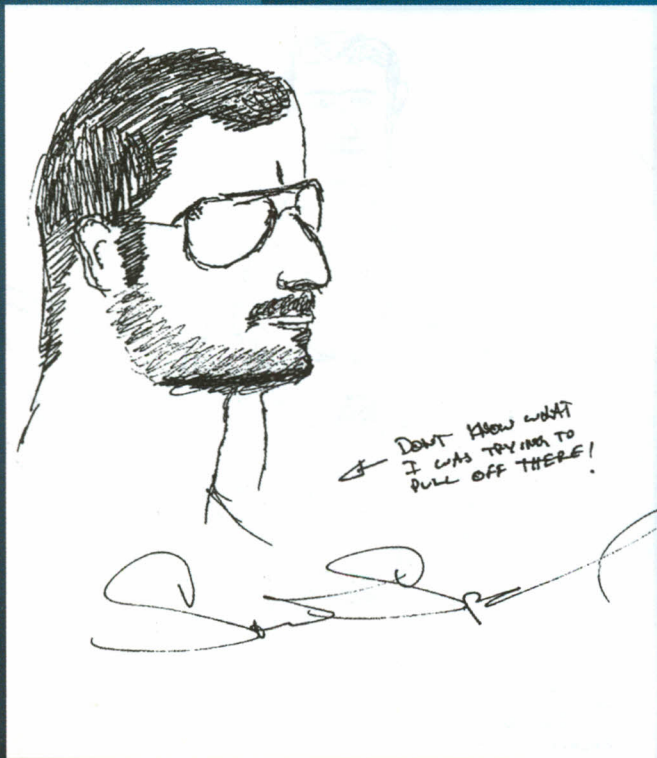
Podivljali njemački ekspresionizam, no prsni mišići izgledaju odlično



TORO ROSSO

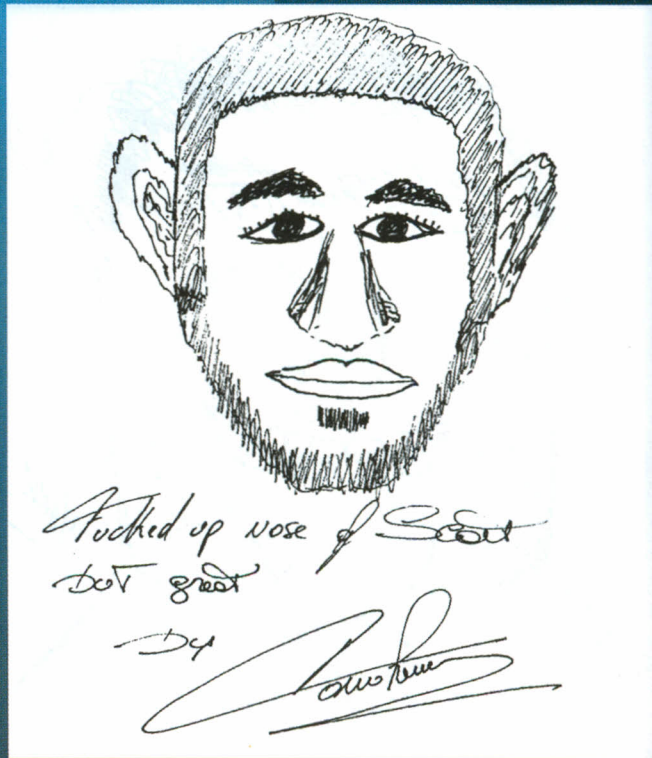
TONIO LIUZZI
(Scott Speed)

Vrlo dobro možete uočiti ugladenost (plus isprika za zločinačko krivi potez olovkom)



SCOTT SPEED
(Tonio Liuzzi)

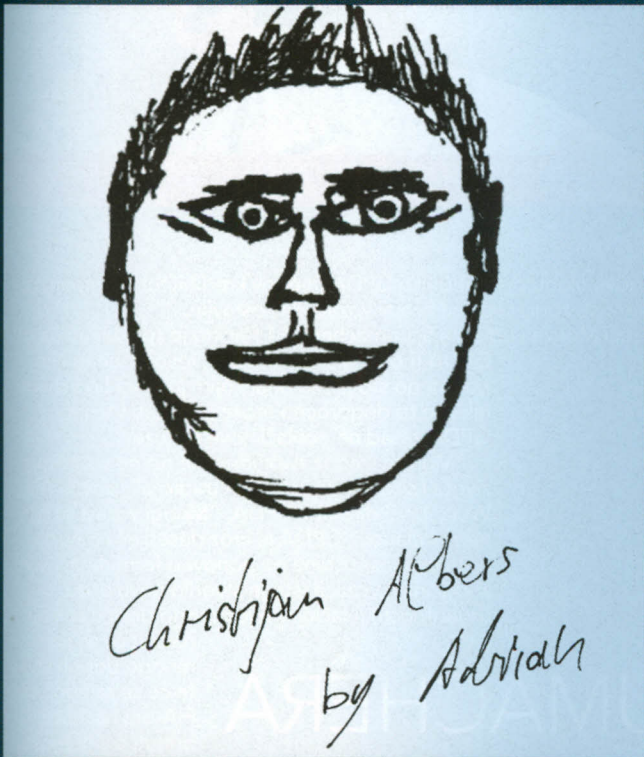
Toniov vrlo simetričan crtež dobro dočarava Scottovu divlju stranu!



SPYKER

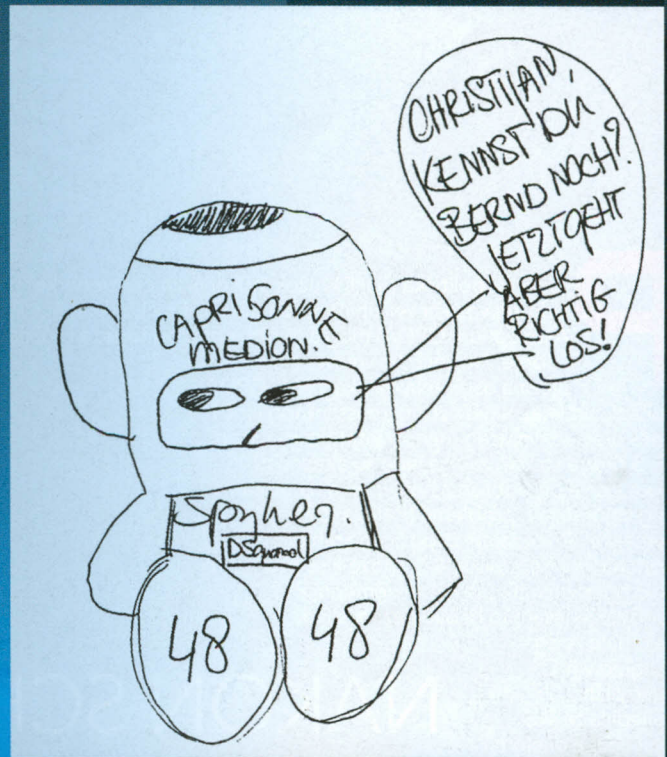
CHRISTIЈAN ALBERS
(Adrian Sutil)

Više nalikuje slici s tjeralice nego portretu. Uhapsite ovog čovjeka!



ADRIAN SUTIL
(Christijan Albers)

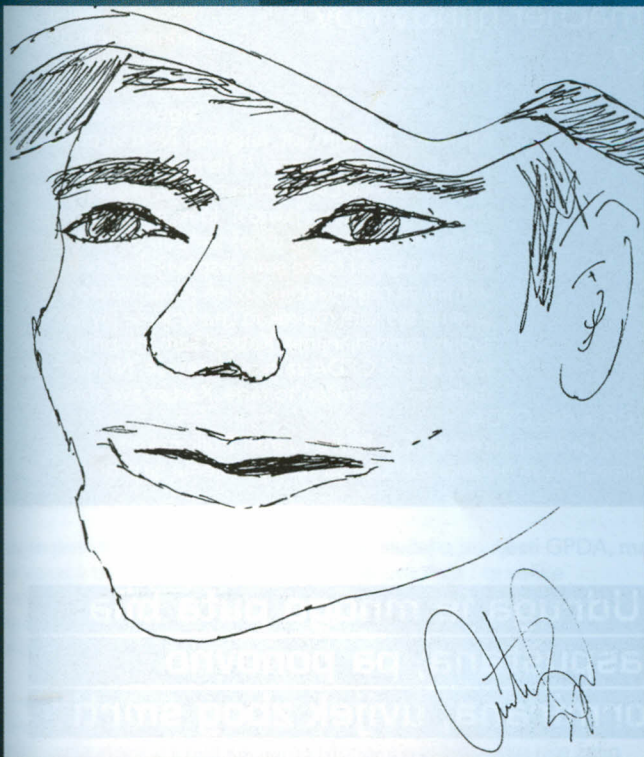
Je li Adrian stvarno Bo>Selecta fan? Ili crtež jednostavno otkriva njegovu maznu stranu?




SUPER AGURI

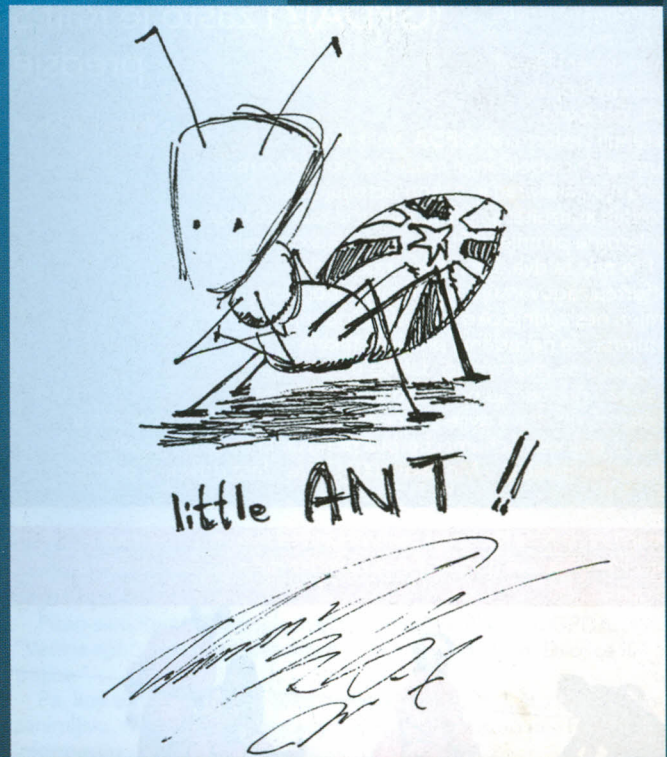
TAKUMA SATO
(Ant Davidson)

Ant dokazuje da njegovo dobro oko nadilazi puko praćenje staze



ANT DAVIDSON
(Takuma Sato)

Možda ipak previše doslovno, no kao crtač Taku je prava klasa 





Ralf Schumacher bi zbog svojeg takta mogao biti idealan predsjednik GPDA, neopterećen je, a bio je i u središtu sigurnosnih pitanja

Prodorna politička sila ili kružok štrikanja za penzionerke? Udruga vozača velikih nagrada (Grand Prix Drivers' Association, GPDA) mogla bi biti jedno od toga, a možda i oboje. Najveći dio vremena od njezina osnivanja daleke 1961. GPDA je bila neaktivna, najviše zbog konstantnog i još i danas prevladavajućeg manjka interesa za njezin rad. S druge strane, zabilježene su aktivnosti poput članskog odbijanja nastupanja na utrkama zbog sigurnosnih problema (Belgija '69 i Njemačka '70) te štrajk zbog licenciranja (Južnoafrička Republika '82). Može li se pak nešto takvo ponoviti u današnjoj suvremenoj F1? Odgovor je jasan: to bi bilo nezamislivo.

Djelomice zbog nesagledivih financijskih posljedica za sve uključene, a dijelom i zbog mnogo veće razine sigurnosti u suvremenoj F1.

Najzaslužniji za poboljšanje sigurnosti sami su vozači, a pokretačku silu promjena iznijeli su Michael Schumacher i David Coulthard koji su 1994. ponovno pokrenuli i reformirali GPDA. Velik broj sigurnosnih poboljšanja, možemo slobodno reći većina njih, aktiviran je nakon iscrpljujućih tehničkih konzultacija čiji su zaključci zaživjeli kroz regulatorne promjene FIA-e, upravljačkog tijela F1. Premda ta dva tijela dijele zajedničku platformu zagovaranja sigurnosti, mnogobrojni su primjeri neslaganja oko metoda uvođenja promjena. Za navođenje primjera takvih neslaganja ne moramo ići daleko u prošlost. Najsvježiji primjeri su prošlogodišnja izmjena prilično oštiri izjava dvije strane oko zaustavnih dijelova staze u Monzi ili pak oko Schumacherova ponašanja na stazi, posebice tijekom kvalifikacija u Monaku 2006. Ta je afera dovela u pitanje

njegovu ulogu predsjednika GPDA, njegov kredibilitet i kampanju za sigurnost, zbog čega su brojni vozači dali ostavku.

Uoči Monze i odlaska Schumachera, F1 Racing je špekulirao da bi GPDA mogla krenuti drugim, revolucionarnijim putem no što je bio onaj kojim ju je vodio Schumi. Iako se to dugoročno može pokazati točnim, GPDA zasad ne povlači nove poteze.

"Morate izaći iz svakodnevnog rutine vozačkog života i shvatiti da je GPDA tradicija", govori Alex Wurz, bivši direktor GPDA. "Mnogi vozači su bili njezini članovi. GPDA je kroz desetljeća mnogo puta bila raspuštena pa ponovno formirana, uvijek zbog smrti vozača (što je stvorilo novu dozu urgentnosti). Načinjeno je mnogo dobrih stvari,

način ču se još mnogo dobrih stvari te će se zajedno sa FIA-om nastaviti brinuti o sigurnosti.

Nikada nije bilo odlučeno Michaelovo isključenje. Na kraju krajeva, mnogo je vozača, uključujući i mene, mnogo puta bilo razočarano ponašanjem drugih vozača. No to nema nikakve veze sa sigurnosnim

mjerama. Bio sam ljut, naravno. Neki su poneseni trenutkom rekli previše. O tome smo razgovarali na sastanku GPDA na kojem smo zaključili da ne izlazimo sa svime u javnost. Ipak, netko je pustio priču van. Michael je uvijek između utrka telefonski bio dostupan i često smo raspravljali o stvarima važnim za organizaciju. Uvijek je razmišljao o onome što sam mu rekao i na kraju se javljao sa svojim razmišljanjima. Katkad sam mu prigovarao kako koristi GPDA za svoje interese. No, zar to ne rade svi? I premijeri to rade. Kad se sve zbroji,

mного je dao GPDA."

Drugi tadašnji direktori, Coulthard i Jarno Trulli, nakon Schumacherova odlaska zaključili su kako je vrijeme za promjene, pa

NAKON SCHUMACHERA – SCHUMACHER!

Što je zapravo, Udruga vozača velikih nagrada (GPDA)? I zašto je Ralf Schumacher njihov nov predsjednik?

Intervju Stuart Codling

Ostaci bolida Nica Rosberga nakon izlijetanja tijekom priprema u Barceloni ranije ove godine. FIA je za tjedan dana osigurala barijeru od guma



"Udruga je mnogo puta bila raspuštena, pa ponovno formirana, uvijek zbog smrti"



MAIN: STEVEN TEEZ/LAT; INSERTS: STEVE ETHERINGTON/LAT; XPB.CC

Neispravne su Michelinove gume bile krive za Ralfov susret s betonskim zidom 2005. u Indyju. Utrku je nakon toga startalo samo šest vozača (na Bridgestonkama)

su se povukli i oni. I, kako je to bio čest slučaj u povijesti GPDA, malo je vozača bilo zagrijano za preuzimanje položaja i te velike odgovornosti. Na kraju, za predsjednika je izabran Michaelov mladi brat Ralf, a ostale su položaje popunili Mark Webber i Fernando Alonso (koji je, kako smo čuli, na izborni sastanak praktički dovučen).

A indiferentnost i mrtvilo najveći su neprijatelji GPDA. Jacques Villeneuve je u lanjskom intervjuu za F1 Racing rekao da tijekom sastanka u Silverstoneu na kojem je Schumi prozvan zbog blokiranja staze u kvalifikacijama Monaka gotovo nitko nije želio

istupiti i javno govoriti, a nekoliko je vozača ranije izašlo kako bi mogli gledati finale World Cupa. Tada je Jacques odlučio povući se iz organizacije.

Pitao sam Ralfa koliko je sadašnjih vozača u članstvu GPDA. "Većina njih", rekao je obrambeno. "Svi osim dvojice. Dvojice ili trojice."

Pa, koji su to? "Ne bi ih želio navesti", rekao je. I, što je jednako zanimljivo, nitko od vozača s kojima sam razgovarao nije htio otkriti tu informaciju.





Nakon ovoga mogli biste pomisliti da je Ralf neobičan izbor za čelnog čovjeka GPDA, još i više jer je dugo smatran kao netko potpuno nezainteresiran za bilo što drugo u svijetu F1 što nije predmet njegova najužeg interesa. No možda ga baš to čini pravim čovjekom za taj posao. Vjerodostojan je kad je riječ o sigurnosti; podsjetimo se, u Indianopolisu 2004. ozlijedio je leđa, a na istom je mjestu i godinu kasnije imao snažan udes. Istodobno je vrlo apolitičan. I kako se moglo očekivati, pod Ralfovom je vodstvom GPDA krenula mirno i nenametljivo.

"Nakon strašnih nesreća (misli na Imolu 1994.) GPDA je postigla mnogo, naravno u suradnji s FIA-om", rekao je. "Mnoge promjene pravila natjecanja su pomogle u osiguravanju više razine sigurnosti. A danas smo, osiguravanjem medicinske pomoći tijekom testiranja,

zaista načinili velik korak naprijed. Kako smo riješili taj problem sigurnosti testiranja, ostalo je malo toga što još možemo napraviti jer je što se tiče sigurnosti na utrkama FIA vrlo susretljiva i puna podrške.

"Charlie (Whiting, FIA-in delegat za sigurnost) brine za nas. Kad nešto prijavimo, on se odmah pokreće. No vrlo često i nema potrebe za prijavljivanjem jer se neke stvari rade automatski. Uzmite tako Nicovu (Rosberg) nesreću (u Barceloni proljetos) – tjedan kasnije na utrci je već bila postavljena ograda od guma. Staze su sigurne koliko mogu biti ali, nažalost, nesreće se ne mogu predvidjeti i uvijek će ih biti. Poput one Nicove ili moje prve u Indianopolisu kad sam zaštitnu ogradu promašio za tri metra".

Pa, kako su se onda GPDA i FIA razili po pitanju Monze?

"Monza je vrlo brza staza s malo zaustavnog prostora", odgovara,



Prva šikana na Monzi zna biti zagušena, a nesuglasice oko vožnje po zaustavnim dijelovima izazvale su neuobičajeni javni spor između GPDA i FIA-e

“Mislim da će se nesuglasice sa FIA-om prije razriješiti privatnim razgovorima.”

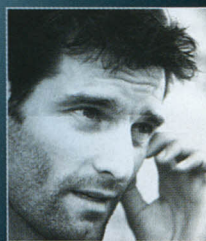
ćemo naše nesuglasice prije riješiti privatnim razgovorom nego preko novina.”

“Na utrkama je sve dobro uhodano, no na testiranjima je stvarno vladala zbrka.” Nisu to moje riječi, nego riječi Jarna Trullija u kontekstu medicinske pokrivenosti staza za Formulu 1. A izgovorene su ove godine, 2007., gotovo 21 godinu nakon što je Elio de Angelis pri testiranju na stazi Paul Ricard razbio svoj Brabham BT55 i umro od nedostatka kisika nešto prije nego što ga je osiguranje izvadilo iz bolida. Da tada vozači nisu udružili snage preko GPDA i oštro stisli, možda bismo i danas čekali na uvođenje primjerene medicinske skrbi pri testiranju.

Tako će, unatoč zapaženim i hvalevrijednim naporima u smjeru veće sigurnosti koje poduzimaju FIA, Mosley i Bernie Ecclestone, uvijek postojati potreba za GPDA-om. Kako je jednom rekao Mark Webber: “Teške lopte negdje su tamo i čekaju nas – stvari koje ne možete predvidjeti...”

FO

WEBBER I WURZ: ZAŠTO POSTOJI GPDA



Mark Webber je uvjerljiv i glasan

Sve organizacije imaju neugodne članove, a u GPDA tu ulogu najčešće igraju prijatelji i bivši timski kolege Mark Webber i Alex Wurz. Webber je 2005. dao ostavku u članstvu GPDA zbog svađe s Michaelom Schumacherom zbog sudara na Velikoj nagradi Turske, a koja je kulminirala na sljedećem sastanku GPDA na kojem je Webber položio svoje karte. U članstvo se vratio prošle godine nakon Schumacherova odlaska i osvježavanja uprave.

Wurz je čovjek koji je vrlo vjerojatno odvezio najveći broj kilometara na testovima u povijesti F1, pa je kao takav iz prve ruke svjedočio nesređenoj situaciji u tom segmentu.

“Da, još sam uvijek član GPDA”, kaže. “I da, vrlo često su me nadglasali ostali članovi i vozači, no svi imamo pravo na svoje mišljenje. Imajući na umu oštru međusobnu konkurenciju

i borbu – riječima kao i na stazi – preostaje nam samo jedno, a to je da ostanemo zajedno u organizaciji koja je vrlo često jedina stvar koja nas spaja. Upravo bi zbog toga svi trebali biti članovi. Vrlo je glupo i uskogrudno izaći iz GPDA. Time priznate da ste slabi i da na ništa ne možete utjecati”.

I zato GPDA treba uvjerljivog, izravnog Webbera, zbog čega se on ponovno i prihvatio jednog od čelnih mjesta udruge. No ovog je puta odlučan izbjegavati kontroverze.

“Fernando (Alonso) i ja odlučili smo još jednom pokušati”, kaže Webber. “Vođenje GPDA nije supervažna stvar, no zapravo se nitko nije toga htio prihvatiti. Tada sam rekao: “Izgleda da ću ja to morati učiniti.”



Alex Wurz: GPDA mora biti podržana

“a vozači se nisu najugodnije osjećali u vezi s nekima od njih. Došlo je do obostranog nerazumijevanja, no pretpostavljam da će uvijek biti slučajeva oko kojih se nećemo moći složiti.”

No, pokazao je da je ekonomičniji sa činjenicama nego s istinom. Naime, dogodilo se da su članovi GPDA svoje stavove i zahtjeve namjerno lansirali u javnost kako bi dobili podršku, pokušaj koji je predsjednik FIA-e Max Mosley nazvao “amaterskim”. Ralfova zadaća kao predsjednika GPDA ostaje izgraditi nešto diplomatskiji pristup koji bi spriječio javno šamaranje.

“Ne”, inzistira on. “Nema potrebe (raditi na diplomaciji). Imamo različite stavove o nekim pitanjima i FIA će uvijek imati pravo izraziti svoje mišljenje, baš kao što je to Max učinio. Mislim da smo uvijek uspjeli zadržati profesionalne odnose. Ipak, i moje je mišljenje da



Osmijeh do osmijeha nakon GP Španjolske, gdje je Taku (u sredini desno) osvojio prvi bod. Suzuki (u sredini lijevo) kaže da zainteresiranih spoznora ima

SUPER-SUPER AGURI

GDJE

JE

POŠLO

PO

DOBRU?

