

F1

RACING

013/2008 TRAVANJ/APRIL 25,00 kn www.f1racing.hr
BIH 6,00 KM SLO 4,60 EUR SRB 275 RSD

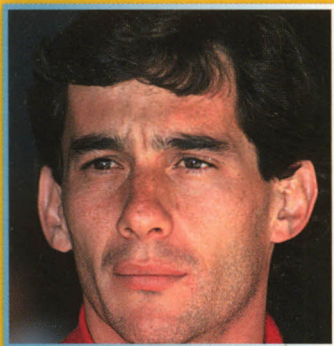
TRUDOM BOGATAŠA VIJAYA MALLYE
PUT
FORMULE 1
U INDIJU



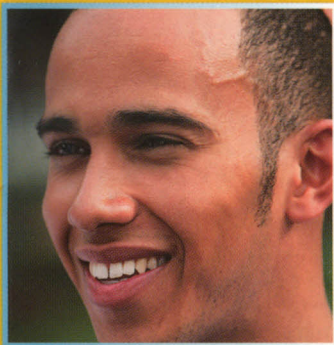
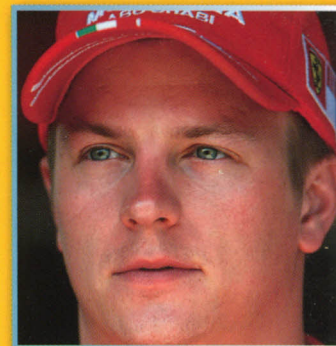
Najbrži cirkus osvaja
drugu najmnogoljudniju
zemlju svijeta



TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860



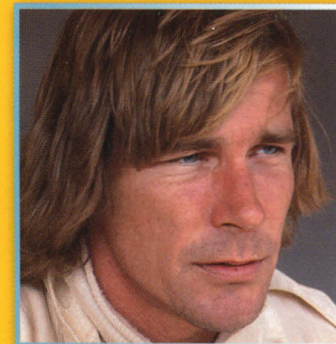
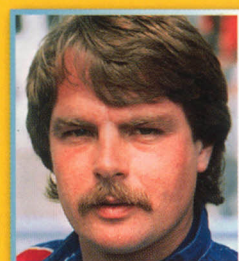
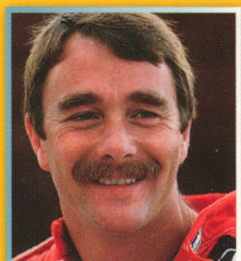
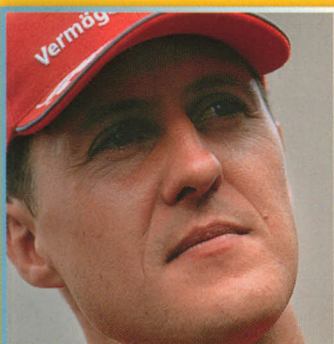
100



NAJBOLJIH VOZAČA SVIH VREMENA



UPOZORENJE: IZNENAĐUJUĆI REZULTATI!



PLUS

KIMI RÄIKKÖNEN
RAZMIŠLJANJA SVJETSKOG
PRVAKA

ONI KOJI DOLAZE
BUDUĆE ZVIJEZDE
FORMULE 1

ROSS BRAWN
VELIKI INTERVJU S
HONDINIM STRATEGOM

ISSN 1845-8270



9 771845 827008

00408

Tko je najveći svih vremena?

U ovom broju pokušali smo uz pomoć glasovanja naših čitatelja odgovoriti na vječno, u svojoj suštini neodgovorljivo pitanje: tko je najveći vozač Formule 1 svih vremena? Rezultati koje smo dobili vrlo su zanimljivi, premda u svojoj suštini na neki način i gotovo besmisleni. Kako procijeniti nešto što se u tolikoj mjeri promijenilo poput natjecanja u ovom sofisticiranom i kompliciranom sportu? Kako uopće uspoređivati umijeće ljudi koji su vozili posve mehaničke bolide tankih guma i vrlo slabog prljanjanja po nerijetko loše, nepravilno asfaltiranim stazama okruženima drvećem, kućama i koječime, kada je svaka greška lakoćom mogla značiti smrt, s današnjicom? S druge strane, količina ljudi danas involviranih u najraznorodnije oblike utrivanja od nerijetko vrlo rane, djetinjte dobi i njihova postepena filtracija kroz utrke u tim serijama daje ozbiljnu, argumentiranu snagu tezi da danas gledamo najprobraniji i najkvalitetniji grid u čitavoj povijesti utrivanja. Na kraju priče, pokušamo li doći do odgovora na pitanje iz naslova, shvaćamo da odlučuju osobne preferencije glasača. Bazično, ocjenjujemo samo nastupe u Formuli 1 – da nije tako, možda bi Moss ili Ickx bili prvi na listi. A ljudi poput Vica Elforda ili Dereka Bella lakoćom ušli na nju. Također, valja napomenuti da ocjenjujemo nastupe, a ne rezultate – ne vjerujem da biste voljeli vidjeti Gillesa kako tavori negdje oko pedesetog mjesta, zar ne? Uglavnom, uzmemo li sve navedeno u obzir, moram reći da ste obavili sjajan posao za nas i da se konačni poredak koji su donijeli vaši glasovi uistinu može nazvati prilično točnim i relevantnim. Ako ste nekim čudom počeli čitati časopis od uvodnika i niste još provirili pogledati rezultate, neću vam kvariti iznenađenje... No jednu stvar ipak moram reći: zaribaldi ste. I pogriješili. Jer najbolji vozač u povijesti Formule

1 po vašim se glasovima našao tek na trećem mjestu. Pitate se otkuda mi pravo da to ovako eksplicitno tvrdim? Pa kao što rekoh, na kraju balade ostaju osobne preferencije, osobno uvjerenje i mišljenje. A moje je da je vozač pod rednim brojem tri na vašoj i našoj listi zapravo ukupno gledano broj jedan.



Dino Milić-Jaković

DINO MILIĆ-JAKOVIĆ
GLAVNI UREDNIK

F1 SURADNICI



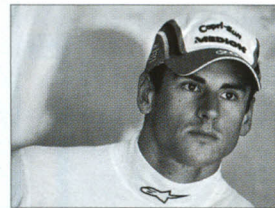
Goran Djaković

Naš kolumnist prisjeća se tragičnog vikenda u Imoli prije četrnaest godina. Prikaz svih događanja iz perspektive čovjeka koji je bio ondje.



Adrian Myers

Sjajni fotograf, čije ste slike još 2003. mogli gledati u britanskom izdanju našeg časopisa. Obratite pozornost na njegove sjajne fotografije ručno radenih Renaultovih ispuha.



Adrian Sutli

U vezi našeg predstavljača utrka u sezoni dat ćemo vam koristan savjet: oklada da neće završiti utrku donosi vam gotovo siguran dobitak na kladionici.

DOZNAJTE PRVI!

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

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

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



www.f1racing.hr

IMPRESUM

Broj 013/2008
Travanj/April 2008.
ISSN: 1845 - 8270

IZDAVAČ

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

TISAK

Tiskara Meić
Rotooffset

BRITANSKO IZDANJE

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

HRVATSKO IZDANJE

Izdavač
Opus publikacije d.o.o.
Direktor
Ivo Marin
Glavni urednik
Dino Milić-Jaković
dino@f1racing.hr
Prodaja oglasnog prostora
Tel.: 01/3775 372
Fax: 01/3756 241
oglasni@opus-publikacije.hr
Graficko oblikovanje
Leonardo Media
www.leonardo.hr

Graficki urednik
Milivoj Milić
Prevoditelji
Alan Jelovečki
Filip Kralj
Tomislav Šostar
Vjekoslav Čulo
Marija Perišić
Lektura
Vlatka Horvat
Website
www.f1racing.hr
E-mail adresa
info@f1racing.hr

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

PRETPLATA

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



« RUBRIKE

PITPASS

- 6 Cirkus – gubitak hladnokrvnosti Lewisa Hamiltona?
- 8 Sve o TV gledanosti Formule 1 u svijetu
- 10 Znanost F1 – rješavanje problema hlađenja vozača i bolida
- 62 **F1 PLUS 1**
Kimi Räikkönen – svjetski prvak o svemu što vas zanima
- 82 **PRETPLATA**
Super ponuda: besplatno dobijete GRAND TURISMO 5 PROLOGUE
- 98 **CRNA ZASTAVA**
Trebali li TV izbliza prikazivati nesreće?