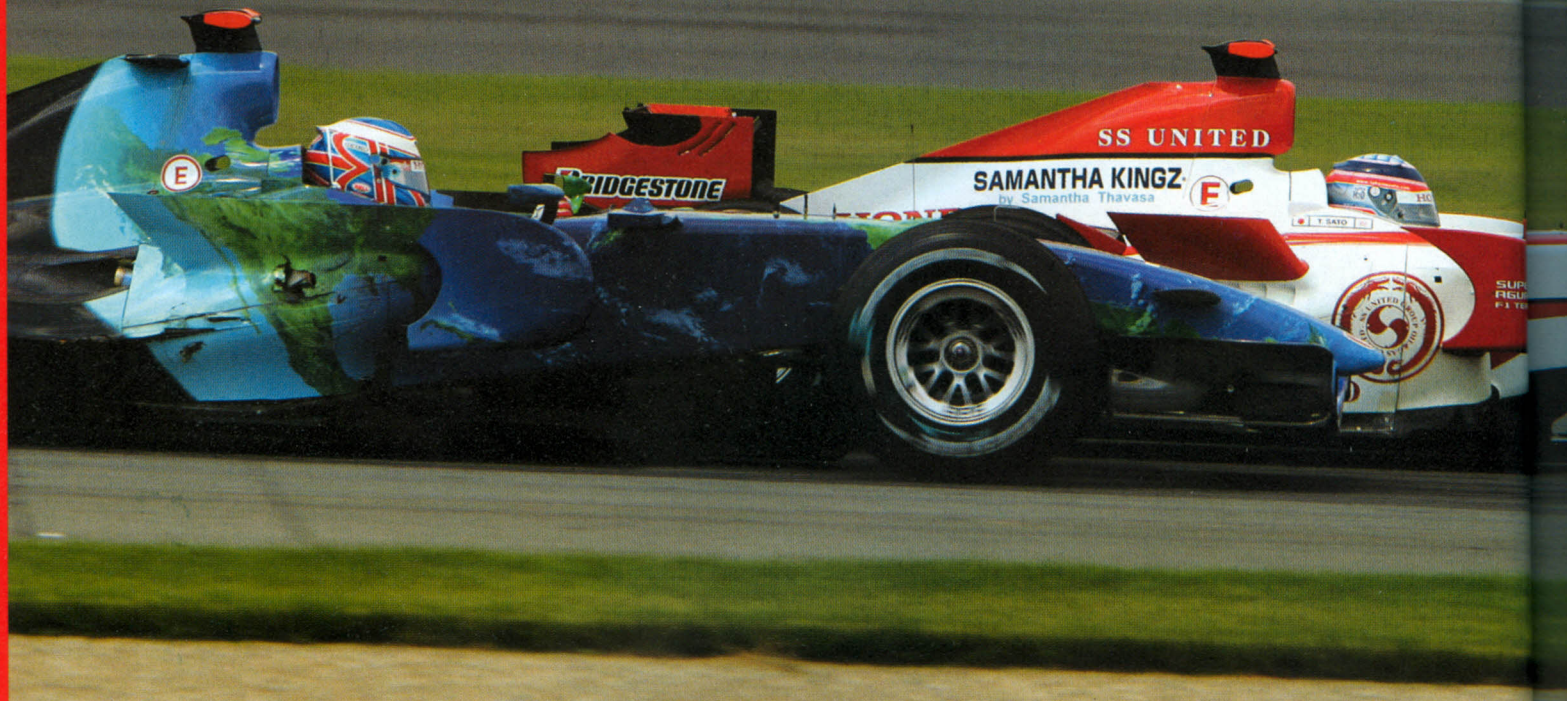
Točno, Super Aguri je imao veliku Hondinu potporu – no to nimalo ne umanjuje njihov skok s položaja outsajdera u srednju klasu. Pa, kako su to postigli, i mogu li u tome ustrajati?

Riječi Stuart Codling

Aguri iznenađujuće otvoreno govori o svojem postavi – sve dok ih ne pitate o tome u kojoj je mjeri SA07 preslika Honde iz 2006.



Sato zaobilazi
Jensona Buttona
(Honda) - i prelazi
s 18. na 14. mjesto
- na VN SAD-a
2007. prije nego
što će odustati u
zavoju 3.



Povijest nam govori da projekt Super Aguri nije trebao uspjeti. Broj novih momčadi koje su se grčevito upinjale dospjeti na grid Formule 1 da bi zatim s njega odmah skliznule uvelike nadmašuje one koje su na njemu uspjele održati: Pacific, Andrea Moda, Forti, Fondmetal, Simtek, pa i Lola – a to je samo u posljednjih desetak godina. Stewart je dugovječnost, ako to možemo tako nazvati, osigurao prodavši se Fordu; Jordan je nakon zenita uspio opstati samo zahvaljujući vještom izmicanju tanadi, no i on je prošao kroz gotovo jednak broj inkarnacija kao i Pervanove emisije, recimo. Momčad F1 ne može preživjeti samo na optimizmu.

Prođite još jednom kroz upravo navedeni popis propalih momčadi i zapitajte se: s iznimkom Stewarta i Jordana, je li vas bilo briga što će se zbiti s ijednom od njih? Vjerojatno ne. Bile su gotovo neopisivo dosadne. I premda su postigle malo, uspjele su zadati konačan udarac vozačima na zalasku karijera ili prerano poslati obećavajuće mlade vozače u staro željezo.

Unatoč financijskim poteškoćama Super Aguri je posve drukčija priča. Simpatični su. Posjeduju osobnost. Čak su i zabavni. Brzopotezan primjer: kad su objavili priopćenje za tisak u kojem su bila navedena aerodinamička poboljšanja, od kojih su jedno opisali kao “novo pile” (usmjerivač toka na prednjem dijelu bočnih sanduka), Crveni bilten, Red Bullo zezantski časopis iz paddocka zatražio je pojašnjenje: ubrzo su primili tehnički dijagram pravog pjetlića, s potpunim opisima. Možete li zamisliti da McLaren ili Ferrari učine tako nešto?

Njihovi vozači također utjelovljuju dobru volju. Takuma Sato možda nikad ne postane svjetski prvak, ali uzbudljivo ga je gledati. A Anthony Davidson je, pak, višegodišnji testni vozač kojem se na poslijetku ukazala velika prilika. Čini se da za obojicu budućnost tek dolazi, njihova priča još je neispričana.

Pa gdje je, dakle, sve pošlo po dobru? Sreća je odigrala svoju ulogu. F1 se još uvijek vrti oko ljudi kao i oko tehnike, pa kad je Aguri Suzuki počeo okupljati upravljajuću srž svoje momčadi, čekale su ga prave osobe. U bivšoj leaffieldskoj tvornici Arrowsovih bolida – dakle, u postrojenju koje je Suzuki namjeravao

unajmiti – na čelu Menard Engineeringa nalazio se iskusni i cijenjeni Daniel Audetto. S Audettom u ekipi, projekt je trenutačno dobio vjerodostojnost. Bivši glavni mehaničar Arrowsa i Benettona Mick Ainsley-Cowlishaw priključio se kao voditelj momčadi. Suzuki se dokopao i ambicioznog tehničkog ravnatelja: Mark Preston napustio je 2004. konstruktorsko mjesto u McLarenu kako bi diplomirao i pokrenuo vlastitu momčad F1.

“Kad nas pogledate”, kaže Preston, “mogli biste reći, ‘Ovdje je mnogo Arrowsovaca.’ No nisu svi iz Arrowsa. U prvoj sezoni još uvijek smo se izgrađivali. Nastojali smo okupiti prave osobe za put u budućnost. Dakle, kako smo znali što nam je činiti? Često sam uspoređivao našu situaciju s mojim prelaskom iz Arrowsa u McLaren – tj. prelaskom iz srednje klase u pobjedničku. A postojala je golema razlika u iskustvu, odnosno jednostavno u broju osoba koje su dugo u tom poslu. Kad pogledate našu momčad, vidjet ćete podosta iskusnih – usto s prihvatljivo raznolikim iskustvom.”

No neobično ime, pristojno opremljena tvornica i nekolicina sposobnih momaka ne jamče trenutačan uspjeh. Momčadi s početka grida, pa čak i neke sa sredine,



Dvojica iz skupine najsimpatičnijih momaka na ovogodišnjem gridu. Davidson i Sato utjelovljuju vedrinu koja vlada u momčadi



svaki put moraš konstruirati nov mjenjač, novo hlađenje, nov sustav ugradnje te upoznati njihove ljude. Te promjene također iziskuju golemu količinu resursa.”

Super Aguri ne posjeduje čak ni zračni tunel: rabe onaj u Nacionalnom fizikalnom laboratoriju u Teddingtonu.

On je, doduše, 50-postotni (vrhunski tuneli su 60-postotni ili čak 100-postotni), no do razmjerno nedavno sasvim je dobro služio McLarenu, a Renault je 2005. i 2006. čak osvajao prvenstva s 50-postotnim tunelom. Otkad motor i mjenjač dolaze u paketu, manje ljudi mora raditi na konstrukciji, strukturnoj analizi, elektronici i drugim sitnicama.

Umjesto toga mogu se usredotočiti na druge važne čimbenike brzine, aerodinamiku i gume te nastaviti brati

“KOMPETITIVNA B-MOMČAD MOGLA BI BITI UPRAVO ONO ŠTO HONDI TREBA.”

zapošljavaju više od 500 osoba – 140 osoba ne može obavljati posao njih 500 ako se dio posla ne povjeri vanjskim suradnicima. Ono što doista izdiže Super Aguri iznad stereotipnih promašaja sa začelja jest... Honda. Koliki je dio bolida za 2007. – SA07 – premijeru doživio u lanjskom Hondinom RA106, otvoreno je pitanje. No na njega nitko iz ekipe neće izravno odgovoriti, premda su o svim ostalim pitanjima o funkcioniranju njihova odnosa bili otvoreni: tj. povezani su s Hondinim odjelom za istraživanje i razvoj u Japanu, a ne s F1 tvornicom u Brackleyju.

“Ako ste uspostavili dobru suradnju s vanjskim suradnikom za tehniku”, kaže Preston, “iznenada postizete ravnotežu: ono što obavlja jedan vaš djelatnik, ondje ih obavlja možda sto. Lani nam se u vožnji pokvarila pumpa za gorivo; da smo radili sami odnijeli bismo je u tvornicu, stavili pod mikroskop i zaključili da je možda dotrajala. S Hondom smo je mogli poslati njihovim stručnjacima. Rješavanje sitnih poteškoća iziskuje iznimno mnogo vremena i može vam paralizirati resurse.

Druga prednost je što se nismo morali mnogo mijenjati. Dok sam radio u Arrowsu, dobavljača motora u pet godina promijenili smo otprilike pet puta. I onda

plodove toga što su mala, dobro vođena momčad čiji su cilj povremeni bodovi i udjel u TV pravima.

“Možemo svašta isprobavati”, nastavlja Preston. “U Kanadi [gdje je Sato pretekao Fernanda Alonsa] McLaren je možda odlučio ustrajati na taktici, a mi smo se mogli igrati – primjerice, odlučiti da određena mješavina nije dobra i promijeniti gume. To vjerojatno ne činite kad želite pobijediti. Sadašnji položaj dopušta nam više pokusnih promjena: brže reagiramo. Veća momčad može biti iskusnija, ali je tromija.”

Kao konstruktoru, Hondina najveća snaga također je i najveća slabost: prepametni su, predomišljati, pre nabrijani. U 1980-ima posvetili su se suludoj zamisli ponovnog izumljavanja motociklističkog motora (doduše, obliki klipovi doimali su se dobrom zamisli). Da mogu, vjerojatno bi iznova izumili kotač. No Super Aguri ne mora se (ako neće) upuštati u isprobavanje takvih ludorija.

Trenutačno, međutim, najveću prijetnju momčadi predstavlja novac. Tijekom sjevernoameričkih trka, procurile su glasine da im naftna kompanija SS United, glavni unajmljivač prostora na bočnim sanducima, kasni s isplatom te

da, posljedično, Aguri nije uspio ispuniti novčane obveze prema Hondi. “Još uvijek pregovaramo sa SS Unitedom”, kaže Suzuki.

“Odnos još uvijek postoji, ali... hm.... čekamo da nam pošalju neki novac. No nakon naših rezultata u Španjolskoj i Kanadi, javili su nam se drugi zainteresirani za nas. Situacija izgleda mnogo vedrije nego prije. Za novac je



**HONDA
2007.**

Trajanje testiranja
73 dana

27 439 km

Zračni tunel

100 %
(Hondina F1
tvornica u
Brackleyju)

Zaposlenika
više od 550

Prosječno startno
mjesto
14.

Proračun
(procjena)
320 milijuna
dolara



**SUPER AGURI
2007.**

Trajanje testiranja
40 dana

16 457 km

Zračni tunel

50%
(Nacionalni
fizikalni
laboratorij,
Teddington)

Zaposlenika
više od 140

Prosječno startno
mjesto
15.

Proračun
(procjena)
71 milijun dolara

važno osvajati bodove.” Hoće li Honda zatvoriti slavinu? To nije baš vjerojatno: imaju dugoročne ugovore sa Suzukijem, čije ih momčadi reklamiraju u japanskim prvenstvima SuperGT te Indy Racing League. Usto, treba misliti na 2008.

Mala, kompetitivna B-momčad mogla bi biti upravo ono što im treba. Aguri bi u skorašnje vrijeme mogao izmoliti Bernieja Ecclestonea da zavuče ruku u fond za hitne slučajeve, kojim je posljednji put 2005. potpomognut Minardi.

No Super Aguri je oduvijek bila momčad koja je prkosila predviđanjima. Oni su usredotočeni na utrivanje, a ostalo nekako samo sjeda na svoje mjesto. Potkraj našeg razgovora, Suzuki se zagledao u gornji kat svojeg motorizirana doma (nekoć Jordanova), pripalio još jedan cigarillo i zamišljeno povukao dim.

“Znate, da imam mnogo novca”, rekao je, “možda bih kupio novu pokretnu kuću. Ali vjerojatnije bih ga potrošio na bolid.” **FO**



Nürburgring, 4. kolovoza 1957. - datum koji strastveni ljubitelji automobilističkih utrka sigurno znaju naizust

50 GODINA
OD NAJVEĆE UTRKE SVIH VREMENA



GOSPODAR PAKLA

Najbolji vozač na svijetu, na najopasnijoj i najzahtjevnijoj stazi. Početkom kolovoza 1957. sve se poklopilo, Fangio je nadmašio sve protivnike – ali i vlastite granice. Pobjedio je i Zeleni pakao.

Riječi Dino Milić - Jakovčić

Automobilske utrke u svojoj su biti vrlo konkretan, racionalan sport. Sve se egzaktno mjeri, u tisućinkama sekunde kad ustreba, nema tu mjesta iracionalnom, transcendentnom. Osim ponekad.

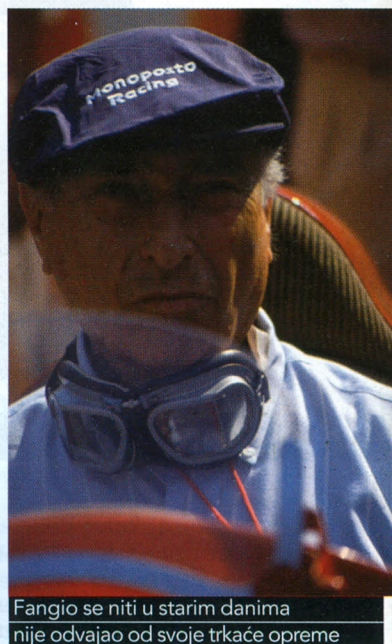
Možda je najpoznatiji primjer transcendentnog iskustva za upravljačem trkačkog bolida onaj čuveni Sennin kvalifikacijski krug u Monacu, kada je ustvrdio da je vozio posve nesvjesno, vođen silom jačom od vlastite volje i razuma. Senna je, znamo, bio mistik i nije mu bio posve stran taj vid interpretiranja događaja na stazi. Manje je poznato da je još jedan velikan formule 1 priznao slično iskustvo, iako transcendentno, Božju pomoć ili kako god to želite nazvati moramo kliještima čupati iz njegovih riječi. Juan Manuel Fangio čvrsto je stajao na zemlji i svoju je nezaboravnu pobjedu na VN Njemačke 1957. nastojao objasniti posve racionalno. No, između redaka, jasno se iščitava da toga dana nije pobijedio samo protivnike, nego i samoga sebe i najopakiju, najtežu trkaću stazu na svijetu. Da je vozio bolje no što objektivno, racionalno može i zna. Toga je dana Maestro dotakao savršenstvo.

Pobjedama u prve tri utrke sezone, ne računamo li Indianapolis, na kojem nije bilo F1 vozača ni bolida, Fangio se našao nadomak petoj tituli, četvrtoj uzastopnoj. Kako bi je osigurao, valjalo mu je pobijediti na Nürburgringu. Što je bilo teško, ali ne i neizvedivo – treninzi su pokazali da najbrži bolid sezone, britanski Vanwall, nije prikladan za Zeleni pakao i da Stirling Moss neće moći konkurirati za pobjedu. Osjetljiva šasija nije se mogla nositi s grbama i neravninama slavne staze, iako je na njoj bilo dosta novog asfalta. Zapravo, Fangio je već na treningu vozio pola minute brže nego godinu dana ranije, tolika je bila razlika u kvaliteti asfalta.

Mossovom nekompetitivnošću postalo je jasno da će se za pobjedu boriti samo talijanski bolidi, Maserati i Ferrari. I u prvom su redu bili raspoređeni – Fangio i Behra u Maseratijima, Hawthorn i Collins u Ferrarijima. Najznačajnija je razlika, znalo se, u gumama. Pirellijeve na Maseratijima su bile brže, ali ne i dovoljno izdržljive za više od petsto kilometara surove utrke. Ferrari je nastupao s Engelbert gumama i znalo se da neće trebati ići u boks. Fangio se prisjetio dana žednih Alfa Romea i donio odluku, za to vrijeme krajnje neobičnu. Startat će sa samo pola spremnika i u boksu ne samo promijeniti gume, nego i nadoliti gorivo. Po proračunima, za to im je trebalo tridesetak sekundi, znači valjalo mu je do pola utrke stvoriti toliku prednost.

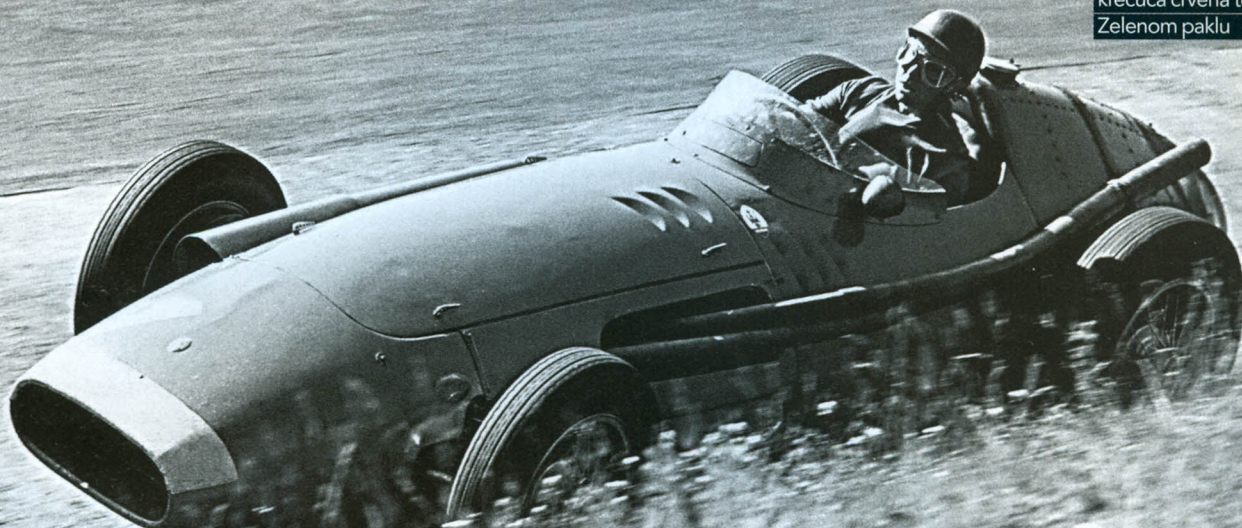
Na startu, Ferrariji su bili brži, dva najbolja prijatelja, engleski mladići Mike Hawthorn i Peter Collins pojurili su naprijed. I otpočeli jaku, bespoštednu borbu. Iza njih, Fangio se našao u neugodnoj situaciji, borba Ferrarija bila je toliko intenzivna da ih nije bilo lako niti pratiti, a kamoli preteći. Uspjelo mu je tek u trećem krugu, a nakon toga je sjajnom, vrhunskom vožnjom polako povećavao prednost. Ušao je u boks nakon jedanaest krugova, točno na polovici utrke. Činilo se da sve ide po planu.

Nije išlo. Dolijevanje goriva je završeno, no stražnji desni kotač nije bio pričvršćen na vrijeme. Problemi su potrajali i Fangio se, kada se napokon vratio u utrku, zatekao 48 sekunda iza vodećeg Collinsa.



Fangio se niti u starim danima nije odvajao od svoje trkaće opreme

Fangio i Maserati - brzo
krećuća crvena točkica u
Zelenom paklu



Na kraju sljedećeg kruga, opreznije odvoženog zbog nezagrijanih guma, razlika se popela na 51 sekundu. Činilo se da je sve izgubljeno, no tada se počelo događati čudo, legenda koja, evo, traje i do naših dana. Odlučivši da nema što izgubiti, Maestro je pokušao nadoknaditi prednost.

Komunikacija ekipe i vozača na Nürburgringu bila je minimalna, svakih bi desetak minuta, pri prolasku ciljnom ravninom, vozači mogli vidjeti što piše na pit boardu. Fangio je igrao na tu kartu. Počeo je gotovo svaki zavoj voziti na rubu, u jednoj brzini iznad uobičajene. Za to je bila potrebna luda hrabrost, savršena koncentracija i nevjerovatna vještina.

Argentinac je imao svo troje. Smireni, Ferrariji su za nijansu usporili, a to je bilo dostatno – do trenutka dok su Ferrarijevi mjeraci vremena mogli signalizirati vozačima da ih Fangio sustiže Argentinac je već prepolovio razliku. Upozoreni, Britanci su ponovo počeli nizati brze krugove, no to nije bilo dovoljno.

Juan Manuel Fangio u sedam je uzastopnih krugova obarao rekord kruga, a zadnje je od tih vremena, 9:17.4, bilo za više od osam sekundi bolje od najbržeg vremena na treningu. Dvije su crvene točkice prvo uočene u daljini, potom su postajale sve veće, a na kraju su sustignute. I prestignute, usprkos žestokoj obrani. Collins i Fangio našli su se bolid



"Približavali su se suženju pod punim gasom, a onda je, u zadnji tren, Collins popustio stisak"

50 GODINA OD NAJVEĆE UTRKE SVIH VREMENA



Na polovici utrke činilo se neostvarivim, no Fangio je prvom pokazana ciljna zastavica



Svjedoci tvrde da je Fangio ovaj zavoj svaki put prošao za nijansu brže nego u krugu ranije. Maestro!

MASERATI 250F



Legenda ne bi bila potpuna da za izuzetnu utрку Fangio nije imao i izniman automobil. Maserati 250F s brojem šasije 2529 (danas u kolekciji Hartmuta Ibinga u Njemačkoj), prepoznatljiv po žutoj traci oko nosa, bio je u suštini tek inačica modela koji je na trkama debitirao još 1954. Tada je upravo Fangio donio tvrtci iz Modene pobjede već u prva dva nastupa modela, samo da bi razočarao ljubitelje Maseratija prešavši u novopridošlu momčad Mercedesesa.

Maserati 250F bio je nedvojbeno najljepši i najelegantniji bolid s motorom sprijeda, no brzinom se nije mogao mjeriti s Mercedesom i Lancia-Ferrarijem. Dvije pobjede Stirlinga Mossa tijekom 1956. ipak su bile naznaka da u starom modelu još ima života, a povratak Fanga u momčad za sljedeću sezonu donio je Maseratiju četiri

završne pobjede, uz Maestrov peti naslov prvaka.

Usprkos povlačenju tvorničke momčadi privatni vlasnici nastupat će na utrkama Svjetskog prvenstva s ovim modelom sve do sezone 1960.

U sezoni 1957. Maserati je eksperimentirao i s V12 motorom, no Fangio je preferirao klasični redni šestercilindraš, koji je razvijao oko 270 KS pri 8.000 okretaja u minuti, a od sezone 1955. dolazio je u paketu i s peterobrzinskim mjenjačem i direktnim ubrizgavanjem goriva. Lagan i upravljiv, ako tehnički konvencionalan, 250F je bio sjajan automobil za mjesta poput Nürburgringa, no bilo je jasno da je na kraju radnog vijeka i da su Vanwall i Ferrari brži.

Osim ako čovjek u kokpitu nije u stanju preokrenuti situaciju i dovesti prevagu na Maseratiju stranu.

uz bolid na kratkoj ravnoj uzbrdici koja je završavala uskim betonskim mostom, taman toliko širokim da dva bolida mogu paralelno, praktički se dodirujući gumama, proći preko njega – možda. Ferrari i Maserati približavali su se suženju pod punim gasom, a onda je, u zadnji tren, Collins popustio stisak. Fangio je projurio na drugo mjesto.

Do kraja su ostala samo dva kruga, a pred najboljim vozačem na svijetu nalazio se još samo Mike Hawthorn. Plavokosi je Englez bio sjajan vozač, možda i jedini koji je mogao u izravnom dvoboju, kada bi imao svoj dan, nadmašiti Fanga. Učinio je to jednom u Reimsu i jednom u Le Mansu i Fangio nije ni u ludilu želio propustiti priliku za osvetom.

“Da se nisam maknuo, stari bi valjda prešao preko mene samo da pobijedi” – žalio se kasnije Hawthorn. Fangio ga je prešao s unutrašnje strane, izašavši kotačima na travu, na mjestu gdje pretjecanja u normalnim okolnostima nije bilo.

Kada je mnogo godina kasnije Argentinac stajao na tom mjestu i prisjećao se, samo se stresao i zaklimao glavom: “Drago mi je što nikada ranije nisam vidio ovaj dio staze, osim iza upravljača...”

Na podiju su Collins i Hawthorn zagrlili Maestra, koji je pobijedio sa tri sekunde prednosti, svjesni da su svjedočili nečemu posebnom, nesvakidašnjem. Nečemu što, vjerojatno, nitko drugi nije bio u stanju učiniti. A Fangio je, usred svih tih ceremonija, u sebi osjetio da je dostigao vrhunac i da nikada više neće voziti kao tog vrućeg 4. kolovoza 1957. Da to, uostalom, niti ne želi, jer je potpuna koncentracija preiserpljujuća. Još dvije noći nije spavao, i dalje proživljavajući vožnju i zavoje najčudesnije trkaće staze na svijetu.

Tek je kasnije iz Maseratija procurila još jedna sitnica, koja baca dodatno svjetlo na veličinu Fangiovog pothvata: vozačko sjedalo njegovog bolida, naime, nije bilo pričvršćeno kako spada te se Argentinac veći dio utrke morao boriti i s njim, umjesto da mu ono naprosto pruža oslonac.

Bila je to zadnja Fangiova pobjeda. Odvezao je još nekoliko utrka, no kada je početkom sljedeće sezone shvatio da Maserati više nije dovoljno brz za pobjede odustao je od utrkivanja.

Oborio je sve rekorde, imao već 47 godina, nije želio završiti poput svog uzora, Tazia Nuvolarija, koga je u jednoj od prvih europskih utrka teška srca pretekao za krug. Želio je odustati u pravom trenutku, kao svjetski prvak, i to mu je i uspjelo.

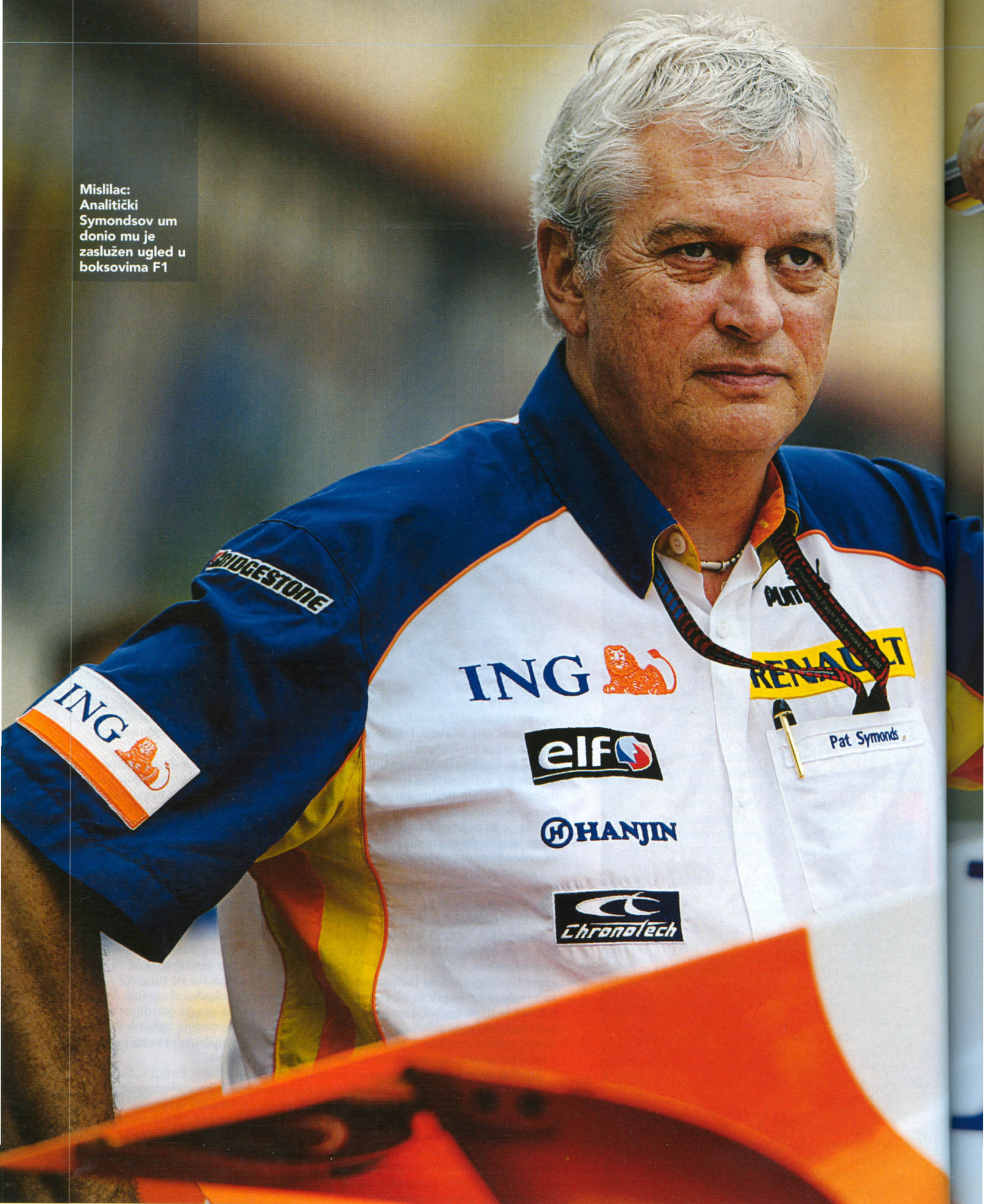
Legenda o Fangu bila bi snažna i bez ove utrke, no upravo joj je ona dala fini, završni glanc. I danas, mnogi upravo ovog vozača smatraju najboljim svih vremena, ne bez razloga. Odrastao u siromaštvu provincijskog argentinskog gradića Balcarcea, bio je toliko obožavan da su njegovi sumješteni prikupili sredstva kojima su mu kupili trkaći automobil. Potom, rat mu je uzeo najbolje godine, u Europu je došao na pragu četrdesetih i usprkos dobi ostvario rekorde koji i danas stoje. A nemojmo zaboraviti da je nakon velike nesreće u Monzi 1952. naredna četiri naslova prvaka ostvario s ukočenim vratom, vrlo limitirane pokretljivosti glave!

Mislim da nikada nisam pročitao niti jednu lošu riječ o Fangu. Suparnici su mu se divili, priznavali mu da je bolji i smireno prihvaćali poraze. Stirling Moss ni danas nije siguran je li mu Maestro poklonio pobjedu pred domaćom publikom u Aintreeu 1955. A on je sam smatrao Nürburgring 1957. svojom utrkom života.

Ne možemo mu proturiječiti, nego samo zaključiti: toga je dana najbolji vozač na svijetu odvezao najbolju utрку svoje karijere. Većina anketa i danas stavlja ovaj Fangiov nastup na vrh, dajući mu titulu najbolje utrke u F1 povijesti. Posve s pravom.

FO

Mislilac:
Analitički
Symondsov um
donio mu je
zaslužen ugled u
boksovima F1





DUŽI
INTERVJU

Pat Symonds

Pat Symonds

"Znate, raditi u F1 prokleta je naporno"

Pat Symonds, glavni Renaultov inženjer, stručan je, iskusan, inteligentan, rječit, iskren i izravan. Stoga, kad govori, vi slušate. **Matt Bishop** postupio je baš tako.

Portreti Charles Coates/LAT

J

ohn Major, nekadašnji premijer Velike Britanije, jednom je za svog rivala laburista Neila Kinnocka izjavio da je njegov problem kao govornika bio u tome što „nikad nije znao kad je završio govor jer nikad nije znao što će reći kad je počeo“.

Nesumnjivo, i u F1 postoje vrlo ugledne osobe nalik njemu, no premda Pat Symonds, glavni Renaultov inženjer, može voditi inteligentne razgovore o svemu i svačemu, ono što izgovori ima glavu, sredinu i rep. Štoviše, kada mu postavite složeno pitanje, on razmišlja o njemu. On um prilagođava temi koju ste pokrenuli, a ono što izgovori gotovo je uvijek izvorno koliko je i znanstveničko. I nitko – nitko – ne razmišlja tako duboko, uvjerljivo, dugo i tako naporno o vođenju F1 momčadi kao Pat.



Zapravo, Pat bi bio vrlo dobar premijer Velike Britanije, ali umjesto toga, Pat je jedan od konstruktorskih umova i logistički arhitekt koji stoji iza nedavnog Renaultovog uspjeha u F1. Ah, da, i sada ćete pročitati njegov najiskreniji intervju ikad.

Zašto Renault ne pobjeđuje?

Što se može učiniti da se to promijeni?

POGLAVLJE I.



Matt Bishop: Glupo pitanje za početak: što je pošlo po krivu ove godine?

Pat Symonds: Vrlo je lako reći što je pošlo po krivu.

Mnogo zanimljivije pitanje je: zašto je pošlo po krivu?

MB: Pa onda neka to bude sljedeće pitanje.

PS: Da, neka bude. No prvo, ono što je pošlo po krivu je da su aerodinamičke performanse naših bolida potpuno drukčije od onakvih kakve su trebale biti prema testiranjima u zračnim tunelima. To je "što". Jednostavan odgovor, ali potpuno točan odgovor. Recimo to ovako: svaki put kada naše podatke o simulaciji kruga usporedimo s podacima zračnog tunela, dobijemo vrijeme kruga koje je jednako Ferrarijevu i McLarenovu.

Pat je intervju započeo na njemu svojstven način: rasčlanjivanje mojeg pitanja, isticanje očiglednih ograničenja, nakon čega slijedi iskreni i tehnički usredotočen odgovor razumljiv laicima.

MB: U redu, sad slijedi ono pitanje koje ste predvidjeli: zašto?

PS: Ne bih volio koristiti riječ "arogancija", jer to doista je pogrešna riječ. No jednako tako ne bih volio uporabiti riječ "samodopadnost", ali vjerojatno ću morati. Tijekom godina naučili smo zračni tunel rabiti kao fantastičan prikaz ponašanja bolida na stazi. Zbog toga smo vjerojatno sve manje provjeravali njegove rezultate i stoga nevoljko koristim riječ "samodopadnost". Došli smo do toga da smo slijepo vjerovali u naš zračni tunel, pa smo mislili da nas nikad neće iznevjeriti. No, na žalost, upravo nam se to dogodilo.

MB: Hoćete li uskoro riješiti taj problem?

PS: Na najboljem smo putu.

Ceri se, ali ne želi reći ništa više. Ušli smo u područje tehničke tajnovitosti. No stručnjaci za aerodinamiku konkurentskih momčadi zamijetili su nekoliko novih aerodinamičkih dijelova na bolidu R27 u Kanadi i Indianapolisu, a razlika između performansi Renaulta i McLarena i Ferrarija nesumnjivo se pomalo smanjuje.

MB: Očito je da vas je iznenadio zračni tunel. Znači, je li riječ o tome da je aerodinamika, koju su brojni stručnjaci za aerodinamiku u F1, uključujući i vaše, počeli manje-više u potpunosti shvaćati, zapravo ipak znatno više čaranje nego što neki vjeruju?

PS: Sve je podložno zakonima fizike. Ako pronađemo nešto što naizgled nije tako, to ne znači da su Isaac Newton i njegovi kolege pogriješili, nego da smo to zanemarili i ignorirali. I da, što se tiče aerodinamike F1, mi smo neuki – znatno više nego što mislimo. Aerodinamika nije čaranje, nego znanost, ali znanost koju još nitko u F1 u potpunosti ne razumije.

MB: U redu, možda je izraz "čaranje" loš. Međutim, tu je taj čimbenik da vi ove sezone niste imali sreće u pogledu aerodinamike samo zbog toga što se profil ovogodišnjih Bridgestoneovih guma poigrao s aerodinamikom na način svojstven samo vašim bolidima. I možda jednostavno ne znate zašto – kao ni vaša konkurencija.

PS: Istina, ali znam da jednom od naših konkurenata ove godine ide mnogo bolje nego prošle, jer su imali sreće. Ni oni ne znaju točno zašto.

Razlike između performansa u zračnom tunelu i na stazi glavni su uzrok Renaultovih problema ove sezone

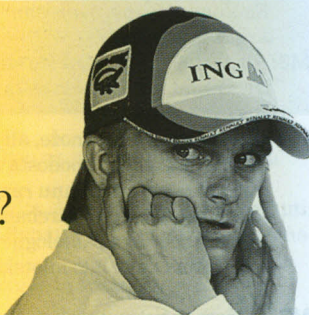


↑ ↑
Aerodinamika nije čaranje, nego znanost, ali znanost koju još uvijek u potpunosti ne razumijemo.
 ↓ ↓

MB: McLarenu?

Ne želi odgovoriti. No siguran sam da misli na McLaren jer sam istu primjedbu o McLarenu čuo od drugih momčadskih konstruktora.

Jesu li Renaultovi vozači krivi? Ako i jesu, zašto?



MB: Prije nego vas upitam za vozače, što mislite koji je razlog da su Bridgestoneove gume imale tako nevjerovatno loš učinak na sposobnosti nekih vozača da samopouzdanom skreću u zavoje, dok drugi nemaju nikakvih poteškoća s njima? U Williamsu Rosberg kao da se preporodio na Bridgestoneovim gumama, dok Wurzu ne odgovaraju previše. Isto vrijedi za Trullija i Schumachera u Toyoti, Heidfelda i Kubicu u BMW-u, čak i Hamiltona i Alonsa u McLarenu.

PS: Gume su čaranje više nego aerodinamika. Kad smo krenuli s predsezonskim testiranjima, imali smo dosta matematičkih izračuna koji su opisivali Bridgestoneove gume i koji su nam omogućili da ih modeliramo. No nemoguće je modelirati istančanost vozačkog osjećaja, stoga gume morate testirati na stazi. Kad smo počeli s testiranjima, spoznali smo da su gume prilično šakkljive u pogledu vozačkog osjećaja, dok su Michelinke iz sezone ranije bile mnogo jednostavnije. Njihov je radni raspon bio mnogo veći.

MB: Rezultat toga je da su dva vozača s vrlo različitim stilovima vožnje s Michelinama 2006 mogla postići dobro vrijeme kruga na drukčiji način, dok su Bridgestonke 2007 vrlo ograničene u pogledu vozačkog stila koji diktiraju vozačima. Točno?

PS: Apsolutno. Kod Bridgestonka 2007, kad vozači usporavaju i skreću u zavoj, ukupna sila nastala kad na gume djeluje bočna (kod skretanja) i uzdužna (kod kočenja) sila znatno je manja od one na koju smo navikli na Michelinovim gumama, a to je osobito zamjetljivo na stražnjim gumama. Ne govorim o smanjenjem prijanjanja koje se očekivalo kad se prešlo na Bridgestonke, nego o

neproporcionalnom smanjenju mogućnosti Bridgestonki 2007 da maksimiziraju elipsu trenja.

Elipsa trenja grafički je prikaz (obično je rabe trkači inženjeri) na kojem se temelji vozačeva i/ili bolidova sposobnost istodobnog optimiziranja bočnih i uzdužnih sila guma (odnosno njihovo djelovanje pri usporavanju i skretanju bolida).

MB: Drugim riječima, za laike, ove je godine znatno teže usporavati i skretati.

PS: Točno, osobito zbog činjenice vozači uvijek skreću rabeći kočnice. Načelo skretanja u zavoj u cestovnom automobilu – pravocrtno kočenje, a zatim skretanje pod sve jačim gasom – nije jednako onome koje se rabi u bolidima.

MB: A kako je pojava koju ste opisali svojstvena stražnjim gumama, bolidi s Bridgestonkama ove su godine nestabilniji i skloniji zanošenju stražnjeg kraja pri kočenju i skretanju.

PS: Točno.

Fascinantno i, što ćete ubrzo uvidjeti, ima izravan utjecaj na vožnju Renaultovih vozača. Sad ćemo manje teoretizirati, a više se usredotočiti na specifične stvari.

Fisichella nasuprot Kovalainenu Što se doista zbiva?



MB: Ali zašto se neki vozači bolje nose s problemima s gumama od drugih? I kako se vaša dva vozača nose s time?

PS: Ako imate novaka, što je slučaj s nama (Kovalainen), onda jedino što morate učiniti je izgraditi mu samopouzdanje. Mislim na samopouzdanje u svakom pogledu – duševnom, emotivnom, fizičkom i, naravno, samopouzdanje koje stječe kad ima bolid na koji se može osloniti. Mislim da Heikki mnogo trpi ove godine jer mu nismo dali posljednji dio slagalice, odnosno bolid na koji se može osloniti. Nije to tako jednostavno kao nedostatak potiska, nedostatak prijanjanja. Ne, Heikkijev problem je da naš ovogodišnji bolid nema naročito dobar aerodinamički oblik, što znači da nije konzistentan u pogledu razine prijanjanja i, sukladno tome,

upravljanja. Povežite to s gumama na kojima je teško voziti, pa nije čudo da se novak poput Heikkija muči. U tom je području (vožnja u bolidu u kojem se vozač ne osjeća dobro) iskustvo od velike važnosti, što nam Fisichella zorno demonstrira ove godine.

MB: Da, Fisichella se navozio loših bolida u karijeri, pa pretpostavljam da je u tome vrlo dobar!

PS: Neoptimiziranih bolida, ne loših, Matte, molim te. Ali, da, očito je da se bolje nosi s takvim bolidima od Heikkija. Međutim, Heikki je prošle godine za nas odvezio tisuće testnih kilometara i reći ću sljedeće: on može biti jednako brz kao Alonso. Stoga sam vrlo razočaran bolidom koji smo dali Heikkiju i jednako sam razočaran kako to utječe na njegov glas. Znam da je bolji od toga. Usto, i on zna da je mnogo bolji, pa jednostavno mora nastaviti vjerovati da je mnogo bolji od toga.

Dobar i iskren zaključak. No je li Pat spreman priznati logičku posljedicu postulata koji je upravo izrekao – tj. da bi Heikki već bio pobjednik u boljem bolidu od Renaulta 2007? Saznajmo.

MB: Da je, hipotetski, Hamilton u Renaultu, a Heikki u McLarenu, mislite li da bi Hamilton imao jednake poteškoće kao i Kovalainen sada? I mislite li da bi Heikki bio zvijezda ove sezone kao što je Hamilton?

PS: Široko gledajući, da, svakako.

MB: To je prilično snažna predodžba učinka koji vozački osjećaj ima na ugled vozača te, stoga, njegovu karijeru. Vratimo se Fisichelli. Oduvijek sam se divio njegovim sposobnostima, nadarenosti, ljepoti njegova vozačkog stila. No on je tijekom svoje karijere vozio toliko mnogo, hmmm, neoptimiziranih bolida, pa bi se moglo reći da se u takvim bolidima i ovogodišnjem Renaultovom bolidu osjeća kao riba u vodi. Rezultat toga je da ako je njegov bolid dovoljno dobar za 9. mjesto, on će gotovo uvijek biti na 9. mjestu, ali ako je dovoljno dobar za prvo mjesto, često će završiti na trećem mjestu. Pošteno? Nepošteno?

PS: (Stanka, prigušen smijeh; Symonds priprema odgovor) Prvo, želim naglasiti da je Fisichella uložio golem trud ove godine – kao i 2001., kada smo mu (Benetton) dali vrlo zahtjevan bolid. Sada, kao i tada, njegov radni tempo i zarazna odlučnost su iznimni i to mu nitko ne može osporiti. On je doista osoba koja obavlja svoj posao, bez pompe, i to mi se sviđa kod njega.

MB: Osjećam jedno „ali“...

PS: Ali, vratimo se na pitanje koje je obuhvaćalo neke smjele tvrdnje, a na njega ću odgovoriti izjavivši, premda nikako ne želim zvučati negativno o Fisichelli jer ove godine obavlja dobar posao za nas, da ima nekih dokaza koji potvrđuju te tvrdnje. Sad ulazimo u nevjerojatno složeno područje sportske psihologije. Jedna od stvari koje sam primijetio kod vozača poput Senne, Schumachera i Alonsa (sa svima sam njima radio u F1), njihovo je doista nevjerojatno samopoštovanje. Usaditi u F1 vozača, ili bilo kojeg sportaša, to nevjerojatno samopoštovanje je, barem po meni, najvažniji dio rada

sportskih psihologa. Svaki sportaš ili sportašica treba imati taj „najbolji sam“ mentalitet. Ali F1, premda je u mnogim područjima vrlo profinjen sport, najgori je sport u pogledu psihologije. Ništa ne radimo na tom polju, a glavni krivci za to po meni su sami vozači. Previše su mačoištički usmjereni. Izgleda kako vjeruju da je korištenje psihologije priznavanje neuspjeha, dok drugi sportaši i sportašice na psihologiju gledaju kao nužnost.

MB: Pa, ne samo sportsku psihologiju, nego trening na svim područjima.

PS: Da, točno. Čovjek koji trenira Tigera Woodsa nije ni izbliza tako dobar igrač kao Tiger, no to ne znači da Tiger ne cijeni ono što mu trener govori. Stoga, da se vratimo na vaše pitanje, je li slučaj da kad Fisichella ima dobar bolid, zna katkad podbaciti i, dakle, voziti ispod svojih mogućnosti? Jednom riječju, „da“. Nakon što sam to izrekao, moram reći da to nije specifična kritika Fisichelle, jer isto vrijedi za brojne F1 vozače, uključujući brojne konkurente iz drugih momčadi. Ne zaboravite, također, da je Fisichella vozio vrlo dobar bolid samo dvije sezone. Primjerice, takav vozač bio je i Teo (Fabi, početkom 1980-ih vozio za Toleman/Benetton, a Symonds mu je bio trkaći inženjer). Kad je imao dobar dan Teo je bio zapanjujuće brz, savršen trkaći vozač, baš kao i Fisichella, no za loša dana, osobito kad je vozio protiv vozača koji su imali veću razinu samopoštovanja, razočarao bi.