« PRIČE BROJA

- 14 **SVE O UPRAVLJAČU**
Šuma prekidača kojima barata Lewis
- 16 **RUČNO IZRABENI DIJELOVI**
U izradi bolida i danas se koristi čekić
- 21 **100 NAJBOLJIH VOZAČA SVIH VREMENA**
Vi ste glasovali, mi smo brojali – tko je na vrhu?
- 48 **SJEĆANJE NA IMOLU**
Goran Dijaković piše o najcrnjem F1 vikendu
- 50 **GENERACIJA 2009.**
Predstavljamo buduće zvijezde Formule 1
- 56 **VI POSTAVLJATE PITANJA**
Čitatelji intervjuiraju Rossa Brawna
- 64 **FORMULA 1 U INDIJI**
Priprema novog, ogromnog tržišta za najbrži cirkus
- 70 **PRIČA O ŽUTOM LOTUSU**
Cestovni Elan Jima Clarka... i Petera Windsora
- 74 **GORDON MURRAY**
Legendarni bolid: Brabham BT52
- 79 **OPET GORDON MURRAY**
Pogoci i promašaji genijalnog konstruktora

« GRAND PRIX IZVJEŠAJI I NAJAVE

- 84 **MALEZIJA** Kimi u punom naletu, Felipe odustaje. Lewis ima problema s maticom
- 88 **BAHREIN** Felipe odgovara na izazov, a Robert Kubica osvaja svoj prvi pole
- 92 **NAJAVA: ŠPANJOLSKA** Lijepa staza, šteta što su je pokvarili nespretnom šikanom
- 94 **NAJAVA: TURSKA** Jedna od najboljih staza u kalendaru – ako možete doći do nje



100 NAJBOLJIH VOZAČA SVIH VREMENA

Iznenadujuće rezultate naći ćete na stranici

21



**ŽELITE
PRETPLATU
NA F1
RACING?
OKRENITE
STRANICU
82.**

F1 Racing izlazi mjesečno u Australiji, Bliskom istoku, Brazilu, Bugarskoj, Češkoj, Filipinima, Francuskoj, Grčkoj, Hong Kongu, Hrvatskoj, Indiji, Indoneziji, Italiji, Japanu, Južnoj Americi, Južnoj Koreji, Kini, Maleziji, Mađarskoj, Meksiku, Nizozemskoj, Njemačkoj, Poljskoj, Rumunjskoj, Rusiji, Sjedinjenim Američkim Državama, Španjolskoj, Švedskoj, Tajvanu, Turskoj, Ukrajini i Velikoj Britaniji. Formula One, Formula 1 and F1 su zaštitni znakovi tvrtke Formula One Licensing BV, članu Formula One Group, i koriste se isključivo pod licencom. Reprodukcijska u cjelini ili bilo kojeg dijela fotografije, teksta ili ilustracije bez

pismene suglasnosti izdavača zabranjena je. Urednici i nakladnik F1 Racing magazina ne daju nikakve garancije i osiguranja vezana za proizvode i usluge oglašivača u magazinu. Posebna pažnja neprestano se pridaje tome da sadržaj F1 Racinga bude potpuno točan, no izdavač i tiskara ne mogu prihvatiti odgovornost za pogreške ili propuste. Licencno hrvatsko izdanje F1 Racing magazina izlazi 10 puta u 2007. godini i vlasništvo je tvrtke Opus publikacije d.o.o. Originalno izdanje F1 Racing magazina izlazi 12 puta u 2007. godini i vlasništvo je Haymarket Motorina, člana tvrtke Haymarket Magazines Ltd. Velika Britanija.

Pitpass

CIRKUS

VIJESTI

OTKRIĆA

POSAO

ZNANOST

cirkus

Gubi svoju hladnokrvnost?

Tek je drugi izlazak na stazu tijekom vikenda. Heikki je upravo postavio najbrže vrijeme kruga... a Lewis je svoj MP4-23 zabio u zid pokušavajući ga nadmašiti. Ups...

Staza Bahrain International Circuit, Sakhir

Vrijeme/datum 15:22 petak, 4. travnja

Fotograf Lorenzo Bellanca/LAT

Oprema Canon EOS-1DS MKIII, 16-mm objektiv, 1/200 na F7,1



Mercedes-Benz

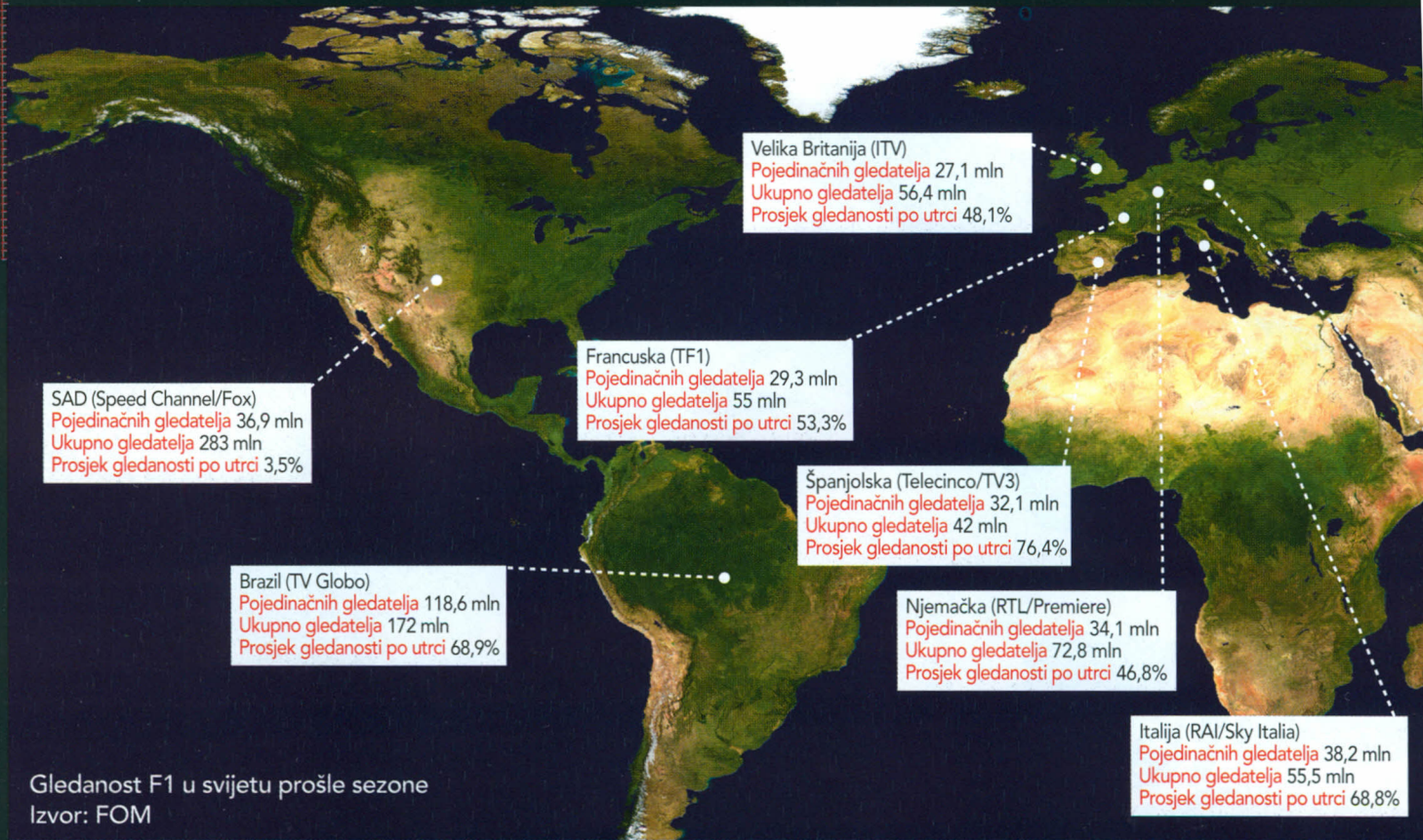
Vodafone



Toro Rosso testirao novi bolid

Momčad Toro Rosso novi je bolid STR3 testirala na talijanskoj stazi Varano. Bolid su vozili vozači iz juniorske momčadi Red Bulla i Brandon Hartley, britanski vozač iz F3. Bolid će debitirati u Turskoj.

F1 OTKRIĆA



UTRKE F1 PRATILO 597 MILIJUNA

Otvaranje televizijskoj publici diljem svijeta ključno je za nagovaranje pokrovitelja da se rastanu

Formula 1 popularnija je nego ikad. Prošlosezonska napeta završnica privukla je pred TV zaslone nevjerovatnih 597 milijuna gledatelja i učinila F1 najgledanijim sportom. I premda je gledanost rušila rekorde – posebice zbog pojave novih obožavatelja u Indiji i Poljskoj – u brojnim je zemljama gledanost opadala. I Italija i Njemačka imale su manju gledanost, ali to se nesumnjivo može pripisati odlasku Michaela Schumachera.