MB: Carlos Reutemann (u F1 od 1972. do 1982.) također je bio takav.

PS: Da, on je još jedan primjer.

No ja nisam ovdje da bih štogod naučio o Fisichelli ili čavrljao o Reutemannu; ne, ovdje sam da bih razgovarao o sadašnjosti. Vratimo se u 2007.

MB: Ali zaključak iz svega što ste upravo rekli o vozačkoj psihologiji i treniranju vozača je da se ta važna značajka samopoštovanja može steći.

PS: Sigurno sam da se može, ali uz pravilno podučavanje. Dobar trener vozača F1 trebao bi podosta znati o automobilizmu te, idealno, trebao bi imati razumnu razinu iskustva u automobilizmu. Važnije od svega toga je da bi trebao znati mnogo o sportskoj psihologiji. Važnost sportske psihologije toliko je puta dokazana u ostalim sportovima da bi bilo idiotski izjaviti da se ne može primijeniti u F1.

MB: Slažem se potpuno, ali zašto onda neke dijelove onoga što bi trener vozača F1 trebao činiti ne uključite u funkciju trkaćeg inženjera?

PS: Pomalo smiješno, no tek smo nedavno počeli to raditi. Prošle sam godine osmislio trening tečaj posebno namijenjen trkaćim inženjerima, s ciljem da ih se podučiti tehnikama menadžmenta jer, naravno, trkaći inženjeri bi trebali znati upravljati mehaničarima s kojima rade. Usto, neke od tih tehnika mogu primijeniti u radu s vozačima, ali budući da se neki od vozača znaju protiviti tome, trkaći se inženjeri trebaju uvježbati da to znaju pravilno učiniti.

MB: Čudno mi je da se vozači tome protive kad su moguće nagrade

JE LI AERODINAMIKA F1 VAŽNA? PAT KAŽE DA JEST!

Matt Bishop:

Kritičari F1 govore da je aerodinamika nevažna i da je golem gubitak novca. Slažete li se?

Pat Symonds:

Velika je obmana sugerirati da aerodinamika ima malo utjecaja na društvo. Većina aerodinamičkih testiranja u automobilističkoj industriji proizašla su zahvaljujući tehnikama razvijenim u automobilističkim sportovima.

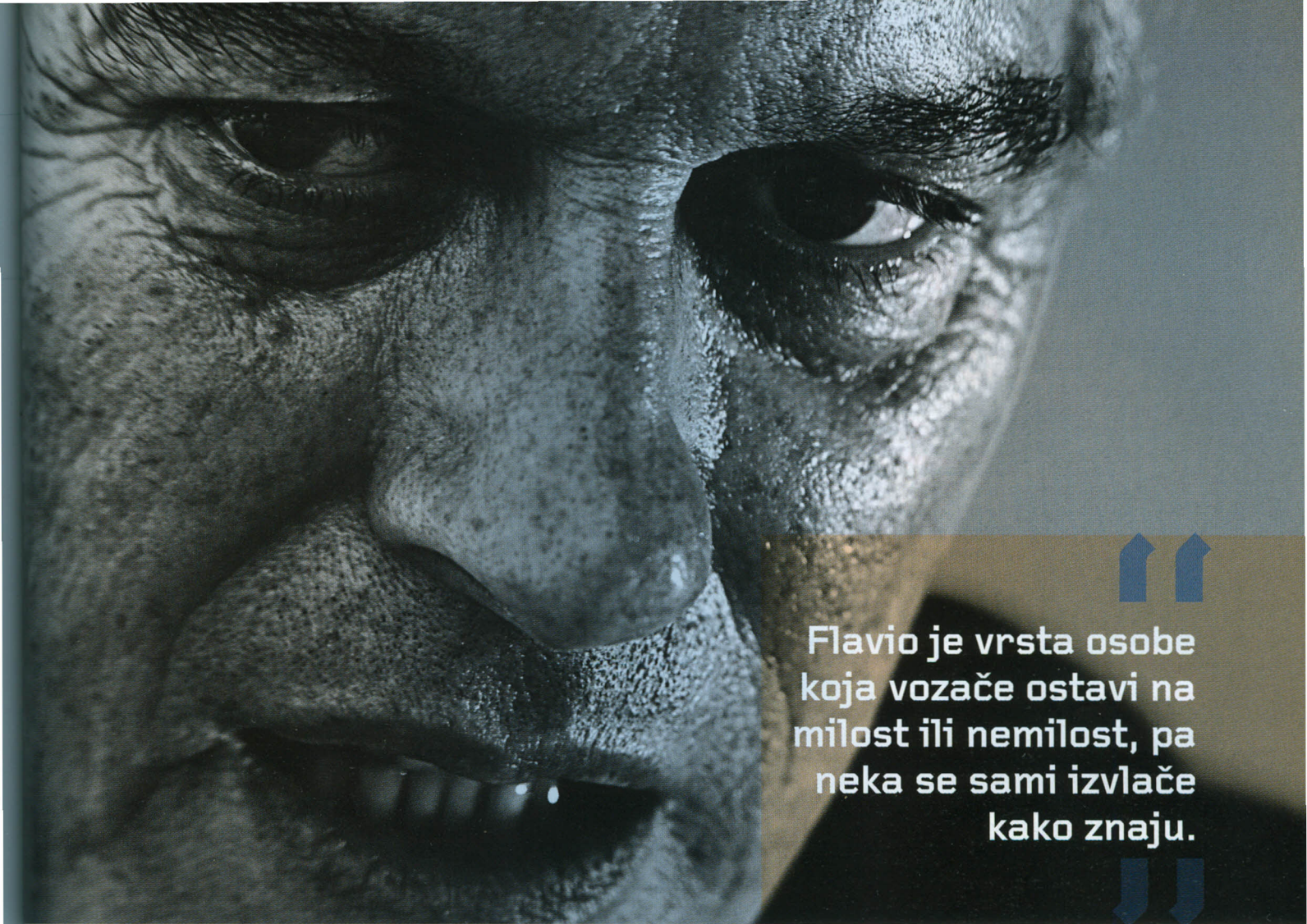
I CFD (računalna dinamika fluida) razvijena je u automobilističkim sportovima, baš kao i u zrakoplovnoj industriji. Zapravo, naši su konstruktori dosta surađivali s Boeingom na razvoju postupaka mnogo naprednijih od onih u zrakoplovnoj industriji i ti će postupci umnogome smanjiti otpor zraka sljedećih generacija zrakoplova, što će pridonijeti financijskim uštedama i manjoj štetnosti po okoliš.

MB: Radi uštede goriva u

zrakoplovstvu?

PS: Točno. I, jednako tako, u razdoblju od kada je Renault dio F1 (znači posljednjih nekoliko godina), jedino područje za koje su zrakoplovne kompanije iskazale veliki interes za suradnju je aerodinamika – ne pogonsko podvozje, ne materijali, ništa od toga. Ne, njih iznimno zanima naš rad na aerodinamici, pa zaključujem da ono što trenutačno radimo na polju aerodinamike u F1 ima veliku društvenu važnost.





Flavio je vrsta osobe
koja vozače ostavi na
milost ili nemilost, pa
neka se sami izvlače
kako znaju.

tako visoke. Zašto na to ne gledaju kao na prekrasnu, nepoštenu prednost koju bi trebali usvojiti?

PS: Slažem se. I meni se to doima bizarnim. Ali taj proces treba krenuti od vrha prema dnu, a, primjerice u Renaultu, Flavio Briatore nema vremena za to.

MB: Mislite, on je vrsta čovjeka koji očekuje da vozači sami rade na sebi?

PS: Ne, on je više vrsta osobe koja ih ostavi na milost ili nemilost, pa neka se sami vade iz toga (smijeh).

MB: Da, jasno mi je. Je li koji vozač s kojim ste radili prihvatio zamisao sportske psihologije ili treniranja?

PS: Da, Schumacher, više od ijednog drugog. Zašto? Zato jer je prepoznao važnost svake male pojedinosti. Želio je nepoštenu prednost. Ali, više od toga, bio je nevjerovatno ponizan. On je jedini F1 vozač s kojim sam radio koji je imao razinu samopoštovanja potrebnu da bude prvak i poniznost da prizna da mu treba pomoć. I, povrh svega, krasila ga je nevjerovatna radna etika. I to je razlog, što se kosi s njegovim javnim imidžem arogantne osobe, zašto su ga ljudi s kojima je radio, od mladih mehaničara do uprave, voljeli.

MB: Primjer, molim vas.

PS: U redu. Sjećam se zimskog testiranja u Kyalamiju 1991./1992. Tek sam počeo raditi sa Schumacherom (u Benettonu). U svakom slučaju, testiranje se odvijalo vrlo dobro, ali u jednom od brzih zavojata bolid mu je dosta preupravljao. Znao sam razlog – gumeni amortizer straga. Rekao sam mu: „Povećajmo krutost stražnjeg dijela.“ On je odgovorio: „Ali povećamo li krutost, povećat ćemo preupravljanje, ne smanjiti ga.“ I kad sam mu objasnio zašto ja imam pravo, a ne on, vidio sam da ga nisam uvjerio. No nevoljko je pristao na to, pa smo promijenili krutost. U sljedećem je krugu savršeno prošao zavojem u kojem se ranije mučio. Tada je shvatio da znam o čemu pričam. Nakon toga zadobio sam njegovo gotovo neograničeno povjerenje.

MB: Čuderno. I, usto, ta je anegdota povezana s onim što ste maloprije izjavili o važnosti da mladi vozači imaju bolid na koji se mogu osloniti.

PS: Točno.

Mislim da je vrijeme za još jedno određeno, manje teoretsko pitanje.

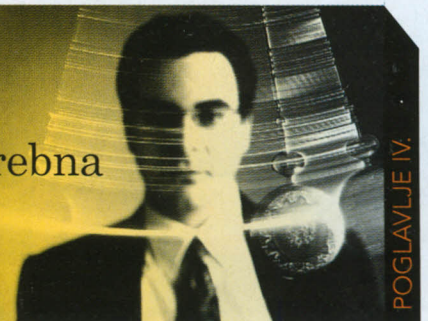
MB: Znači da su, primjerice, sada ovdje s nama Heikki i Fisichella, da slušaju naš razgovor i da sam se sad okrenuo prema njima i rekao, „Gledajte dečki, svi znamo da je Schumacher uzor, obojica biste htjeli imati karijeru poput njegove, ali Pat mi je rekao da nijedan vozač s kojim je radio osim Schumachera nije shvatio važnost sportske psihologije ili treniranja vozača ili kako god to zvali. Zašto ste vas dvojica tako sigurni da ste vi u pravu, a Schumacher nije?“

PS: (Stanka) Heikki bi vjerojatno odgovorio „Da, slažem se s vama.“ On je mladić koji nema nikakvih predrasuda. Bio je odlično društvo prošle godine na utrkama. Bio je poput spužve – upijao je sve što se događalo.

MB: A Fisichella?

PS: Pa, on je stariji i ljudi su tada često skloni ići svojim putem, zar ne? No nije on usamljen u tome, jer su gotovo svi vozači F1 takvi.

Oblikovanje inženjera Ponovno, potrebna je sportska psihologija



POGLAVLJE IV

MB: Možemo li se još jednom vratiti na vaša testiranja u Kyalamiju zime 1991./1992.?

PS: Naravno.

MB: Do 1991. već ste bili prilično iskusan trkaći inženjer, a sad ste vrlo iskusan trkaći inženjer. No većina je trkaćih inženjera dosta mlada, zar ne? I često rade s megalopušnim vozačima. Vrlo je teško od

njih očekivati da budu uporni u radu s megazvijezdama, zar ne? A katkad moraju biti uporni.

PS: Naravno da moraju i naravno da je (teško, na to je mislio). Međutim, katkad je ključno da imaju autoritet. Sjećam se da sam tijekom utrke znao bio vrlo odrešit u radijskoj komunikaciji sa Schumacherom, govoreći mu da mora doći u boks čak i kad on to nije htio. Nakon jedne utrke u kojoj je pobijedio, prišao mi je, zahvalio se i rekao: „Imaš petero djece, zar ne? Sad znam kako razgovaraš s njima kad ne žele učiniti ono što im je rečeno.“ Sve u svemu, imao sam sreće. Preuzeo sam brigu oko Senne na početku njegove karijere u F1, brigu oko Schumachera na početku njegove karijere i brigu oko Alonsa na početku njegove karijere. To je vjerojatno pomoglo. Teško je mladim trkačim inženjerima, osobito onima koji pričaju s potvrđenim vozačima ili čak megazvijezdama, rabiti svoj vokabular, ali inženjeri su danas bolje obrazovani. Primjerice, naša (Renaultova) dva trkača inženjera diplomirala su na sveučilištu iz kolegija koji se doista zove „trkači inženjering“.

MB: No ako je pozadina suvremenog trkačkog inženjera, vratimo li se sve do fakultetskih dana, tako specifična i tako profesionalna te ako mu je opis posla tako uzak – mislim, podatkovni inženjer se bavi samo podacima, inženjer zadužen za mjenjač mjenjačem itd. – onda ta uska specijaliziranost postaje mana.

PS: Da, i to je ozbiljan problem.

MB: Znači, hoćemo li ikad više vidjeti ljude nalik Patu Symonds/Rossu Brawnu/Franku Dernieju? Tu vrstu inženjera sa sveobuhvatnim znanjem kako napraviti brzi F1 bolid koji će pobjeđivati u utrkama?

PS: Hoćemo, ali vrlo je teško to postati. No, opet, ja sam imao sreće. Karijeru sam počeo u Formuli Ford. Zavarivao sam bolide, zatim ih utovarivao na kamione i vozio do trkališta, potom bih izvadio svoj alat i radio na bolidima kao mehaničar, nakon čega bih se utrkivao. A tako, na što vi ukazujete, naučite vrlo mnogo. Specijalizacija je odlična stvar, ali također je opasna. Međutim, ako mladi inženjer

pomno isplanira svoju karijeru, onda može steći veliko razumijevanje o kakvom smo razgovarali. Također, vrlo je važno da stekne takvo razumijevanje: stručnjak za aerodinamiku koji razumije trkači inženjering uvijek će biti bolji od stručnjaka za aerodinamiku koji ga ne razumije. Trkači inženjer koji ima osnovno znanje o aerodinamici uvijek će biti bolji trkači inženjer od onoga koji je ne razumije.

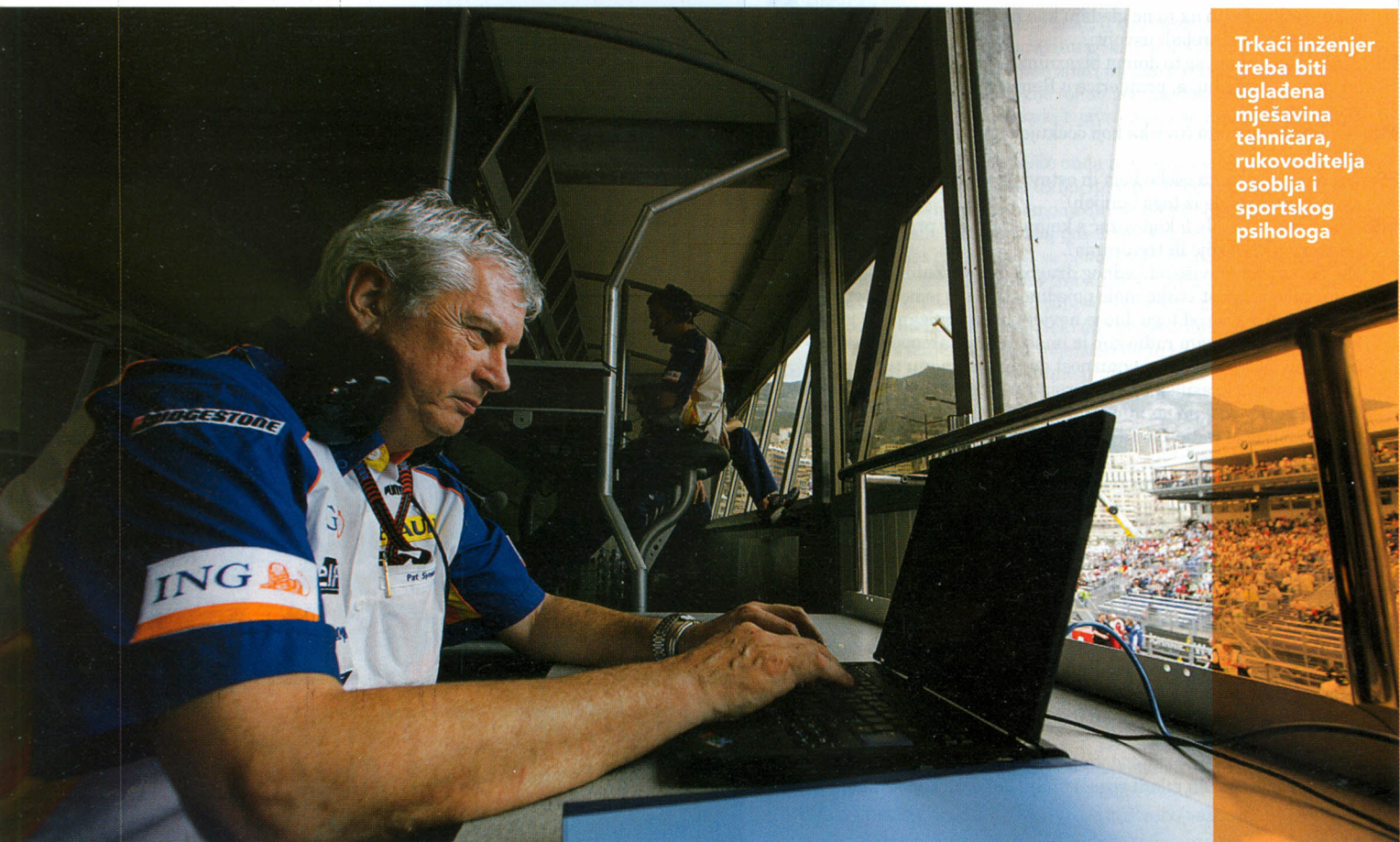
Rad s Flavijom Slučaj “suprotnosti koje se privlače”



MB: Vi i Flavio potpuno ste različiti – vi ste načiniti inženjer, on razmetljivi poduzetnik – a odlično se nadopunjujete. Kako to?

PS: Suprotnosti se privlače, zar ne? Ali imate pravo. Ja sam vrlo izravan. Želim nešto dokazati prije nego što to izgovorim. Želim da mi jedan dio bude na svom mjestu prije nego rastavim drugi. Volim logiku i volim matematiku. Za razliku od mene, Flavio je impulzivan. No to zna biti korisno i komplementarno u radnoj okolini. Od Flavija sam naučio razmišljati izvan granica samog bolida. Usto, želim vjerovati da je on od mene naučio da je katkad nešto nužno provjeriti prije nego se obruši na nekoga. Danas radim mnogo analiza za njega i tako mu pripremam podatke koje kasnije rabi.

Trkači inženjer
treba biti
uglađena
mješavina
tehničara,
rukovoditelja
osoblja i
sportskog
psihologa



Aerodinamičke izmjene videne na VN Kanade trebale bi pomoći Kovalainenu (desno) i Fisichelli da bolje kontroliraju loš bolid R27



MB: Podatke koji se nose na sastanke šefova momčadi i slično?

PS: Da. To je nešto nalik izvaji: „Evo činjenica, a ti o njima raspravljaj kako želiš.“ I to funkcionira. Obojica se međusobno uvažavamo i ja doista uživam u njegovu društvu.

MB: Stoga, što čini dobrog šefa momčadi?

PS: Morate odlučiti što želite da šef momčadi radi jer on vodi tvrtku, kao i svaku drugu. Ako želite da vaš šef momčadi bude upućen u sve, onda on treba biti vrlo dobar u pojedinostima, on mora biti sposoban motivirati ljude i rukovoditi financijama. Isto je bili vi glavni izvršni upravitelj Renaultove F1 momčadi ili Tesca. Flavio je izvrstan u delegiranju ljudi, ali on ne želi znati pojedinosti. Umjesto toga, kaže: „U redu, ovoliko novaca imate i ovo vam je cilj: osvojiti naslov. Stoga, pod uvjetom da ne potrošite više od ovoga i postignete to, bit ću i više nego sretan. No ako se ovo ili to ne dogodi, neću uopće biti sretan i sve što tada želim znati je zašto.“

Rad s Flavijom

Hoće li se Alonso vratiti u Renault?

Događale su se i čudnije stvari



MB: Biste li htjeli da se Alonso vrati? Možete li ga vratiti?

PS: Bismo li htjeli? Da. Možemo li? Nadam se. Nakon što sam to rekao, kladim se da mu je drago da ove godine nije u Renaultu jer nemamo bolid koji bi on želio voziti. No on je proklet dobar vozač i voljeli bismo da se vrati.

MB: Mislite li da postoji mogućnost da odluči da nije sretan tamo gdje se nalazi (u McLarenu)? Nešto je natuknuo u tom smjeru i to je zabilježeno (za španjolsku radiopostaju nakon VN Kanade, a njegovi su komentari odmah priopćeni na svim F1 web-stranicama diljem svijeta).

PS: Ne znam. Nisam s njime razgovarao od početka sezone, tako da ne

mogu odgovoriti na to pitanje. No mogu o tome špekulirati poput drugih. Stoga, da, ne vidim razloga zašto ne. Često, posebice kad ste mladi, mislite da je trava zelenija s druge strane ograde, zar ne? To se može primijeniti na sve vidove života, ne samo na vozače. Poznajem inženjere koji su nas napustili zbog drugih momčadi, ali su se zatim vratili. I često su izjavljivali „Oni (momčad u koju su otišli) nisu bili toliko dobri koliko smo mislili.“ Isto tako, u pogledu F1, Alonso je prije Renaulta vozio samo u Minardiju te je stoga vjerojatno gledao momčadi Ferrarija i McLarena i mislio „Hmmm, tamo ima mnogo više novaca...“

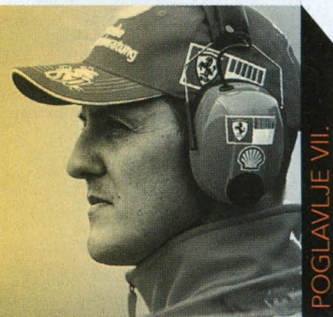
MB: No, njemu u obranu, u trenutku kad je potpisao za McLaren, kružile su glasine da se Renault povlači iz F1. Stoga ne mislim da su razlozi njegova odlaska bili isključivo financijski, čak ni primarno financijski motivirani.

PS: Da, istina je. Glasine su se činile dobro utemeljenima i ja ga ne kritiziram što je odlučio otići. No sada kad je tamo, pa, ne znam. Siguran sam da su neki vidovi McLarena mnogo bolji od Renaultovih, no, opet, nadam se da neki nisu toliko dobri. Volio bih vjerovati da će se jednog dana vratiti.

I ta će izjava zasigurno ponovno pokrenuti dodatne internetske rasprave!

Što, pobogu, Schumacher smjera?

Pat je, barem jednom, zbunjen



MB: Michaela Schumachera vidimo na dosta utrka ove godine. Što mislite, smišlja li nešto?

PS: Proklet bio ako znam. Da sam ja on, znam što sigurno ne bih radio, a to je dolazio na utrke. Kad ste naučeni mukotrpno raditi na poslu u kojem ste proklet dobru, onda je vrlo teško gledati kako ga netko

drugi obavlja umjesto vas. Želi li postati dio momčadskog menadžmenta? Ne znam. Rekao bih da su bivši vozači utrka možda najbolji šefovi momčadi. Misle da ako su bili dio onoga što je po njima najviša razina sporta, znaju kako sve to funkcionira i što treba činiti. Pogledajte osobu poput Alaina (Prosta, koji je momčad Equipe Ligier pretvorio u kaotičnu i sada bivšu momčad Prost Grand Prix): pametan čovjek, ali užasan kao šef momčadi.

MB: I Niki (Lauda): vodio neko vrijeme Jaguar Racing).

PS: Da. No Schumacher je bio mnogo više od običnog vrlo brzog vozača. On je vjerojatno jedan od nekolicine bivših vozača koji bi mogao naučiti dovoljno o menadžmentu momčadi da to dobro obavlja. No je li to ono što želi raditi? Ne vjerujem.

MB: Što mislite, što bi trebao raditi?

PS: Trebao bi postati prvi visokoprofilirani trener F1 vozača. Kako bi bio odličan trener! I kakva bi to fantastična mogućnost za svakog vozača bila da mu je Schumacher mentor!

MB: Misлите li da ove godine on upravo to i čini s Felipeom (Massom), na neslužbenoj osnovi?

PS: Stvari se ne mogu neslužbeno raditi. Stvari se trebaju pravilno obavljati; baviti se nećime možete samo ako uistinu zapnete za to.

MB: Massa ga često telefonski naziva.

PS: Da?

MB: Da, barem sam tako čuo. I Massa radi Kimiju (Räikkönenu) ono što je malo ljudi očekivalo (pobjeđuje u utrkama).



Prošle je godine Alonso Renaultu donio drugi naslov prvaka, no hoće li trava doista biti zelenija u McLarenu?



SLUŽBENO POSLJEDNJA IZJAVA O OPTUŽBAMA O VARANJU BENETTONA

Matt Bishop:

Jeste li ikad službeno izjavili što mislite o onima koji tvrde da ste varali (opremajući Benettonove bolide nedopuštenim sustavom protiv proklizavanja) 1994./1995.?

Pat Symonds:

Ne, službeno nikad nisam razgovarao o tome.

MB: Hoćete li sada?

PS: Pa, užasno se uznemirim zbog toga. Znam što se zbivalo i znam da smo imali pravo. Znao bih da nismo jer sam bio na takvom položaju. Stoga i znam da nismo varali. Ni u kojem pogledu. Učinili smo ispravno i stvarno me smeta što ljudi govore

drukčije. Potkraj 1994. bio sam vrlo blizu odlaska. Sjećam se da sam sjedio i govorio si: "Želim li doista nastaviti s time?"

MB: Misлите, zbog stalnih insinucija o nedopuštenom sustavu protiv proklizavanja?

PS: Točno, zbog toga.

MB: No nekako su ti insinuatori pobijedili, zar ne? Činjenica je da među automobilističkim zanesenicima vlada mišljenje da su Benettonovi naslovi iz 1994. i 1995. (premda ne toliko te godine) osvojeni nepošteno.

PS: Siguran sam da imate pravo, da, i na brojne načine razumijem zašto je tako.

Gledajte, činjenica je da su tada u naš uspjeh bili uključeni ljudi koji nisu sloville kao osobe koje se strogo pridržavaju propisa. I to je vjerojatno razlog zbog kojeg će naši konkurenti uvijek smatrati da smo varali. Ali nismo. Ni na koji način.

MB: Ljudi?

Koji ljudi?

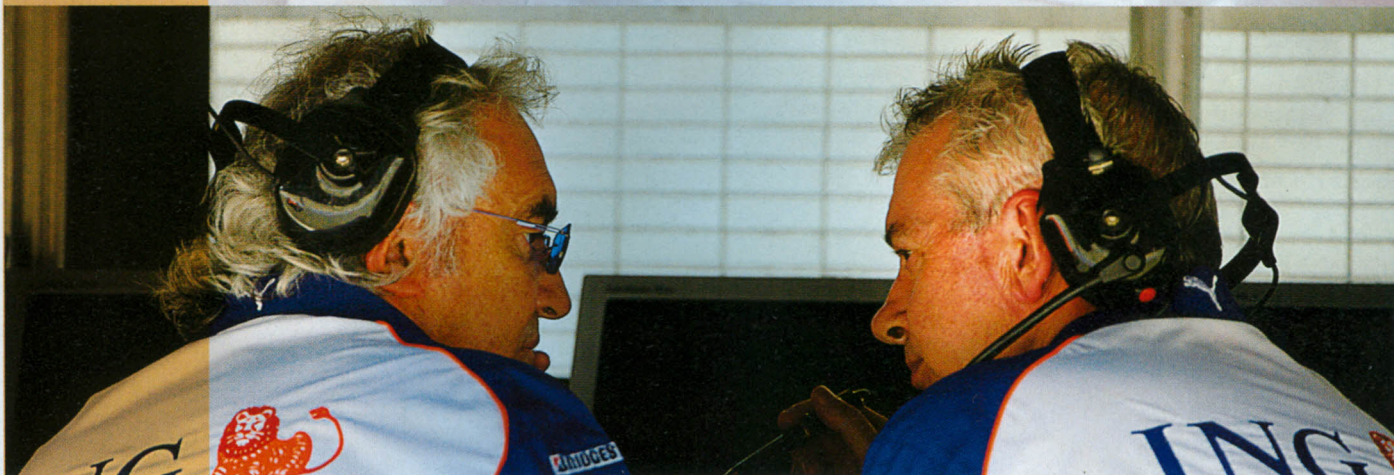
Pretpostavljam da ih ne želite imenovati?

PS: Neću ih imenovati.

Pretpostavljam da bi to bila kleveta. Stoga neću imenovati skupinu koju nazivam samo "ljudi". Dovoljno je reći da ti "ljudi" više nisu u F1, niti su već dugi niz godina uključeni u F1.



Pat i Flavio (dolje) su iz stilova upravljanja jedan od drugoga naučili barem kako da se međusobno uvažavaju



PS: Da, premda je malo preuranjeno izjaviti tako nešto. Ljudi često podcjenjuju važnost kontinuiteta te poteškoće navikavanja na novu momčad i rad s drukčijom upravom. Odlazak u novu momčad, što je Kimi učinio ove godine, i razvijanje tog svevažnog odnosa s novim trkačim inženjerima vrlo je škakljivo. Trebaju se naučiti vjerovati jedni drugima, kao što smo Schumacher i ja trebali učiniti 1991. Katkad to potraje.

Okrenite stranicu 40 gdje je ekskluzivni intervju s Massom u kojem raspravlja o Schumacherovoj ulozi nekad i danas u njegovom sazrijevanju od mladog vozača do pretendenta za naslov prvaka.

PS: Ne, ne baš.

Usto, moj se posao malo izmijenio posljednju godinu ili više, uglavnom stoga jer sam smatrao da je, želimo li zadržati naše najbolje inženjere, važno dati im prikladnu odgovornost. Nisam ih želio sprječavati u tome.

Ne, želio sam i da mlađi kadar dobije svoju priliku, jer je važno za momčad da se to dogodi.

Recimo to ovako, da su se svi zasitili i otišli u druge momčadi, ne bih nikome učinio uslugu da sam ostao na istoj poziciji, zar ne? Također, želio sam se baviti i pomalo drukčijim stvarima. Počeo sam spoznavati da mi je od svih stvari koje obavljam trkaći inženjering postajao – ne znam koju riječ da uporabim – ne riječ „stran“, to sigurno ne, no kao da nisam dovoljno razvijao taj dio onoliko koliko sam to želio.

Međutim, moja uključenost u razrađivanje novih propisa i u rad Tehničke radne skupine usredotočene na koncepte koji će, nadam se, uobličiti blistavu budućnost F1, bila je mnogo zanimljivija. Mislim da bih volio da mi to bude budućnost. I posljednje, ali ne i najmanje važno, imam 53 godine.

Pretpostavljam da je vrijeme da počnem malo usporavati tempo. Želio bih malo više vremena provesti pokušavajući uravnotežiti svoj život. Znaite, raditi u F1 je prokletu naporno.

To je možda istina, ali Pat Symonds to obavlja tako dobro da izgleda prilično jednostavno. Teško je procijeniti što će sljedeće raditi.

Bi li mu uloga slična ulozi Tony Purnella, novog tehničkog savjetnika F1, odgovarala? Možda i bi, no Pat je vjerojatno preodan Renaultu da razmišlja o tome.

I možda je pretvrdo glav na njemu svojstven blag, ali nepopustljiv način. I, povrh svega, još uvijek uživa u natjecanju i odlascima na utrke.

Što slijedi za Pata?

Privlači li ga posao šefa momčadi?



MB: Ljudi obožavaju nagađati da će Ross Brawn biti sljedeći šef momčadi Ferrarija ili da bi ga Honda mogla zaposliti kao starijeg šefa momčadi. Njegova je prošlost vrlo nalik vašoj; vještine su vam vrlo slične i brojne ste godine na suprotstavljenim stranama. Biste li uopće razmišljali o ulozi u koju učestalo stavljaju Rossa?



ČOVJEK
KOJI JE
TREBAO
BITI

KRALJ

Lukavi političar? Romantični kavalir? Dvadeset i pet godina nakon sudara koji je dokrajčio karijeru

Didiera Pironija u F1 i njegovog kontroverznog pokušaja da postane svjetski prvak 1982., John Hogan otkriva čovjeka iza te zagonetke

Riječi John Hogan



Strastven i inteligentan, ujedno istinski ambiciozan, Didier Pironi bio je u velikoj mjeri oblikovan kao suvremeni grand prix vozač. Iznad svega ostaloga, bio je zaista motiviran da postane svjetski prvak u Formuli 1. A tamo početkom 1980-ih, još uvijek je u ponudi bila dodatna velika nagrada: biti prvi Francuz koji će to učiniti. Pironi je uistinu bio na dobrom putu da ostvari taj cilj u Ferrariju, ali je u Hockenheimu doživio nesreću koja mu je završila karijeru. Od toga je prošlo 25 godina.

Usudujem li se to reći? Zapravo mislim da je Didier bio bolji vozač od svog proslavljenog timske kolege u Ferrariju Gillesa Villeneuvea. Iako mu je prva godina u Scuderiji 1981. godine bila prilično teška protiv Kanadanina, ipak je i dalje imao mnogo samopouzdanja u svoje vozačke sposobnosti. Nije mislio da je Gilles nepobjediv. Toliko je želio pobijediti da ne vidim kako bi Villeneuve osvojio svjetsko prvenstvo. U tim danima, kada je bolid trebao "gurati" kroz sezonu, morali ste sakupljati bodove. I, naravno, Didier je 1982. radio baš to. Do trenutka kada smo došli u Hockenheim imao je zdravih devet bodova prednosti.

Kada je Didier bio u Ferrariju, blisko sam surađivao s njim jer smo ga mi – Marlboro, čiji sam marketinški proračun kontrolirao – u potpunosti plaćali u zamjenu za sav promidžbeni prostor na njegovu kombinezonu. No, on i ja već smo bili prijatelji, a to smo i ostali nakon što je prestao sudjelovati u utrkama.


S Didierom me upoznao njegov polubrat José Dolhem (koji je u grand prix utrci jednom sudjelovao 1974.), koji ga je još početkom sedamdesetih zarazio strašću za utrkivanjem. Didier je ubrzo postao jedan od Elfovih plavookih dječaka u programu obuke vozača, zaslužnom za gotovo sva velika francuska imena toga doba – François Ceverta, Patricka Depaillera, Jean-Pierra Jariera, Renéa Arnouxa itd. U Elfu su smatrali da je Pironi zaista poseban i kad su ga u F1 s Tyrrellom uveli 1978., bodove je osvojio u četiri od šest svojih prvih utrka. Smatrao sam da je Didier čovjek vrlo pristojnog i uglađenog ponašanja: bio je pravi Francuz i imao mnogo galskog šarma. Volio je lijepe stvari u životu – dobre restorane, prirodu – i

Životopis Didier Pironi

Datum rođenja: 26. ožujka 1952.
Mjesto rođenja: Villecresnes, u blizini Pariza
Premijno: 23. kolovoza 1987., otok Wight, Engleska
GP: 70 (68 starteva)
Pobjede: 3
Prve startne pozicije: 4
Najbrži krugovi: 5
Bodovi: 101

1973. Francuska Formula Renault, Pilote Elf nagrada
 1974. Francuska Formula Renault, prvak
 1975. Formula Super Renault
 1976. Formula Super Renault, prvak
 1977. Europska Formula 2, 1 pobjeda (Estoril)
 pobjednik utrke Monako Formula 3
 1978. Formula 1, Tyrrell, 16 utrka, 7 bodova, 15. u prvenstvu
 pobjednik Le Mans 24 sata, Alpine-Renault
 1979. Formula 1, Tyrrell, 15 utrka, 14 bodova, 10. u prvenstvu
 1980. Formula 1, Ligier, 14 utrka, 32 boda, 5. u prvenstvu
 1 pobjeda (Belgija)
 1981. Formula 1, Ferrari, 15 utrka, 9 bodova, 13. u prvenstvu
 1982. Formula 1, Ferrari, 10 utrka, 39 bodova, 2. u prvenstvu
 2 pobjede (San Marino, Nizozemska)

oduvijek je imao oko za dame. Također, bio je pametan. Jednom sam s njim vodio razgovor koji je ukazivao da je u konačnici želio ostvariti karijeru u politici.

Didierova sposobnost u toj areni postala je očita tijekom zloglasnog štrajka vozača u Kyalami 1982. godine, kad smo svi u njemu vidjeli političara. U tome je bio prvi među jednakima, na čelu Udruge vozača velikih nagrada (Grand Prix Drivers' )

**Borac za naslov:
 Godina 1982.
 Iako je mogla
 biti Pironijeva.**



Uvijek sa sto posto odvažnosti i hrabrosti: nikada nije bilo sumnje da je Didier uvijek davao sve od sebe



Association, GPDA). Niki Lauda je sve vozače nagovorio da se zaključaju u hotel (protestirajući protiv sitnih slova u njihovim superdozvolama), no Pironi je bio taj koji je bio pokretač cijele stvari, pa je on lice u lice s Bernijem Ecclestoneom pregovarao na stazi.

No, iako je Didier mogao biti političan, nije bio suzdržan kad je bila riječ o utrkivanju – bio je romantičan. Poput Jackyja Ickxa ili Villeneuvea, volio je riskirati. Od samog početka bilo je očito da je brz i ambiciozan. Renault ga je ganjao za sezonu 1979., no imao je ugovor s Tyrrellom. Ipak, bio je sklon preseliti se u veliku momčad, a prelazak u Ligier 1980. donio mu je prvu pobjedu u Zolderu. Bio je jedan od najbržih, a ujedno i najhrabriji na svijetu!

Jedna stvar koja se uvijek ističe jest da se pretjerano znojio. Sa 270 km/h razbio je Ligiera na treningu za Brazilski GP 1980. na prvom zavoju stare Interlagos staze. Potpuno je izgubio kontrolu i bolid se zabio u ogradu. Bolid je visio na ogradi, a on je mirno izišao iz njega. Ja sam bio u boksu kada se vratio. Prošao je pored mene i samo promrmrljao "Zajeban je!" No dobro se sjećam kako su mu bjeloočnice bile crvene i kako je znojem bio natopljen od glave do pete, a strast su mu i želja izbijale iz svake pore. Mislim da su se ista ta strast i želja

"Pa zašto je Villeneuve izašao u javnost s tom zločestom tvrdnjom da je Pironi pogazio dogovor? Mislim da ga je zaprepastilo što ga je netko nadmašio u vožnji."

ponovno isticali u onoj slavnoj utrci u Imoli dvije godine kasnije kad su se on i Villeneuve kockali u dva Ferrarija, a Didier pobijedio dok se Gilles osjećao pokradenim i izdanim. To što je Gilles poginuo dva tjedna kasnije u Zolderu obojilo je stavove mnogih o Didieru. No, moje mišljenje o tome je da su se oni utrkivali do kraja, baš svaki krug. Pretpostavka da su se dogovorili i da je Pironi taj dogovor pogazio je sranje. Ni jedan od njih nikad ne bi pristao na ono što je zapravo upropaštavalo utrku. Pa zašto je Villeneuve onda izašao u javnost sa svom tom zločestom tvrdnjom da je Pironi pogazio dogovor? Mislim da je Gilles bio zaprepašten što ga je netko nadmašio u vožnji i da ga je to doista jako zateklo.

Nakon što je Villeneuve poginuo, Pironijeva kampanja 1982. snažno se nastavila. Zatim je došao Njemački GP. Nesreća koja je završila njegovu karijeru u Formuli 1 na nedjeljnom zagrijavanju bila je, na neki način, ono što ga je obilježavalo. U subotu je zauzeo prvo mjesto, bio je prolom oblaka, a on je bez nekog pravog razloga vozio luđački.

U to sam vrijeme bio u boksu s Laudom, pokušavajući promijeniti njegovu odluku da odbije izaći na stazu zbog uvjeta. Pironi je pored nas kroz boks prošao vozeći milijun na sat. Vrijeme je bilo tako loše da uopće ništa niste mogli vidjeti. Sljedeća stvar koje sam bio svjestan bila je televizijska slika ljudi kako ga pokušavaju izvući iz automobila. U oblaku kapljica preletio je preko stražnjeg dijela Renaulta Alaina Prosta. A u to vrijeme, s prednjom osovinom iza koljena, jednostavno ste znali da će imati teške ozljede nogu. Didier bi osvojio svjetsko prvenstvo te godine. Konačni zbroj pobjedničkih bodova Kekea Rosberga bio je samo pet više od njegovih, a propustio je posljednje četiri utrke.

Nakon toga Didier je znao da je željeni naslov bio pred njim i da mu je otet bez nekog pravog razloga. U početku se pojavio na jednoj ili dvije utrke na štakama, no nakon toga ih se klonio. Mrzio je metež – a da nije bio njegov dio. Zapravo, u sljedećih pet godina nakon nesreće nije sa sobom baš mnogo učinio.

Nakon brojnih operacija jedna mu je noga bila sasvim u redu, no druga je još uvijek bila u lošem stanju. Sljedećih mu je godina karakter postao prilično tvrd i nepopustljiv – shvaćao je da ga vjerojatno čeka amputacija. Ponekad, sjedili bismo u nekom pariškom restoranu, a iz njegove se noge širio zadah – uistinu je smrdilo.



Pironija (lijevo) su napadali nakon pobjede u Imoli, no je li to bilo opravdano?

“Čamcem je, zapravo, upravljao vrlo nehajno. Stav mu je bio: “Ako se dogodi, dogodi se.”

Bilo je to strašno za gledati. Bio je zgodan dečko, briljantan vozač utrka, koji je volio život u prirodi, a onda mu je sve to odjednom oduzeto. Strašno je šepao, nabio je mnogo kila, nije više mogao pratiti ni svoje hobije u prirodi. Mrzio je sve to. Imao sam tada mnogo poslova u Parizu, pa smo uvijek u tim prigodama odlazili na večeru. Sa svojim bi me velikim prijateljem Jean-Louisom Schlessierom vodio u fantastične restorane u pokrajnjim pariškim uličicama. Didier bi se vani zaustavio, a konobari bi pojurili da parkiraju njegov auto – zatim bi se oslonio na mene i ušepesao unutra. Imao je Mercedes 450 automatic i često smo se samo vozili gore-dolje duž Champs-Élysées i razgovarali.

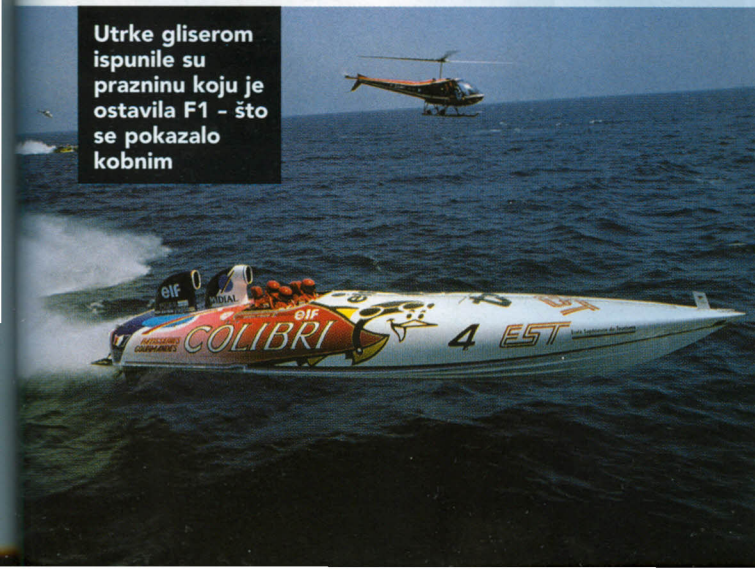
Jedne noći cesta je bila posve mokra, a on je stisnuo gas i kocke Place de la Concorde svladao u punom driftu!



TKO JE JOHN HOGAN?

John Hogan za sobom ima četiri desetljeća kao jedan od najuglednijih ljudi marketinga u Formuli 1. Vodio je sponzorstvo Marlboro za F1 od 1973. do 2002. godine, a zatim se pridružio Jaguar Racingu kao sportski direktor. Danas je viši suradnik u agenciji Just Marketing

Utrke gliserom ispunile su prazninu koju je ostavila F1 – što se pokazalo kobnim



NAJBOLJE OD DIDIERA PIRONIJA NA YOUTUBE

Odlične snimke iz bolida Pironija preko neravnina Watkins Glena u Tyrrellu 008.

Pretraživanje:
Didier Pironi Tyrrell



Pironi je zakon na Belgijskom GP-u u Zolderu, gdje je prvi put pobijedio.

Pretraživanje:
Pironi Ligier Belgium



Uvijek optimist, hrabro ide na Nikija Laudu u Monaku 1979., ali ne uspijeva.

Pretraživanje:
Pironi Lauda Monaco



S talno se želio ponovno utrkivati. S Ligierom se dogovarao za ugovor 1988., a raspravljalo se i o testovima s AGS-om. No noga mu tome jednostavno nije bila dorasla.

Zato je odlučio utrkivati se gliserima. Nije zapravo bio niti za to, pa se 23. kolovoza 1987. dogodilo što se moralo dogoditi. Tijekom utrke pokraj otoka Wight njegov je gliser načinio salto mortale, a on i njegovi putnici smrtno su nastradali. Moje mišljenje o tome je da, premda postoji razlika između namjernog čina i čiste neodgovornosti, ovdje je bila riječ o vrlo nehajnom upravljanju čamcem. Bio je u depresiji i zapravo mu je bilo sasvim svejedno – njegov stav je bio: “Ako se dogodi, dogodi se.” Za njegovu sam smrt saznao iz televizijskih vijesti u Francuskoj. Bio sam izvan sebe. U svim mojim poslovima i susretima s vozačima bilo je tako malo ljudi, u višem smislu te riječi – ljudi od poštenja, čestitosti, karaktera. Didier je bio jedan od njih.

Ipak, teško je ocijeniti Didiera kao vozača. Postoji liga u kojoj su samo oni koji su osvojili naslov. A zatim je tu skupina onih za koje mislite da su stvari bile samo malo drukčije, i oni bi ga osvojili. Stirling Moss ima svoju vlastitu ligu, ali ima i onih poput Carlosa Reutemanna, Ickxa, Ronnieja Petersona – svi su oni bili nevjerojatno dobri vozači. A ta kategorija mora uključivati i Didiera.