„Činjenica da se broj gledatelja u svijetu od prošle godine povećao doista je zapanjujuća“, izjavio je Bernie Ecclestone, šef tvrtke Formula One Management

(FOM). „I dok drugim sportovima gledanost opada, što je uzrokovano čimbenicima poput usitnjavanja tržišta i ponudi u različitim medijima, F1 svake godine ruši rekorde“, dodao je Bernie. Prošle godine je na TV-programima u 188 zemalja prikazano ukupno 11 183 sata vezanih uz F1, a od toga je 47 posto prijenosa bilo uživo (5169 sati). Uspjeli smo dobiti podatke o gledanosti F1 iz brojnih zemalja koji točno pokazuju gdje gledanost raste ili pada.

NJEMAČKA

Umirovljenjem Michaela Schumachera, sedmerostrukog svjetskog prvaka, ne čudi previše

što je gledanost pala za 20 posto u odnosu na sezonu ranije. No Njemačka i dalje ima više vozača u F1 (šest) od bilo koje druge zemlje. Usto, Njemačka je na vrhu u pogledu televizijskih prijenosa F1. Prijenosi F1 u Njemačkoj obavljaju se na besplatnom RTL-u i Premierovom pay per view programu, s ukupno 780 sati prošle godine.

ITALIJA

Gledanost u Italiji također je pala prošle godine, ali apetit za F1 i dalje je golem. Prošle godine, kad je vožena VN Italije, gotovo 70 posto svih gledatelja u Italiji pratilo je prijenos F1. Od utrke u Monaku Sky Italia je dogovorila novi sporazum i ponudila

gledanje utrke na nekoliko programa. Formula 1 je u Italiji imala veću gledanost od Lige prvaka i kviza Affari Tuoi.

POLJSKA

Dolaskom Roberta Kubice u F1 praćenje F1 u Poljskoj prebačeno je na besplatni program Polsat, a tijekom prošle godine praćenje je s 82 sata povećano na 264 sata. Premda i dalje popularne emisije poput Ples na ledu i Zvijezde pjevaju imaju veću gledanost, prijenos F1 pred zaslonima prati 65 posto gledatelja.

SPANJOLSKA

Prošle godine, gledanost 13 od 17 prijenosa povećala se zahvaljujući Alonsovим uspjesima.



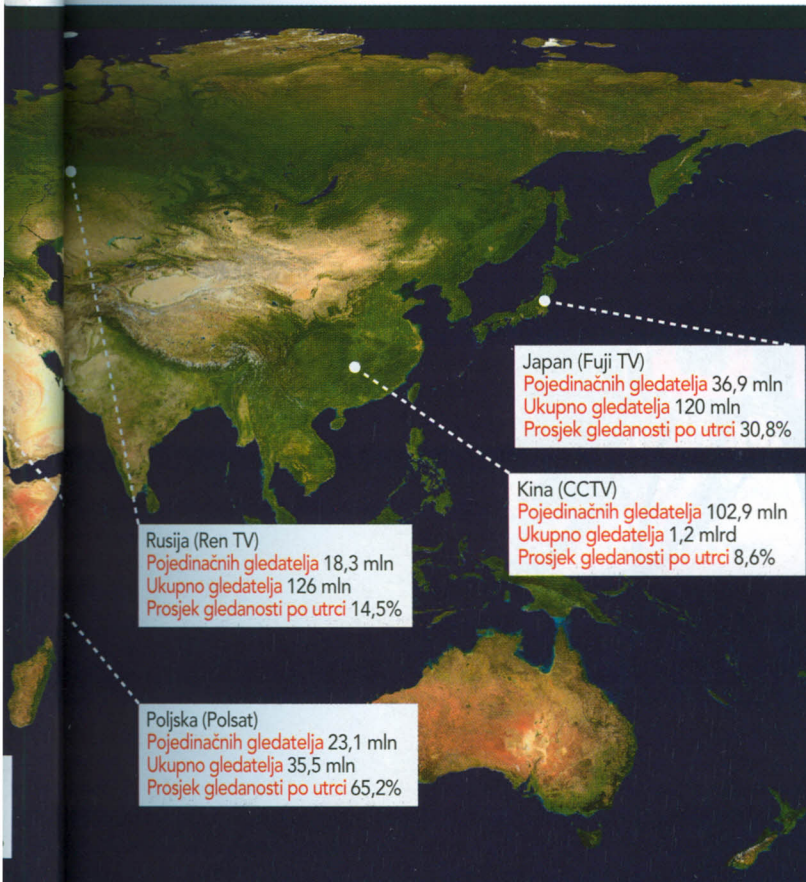
Vrijeme je za odgovorno pijenje

Schumi će istaknuti opasnosti vožnje pod utjecajem alkohola. Kao veleposlanik Bacardija, pojavit će se u reklamama u kojima će izlaziti iz taksija i pojašnjavati ljudima kako odgovorno piti.



Villeneuve se vraća u paddock F1

Nekadašnji momčadski kolege iz Williamsa Jacques Villeneuve i Heinz-Harald Frentzen ponovno su se našli na VN Bahreina, kad su obojica vozili prateću utrku serije Speedcar.



DILJEM SVIJETA

od svojeg teško stečenog novca

Međutim, prvi put prijenos F1 nije bio dostupan samo preko televizije. Španjolska je iskušala prve prijenose utrka na mobilnim telefonima.

Usto, više od tri četvrtine gledatelja (točnije 76 posto) gledalo je utrke.

Četiri puta tijekom godine utrke F1 bile su najgledaniji prijenos vikendom na televiziji, gledanje od programa poput Big Brothera.

VELIKA BRITANIJA

Kad je kuća ITV prenosila utrke F1, gledanost programa nedjeljom poslijepodne bila je tri puta veća nego tijekom vikenda kad nije bilo utrka. Gledanost ITV-a porasla je za 40 posto

(prosječno tri milijuna novih gledatelja) u odnosu na 2006., ponajprije zbog porasta popularnosti Lewisa Hamiltona. Najviše gledatelja imala je posljednja utrka u Brazilu koju je pratilo 7,5 milijuna gledatelja.

„Dobro je da gledanost raste unatoč činjenici da su ukusi gledatelja tako raznoliki – prije 20 godina u Britaniji su postojala tri TV programa, danas ih je 200“, izjavio je Nigel Geach, direktor tvrtke Sports Marketing Surveys.

Unatoč porastu gledanosti, kanal ITV se dobrobrano pomučio pronaći glavnog pokrovitelja za prijenose F1 ove sezone te nije uspio u djelo provesti financijski model koji su razradili. Umjesto toga, odrekao se svojih prava na

prijenos F1 u korist Lige prvaka i tako će se, nakon 13 godina na ITV-u, F1 iduće godine vratiti na BBC.

BRAZIL

Kad je riječ o brojkama, Brazil ima više obožavatelja koji gledaju prijenose F1 nego bilo koja druga zemlja u svijetu, pa je prošle sezone utrke F1 pratilo oko 119 milijuna gledatelja. Smatra se da je Massin uspjeh u Ferrariju uzrok porasti gledanosti od 24 posto u odnosu na 2006. Posljednju utrku prošle sezone u Interlagosu na programu Globo TV pratilo je 18 milijuna gledatelja. Brazil također ima i dojmiv prosjek gledatelja, jer gotovo dvoje od troje gledatelja gleda prijenose F1.

KINA

Kina je zemlja koja ima najveći broj gledatelja na svijetu jer 1,2 milijarda ljudi može pratiti TV-program. F1 prati samo 8,6 posto gledatelja, ali to je druga najveća gledanost u svijetu (103 milijuna). U pogledu sati TV-prijenosa, Kina je na trećem mjestu, s 370 sati prošle sezone. No zbog velikog potencijala, Kina je za F1 vjerojatno najvažnije područje na svijetu.

SAD

Prošla je godina bila loša u pogledu gledanosti F1 u SAD-u, a gubitak VN SAD-a u Indianapolisu ove sezone zasigurno to neće poboljšati.

Prošle je sezone F1 pratilo prosječno 10 milijuna gledatelja, što je u prosjeku za 2,6 milijuna manje nego sezonu ranije.