MORSKI BIKOVI

Svatko ima po jedan najvažniji savjet za Monako. Ovo je moj: ne ukrcajte se na brod s Tonijem Liuzzijem i/ili Scottom Speedom. To je jednako katastrofi. Naravno, obojica znaju pomalo voziti, ali voda je ipak nešto skliskija od asfalta. Trebali bi se držati pristaništa, ako me razumijete. Kobno je postalo onog trenutka kad je Tonio vezno uže spustio u more. Odgurnuli smo se od pontona sa stražnje strane plutajućeg Red Bull Energy Station kluba, kad je naš fini vozač primijetio da nemamo ključeve za brod na kojem se nalazimo.

"Pretpostavljam da smo se odgurnuli malo prerano!" rekao je u komičnom stilu. "Žao mi je dečki! Riješit ću ja to." Ovog trenutka to nije prevelik problem – sve što Tonio mora načiniti je baciti uže natrag na obalu, pa će nas uslužna Red Bullova hostesa povući natrag. Ali najbolji čovjek Tora Rossa uprskao je stvar, pa je uže završilo u moru. Nepotrebno je govoriti da je njegovu kompiću Scottu sve to bilo urnebesno smiješno. "Idiote!" veselo je zaskvičao kad se Tonio nagnuo preko boka da dohvati sad već natopljeno uže. "Nemoj pasti!" viče Scott. Tada se predomislio. "Zapravo, padni. Bit će smiješno." Ali odmah je uslijedilo drugo premišljanje: "Nemoj pasti, jer ću zakasnuti na reviju i djevojka će me ubiti."

Petak je navečer GP vikenda. Ideja ovog izleta je da Tonio Scotta iz luke odveze do hotela Beach Plaza na dobrotvornu reviju, na kojoj će uz ostale bolje polovice F1 vozača biti i Scottova djevojka Valentina Neuhauser. Odatle Scottovo živčano pogledavanje na sat.

F1 Racing će se također provozati. Duh novinarskog istraživanja ohrabrio nas je da se s vozačem ili čak njih dvojicom družimo na najglamurnijem GP-u. Stoga, mali izlet brodom činio se dobrom idejom... Sad, pak, dok bespomoćno plutamo prema otvorenu moru, nalazimo se usred kaotičnije i stresnije situacije od bilo koje kvalifikacijske utrke na ulicama Monte Carla.

Hvala bogu, u tom se trenutku pojavljuje brod gotovo identičan našem. "Trebate li pomoć?" samodopadno će vozač, dok se hostesa Tora Rossa dere s obale i govori da je to zapravo naš brod, a ne ovaj u kojem se nalazimo. Ups. Zavezali smo prvi brod – pitamo se čiji je bio? – te uskaćemo u pravi. Napokon krećemo, na Scottovo olakšanje. Dakle, svi se možemo opustiti i uživati u fantastičnom pogledu na Monako.

"Volim ovo mjesto," progovara Scott kad smo krenuli prema točki iza tunela. "Savršeno je. Ljudi su prekrasni, atmosfera je nevjerovatna. Prošle sam se godine na krovnoj terasi družio s Bonom iz U2. Želim reći, stvarno je nevjerovatno." Slaže li se Tonio? "Da, naravno," govori, iza upravljača glisera, nakon što je prvom mogućom prilikom zamijenio pravog vozača. "Cijeli vikend je toliko zabavan. Ali nikad ne smijete zaboraviti zašto ste ovdje, a to je utrka. Ta staza je toliko izazovna – kao i atmosfera, nigdje nije takva."

Scott je na vrijeme stigao na obalu. A nakon što smo ga ostavili, Tonio otkriva svoj unutarnji utrkivački duh, povlačeći gas do kraja prema Energy Stationu. "Nije loše za 200 KS," govori. "Ali uvijek ću se mijenjati za 750 KS i četiri kotača!"

FO

Život u Monaku i nije tako loš. Nađe se vremena za malo odmora i rekreacije, pa su stoga Toro Rosso vozač Tonio Liuzzi i F1 Racing povelji Scotta Speeda na modnu reviju – i to gliserom



O Bože, Toniju je ispalo uže. Tonio i Scott (glavna fotografija) napokon u punoj brzini



F1 plus 1

Gil de Ferran Sportski direktor momčadi Honda

O popravljaju RA107, o Rubensu i Jensonu, o ponovnom natjecanju

Sad kad ste imali priliku analizirati probleme Hondinog bolida RA107, smatrate li da je za njih moguće naći rješenje te hoće li Honda ostvariti bolje rezultate u ovoj godini?

Svakako još ne odustajemo od ove godine, premda su prve utrke bile itekako razočaravajuće. Hoćemo li postići dobre rezultate? Ovisi o tome što očekujete. Naš je cilj vratiti se u prve redove, gdje smo bili prošle godine. U svakom slučaju pred nama je velik izazov.

Prošlogodišnji relativni uspjeh dokazao je da Honda posjeduje procese, konstrukcije i ljude koji mogu osigurati osvajanje Grand Prix-a. Je li ta baza još uvijek netaknuta?

Jest - riječ je o timu s neiscrpnim materijalnim i ljudskim resursima. Činjenica je da trenutačno imamo problema, ali bez sumnje imamo dobre ljude.

Sve jače momčadi Formule 1 imaju aerodinamičke tunele koji rade onstop te su maksimalno kadrovski popunjeni. Gotovo se čini kao da nema mjesta za napredak. Na koji način to namjeravate dostići?

Najprije moramo riješiti probleme s kojima se suočavamo, a koji ograničavaju performanse bolida. Trudimo se razumjeti ih najbolje što možemo. Aerodinamika je svakako jedan od većih problema, ali ne ograničavamo svoje misli samo na to područje. Brz oporavak moguć je ako usmjerimo resurse u pravom smjeru.

Kako su se Rubens Barrichello i Jenson Button suočili s problemima ove godine

Jednako su razočarani kao i mi ostali. Ipak, dobro podnose

situaciju i nijedan nije popustio u vožnji. Mogli ste to vidjeti kod obojice u početnim utrkama, a što je još važnije, obojica su ostali konstruktivni. Najlakše se povući u takvim situacijama, ali obojica su realistični i konstruktivni kod davanja povratnih informacija. Iz vlastitog vozačkog iskustva, to je vrijeme kad oni doista mogu biti vođe, upućivanjem na najvažnije tehničke probleme te zadržavanjem morala cijele momčadi. A obojica su se ovdje pokazala dobrima.

Pomaže li vam vaše vozačko iskustvo - devet godina u SAD-u i F1 testovi s Williamsom i Arrowsom - da djelujete kao poveznica između vozača i momčadi?

I Rubens i Jenson već su dugo u ovom poslu i ne trebaju prevoditelja. Katkad se znam naći u situaciji da prenosim informacije njima i inženjerima - a to se mijenja. Moja je uloga da održim zdrav odnos između vozača i ostatka momčadi. Mogu to usporediti sa svojim utrkama u SAD-u. Zanimljivo je; istodobno učim ali i pridonosim.

Koja je vaša uloga u tvornici?

Pokušavam uputiti na propuste te pomažem da se momčad organizira; zapravo nadgledam procese.

Od prošle godine Rubens ne samo da je dostigao Jensonu, nego ga je možda i nadmašio. Možete li to objasniti?

Oni su veoma izjednačeni. Uvijek će jedan biti bolji od drugog, ali nema tu velikih razlika. Unatoč tome, mislim da se Rubensov nastup poboljšao u odnosu na prošlu godinu. Dijelom je to zbog jače povezanosti s momčadi, a dijelom zbog Bridgestonovih

guma koje su slične onima koje je prije koristio u Ferrariju. Jednostavno su mu od prvog dana odlično sjele.

Zgodna je sinergija raditi s vašim kolegom Brazilcem Rubensom, suparnikom u Vauxhall Lotusu 1990. te u Britanskoj F3 u 1991.

Poznajem Rubensa od 1982. Tada nismo bili baš najbolji prijatelji ali uvijek smo se dobro slagali. Zanimljivo je raditi s njim - kao da pričate s prijateljem. Dobro, katkad se mora načiniti crta između privatne i poslovne sfere, ali obojica znamo gdje se ona nalazi.

Biste li voljeli voziti ove suvremene F1 bolide?

Naravno da ih promatram i mislim da su fenomenalni! Ali ja sam zaljubljen u trkaće automobile otkad sam imao pet godina - prije sam na zidu svoje spavaće sobe imao poster Porschea 956 Dereka Bella - a moja će se zaljubljenost i fascinacija nastaviti do mog posljednjeg dana. Također, kad se natječem moram biti 100 posto u tome - a na to više nisam spreman.

Znači, nećete se natjecati ni u jednoj kategoriji?

Ne, ne bih se natjecao ni u sportskim automobilima ni u čemu drugom - kad jednom uvidite svoju komparativnu prednost, učiniti ćete sve da budete brži: konstantni treninzi, testiranja, razmišljanje. U mom je slučaju to nestalo. Kad sam se povukao na kraju 2003. nisam bio frustriran, nego sretan. Posljednje četiri godine moje karijere, kad sam vozio za Rogera Penskea, bile su fantastične. Osvojio sam dva naslova „Champ Car“ s

Hondom i Indy 500. Uživao sam u vožnji, poštovao konkurenciju, ali to mi je bilo dovoljno. Danas u jednakoj mjeri želim da moja uloga u Hondi bude uspješna koliko sam htio ostvariti uspješnu vozačku karijeru.

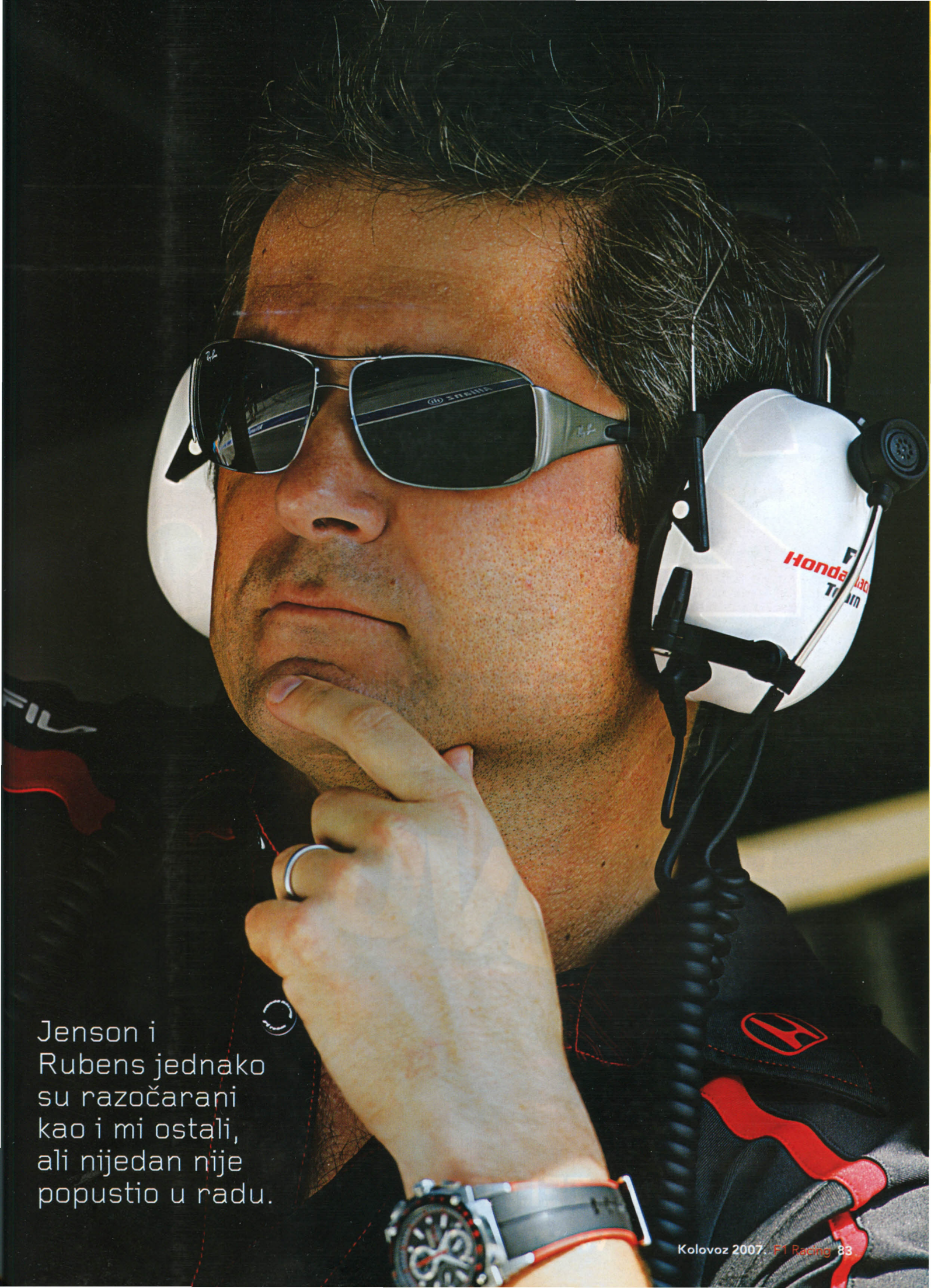
FO

+5 brzih pitanja

- 1 Predjelo ili desert?**
Predjelo, uvijek.
- 2 Posljednja knjiga koju ste pročitali?**
Freakonomics.
- 3 Najbolja stvar u vezi Britanije?**
Civilizirana je.
- 4 Vaš omiljeni film?**
Komedija „Svi su ljudi za Mary“ jako me nasmijala.
- 5 Čamcem za dvoje veslate preko Atlantika - koga biste povelili sa sobom?**
Cameron Diaz - i ne bi morala veslati.



Cameron plovi Gilovim čamcem i ne mora veslati.



Jenson i
Rubens jednako
su razočarani
kao i mi ostali,
ali nijedan nije
popustio u radu.



IZVJEŠTAJ S UTRKE Peter Windsor

Ponovo na pravom putu - Kimi se ovom pobjedom vratio u formu i borbu za naslov

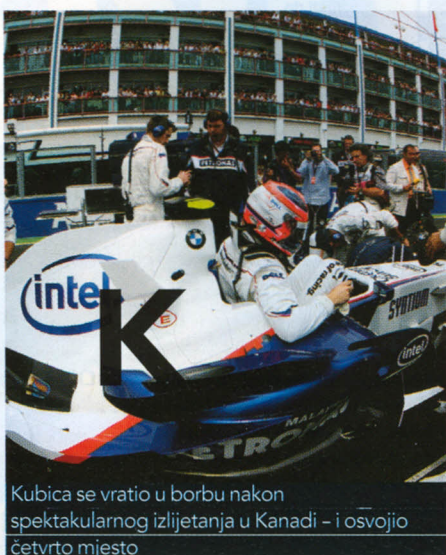


Kimijeva mudra igra

Ledeni postaje svjestan da sreća ima podjednaku ulogu u pobjedama kao i bogomdana darovitost. Na Magny-Coursu odigrao je strpljivo i oprezno - i zasluženno osvojio 10 bodova.

Kimi-Matias Räikkönen - izgovara se "Rrrreikenen", kako su me tijekom vikenda poučili moji finski kolege - temelje svoje francuske pobjede postavio je nakon VN Kanade u Montrealu. Tada je bliskim osobama, a time i sebi, na neki način priznao da bi se možda morao malo više usredotočiti na ono što nije dobro.

U Indianapolisu smo gledali novu osobu. Većinu trke bio je najbrži vozač na stazi, unatoč tome što mu je ponestalo mekih Bridgestonki, pa je trku morao početi na tvrdoj mješavini. A s obzirom na to kako je pri kraju trke do samog cilja maltretirao momčadskog kolegu Felipea Massu, kao što nije maltretirao ni, recimo, Lewisa Hamiltona u Bahreinu, pomislili smo da je Ledeni protekle dane proveo na terapiji u zamrzivaču. I dok je Kimijeva vožnja u Kanadi bila čistija i točnija nego u prvih pet trka (premda nedosljedna tijekom otprilike pet krugova), neočekivan luksuz vožnje na mekoj



Kubica se vratio u borbu nakon spektakularnog izljetanja u Kanadi - i osvojio četvrto mjesto

smjesi u završnim trenutcima Indyja - kad su svi oko njega bili na tvrdim gumama - kao da ga je lansirao na novu razinu brzinske stalnosti.

Kroničari Kimijeva lika i djela imali su stoga sve razloge za optimizam prije nastupa u Francuskoj: uz pretpostavku da će na posljednju koliko-toliko pristojno startati te da više neće griješiti kao u Monaku, Kimi bi se mogao pojaviti na čelu povorke.

Poteškoćama sa startom posvetio je nekoliko probnih vožnji u Silverstoneu. U današnje vrijeme, vozači su tijekom prvih tridesetak metara uglavnom promatrači, ali vrijeme reakcije u odnosu na vrijeme uključivanja spojke još uvijek je promjenljivo. I na to se Kimi usredotočio.

Zatim je trebalo riješiti pitanje dosljednosti.

Kimiju su na Magny-Coursu pomogle - i to mentalno u velikoj mjeri, rekao bih - poteškoće svih ostalih. Olujni bočni vjetrovi regije Nièvre najbrže su ometali na dosad

PROKLIZAVANJE 1

BUTTON JE NAŠAO BRZINU

Magny-Cours bila je dosad najbolja Hondina ovogodišnja trka. Neusporedivo najbolja. Novi aerodinamički dijelovi i dijelovi ovjesa poboljšali su konzistenciju RA107, pa je Jensen Button (više od Rubensa Barrichella) uživao u poboljšanim performansama.

Button je dobro startao, skočivši do kraja prvog kruga s dvanaestog na deveto mjesto. Brilljantnim srednjim stintom preskočio je Nicu Rosberga na osmom kad je ovaj ušao u drugi boks.

Na mekoj mješavini u posljednjih 20 krugova Jens je vozio brže krugove od Giancarla Fisichelle i Fernanda Alonsa koji su bili ispred njega, a najbrži krug bio mu je brži od krugova oba BMW-a.

"Prvi put ove godine", izjavio je Jensen, "osjećao sam se dobro vozeći taj bolid."

Jensen je osjetio kako je to imati brz bolid – što ga je iznenadilo. Na posljedku je imao brži krug od Alonsa



nezabilježen način. Na rubu sadašnjeg aerodinamičkog okvira događa se, naime, pad performansa kataklizmičkih razmjera. Što je bolid učinkovitiji, to bolje rabi svoju zračnu struju – i to je veći pad kad se zračna struja drastično promijeni.

Stoga smo do nedjelje u oblačnom Magnyju svjedočili kojekakvim zgodama. Vidjeli smo kako Lewis Hamilton za Peteovo dobro stalno blokira unutarnju prednju gumu (za usporedbu, to je kao da Federer počne nizati dvostruke pogreške). Vidjeli smo kako se Fernando pri 265 km/h u zavojima prekrasno nosio sa zanošenjima stražnjeg kraja izazvanim preupravljanjem. Vidjeli smo kako je Kimi izgubio nadzor nad svojim Ferrarijem u brzom šikani i zapravo pobjegao u zaklon, dižući za sobom šljunak i prašinu u albersovsku stilu. I vidjeli smo Felipea Massu kako pretjeruje s

"Kimi nije nastojao završiti Q3 najbržim, nego najsporijim krugom."



Hamilton, koji je u boks bio triput, ispriječio se između nadahnutog Kubice i postolja, BMW-ova zasad nedosanjana sna

kočenjem pri ulascima u spore zavoje kadgod bismo bacili pogled na zaslone televizora. Odjednom je, drugim riječima, izgledalo da Kimi vodi ravnopravnu borbu.

Povrh toga, Ferrari je opet imao trkaći bolid. Na posljedku smo doznali podrobnosti o katastrofalnoj nezgodi u zračnom tunelu prije VN Španjolske: remenica pokretne vrpce dobrano je premašila rok valjanosti, pa je tijekom najvažnijeg testa pukla. Možemo samo zamisliti prizor nakon tog pokolja – i količinu štete prčinjenu Ferrarijevu aerodinamičkom programu, posebice s obzirom na to da su trke niskog potiska u Kanadi i SAD-u tek slijedile.

Sad smo se, međutim, vratili u polje visokog potiska. Nekog je razvoja u međuvremenu vjerojatno bilo, ali Ferrari se zapravo vratio tamo gdje je stao u Q2 u Monaku, u trenutak prije nego što je Kimi pogodio zid na vrhu onog zavoja.

Dvojici vozača crvenih bolida nudilo se stoga mnogo mogućnosti: dva zaustavljanja ili tri? Kratak ili dug početni stint? Kao što je postao običaj u post-Michaelovu dobu, odluku će donijeti Q2. Tko god bude brži u Q2, imat će pravo prvi birati strategiju.

Bio je to Felipe – ali za dlaku. Kimi se zagrijavao na novu kompletu tvrdih guma, postigavši u razmjerno nevažnoj Q1 vrijeme od 1:14.872; Felipe se, pak, htjevši sačuvati komplet novih guma, zadržao na 1:15. Kimi je prvi izašao na stazu u Q2 – i ovaj put nije načinio nijednu veću pogrešku. 1:14.828. P1. Idući: Felipe (također na novim mekim gumama). 1:14.822 – sićušna razlika nastala zbog možda trunke razlike u prijanjanju ili nekog jačeg daška vjetra. Pomak na P2. Na redu je Lewis. "Slatkom" (kako on to voli reći) jurnjavom kroz brze zavoje bilježi čarobnih 1:14.795. Najbolje vrijeme.

Tako smo došli do Q3 – i prevažne odluke o gorivu. Felipe se kolebao između dva i tri zaustavljanja, no na posljedku je izabrao dva kratka stajanja. S pole positiona ili u najgorem slučaju s vanjske strane prednjeg reda, to je bio najsigurniji izbor. Kimiju je na raspolaganju

bio veći izbor. Budući da je Felipe izabrao 19. krug, Kimijev trkaći inženjer Chris Dyer odlučio se za 21. Felipe, međutim, nije znao (kao vjerojatno ni Michael koji je u Francuskoj bio zaokupljen pomaganjem Jeanu Todtu u dobrotvornu radu) da su Kimi i Dyer imali još jednog aduta u rukavu. Brzo su napunili gorivo, što je Kimiju omogućilo da gotovo

PROKLIZAVANJE 2

KUBIČIN POVRATAK

Kakva povratnička vožnja Roberta Kubice. Tri tjedna nakon montrealškog udara od 75 g, nadmašio je momčadskog kolegu Nicka Heidfelda i u cilj ušao kao četvrti.

"Osjećao sam se jako dobro cijeli vikend", rekao je kasnije. "Nikakvih glavobolja, nikakvih nuspojava od nesreće. Bolid se ovdje ponašao dobro i izvukao sam maksimum iz njega."

U jednom dijelu trke bio je treći, no Lewis Hamilton – jedini koji se odlučio za taktiku s tri odlaska u boks – lako ga je pretekao u 51. krugu kad je bio na novim gumama.

Vjerojatno najdojmljiviji Kubicin trenutak vikenda bio je njegov brz krug u Q2 u kojem je bio samo 0,2 s sporiji od Ferrarijevih bolida i u kojem je postigao drugo najbrže vrijeme drugog sektora.

Ne samo sposoban za borbu, nego i pun žestine – Kubica predvodi BMW-ov napad





PROKLIZAVANJE 3

ALONSO NA RUBU PROVALIJE

Žestoki dvoboji Fernanda Alonsa s Nickom Heidfeldom i Giancarloem Fisichellom za gledatelje su bili užitak, no za dvostrukog svjetskog prvaka bili su samo točka na i frustrirajućeg vikenda.