Premda kabelski program Speed ima solidnu bazu obožavatelja, mrežni program FOX (prenosi četiri utrke godišnje) muči se postići dobru gledanost. VN Kanade – koja Amerikancima odgovara zbog vremenske zone – pratilo je samo tri milijuna gledatelja.

Usto, samo 3,5 posto ukupnog broja gledatelja prati utrke F1, što je mnogo manje od gledanosti NASCAR utrka.

F1 KVIZ

Odgovori na pitanja postavljena u broju od veljače

Prije dva broja postavili smo vam šesnaest pitanja - evo sada i šesnaest odgovora na njih, uz napomenu da ne brinete ako niste znali sve. I najveći F1 znalci redom bi „zazujali“ bar na ponekom pitanju...

1. Felipe Massa
2. Brabham
3. Donington Park
4. VN Austrije
5. Mario Andretti
6. Harvey Postlethwaite
7. Lotus
8. Eddie Irvine
9. VN Velike Britanije
10. Ricardo Zonta
11. Ross Brawn
12. Jean Alesi
13. Sauber
14. Jonathan Palmer
15. MP4/1
16. Gerhard Berger



Preporuka

SJAJAN DOMAĆI SITE O UTRKAMA

Ljubitelji auto-moto sporta u Hrvatskoj mođu birati između nekoliko vrlo zanimljivih siteova, no www.velika-nagrada.hr se uistinu ističe širinom prikazanih tema, pokrivanjem širokog raspona disciplina i zanimljivim tekstovima. Želimo posebno istaći redovne kolumne Nike Pulića i Gorana Dijakovića, koje daju posebnu aromu zanimljivosti stranicama. Ukratko, od entuzijasta i za entuzijaste, vrijedno stavljanja u bookmarks sekciju i redovnog posjećivanja.



Bull testira čvrstoću

Nakon što se Coulthardov bolid „samouništio“ u Australiji i Maleziji, od Red Bulla se tražila provjera robusnosti ovjesa RB4. Tehnički delegat FIAe dopustio je nastavak utrivanja bolidu.

ZNANOST F1

OSJEĆATI TOPLINU

Bez trunke znoja? Teško. Znati se nositi s vrelinom utrke samo po sebi je znanost.

Bahrejn i Malezija su bez sumnje najvruće utrke u kalendaru Formule 1. Ove godine pridružila im se i Australija, nakon što su temperature dostigle 40 °C tijekom natjecateljskog vikenda.

Vozačima, koji sjede samo nekoliko centimetara udaljeni od motora i hladnjaka, kokpit je postao neprijateljsko okruženje – mogu očekivati da će tijekom utrke znojenjem izgubiti oko 4 litre tekućine. Osim psihološkog učinka, tu su i tehničke dvojbe: kako iz bolida iscijediti i posljednji atom snage i dočekati kraj utrke, što je doista umjetnost.

PROBLEM PIJENJA

Prije početka vruće utrke vozači uzimaju tekućinu, najčešće napitke za sportaše (koje propisuje liječnik momčadi), s mineralima i soli koji se gube

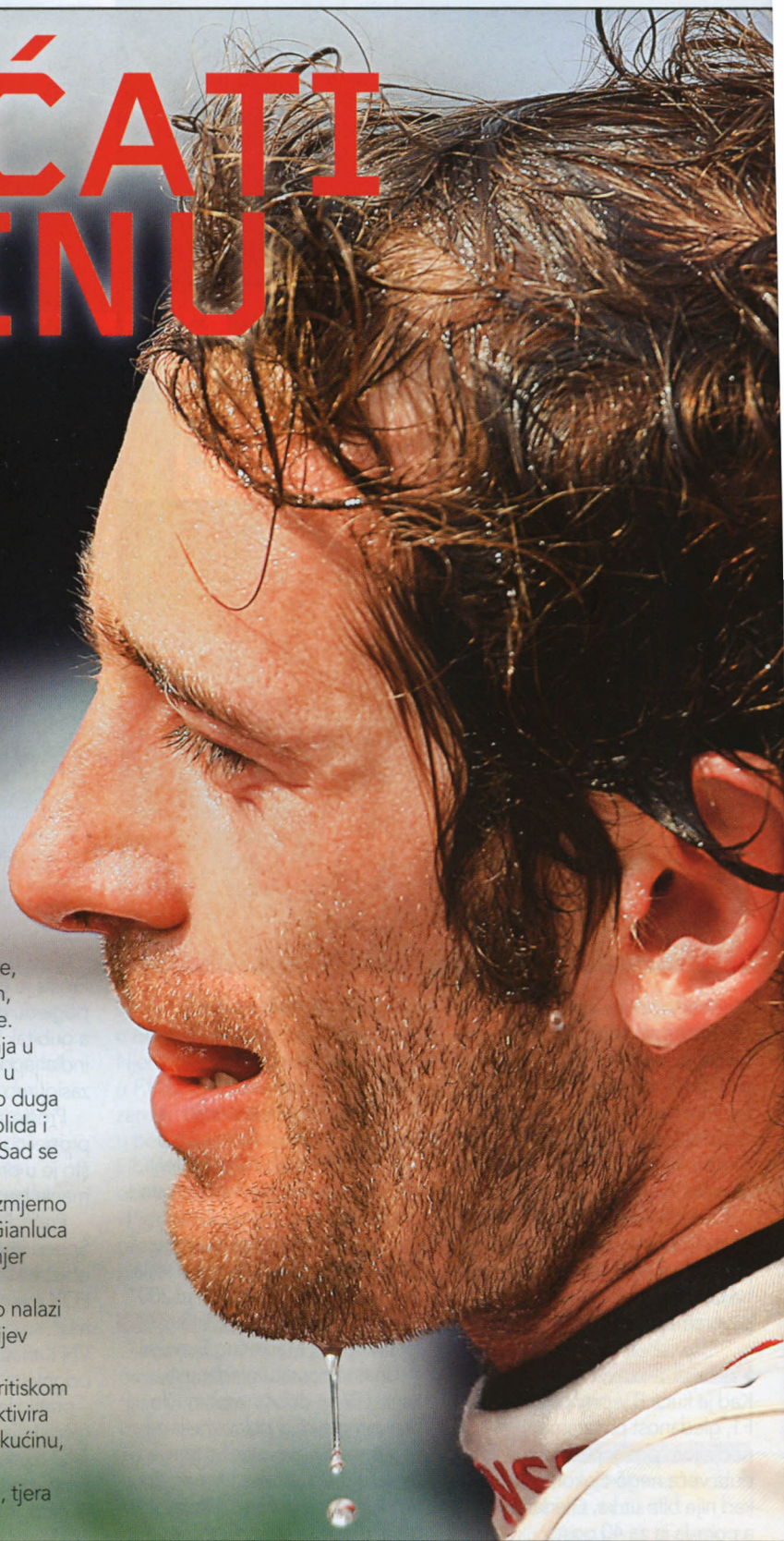
znojenjem. Dehidracija je opasna jer može izazvati gubitak koncentracije i u težim slučajevima kratkotrajni gubitak pamćenja, što je, u kombinaciji s umorom, vjerojatnije potkraj utrke.

U počecima natjecanja u Formuli 1, zaustavljanja u boksovima bila su toliko duga da su vozači izlazili iz bolida i pili osvježavajuća pića. Sad se to radi u hodu.

„Sustav za pijenje razmjerno je jednostavan“, kaže Gianluca Pisanello, Trullijev inženjer utrke.

„Tekućina se zapravo nalazi u vrećici, a zatim kroz cijev odlazi izravno u kacicu.

Kad vozač želi piti, pritiskom gumba na upravljaču aktivira električnu crpku koja tekućinu, obično vodu ili piće obogaćeno mineralima, tjera kroz cjevčicu“.





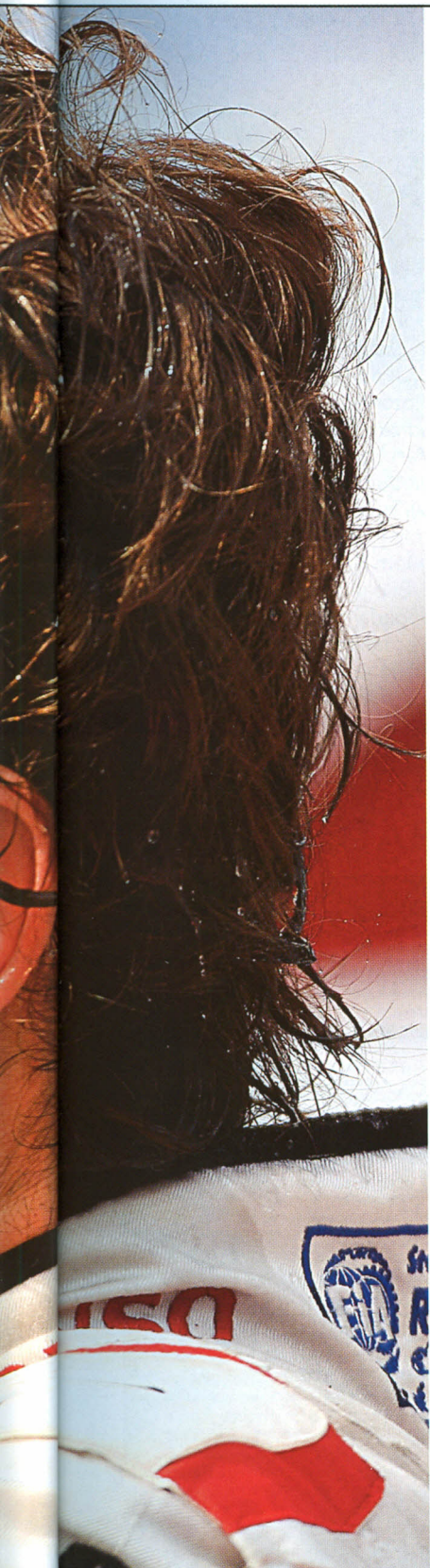
BMW: rog obilja

U predsezoni pomalo nesiguran, BMW je uspješno uveo mnoge preinake u svoj F1.08. „Isplatio se cijeli projekt zimus dovesti u pitanje“, rekao je upravitelj momčadi Mario Theissen.



Force India prelazi na bestrzajni mjenjač

Bez euforije zbog postignutog uspjeha – Fisi je za samo 0,05 ispustio Q2 u Sepangu – momčad F1F1 objavila je da ovog ljeta prelazi na bestrzajni mjenjač. Napokon!



BOLID ZA SVAKO VRIJEME

„Obično je u Maleziji najtoplije“, kaže Pascal Vasselon, Toyotin stariji glavni menadžer za šasiju. „Temperatura okoliša kreće se između 32 i 36 °C, s vlagom između 60 i 90 %.

Vruće utrke su na početku sezone, pa stoga na paketima opreme za visoke temperature počinjemo raditi vrlo rano u procesu razvoja bolida.

Ove godine se to pokazalo vrlo korisnim, jer je u Melbournu bilo toplije nego što smo očekivali. Hlađenje motora je, zajedno s mjenjačem, naš prioritet.

Osvježavanje vozača je na drugom mjestu...“ Svaka momčad ima za nijansu drukčiji način provjetravanja kokpita.

Kako količina ubačenog zraka ovisi o količini izbačenog, ne povećava se veličina zračnih usisnika (otvori na prednjem dijelu bočnih komora), nego se prave otvori na karoseriji iza hladnjaka.

Paket opreme za vrućine testiran je u zračnom tunelu radi postizanja ravnoteže između mogućnosti hlađenja i aerodinamičke učinkovitosti.

Rijetko mehaničari moraju tijekom natjecateljskog vikenda uzimati pilu u ruke.

„Ako je vrijeme normalno, otvori na karoseriji mogu se napraviti bez prevelikog



Pri velikim brzinama kroz mali otvor na nosu bolida ulazi zrak i hladi kokpit

Na određenoj temperaturi struja zraka vas više ne hladi – kao da vam sušilica za kosu puše u lice.

Jarno Trulli

utjecaja na aerodinamičnost“, kaže Vasselon. „Ali, kad upadneš u ekstremne uvjete, učinkovitost opada.

Ako je hlađenje loše, performanse su za dvije trećine lošije od onih u zimskim uvjetima u fazi razvoja bolida. Tu se gubi mnogo uloženog truda.

Moramo, također, biti sigurni i u normalan protok zraka kroz stražnje ventilacijske otvore.

Ako imate problema s hlađenjem, stražnji kraj bolida se jako zagrijava; to ne pogađa toliko karoseriju, koliko ovjes i

bočne nosače. Karbonska vlakna mogu izdržati temperaturu do oko 200 °C, ali ne više od toga.“

Često možete vidjeti momčadi kako lijepe reflektirajući materijal na vrh čeljusti ovjesa kako bi ih zaštitili od vreline iz ispuha i ventilacijskih otvora.

VISOKOTLAČNI OTVOR

Jeste li se ikad zapitali čemu služi mali otvor na nosu većine bolida?

Za hlađenje kokpita. S obzrom da se nalazi u području povišenog tlaka, propušta više zraka nego što biste očekivali.

Neke momčadi otvaraju otvore na drugim mjestima, primjerice na prekrivačima prednjeg ovjesa.

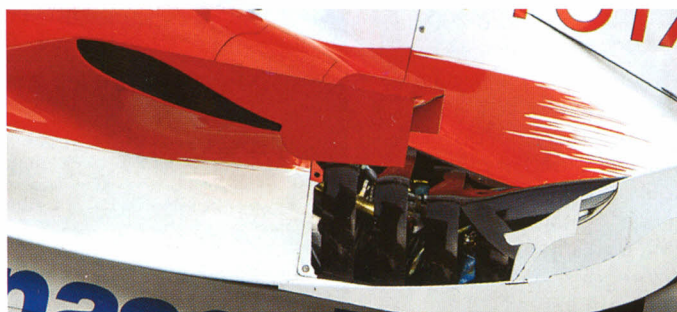
„Problem je u tome“, kaže Jarno Trulli, „da kad temperatura zraka premaši određenu vrijednost, struja zraka više vas ne hladi.

Ustvari, kao da vam sušilica za kosu puše u lice...“

KOČNICE

Vodovi kočnica se izrađuju prema zahtjevima svake staze, a ne ovisno o vremenu.

„Kočnice rade na temperaturi između 600 i 800 °C“, tvrdi Vasselon, pa dodatnih 5 do 10 vanjskih stupnjeva nisu važni.“



Toyotin dizajn odrezanog panela u funkciji ventiliranja bez utjecaja na aerodinamiku. Lijevo, Jarno Trulli se pokušava rashladiti u Sepangu



Obratite pozornost na ovog ljepotana
Kako bi obilježio Williamsovu 30. godišnjicu u F1, Oris je predstavio limitiranu seriju satova nazvanih TT3 Formula Gold. Izrađeno je samo 300 primjeraka s pozlaćenim kućištem.

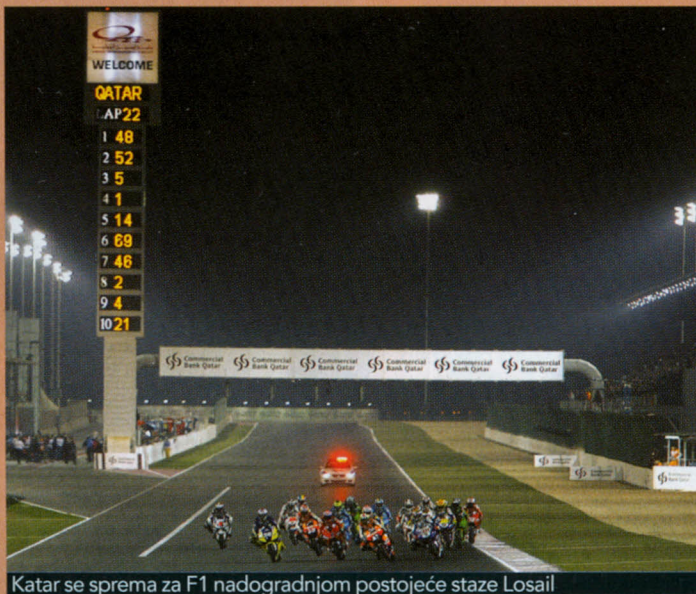
F1 POSLO

ZALJEVSKA REGIJA BIT ĆE "VAŽNA" ZA F1

BLISKOISTOČNA REGIJA iduće sezone imat će šest vrhunskih trkaćih staza, što će uz prethodnih 57 milijarda kuna kroz idućih pet godina još dodatno povećati ulaganja u motorsport.

Dok se na otoku Yas u Abu Dhabiju gradi staza za Formulu 1 za Veliku nagradu 2009., druga se staza priprema u Saudijskoj Arabiji. Dodatno, u upravi staze Losail u Kataru otkrili su da planiraju značajno povećanje kapaciteta kako bi mogli ugostiti moguću utrku Formule 1. Staze također postoje u Dubaiju i Bahreinu.

Zaljevska regija nije investirala samo u izgradnju staza. Tu su F1 zabavni park u Dubai MotorCityju, Ferrari World Business Park u Abu Dhabiju i centar motorsportske tehnologije u Bahreinu.