Njegove poteškoće počele su u subotu ujutro kad je zbog kvara na senzoru kočnice odvezio samo četiri kruga u posljednjem satu treninga. Zbog toga nije bio zadovoljan s postavom svojeg MP4-22 u kvalifikacijama, pa je u Q1, odnosno Q2 bio za 0,5 s, i 0,2 s sporiji od Lewisa Hamiltona. Nokautirajući direkt stigao je, međutim, u Q3, kad zbog pomahnitalog mjenjača nije uspio završiti krug. To ga je primoralo da trku započne s desetog mjesta s količinom goriva koja bi bolje odgovarala prvom redu grida. "Danas sam morao poduzeti sve što sam mogao", rekao je nakon osvajanja sedmog mjesta. "Nisu me zabrinjavali rizici."



Alonso i trkači inženjer Mark Slade raspravljaju o vikendu frustracija i nepotrebnih rizika

Mudra kvalifikacijska strategija i iznimno inteligentni potezi u boksu vratili su Räikkönena na pobjedničke stube

trenutačno izleti iz garaže, na čelo kolone. Cilj (sad kad pole position više nije nužno bio glavna meta): izvući krug viška.

Promet nije predstavljao poteškoću, pa se Kimi rano odvojio od pratilaca. Pokušavali su proći što više krugova sa što manje goriva, izvući što više iz te osjetljive razlike u količini goriva, odnosno zaraditi krug na povratu zajamčenih 2,5 kg goriva po prijeđenom krugu. Osim što je morao voditi računa o toj razlici, Kimi je Q3 pokušavao završiti s najsporijim, a ne s najbržim krugom – drugim riječima, obaviti službeni dio krug ranije. Počeo je kružiti pri niskim do srednjim 16-icama; drugi su uglavnom bili u 17-icama i 18-icama.

"Kimi je utrku započeo s gorivom za tri kruga više od Masse"

Bilo je gusto, kao što se i očekivalo. Kimi je na svojem drugom kompletu mekih guma bio dovoljno brz da osigura treće mjesto – na čistoj strani grida – premda u to nije mogao biti siguran do kraja runde; loša strana tog rizika bila je, naime, u tome što je brzi krug (svoj deseti krug u Q3) završio samo tri sekunde prije nego što je zalepršala ciljna zastava. Bio je to kritičan trenutak jer većina momčadi nastoji da im vozači završe brze

krugove nakon što zastava padne, kad je staza najbrža. U toj situaciji Chris je, međutim, odmah javio Kimiju da spusti jedra, pa je ovaj poslušno odvezio ostatak svojeg posljednjeg kruga za puževih 2:23.511. Nakon što mu je na poslijetku pred očima zalepršala "šahovnica" – još se tri minute vraćao u boks.

Donedavno je takvu vrstu gluposti zabranjivalo pravilo o 107%, no poruka s Magnyja bila je jasna: FIA je početkom ove sezone to pravilo šutke izbrisala. Nitko zapravo nije primijetio njegov nestanak, a kamoli da je to "zlorabio" – sve dosad.

Kimi je tako, s dvanaest krugova u Q3 iza sebe, u trku ušao s prednošću od tri kruga u odnosu na Felipea (koji je u Q3 odvezio 11 krugova); krug 21 postao je krug 22. Felipe je toga bio svjestan. I Kimi je toga bio svjestan – ili, bolje rečeno, Kimi je toga bio svjestan čekajući start s odličnog položaja na gridu. Felipe je još uvijek bio u prednosti – imao je pole position – i poveo je trku. No na udaljenosti cijele trke Felipe je imao vrlo malo manevarskog prostora. Kako bi pobijedio Kimija (uz pretpostavku da će sa svoje čiste startne strane biti brži od Lewisa, što je i bio), Felipe je u svakom stintu morao biti brži barem četiri do pet sekundi.

Do 19. kruga nagomilao je s lakoćom 5,1 sekunda, no kad su naišli na gust nedjeljni promet (na vrlo kratkom Magnyjevju krugu), Felipeova prednost pri ulasku u drugi boks istopila se na samo 3,3 s.

Svršetak igre. Pobjeda broj jedanaest za Kimija-Matiasa Räikkönena.

GRAND PRIX FRANCUSKE STATISTIKA

Svi podaci sa 8. utrke



Jeste li znali?

Ovo je bila prva dvostruka pobjeda za Ferrari nakon 2006. i Grand Prix na Hockenheimu. Circuit de Nevers gotovo je cijela obnovljena prije ovogodišnje utrke. O trudu i radovima govori i 62,000 guma koje su činile sigurnosni zid na stazi. Nevers je osim po stazi poznat i po jazz festivalu koji se održava svake godine u studenom.

STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	MOTORI U: 1. ILI 2. UTRCI	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU
1m15.034s Q3	19	2.	Felipe Massa
1m15.104s Q3	16	2.	Lewis Hamilton
1m15.257s Q3	22	2.	Kimi Räikkönen
1m15.493s Q3	19	2.	Robert Kubica
1m15.674s Q3	19	2.	Giancarlo Fisichella
1m15.826s Q3	1	1.	Heikki Kovalainen
1m15.900s Q3	22	2.	Nick Heidfeld
1m15.935s Q3	-	2.	Jarno Trulli
1m16.328s Q3	20	2.	Nico Rosberg
bez rezultata u Q3	16	2.	Fernando Alonso
1m15.534s Q2	27	2.	Ralf Schumacher
1m15.584s Q2	32	1.	Jenson Button
1m15.761s Q2	33	1.	Rubens Barrichello
1m15.806s Q2	30	2.	Mark Webber
1m16.049s Q2	30	2.	Scott Speed
no time Q2	32	1.	David Coulthard
1m16.142s Q1	-	2.	Vitantonio Liuzzi
1m16.241s Q1	28	2.	Alex Wurz
1m16.366s Q1	-	1.	Anthony Davidson
1m17.826s Q1	28	2.	Christijan Albers
1m17.915s Q1	28	2.	Adrian Sutil
1m16.244s Q1	18	1.	Takuma Sato*

*kazna od 10. mjesta s VN SAD-a

REZULTATI UTRKE

VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLASMAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
Kimi Räikkönen Ferrari F2007	2.	1h30m54.200s
Felipe Massa Ferrari F2007	1.	+2.414s
Lewis Hamilton McLaren-Mercedes MP4-22	3.	+32.153s
Robert Kubica BMW-Sauber F1.07	4.	+41.727s
Nick Heidfeld BMW-Sauber F1.07	6.	+48.801s
Giancarlo Fisichella Renault R27	5.	+52.210s
Fernando Alonso McLaren-Mercedes MP4-22	8.	+56.516s
Jenson Button Honda RA107	9.	+58.885s
Nico Rosberg Williams-Toyota FW29	7.	+68.505s
Ralf Schumacher Toyota TF107	11.	+1 krug
Rubens Barrichello Honda RA107	10.	+1 krug
Mark Webber Red Bull-Renault RB3	12.	+1 krug
David Coulthard Red Bull-Renault RB3	13.	+1 krug
Alex Wurz Williams-Toyota FW29	15.	+1 krug
Heikki Kovalainen Renault R27	20.	+1 krug
Takuma Sato Super Aguri-Honda SA07	16.	+2 kruga
Adrian Sutil Spyker-Ferrari F8-VII	18.	+2 kruga
NISU KVALIFICIRANI		
Scott Speed Toro Rosso-Ferrari STR02	14.	mjenjač - 55 krugova
Christijan Albers Spyker-Ferrari F8-VII	17.	dovod goriva - 28 krugova
Anthony Davidson Super Aguri-Honda SA07	19.	udes - 1 krug
Jarno Trulli Toyota TF107	21.	udes - 1 krug
Vitantonio Liuzzi Toro Rosso-Ferrari STR02	-	udes - 0 krugova

GRAND PRIX FRANCUSKE

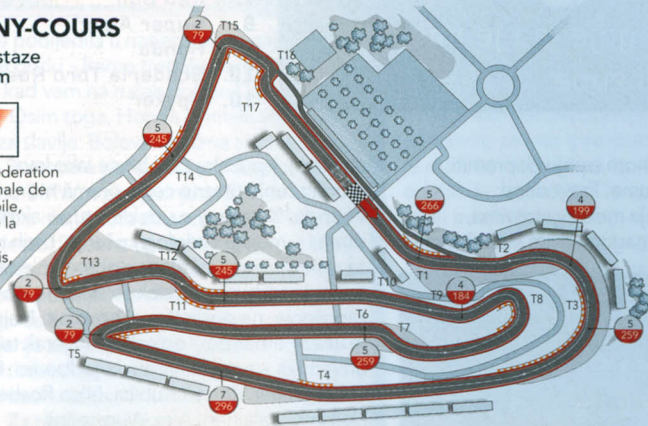
Datum 01.07.2007. Vrijeme Toplo/sparno 25 °C Temperatura staze 40 °C
Gledatelja 72.000 Broj krugova 70

MAGNY-COURS

Dužina staze
4.413 km



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



MAGNY-COURS KRUG ZA KRUGOM KRUGOM

START Massa starta bez pogreške, Räikkönen iznenađuje Hamiltona i preuzima drugu poziciju
KRUG 1. Davidson i Liuzzi sudaraju se na 2. zavoju, a malo kasnije Trulli udara Kovalainena. Krug završava s Massom na vodećoj poziciji, ispred Räikkönena, Hamiltona, Kubice, Fisichelle i Heidfelda
KRUG 5. Alonso prolazi Heidfelda u borbi za 6. mjesto, no Nick uzvraća udarac i vraća poziciju
KRUG 16. Oba McLarena odlaze u boks i vraćaju se kao sedmi (Hamilton) i deveti (Alonso)

KRUG 19. Massa odlazi u boks
KRUG 22. Räikkönen također i vraća se iza Masse
KRUG 33. Alonso napokon prolazi Heidfelda i sada je peti
KRUG 37. Hamilton i Alonso ponovo odlaze u boks
KRUG 38. Hamilton prolazi Kubicu
KRUG 43. Massa drugi put u boks
KRUG 46. Räikkönen ga slijedi, no vraća se ispred Masse
KRUG 51. Hamilton treći put u boks
KRUG 70. Räikkönen pobjeđuje drugi put ove sezone, samo 2,4 s ispred Masse

BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

Najbrži krug: Felipe Massa 1m16.099s on lap 42 (208 km/h)
Najbrže zaustavljanje: Heikki Kovalainen 22.684s
Najsporije zaustavljanje: Takuma Sato 35.119s
Najveća brzina: Nico Rosberg 306 km/h
Najmanja brzina: Anthony Davidson 200 km/h

SEZONA DO SADA

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

O - Odustao; D - Diskvalificiran

KARTA: PATRICIA SOLER; GLENN DUNBAR/LAT



IZVJEŠTAJ S UTRKE

Peter Windsor

Dvije u nizu, i to vrhunski odrađene – Kimi je imao bolid, taktiku i odlučnost za pobjedonosni prolazak kroz cilj

POREDAK VOZAČA

nakon devete od 17 utrka

1.	Lewis Hamilton	70
2.	Fernando Alonso	58
3.	Kimi Räikkönen	52
4.	Felipe Massa	51
5.	Nick Heidfeld	33
6.	Robert Kubica	22
7.	Giancarlo Fisichella	17
8.	Heikki Kovalainen	14
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
16.	Jenson Button	1
18.	Rubens Barrichello	0
18.	Scott Speed	0
18.	Anthony Davidson	0
18.	Adrian Sutil	0
18.	Christijan Albers	0
18.	Vitantonio Liuzzi	0

POREDAK KONSTRUKTORA

nakon devete od 17 utrka

1.	McLaren-Mercedes	128
2.	Ferrari	103
3.	BMW-Sauber	56
4.	Renault	31
5.	Williams	13
6.	Toyota	9
7.	Red Bull	6
8.	Super Aguri	4
9.	Honda	1
10.	Scuderia Toro Rosso	0
10.	Spyker	0

Slava "stare" garde

Vrijeme je da se mlađem naraštaju pokaže gdje mu je mjesto. U Silverstoneu su Kimi i Fernando pokazali zube.

Dobro. Uozbiljimo se. Došlo je vrijeme da priznati igrači doista prionu poslu. Došlo je vrijeme za vjetrovitu, neravnu, mučnu VN Velike Britanije u Silverstoneu. Došlo je vrijeme za tvrdnu mješavinu i beckettsovski škrgut zubi.

Ferrari je stigao u Silverstone s podosta promijenjenom unutarmomčadskom dinamikom: Kimi se, s jedne strane, probudio iz dugog zimskog sna s pogledom nevinašca, pitajući se što je propustio u protekla tri mjeseca. Felipe, momak kojeg je čak i Bernie Ecclestone proglašavao idućim svjetskim prvakom, upao je, pak, u neakvu brazilsko-njemačku depresiju – nakon poraza na Magnyju osjećao se kao da ga je sreća napustila, nije se pretjerano radovao zbog dijela momčadi koji je odnio pobjedu te se pitao gdje je odjednom nestao Michaelov čimbenik. Čemu svi oni telefonski pozivi kad je trkači inženjer Chris Dyer – zamislite drskosti – prednost u Q3 odlučio dati Kimiju (vidi izvješće s VN Francuske, str. 86)?

Nasuprot njemu, u susjednu McLarenovu taboru Fernando Alonso doimao se ponešto vedrijim – uglavnom zato što je Bridgestone iz nekog razloga koji nije jasan nikome tko ima imalo pojma o engleskom vremenu – odlučio u

Silverstone u prohladnom srpnju dopremiti "srednje" i "tvrde" gume. Prevedeno: pronalaženje prijanjanja među vjetrovima, sporadičnom kišom i nagomilanim kumulusima

Treća kvalifikacijska runda. Svi, predvođeni Lewisom, čekaju da ih zeleno svjetlo oslobodi iz pit lanea



na staroj, ispucaloj pisti bit će lako kao pronalaženje prazne ceste prema moru tijekom vikenda. Na scenu su, dakle, stupili akrobati asfalta – majstori naglog kočenja, brzih refleksa za upravljačem koji hladne gume vole zato što s njima mogu plesati dok se sklizu i zato što je zanošenje, na poslijetku, njihova bit. Najprije je ušao Fernando – ogledni primjerak takvih umjetnika – a zatim njegovi sljedbenici: Ralf Schumacher, Robert Kubica, Nico Rosberg, Heikki Kovalainen, Alex Wurz te još nekolicina odvažnih.

Sjeli smo i promatrali njihovu igru: Bridgestonke tvrde, Bridgestonke meke. Duge vožnje. Kratke vožnje. Ništa nije pomagalo. S vjetrom u leđa u Copsu momci su pogubili svoje referentne točke i uletjeli u šipražje. U Beckettssu su kroz s-ove prošli ravno, preko trave i šljunka. U Clubu su im bolidi grcali u napadajima preupravljanja. Istežući vratove kako bi vidjeli Majstore na djelu, vozači GP2 u paddocku B klase zasigurno su se pitali jesu li možda zalutali na promotivni dan trkaće škole Jonathana Palmera.

No bilo je nekoliko iznimki, naravno. Fernando je izgledao dobro – onako kako će najbolji zagrijavač guma na svijetu uvijek

izgledati u takvim uvjetima. Kimi je također bio sjajan: nijednom nepredvidljiv ili nagao, nego nekako uvijek sposoban natjerati gume da obavaju svoj posao u najboljem trenutku. Pretpostavljam da je to zato što je stiskao gas na Ferrariju točno u pravim milisekundama – baš kao što je činio u starim, dobrim meklarenovskim danima.

U usporedbi s njim, Felipe – nov, uglađeniji Felipe sa schumacherovskim osjećajem za diferencijal i kočnice, koji prvi zavoj napada u barrichellovsku stilu – Felipe koji je pobijedio u Bahreinu i Španjolskoj, doimao se zbunjenim. Stari bi se Felipe vjerojatno snašao u takvim uvjetima – bio bi doista poput Rubensa na Silverstoneu. Novi Felipe uporno je izlijetao sa staze, što je bila posljedica nedovoljno brzih (čitaj: kimijevskih) reakcija za upravljačem u presudnim trenucima. Kimi bi postavio rekord na Silverstoneu, Felipe bi ga nekako izjednačio ili za trunku nadmašio. Zatim bi Kimi postavio nov standard.

Lewis se suočio s drukčijom poteškoćom. Točnije, na Silverstoneu nije imao odličan bolid. Imao je drugi najbolji bolid – bolid s megaprianjajem i ravnotežom (po, recimo, BMW-ovim mjerilima), ali i bolid koji je iziskivao savršen postav, savršeno vulkanizirane gume te savršenu ravnotežu prednjeg i stražnjeg kraja



Razuzdani i ushićeni – Ferrarijeva posada radosno kliče dok Kimi slavi drugi put u osam dana

PROKLIZAVANJE 1

HONDA NA GLAMUR-SPIDU

Honda je pobijedila u natjecanju za najslavnije osobe na gridu – kome trebaju nazovi pop zvijezde kad vam na ručak dolaze David i Victoria? Osim toga, Honda je imala vrlo malo razloga za slavlje. Bolovi u ledima zaustavili su Jensonu Buttona u petak. U kvalifikacijama ga je blokirao BMW, a posljednju priliku za brzi krug uništila mu je žuta zastava. Kvalificirao se na 18. mjesto; Rubens Barrichello uspio je doći do 14. Dosadna vožnja s jednim zaustavljanjem oba vozača postaje Hondina stalna taktika. Stoji da su se srednjeplasirani s dva zaustavljanja zaglavili iza njih tijekom svojih središnjih stintova, no takva taktika može djelovati kao kratkoročna mjera dolaženja do bodova. Za razliku od Francuske, ovdje nije upalila. Rubens i Jenson završili su na devetom i desetom mjestu.

Brlbljanje s Posh i Becksom čini se da je bila jedina Jensonova utjeha tijekom razočaravajuće VN Velike Britanije



kako bi bio barem podjednak s Ferrarijima. Sve to značilo je da će Lewis, savršeni manipulator, morati pribjeći podosta radikalnim metodama samo da nadmaši Fernanda u krugu Silverstonea, da i ne govorimo o crvenim bolidima. Prvo, vozio je s mnogo krućim stražnjim dijelom nego u cijelom dosadašnjem dijelu sezone, vodeći se teorijom da će stvoriti više potiska bude li bolid bliže tlu – i da će kruće opruge podnijeti smanjeni stupanj slobode. Drugo, kako se približavala Q3, bio je sve agresivniji prema spremniku goriva. I treće, ušao je duboko, duboko, duboko u Q3 – krug dublje od Kimija, Fernanda i Felipea – kako bi našao zonu s najbržom putanjom i najlakšim spremnikom. To mu je i uspjelo, odvezio je gotovo savršen krug, po gotovo svim pravilima službe – i zaslužio osvojio pole position.

“Lewis je morao pribjeći podosta radikalnim metodama da nadmaši Fernanda u krugu Silverstonea.”

Bilo je prilično gusto: moglo mu je istjeći vrijeme, spremnik goriva bio mu je četiri kruga lakši od Fernandova i Felipeova te dva kruga lakši od Kimijeva, a zbog krućeg stražnjeg kraja bolid je bio “nestabilan straga”. Zamislite trunku preupravljanja u Beckettsovima s-ovima pri 265 km/h, pa ćete dobiti određenu predodžbu o tome što su morale izdržati Lewisove Bridgestonke – i Lewis.

PROKLIZAVANJE 2

OPET RENAULTOVA BLAMAŽA

Renaultu još jednom nije uspjelo u utrci ponoviti poboljšanu kvalifikacijsku formu. Nakon što su razdvojili BMW-e u subotu, Heikki Kovalainen i Giancarlo Fisichella u nedjelju nisu ih mogli zadržati. Startavši sa sedmog mjesta, Kovalainen je prohujao pored sporog Ralfa Schumachera, no ubrzo se počeo žaliti da su performanse stražnjih guma oslabjele te da ne može pratiti tempo vodećih. Heikki je drugi stint vozio na tvrdim gumama prije nego što je prešao na mekše, koje je ocijenio prihvatljivijima, no dotad je već bio zarobljen na sedmom mjestu. Fisi, koji je krenuo s osmog mjesta, rekao je da mu je bolid na mekšim gumama loše prijanjao te da je bio nedosljedan, no u posljednjem stintu im se vratio. I on je završio na istom mjestu s kojeg je krenuo.

Fisichella (lijevo) i Kovalainen nisu uspjeli ponoviti izvedbu s obećavajućih treninga i kvalifikacija





Hamilton u boksu. U jednom od zastajanja bio je previše nestrpljiv – bolid je poskočio prije nego što je dobio dopuštenje držača lizalice

Felipe je, pak, izabrao drukčiju strategiju. Poučen zbivanjima na Magnyju, odlučio je u Q3 voziti teži od Kimija. Mnogo teži. Da je mogao, gume bi napunio gorivom. Nedostatak te taktike bio je četvrto startno mjesto – dakle, ono s prljave strane. Kimi je u međuvremenu načinio jednu od svojih, sad već uobičajenih, sitnih pogrešaka u krajnje sporom desnom zavoju koja ga je stajala pole positiona. Ovaj put se naljutio. Bolje rečeno, para mu je izlazila na uši. To je bilo nešto novo. Trka je, stoga, već i prije početka dobrim dijelom bila u Fernandovim i Kimijevim rukama – spominjem ih tim redom jer mislim da je bilo jasno da će Kimi u početnoj fazi, a vjerojatno i kasnije, biti prezaokupljen Felipeom.

“Kimi, koji je vozio na mekšim Bridgestonkama, nanjušio je krv.”

Morao je obuzdati svoj nagon za pobjeđivanjem Felipea, no znao je da Felipe ima bolji domašaj u stintu.

Sve se promijenilo kad je Felipeu na gridu zakazao motor. Ne znam zašto, u Ferrariju su šutjeli. Sigurno nije riječ o pregrijavanju – no kad bih morao pogađati, rekao bih da je s obzirom na to kako je sve bilo savršeno u pit laneu bila riječ o nekom kvaru u kokpitu. Plus za staru gardu.

Dobici su bili golemi: Kimi je sad mogao zaboraviti na Felipea i sasvim se posvetiti trci. Iz Fernandove perspektive, između njega i idućeg vozača (BMW-ova Roberta Kubice).

PROKLIZAVANJE 3

RALFOV MOJO NA ZAGRIJAVANJU

Silverstonski vikend bio je najuvjerljivije ovosezonsko izdanje Ralfa Schumachera. Bio je brži od kolege Jarna Trullija u svim treninzima i kvalifikacijskim rundama i unatoč tome što je odustao u 22. krugu zbog slomljenog upravljača, najbrži krug trke bio mu je za 1.2 s brži od Jarnova.

Prije odustajanja, vremena krugova bila su mu slična Renaultovim i BMW-ovim vozačima. Zamoljen da objasni bolju izvedbu, Ralf je kazao: “Osjećao sam se mnogo samopouzdanije u tom bolidu ovaj vikend. Pomalo zbog postava, pomalo zbog guma.”

Je li to početak Ralfova preporoda ili i u Nürburgringu možemo očekivati osrednjost koja mu je upropastila prvu polovicu sezone?

S Ralfom se nikad ne zna.
Tom Clarkson



Povećano pouzdanje u Toyotin postav i gume popravili su Ralfovu izvedbu u Silverstoneu

Lewis je od samog početka vozio sjajno – kao i uvijek. No nije trebalo dugo da krući stražnji kraj počne kažnjavati stražnje (tvrde) gume. Kimi, koji je vozio na mekima, nanjušio je krv. Trka je tek ušla u sedamnaesti krug kad se Lewis prvi put zaustavio. Gume su mu bile očajne, manjkalo mu je goriva: svaka sekunda bila je dragocjena.