Katar se sprema za F1 nadogradnjom postojeće staze Losail

U svojem nastupu na bliskoistočnom Motor Sport Business Forumu, David Richards, šef Prodrivea, rekao je

kako će Zaljevska regija dugoročno biti veliki igrač.

„Od iduće godine, ova će regija imati šest vrhunskih staza.

To pokazuje da je Bliski istok postao žarišna točka motorsportske industrije,“ izjavio je Richards.

„Poslovni model samostojećih staza zauvijek je nestao. Ovaj dio svijeta gleda na motorsport kao na održivi poslovni plan, i svi bi morali na to obratiti pozornost.“

Dvodnevni bliskoistočni Motor Sport Business Forum održao se na međunarodnoj stazi Bahrein prije same utrke. Među najvažnijim trenucima bili su Richardsova prezentacija i razgovor s McLarenovim šefom Ronom Dennisom.

Bilo je to prvi put da se događaj održao izvan Monaka, a organizator Simon Berger otkrio je da će se budući sastanci održati u Maleziji i Singapuru, uz spominjanje odlaska u Ameriku.

TKO SU?

Vaš vodič kroz sponzore

McGregor

Tko? Nizozemska modna marka koja proizvodi sve od pidžama i kupaćih kostima do jakna. Nakon sezone sponzoriranja Spykera, McGregor je napredovao do službenog Williamsovog partnera za odjeću. Nedavno su na tržištu predstavili 'Williams F1 proljetnu kolekciju', a retro-kolekcija trebala bi se poklopiti s 500. nastupom momčadi u Monzi.

Gdje? Na kacigama Nica Rosberga i Kazukija Nakajime, na naslonima za glavu u oba FW30 i na momčadskoj odjeći. **Kada?** Trogodišnji ugovor potpisan je u siječnju



2008. **Zašto?** „Bez ambicije nema budućnosti“ slogan je kompanije, a uistinu su ambiciozni. McGregor

trenutačno svoje proizvode prodaje u 3000 mješovitih trgovina, 190 robnih kuća i 110 vlastitih trgovina – plus, njihov prihod u 2008. približava se broju od 1,6 milijarda kuna. Žele iskoristiti Formulu 1 kako bi povećali vidljivost brenda i prihod.

Koliko? Ne toliko mnogo – vjerujemo najviše 15 milijuna kuna godišnje – ali McGregor također dizajnira radnu odjeću za 520 djelatnika u tvornici, kao i za trkaću momčad.

KRIVULJA ZARADE

Procijenjena plaća vozača 2007.

1. Kimi Räikkönen 160 milijuna kuna
2. Fernando Alonso 130 milijuna kuna
3. Ralf Schumacher 100 milijuna kuna
4. Jenson Button 90 milijuna kuna
5. Rubens Barrichello 60 milijuna kuna
6. Jarno Trulli 60 milijuna kuna
7. David Coulthard 20 milijuna kuna
8. Robert Kubica 5 milijuna kuna
9. Lewis Hamilton 3,8 milijuna kuna
10. Nico Rosberg 1,5 milijuna kuna

IZVOR: Formula Money

U LEWISOVOM UREDU

Riječi James Roberts Slike Lorenzo Bellanca

Kao da dvoboji kotač uz kotač s Kimijem nisu dovoljni da vas potpuno zaokupe, s ovim se Lewis Hamilton mora suočiti svaki put kad uđe u svoj McLaren MP4-23.

Upravljač F1 bolida ne pomaže vozaču samo da uđe u zavoj ili ispravi preupravljanje, nego se njime mijenjaju stupnjevi prijenosa i podešava automobil tijekom utrke.

Vozači svaki prekidač i gumb moraju znati podesiti i u snu, točno obavljajući zapovijedi inženjera pri brzinama većim od 300 km/h.

Ali čemu služe sve te kontrole? Ljudi iz McLarena su nam pokazali...

GUMB LERA

Rabi se za biranje lera i vožnje unatrag (ručice se rabe samo za vožnju naprijed). Postavljen za lako pritiskanje palcem.

GUMBI RADIJA

'PTT' uključuje radio, omogućujući Lewisu razgovor s inženjerom. Žaruljica 'TX' svijetli modro kad djeluje veza između boksova i automobila.

KOTAČIĆ DIFERENCIJALA

Lewis ga rabi za podešavanje postavki diferencijala. Više ili manje blokade utječe na ponašanje stražnjeg kraja bolida.

GUMB 'MSG OK'

Omogućuje biranje izbornika koje Lewis prolazi gumbima +10 i +1.

GUMB NAPITKA

Lewisov napitak pohranjen je u spremniku iz sjedala. Ovaj gumb uključuje električnu pumpu koja ga cjevčicom tjera u usta.

BIRAČ POSTAVKA DIFERENCIJALA

Prekidači su prilagođeni rukovanju rukavicama. Oba se rabe za fino ugađanje diferencijala.

POKAZIVAČ

Središnja brojka označava trenutačni stupanj prijenosa, dok LED-ovi na vrhu pomažu prebacivanju u najpovoljnijem trenutku.

LIMITATOR BRZINE U BOKSU

Pritiskanjem se aktivira limitator koji u boksu bolid automatski zadržava na dopuštenoj brzini.

POVEĆAVANJE BROJA OKRETAJA

Lewis ovaj gumb rabi za privremeno povećavanje okretaja do granice (motor radi s manje od 19 000 okretaja). Kad ga otpusti, motor se vraća u prethodni režim rada.

BIRAČ UŠTRCAVANJA GORIVA

Promjena snage obavlja se i biranjem načina uštrcavanja goriva. Postavke prema potrebama duljih dionica, ili ako se vrijeme promijeni.

GUMBI +10 I +1

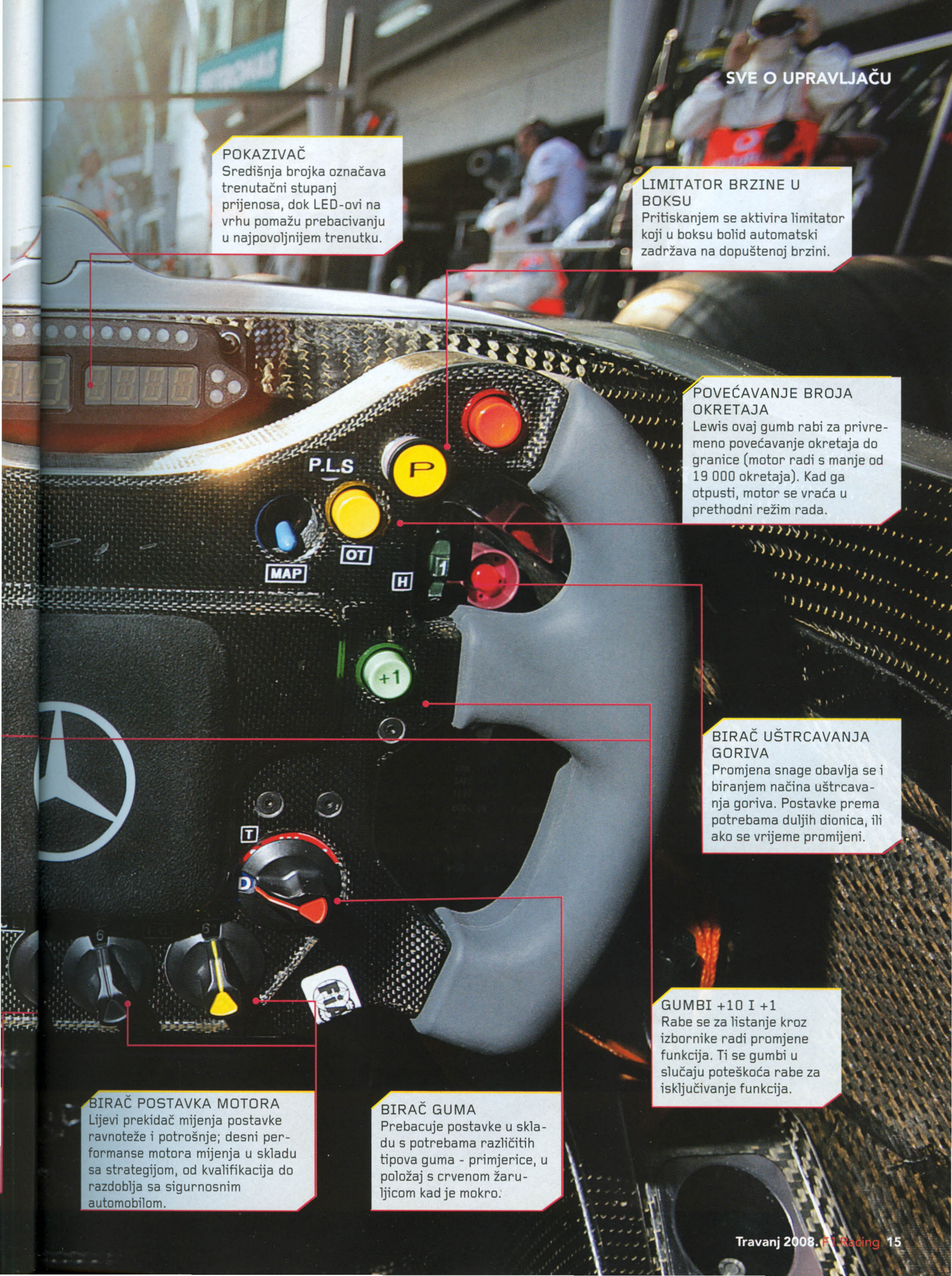
Rabe se za listanje kroz izbornike radi promjene funkcija. Ti se gumbi u slučaju poteškoća rabe za isključivanje funkcija.

BIRAČ POSTAVKA MOTORA

Lijevi prekidač mijenja postavke ravnoteže i potrošnje; desni performanse motora mijenja u skladu sa strategijom, od kvalifikacija do razdoblja sa sigurnosnim automobilom.

BIRAČ GUMA

Prebacuje postavke u skladu s potrebama različitih tipova guma - primjerice, u položaj s crvenom žaruljicom kad je mokro:





Renaultovi radnici s mnogo ljubavi
oblikuju ispušnu granu prije
konačnog zavarivanja

RUČNI RAD

NEKAD DAVNO, SVAKI BOLID FORMULE 1 BIO JE IZRAĐEN NA TAJ NAČIN. MEĐUTIM, ČAK I U SPORTU KOJI ODREĐUJU SKLOPOVI SVEMIRSKJE TEHNOLOGIJE, NEKE STVARI SU PREVIŠE OSJETLJIVE DA BI IH SE RADILO DRUKČIJE NEGO RUČNO. U IZRADI BOLIDA FORMULE 1 SUDJELUJU MAJSTORI KOJI TROŠE DO 150 SATI RADA NA PREOBRAZBI OBIČNE METALNE PLOČE U PREKRASAN ISPUH ALONSOVA BOLIDA.

Riječi Bradley Lord **Slike** Adrian Myers

“Kad netko prvi put vidi ispuh bolida Formule 1, zasigurno ga uspoređuje s nečim iz umjetničke galerije”, pojašnjava Pete Hope, radnik u radionici Renaultove tvornice u Enstoneu.

„Mislim da je ovo što mi ovdje radimo umjetničko djelo za serijsku proizvodnju.“ Oko njega lupaju čekići, kao u staroj kovačnici, a ne u vrhunskoj tvornici Formule 1.


Kad joj se približite, vidite da je nakrcana velikim, starim strojevima načinjenim u industrijskom srcu Ujedinjenog Kraljevstva i Sjedinjenih Američkih Država: Lancashireu i Pennsylvaniji – središtima teške industrije. Ništa ne može biti dalje od uobičajene predodžbe o Formuli 1.

„Mislim da Ferrari sam izrađuje ispuh,

Williams ima mali odjel, a možda i Toyota“, pojašnjava upravitelj odjela Alan Bond, Bondy za prijatelje. „Ali većina momčadi angažira nekoga za to: danas nije uobičajeno imati kovačnicu.

Prije smo taj posao davali dobavljačima, ali oni ga nisu obavljali kako treba. Kvaliteta je opadala, jer su proizvođači bili ograničeni ranije utvrđenom cijenom. Neki od momaka tu su već 25 ili više godina i zato još uvijek imamo ovaj odjel.“

Ispušni sustav poput je pluća bolida: nadima se, pri punom gasu crveno se užari, hladi se kad vozač otpusti papučicu; udiše i izdiše u ritmu života.

Da se može nositi s ekstremnim temperaturama i vibracijama, svaki ispušni sustav načinjen je od legure nikla nazvane 

inkonel. Dodatna prednost je mala masa: današnji ispušni sustavi Formule 1 za pet su kilograma lakši od onih od nehrđajućeg čelika. Metal u Enstone striže u obliku 400 mm dugih cijevi ili ravnih ploča.

Cijevi ispuha različito su zakrivljene, a svaku se ploču prije konačnog zavarivanja mora sprešati i oblikovati u polucijev.

Dio po dio, sa suženjem ovdje i proširenjem tamo, dijelovi ispušnog sustava (koji se sastoji od četiri glavne cijevi i kolektora) sklapaju se na radnom stolu. Dijelovi se povezuju, ponovo oblikuju, poliraju i u konačnici zavaruju, što sve košta oko 25 000 kuna i traje oko 150 sati. Radionica godišnje proizvede 70 sustava, kao i 50 parova aluminijskih hladnjaka.

F1 Racing izlazi između utrka i zato se u radionici valja požuriti. Dijelovi moraju biti spremni i spakirani za Sepang. Prije prve utrke radionica je već proizvela više od 30 sustava, ali dizajn kolektora morao se mijenjati u posljednji trenutak kako bi se prije Melbournu iscijedilo nekoliko dragocjenih konjskih snaga. Radili su do iznemoglosti kako bi bili spremni za otvaranje sezone, napetost se pojačavala približavanjem druge utrke. To samo dokazuje da su radnici vrhunski umjetnici u svom poslu.

„Radni standardi ovdje jednaki su onima u svemirskoj industriji“, pojašnjava Bondy. „Ali radnici su tamo usko specijalizirani. Mi svi radimo sve. Moramo biti dovoljno svestrani da se trenutačno prebacimo s aluminijske na inkonel ili obrnuto, uključiti se i završiti posao. Kad dobijemo neočekivanu narudžbu tijekom tjedna prije utrke, moramo je biti u stanju ispuniti.“

„Znali smo nekoć raditi satima“, sjetno uzdiše radionički veteran Tiffer, prisjećajući se 1980-ih. Počeo je tu raditi još dok se radionica zvala Toleman – Benetton i Renault tada su bili tek budućnost. U tih 25 godina radionica



Obrada rubova upravo izrezane cijevi od inkonela i (gore) fina dorada



“Kad netko prvi put vidi ispuh bolida Formule 1, zasigurno ga uspoređuje s umjetninom”

Dijelovi su ručno izrađeni s milimetarskom točnošću



Još je impresivnije što svaki majstor između stotina proizvedenih dijelova prepoznaje vlastite. Način rezanja i varenja, izgled varova, sve su to diskretni potpisi pojedinih majstora, čineći svaki komad jedinstvenim i individualnim. „Svi smo imali neke posebne trikove i u tome je bilo neke poezije“, smije se Clarke, još jedan veteran.

Ovi ljudi predstavljaju dušu Renaultovih ovogodišnjih nastojanja. Promjena radioničkih mjerila može uštedjeti nekoliko grama težine, promjena geometrije može iz razvojno ograničenog V8 istisnuti još koju konjsku snagu. U svakom slučaju, dečki iz radionice iskavat će neko rješenje, novu varijantu, obogaćeni radnim iskustvom koje možemo pratiti u davnu prošlost. „Moramo se truditi“, smije se Bondy „jer to možemo.“ To je zakon Formule 1, zapisan u svakom ručno načinjenom milimetru tih metalnih umjetnina.

a
a
e
li
ko

RUČNO IZRAĐENI BOLID

100 NAJBOLJJIH VOZAČA SVIH VREMENA



**TISUĆE SU IZABRALE SVOJEG
FAVORITA, ALI SAMO JEDAN
MOŽE BITI POBJEDNIK**

NA SLJEDEĆIM STRANICAMA NAĆI ĆETE NEVJEROJATNE REZULTATE

RIJEŠIMO TO JEDNOM ZAUVIJEK...

Tko je najbolji vozač koji je ikad vozio u Formuli 1? Gotovo je nemoguće postaviti teže pitanje, a sudeći prema razgovorima iz ureda F1 Racinga prijedlozi mogu biti u rasponu od potpuno vjerojatnog (Moss), preko kontroverznog (Hamilton) do, recimo to tako, spornog (Jacques Villeneuve, možda?).

Ali nije važno što mi mislimo. Glasovanje je ovog puta prepušteno vama, čitateljima koji svaki mjesec kupuju ovaj časopis i čije znanje o Formuli 1 iznimno cijenimo. S ponosom mogu reći da ste poslali tisuće glasova kako bismo konačno riješili to pitanje, a (na trenutke zaprepasavajući) rezultati su prava poslastica predstavljena na idućih 26 stranica.