Refleksu su mu bili jednostavno zapanjujući. Dodir gasa, pa kočnice – brže nego što ste pročitali te riječi. Pogreška? U svojoj gorljivosti, Lewisova desna noga reagirala je na izvlačenje prednje dizalice, umjesto na podizanje lizalice. Christian Albers slično je pogriješio u Francuskoj – a zatim počeo vući šmrk za gorivo. Premda mu je to zabilježeno kao pogreška, gotovo savršeni novak spasio se, međutim, u posljednji čas. Drugi plus (ili treći, ubrojimo li postav) za staru gardu. Trka je spala na dvojac Fernando i Kimi. Ferrari je bio bolji, brži te blaži prema svojim gumama. Mark Slade je reagirao pokušavajući oponašati Rossa Brawna, pa je kratkim doljevanjem goriva poslao Fernanda na čelo. Nikad ne znate što vam položaj na stazi može donijeti u prometu – ili što se može dogoditi protivnikovim gumama kad vozi iza vas.

Zamalo mu je uspjelo. Vozio je na samoj granici, strelovito se približujući kroz bolide začelja, pri čemu je McLaren počeo neobično nalikovati Renaultu R26. Do drugog zaustavljanja u 37. krugu, odnosno u 17. gledano od njegova prvog zaustavljanja, svoju je referentnu točku, odnosno potrebnu prednost nad Kimijem, promašio za samo nekoliko sekunda. To je, pak, Kimiju bilo dovoljno da šest odlučujućih krugova odvozi blizu 1:21 te da se u 44. krugu iz boksa vrati na vodeće mjesto. Lijevi direkt, desni kroše. Klasika. Klasika za staru gardu.

GRAND PRIX VELIKE BRITANIJE STATISTIKA

Svi podaci sa 9. utrke



Jeste li znali?

Bila je ovo Kimijeva prva pobjeda na Silverstoneu; Hamiltonov pole position bio je jubilarni 50-ti za McLaren-Mercedes i prvi pole position za jednog britanskog vozača u Silverstoneu nakon 1996. i Damona Hilla; po prvi put su u ovoj sezoni - nazovimo ih prvim momčadskim vozačima - McLarena i Ferrarija, završili ispred svojih momčadskih kolega.

STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	MOTORI U: 1. ILI 2. UTRCI	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU
1m19.997s Q3	16	1.	Lewis Hamilton
1m20.099s Q3	18	1.	Kimi Räikkönen
1m20.147s Q3	20	1.	Fernando Alonso
1m20.265s Q3	20	1.	Felipe Massa*
1m20.401s Q3	16	1.	Robert Kubica
1m20.516s Q3	16	1.	Ralf Schumacher
1m20.721s Q3	15	2.	Heikki Kovalainen
1m20.775s Q3	16	1.	Giancarlo Fisichella
1m20.894s Q3	19	1.	Nick Heidfeld
1m21.240s Q3	18	1.	Jarno Trulli
1m20.235s Q2	-	1.	Mark Webber
1m20.329s Q2	26	2.	David Coulthard
1m20.350s Q2	26	1.	Alex Wurz
1m20.364s Q2	31	2.	Rubens Barrichello
1m20.515s Q2	25	1.	Scott Speed
1m20.823s Q2	24	2.	Vitantonio Liuzzi
1m21.219s Q1	15	2.	Nico Rosberg
1m21.335s Q1	33	2.	Jenson Button
1m21.448s Q1	30	2.	Anthony Davidson
1m22.019s Q1	-	2.	Adrian Sutil
1m22.045s Q1	28	2.	Takuma Sato*
1m22.589s Q1	23	1.	Christijan Albers

*startao iz boksa

REZULTATI UTRKE

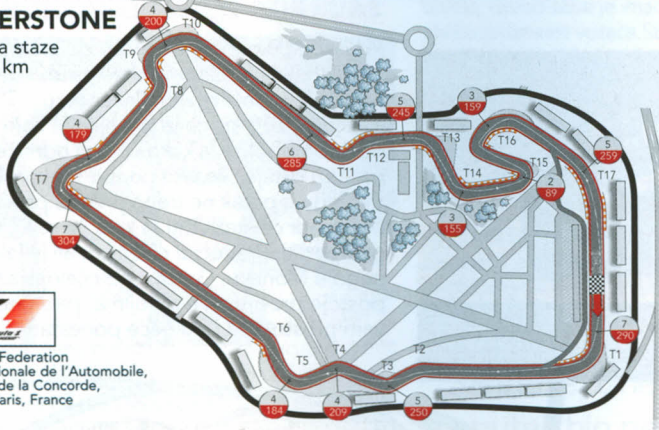
VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLASMAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
Kimi Räikkönen Ferrari F2007	2.	1h21m43.074s
Fernando Alonso McLaren-Mercedes MP4-22	3.	+2.459s
Lewis Hamilton McLaren-Mercedes MP4-22	1.	+39.373s
Robert Kubica BMW-Sauber F1.07	4.	+53.319s
Felipe Massa Ferrari F2007	19.	+54.063s
Nick Heidfeld BMW-Sauber F1.07	7.	+56.336s
Heikki Kovalainen Renault R27	6.	+1 krug
Giancarlo Fisichella Renault R27	8.	+1 krug
Rubens Barrichello Honda RA107	16.	+1 krug
Jenson Button Honda RA107	17.	+1 krug
David Coulthard Red Bull-Renault RB3	11.	+1 krug
Nico Rosberg Williams-Toyota FW29	14.	+1 krug
Alex Wurz Williams-Toyota FW29	13.	+1 krug
Takuma Sato Super Aguri-Honda SA07	22.	+2 kruga
Christijan Albers Spyker-Ferrari F8-VII	21.	+2 kruga
Vitantonio Liuzzi Toro Rosso-Ferrari STR02	15.	+6 krugova - mjenjač
NISU KVALIFICIRANI RAZLOG ODUSTAJANJA		
Jarno Trulli Toyota TF107	10.	balans - 43 kruga
Anthony Davidson Super Aguri-Honda SA07	18.	upravljač - 35 krugova
Scott Speed Toro Rosso-Ferrari STR02	12.	udes - 29 kruga
Ralf Schumacher Toyota TF107	8.	kotači - 22 -
Adrian Sutil Spyker-Ferrari F8-VII	20.	motor - 16 krugova
Mark Webber Red Bull-Renault RB3	8.	hidraulika - 8 krugova

GRAND PRIX VELIKE BRITANIJE

Datum 08.07.2007. Vrijeme Toplo/suho 20 °C Temperatura staze 32 °C
Gledatelja 85,000 Broj krugova 59

SILVERSTONE

Dužina staze
5.142 km



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

SILVERSTONE KRUG ZA KRUGOM

START Start je odgođen zbog gašenja Massingovog bolida

START 2. Hamilton odlično starta i ne pušta Kimija u prvom zavoju

KRUG 1. Vodeće pozicije ostaju nepromijenjene. Hamilton vodi ispred Räikkönena, Alonsa, Kubice i Kovalainena. Massa, koji je startao iz pit lanea, već u ovom krugu pretječe 3 bolida

KRUG 2. Massa pretječe još 3 bolida i već je 16.

KRUG 12. Räikkönen vozi najbrži krug

KRUG 14. Räikkönen sustiže Hamiltona na Brooklandsu, no Lewis se hladnokrvno odupire napadu.

KRUG 16. Hamilton i Kubica odlaze u boks; Räikkönen vodi

KRUG 18. Räikkönen odlazi u boks i vraća se ispred Hamiltona

KRUG 20. Alonso odlazi u boks i vraća se ispred Räikkönena

KRUG 21. Alonso vodi ispred Räikkönena za 2.4 s, dok Hamilton na trećem mjestu zaostaje 5.0 s

KRUG 37. Alonso je po 2. put u boks, Räikkönen vodi

KRUG 43. Räikkönen odlazi u boks, ali se vraća 4.1 s ispred Alonsa

KRUG 59. Räikkönen pobjeđuje sa 2.4 s ispred Alonsa, dok se Hamilton zadovoljava sa trećim mjestom

BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

Najbrži krug: Kimi Räikkönen 1m20.638s on lap 17 (230 km/h)
Najbrže zaustavljanje: Fernando Alonso 24.065s
Najsporije zaustavljanje: Anthony Davidson 9m04.703s
Najveća brzina: Fernando Alonso 300 km/h
Najmanja brzina: Adrian Sutil 285 km/h

SEZONA DO SADA

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

O - Odustao; D - Diskvalificiran

KARTA: PATRICIA SOLER; SLIKE: ANDREW FERRARO/LAT

GRAND PRIX MAĐARSKE



Utrka br.11

Hungaroring 05.08.07

NAJAVA

PODESITE SATOVE

3. kolovoza – 5. kolovoza 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



Dunav dijeli mađarsku prijestolnicu na dvije polovice: Budim i Peštu



VOZAČKI POGLED

Zasučimo rukave

Mađarska od vozača traži mnogo, kaže Nico Rosberg, ali nudi odličan ugođaj.

Volim Mađarsku. Budimpešta je uistinu izniman grad. Arhitektura je dojmpljiva, tu je Dunav, a postoji i nekoliko zabavnih mjesta za izlazak.

Kao i tijekom svih europskih vikenda, odsjedam u svojem pokretnom domu na stazi, ali većinu večeri odlazim u središte Budimpešte radi sponzorskih dužnosti, pa uspijevam vidjeti grad.

Mađari su veliki ljubitelji Formule 1. Na stazi vlada dobro ozračje, no ne mogu ni zamisliti kako je to izgledalo kad se u prvim godinama održavanja trke znalo okupiti i dvjesto tisuća gledatelja.

Kad je riječ o stazi, različita je od svih ostalih na kojima vozimo. Tijesna je, neravna te vrlo neugodna izvan asfalta. Kad je riječ o postavu, rabimo nešto slično onom u Monaku, ali osjećaj je potpuno drukčiji nego u Kneževini. Hungaroring je tjelesno mnogo zahtjevniji od Monaka. Malo je brži, a temperature su znatno više (osim lani kad



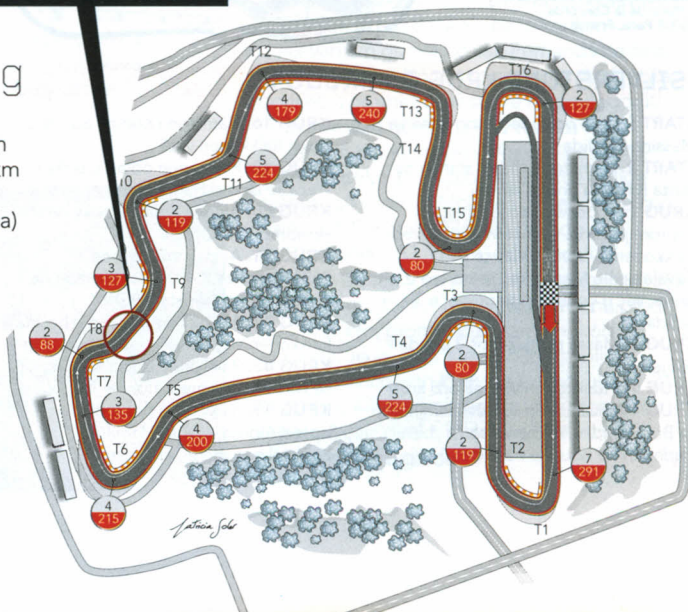
Nakon pogreške na mokrom asfaltu, Fisi se 2006 zavrteo sa staze u 18. krugu. Vratio se, no odmah je odustao

je kišilo). U kokpitu je obično doista vruće, pa to trku čini jednom od tjelesno najzahtjevnijih u cijelom kalendaru.

Ključ brzog kruga je prijanjanje, koje se obično poboljšava kako vikend odmiče jer na stazi ostaje sve više gume. Tijekom prvog treninga u petak ne treba previše prčkati po bolidu jer će staza biti ta koja će se prilagoditi. Pretjecati nije lako, ali je lakše nego u Monaku. Gotovo po cijeloj stazi postoje proširenja u zavojima, pa znate da vam prostora za igru neće ponestati.

Hungaroring

Broj krugova 70
Duljina staze 4,38 km
Duljina trke 306,68 km
Pobjednik 2006.
Jenson Button (Honda)
Najbrži krug
1.19:071 (2004.),
Michael Schumacher (Ferrari)



Mjesto Hungaroring

Datum 13.08.1989.

Akcija "Uživao sam u mirnoj nedjeljnoj vožnji dok se nisam uzrujavao", rekao je Mansell.



U KAKVOJ SU FORMI?

	2002 UTRIA	2002 BRD	2003 UTRIA	2003 BRD	2004 UTRIA	2004 BRD	2005 UTRIA	2005 BRD	2006 UTRIA	2006 BRD	2006 UTRIA	2006 BRD
Fernando Alonso	-	-	1	1	5	3	6	11	15	O		
Lewis Hamilton	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Giancarlo Fisichella	5	6	13	O	8	8	9	9	7	O		
Heikki Kovalainen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Felipe Massa	7	7	-	-	20	O	14	14	2	7		
Kimi Räikkönen	11	4	7	2	10	O	4	1	1	O		
Jenson Button	9	O	14	10	4	5	8	5	14	1		
Rubens Barrichello	1	1	5	O	2	2	7	10	3	4		
Nick Heidfeld	8	9	11	9	16	12	12	6	10	3		
Robert Kubica	-	-	-	-	-	-	-	-	9	IS		
Ralf Schumacher	3	3	2	4	-	-	5	3	6	6		
Jarno Trulli	6	8	6	7	9	O	3	4	8	12		
David Coulthard	10	5	9	5	12	9	13	R	12	5		
Mark Webber	19	16	3	6	11	10	16	7	5	O		
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	-	-	18	O		
Alex Wurz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	-	-	-	-	-	17	O		
Scott Speed	-	-	-	-	-	-	-	-	20	11		
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	18	O	21	10		
Adrian Sutil	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Takuma Sato	14	10	-	-	3	6	10	8	19	13		
Anthony Davidson	20	O	-	-	-	-	-	-	-	-		

O: Odustao IS: Isključen

PROŠLOGODIŠNJI POREDAK



- Jenson Button**
Honda RA106 1h52m20.941s (164 km/h)
- Pedro de la Rosa**
McLaren-Mercedes MP4-21 +30.837s
- Nick Heidfeld**
BMW-Sauber F1.06 +43.822s
- Rubens Barrichello**
Honda RA106 +45.205s
- David Coulthard**
Red Bull-Ferrari RB2 +1 krug
- Ralf Schumacher**
Toyota TF106 +1 krug
- Felipe Massa**
Ferrari 248 +1 krug
- Michael Schumacher**
Ferrari 248 +1 krug

Dan kad je Hungaroringom odzvanjala lavlja rika

S vrućim Il Leoneovim dahom na vratu, čak je Ayrton Senna bio primoran na pogrešku koju je nezaustavljivi Nigel Mansell iskoristio.

Dva najljepša trenutka mađarskih Velikih nagrada zbila su se u razmaku od sedamnaest godina. U oba su glavne uloge imali vozači koji su se do pobjede probijali s niskih startnih mjesta. U oba slučaja, pobjednici su bili Britanci. Naizgled, nema velikih razlika između njihovih postignuća, no trijumf Nigela Mansella iz 1989. ipak nadmašuje prvu pobjedu Jenson Buttona prošle godine. Naime, da je Mansellov Ferrari bio bolji u kvalifikacijama, priče ne bi ni bilo. Krenuo je s dvanaestog mjesta i premda je bio zadovoljan s trkaćim postavom bolida, ispred sebe je imao malu poteškoću u obliku jedanaest vozača. Start je, kao uvijek u Mađarskoj, bio ključan. Il Leone je pretekao četiri bolida u prvom zavoju, smjestivši se iza Thierryja Boutsena i Alessandra Nanninija. Nannini je rano skrenuo u boks radi novih guma, no Boutsen je zadržavao Mansella do dvadesetog kruga, kad se Britanac probudio. "Uživao sam u mirnoj nedjeljnoj vožnji dok se nisam uzrujavao i nagazio gas", rekao je Mansell. Brzo je zaobišao Boutsena, a zatim i Alexa Caffija, no još uvijek je zaostajao više od 15 sekunda za tada četveroplasiranim Alainom Prostom u McLarenu. Treći u poretku, Gerhard Berger tada je skrenuo

ravnom potezu bio brži od Ferrarija. U 58. krugu, na izlasku iz novog desnog zavoja u trećem skretanju njih su dvojica naišli na Onyx Stefana Johanssona. Johansson se sklonio ulijevo, no Senna je, iznenađujuće, na trenutak bio neodlučan. Mansell, međutim, nije. Kad se Senna probudio, Ferrari je već bio u novonastaloj praznini. Bolidi su se zamalo dodirnuli, no Mansellov višak momenta dao mu je minimalnu prednost prije ulaska u idući zavoj. Dok su ponovno izišli na ravninu ispred boksova, Mansell je stvorio dovoljnu prednost da se odupre bilo kakvom pokušaju Sennine odmazde. Pobjeda je bila osigurana.

Kamo izaći u Budimpešti...

Posjet Budimpešti je užitek. Dunav dijeli grad na pola – brdoviti, smireni Budim s jedne strane te živopisnu, zabavnu Peštu s druge. Velike face Formule 1, treba li uopće napominjati, odsjedaju i hrane se u Pešti. Mađarska hrana nalik je vinu: boljeg je okusa nego mirisa. No gospoda iz F1 nisu ljubitelji iznenađenja, stoga se drže isprobanih stvari. Omiljeni restoran im je Artičoka (Zichy J. utca 17), vrhunski talijanski restoran. Ili probajte zaviriti u nekad omiljenu Iguanu (Zoltan utca 16). Za piće prije spavanja prošetajte peštanskom obalom Dunava, gdje su ulični barovi otvoreni do sitnih sati. Mnogi od kasnih veseljaka bit će Finci (Hungaroring je njihov domaći teren), stoga vam preporučamo da kažete kako navijate za Kimija ili Heikkija.



BUCKS FOTOARHIVA

Svaki mjesec donosimo jedan neobjavljeni dragulj iz naše fotoarhive prije dolaska digitalnih fotoaparata

Sad već davne 1992. napravili smo ovu fotografiju iz ptičje perspektive. Fotograf, naravno, nije visio sa stropa već je upravljao fotoaparatom pričvršćenim na vrhu garaže daljinskim upravljačem. Istovremeno Schumacher se pripremao za kvalifikacije koje je na kraju završio u četvrtom redu startnog poretka.

UNITED COLORS
OF BENETTON



MICHAEL SCHUMACHER

Grand Prix Mađarske, 1992

Photographer Steven Tee





NESUĐENI YU GRAND PRIX

Violine u Budimpešti – i virtuozni čardaša i virtuozni brzine poput Senne svoje instrumente precizno sviraju na visokim okretajima.

Riječi Goran Dijaković

Budimpešta. Mađarska utrka prije dvadeset godina, kada je F1 stigla onamo. Stric Emil Molnar je ostavio neku lovu i slike pa smo u Budim, a bogami i u Peštu išli ko kraljevi. Kakva vremena... Veli mi prijatelj da prestanem s prošlošću jer bi me mogla sustići. Krivo. Naravno, u toj prošlosti je i Ayrton. Slika kako s Adrianom sluša violinu ostat će mi u sjećanju dok sam živ - jer on je bio prva violina na Hungaroringu dok se nisu pojavili Schumacher i Ross Brawn. Taj je pomalo smiješnu stazu vidio na sasvim drugi način. Svi su išli dva puta u boks, Michael tri puta. Rečeno mu je da u 19 krugova mora izgraditi prednost od 25 sekundi... Izgradio je i pobijedio. Nama je prošle godine pak rečeno da "će ON sada sigurno propustiti Heidfelda i još ponekoga" jer su mu se gume raspadale. Zaboravilo se da ON ne propušta nikada nikoga osim (možda) Corrine s punim cekerima kada se vraća s placa...

Nije nam ni rečeno da je Alonso imao sasvim drugačije gume kad je na početku prošao pored svih kao jureći vlak, s vanjske strane... Naravno, i Nelson Piquet svirao je jednu od važnijih violina ondje, prvi pobjednik Budimpešte i veliki ljubitelj žena, pa i Zagrepčanki... Pa kaj ste mislili? Valjda znate onu, da su od Zagreba i Banderasa samo Zagrepčanke ljepše. Tu se moraju složiti i Kaštelanke, a i Sveti Duje... (op.u. – ovo mišljenje ne odražava nužno i stavove uredništva...) Velika nagrada Mađarske danas se lako mogla zvati VN Hrvatske, a prije dvadeset godina YU Grand prix. Bernie Ecclestone je imao najbolju namjeru razveseliti svoju riječku punicu, iako se Slavici unaprijed kosa dizala na glavi jer je slutila što bi se lako moglo dogoditi... Tradicija genijalnih entuzijasta s Preluka nastavila se na Grobničkom polju. Riječani

su uspjeli preseliti Agostinija na prvo i zasada jedino hrvatsko, tada jugoslavensko trkalište. No, tu je bio kraj.

Jedino što se još moglo je organizirati utrku lijepog Agoa protiv Kekea Rosberga u McLarenu. Pazite, nije šala. Na posterima se pozivalo na konačni obračun, trenutak istine, usporedbu klase 500 i F1. Finac je opalio pet piva, obrisao brkove i čitav krug kružio s Agostinijem. Ondaj je stisnuo gas i nestao u vidu lastinog repa. Mjerio sam 1:19, a koliko je to znaju svi koji su ikada bili na Grobniku. Bio sam i u nekoliko pratnji Bernie Ecclestonea i najviše se sjećam pitanja:

- Koliko imate zahoda?

- Jedan.

- Sljedeće godine ćete imati pet. Ok?

Sljedeće godine nije bilo ni onog jednog...

Šanse su bile nikakve. Auto-puta nije bilo nigdje u blizini i kad bi se tada krenulo na YU Grand prix, sve bi stalo u Karlovcu i Trstu. Hotela je navodno bilo puno, ali se bojim da bi F1 klijentela radije spavala na balkonima nego u velikoj većini njih... Zašto nije došlo do F1 na Grobniku? Zato što se sve od Moto Velike nagrade

Jugoslavije moralo popaliti. Raineya i Schwantza je gledalo i po 100 tisuća ljudi, a svake godine bi se prijavilo tek po 50 tisuća prodanih ulaznica jer "vojska nije dala da se ogradi trkalište". He, he... JNA je inače bila poznata po tome što "nije voljela ograđivati"...

I dan danas, Grobnik je vjerojatno jedino trkalište na svijetu bez i jedne tribine.

Bernie je nakon toga imao još strašnih iskustava s nama. Prvo su ga tabloidi gnjavili, a nakon toga je pokušao pomirenje idejom o kupnji groba za sebe u Rijeci. I

umjesto da mu ga poklone i na vječni počinak dovedu svjetski poznatog čovjeka, "umjetnici" su mu grob pokušali iznajmiti za nekoliko milijuna dolara. Strašno. Tako je naša Velika nagrada otišla u predivnu Budimpeštu, kojoj i sada masovno hrle naši ljubitelji F1. A Budimpešta je magična, za nas, s vječnim osjećajem da smo sve to već negdje vidjeli, samo u manjem mjerilu. U Zagrebu. Ne možemo se otići dojmima da mađarski turisti na Jadranu troše više nego mi u Budimpešti. I ne samo zato što smo novce strica Emila odavno potrošili...

FO

Nije nam ni rečeno da je Alonso imao sasvim drugačije gume kad je na početku prošao pored svih kao jureći vlak, s vanjske strane...