No prije toga malo o glasovanju... Od svih članova F1 Racingova golemog „Vijeća čitatelja“ zatraženo je da nominiraju osam najboljih vozača od 1950. i poredaju ih po vještini, a vozačima su nakon toga dodijeljeni bodovi: broj jedan dobio je deset bodova, broj dva osam bodova i tako dalje – jednako kao što se trenutačno dijele bodovi u F1 utrci. Mi smo zatim zbrojili bodove, dva puta provjerili, provjerili još jednom i naposljetku načinili popis pred vama.

Dakle, udobno se smjestite, uzmite u ruku svoje omiljeno piće i uživajte u odbrojanju 100 najboljih vozača u povijesti Formule 1. Pred vama je opsežno, kontroverzno i, usudimo se reći, vrhunsko štivo.



HANS SEEBERG, urednik

100

Alexander Wurz

Borbeni i visoki Austrijanac

Wurzu su savjetovali da ode na operaciju skraćivanja nogu želi li uspjeti u Formuli 1. Zanemario je taj savjet i 1997. s Benettonom osvojio prvo postolje, a zatim se, godinu



dana kasnije u Monaku, sudario kotač o kotač sa Schumiem. Prošle je godine u Montrealu zadržao glavu kad su je svi oko njega gubili i snalazljivo stigao do postolja s Williamsom.

Trenutak za pamćenje: treće mjesto u Silverstoneu 1997. u prvoj sezoni kao zamjena za Bergera

97

Olivier Panis

Posljednji Francuz koji je osvojio GP

Nakon pobjede na moko-suhom Monaku 1996., Panis je izgledao spremno za veliki uspjeh 1997. s odličnom kombinacijom Prosta i Bridgestoneovih guma. No razbio se u



Kanadi, slomio obje noge i nikad više nije vratio formu s početka sezone. Kasnije je sjajnim poslom u McLarenu redefinirao ulogu testnog vozača suvremenog doba.

Trenutak za pamćenje: elegantno probijanje kroz kaos Monaka 1996.

99

Roger Williamson

Neispunjeno obećanje

Williamsonova F1 karijera završila je gotovo prije nego što je i počela nakon što je u svom prvom nastupu sudjelovao u jednoj od



najpoznatijih nesreća svih vremena – lančanom sudaru u prvom krugu VN V. Britanije 1973. Poginuo je na sljedećoj utrci u Zandvoortu, u nesreći do koje je došlo zbog probušene gume.

Trenutak za pamćenje: bolji u kvalifikacijama od Grahama Hilla u svojem prvom F1 nastupu

96

Jacques Laffite

Ljubitelj dobre zabave i televizijski kritičar

Jacques Laffite volio je utrkanje, ali život nikad nije shvaćao preozbiljno. Jednom se zatvorio u svoju sobu u hotelu u Monzi, protestirajući



protiv načina na koji je Guy Ligier postupao prema mehaničarima. Drugi put je prvi trening proveo na terenu za golf... i nikome se nije javio. Ali kad je imao dobar dan, uglavnom za volanom francuskog Ligiera, bio je izvanredan.

Trenutak za pamćenje: dominacija u prvim utrkama 1979. u Argentini i Brazilu

98

David Purley

Legendarni dobitnik Georgeove medalje

Bivši padobranac britanske vojske, Purley je najpoznatiji po junačkom pokušaju spašavanja Rogera Williamsona iz zapaljenog bolida u



Zandvoortu 1973., za što je nagrađen Georgeovom medaljom. Njegova F1 karijera završila je u Silverstoneu 1977. nakon udara u zaštitnu ogradu g-silom od 179,8 g, što je najjača zabilježena sila koju je ljudsko biće ikad preživjelo.

Trenutak za pamćenje: bez sumnje, Zandvoort 1973.

95

Patrick Tambay

Rezervni vozač koji je predvodio Ferrari 1982.

Nakon što je Scuderija proživjela traumu smrti Gillesa Villeneuvea 1982., Tambay je doveden kao zamjena. Uslijedio je još jedan šok –



Pironijeva nesreća na Hockenheimu. Tambay je skupio snagu i idućeg dana osvojio vrlo emotivnu pobjedu, a pobijedio je i u Imoli 1983., na mjestu poznate svađe Villeneuvea i Pironija dvanaest mjeseci ranije.

Trenutak za pamćenje: pomoć Ferrariju u osvajanju konstruktorskog naslova 1982.

94

🇬🇧 Martin Brundle

Britanac koji je namučio Sennu i Schumija
Nakon bliske borbe sa Sennom za naslov prvaka britanske F3 1983., Brundle je prešao u F1 i nastupao za Tyrrell, osvojivši drugo mjesto u Detroitu. Nekoliko je puta vozio



nekonkurentne bolide, ali se 1992. pridružio Schumacheru u Benettonu. Sa šest osvojenih postolja, bio je jedan od rijetkih momčadskih kolega koji su zabrinuli Michaela.

Trenutak za pamćenje: šefovanje Schumiju na putu do drugog mjesta u Monzi 1992.



Martin Brundle: ne, Schumi se nije zabio u njega. Iskre s klizne ploče bile su normalna pojava 1992.

93

🇸🇪 Stefan Johansson

Zamalo sjajni Švedanin

Veseli Skandinavac slijedio je zemljake Ronnieja Petersona i Gunnara Nilssona u Formulu 1, ali bez sličnog uspjeha. Sredinom



osamdesetih vozio je za Ferrari i McLaren i u ljeto 1985. osvojio dva uzastopna druga mjesta, u Montrealu i Detroitu.

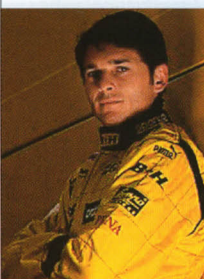
Trenutak za pamćenje: doveo je Onyx-Ford na postolje u Estorilu 1989.

91

🇮🇹 Giancarlo Fisichella

Supernježni Rimljanin

Talijan se proslavio 1997. u Jordanu kad je osvojio drugo mjesto u Belgiji i zamalo pobijedio u Hockenheimu, ali ga je zaustavila



probušena guma. Kolege vozači izabrali su ga 2001. za najboljeg među njima, odajući priznanje njegovoj profinjenoj vozačkoj vještini. Ostvario je tri pobjede i bio ispomoć Alonsu tijekom Renaultovih pobjedničkih sezona.

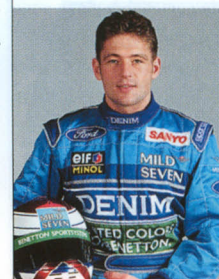
Trenutak za pamćenje: Brazil 2003. kad je prešao Kimija s vanjske strane i došao do pobjede

89

🇳🇱 Jos Verstappen

Vatreni nizozemski majstor

Brz u juniorskim formulama, Verstappen je bio najuspješniji na početku svoje F1 karijere. Dio 1994. bio je momčadski kolega Michaela



Schumachera, osvojio dva postolja i ostao zapamćen po vatri koja je progutala njegov Benetton pri zaustavljanju u boksu na VN Njemačke. Nastupio je u 107 utrka za sedam ekipa.

Trenutak za pamćenje: postolje u Mađarskoj 1994., u šestoj F1 utrci

92

🇮🇹 Lella Lombardi

Pola boda za udžbenike povijesti

Jedina žena na listi 100 najboljih i jedina žena koja je osvojila bod u F1 prvenstvu. Zapravo pola boda, jer je 1975. VN



Španjolske prekinuta prije kraja nakon što je Hill-Cosworth Rolf Stommeleno odletio u publiku na Montjuic Parku. Lombardi je osvojila šesto mjesto i ušla u povijest.

Trenutak za pamćenje: Španjolska 1975. – tog sumornog dana pisana je povijest

90

🇫🇮 Mika Salo

"Drugi" Mika i Schumijeva zamjena

Karijeru je počeo u Tyrrellu, a 1996. je slavno pokušao odvesti kišnu VN Monaka bez zaustavljanja. Šest je utrka vozio za Ferrari



nakon što je Schumacher 1999. slomio nogu i mogao je pobijediti u Hockenheimu, ali je zbog momčadskih propisa morao pustiti Eddieja Irvinea. Osvojio je treće mjesto u Monzi pred domaćim navijačima.

Trenutak za pamćenje: vodstvo na VN Njemačke 1999. prije kobnog poziva iz boksa

88

🇸🇪 Gunnar Nilsson

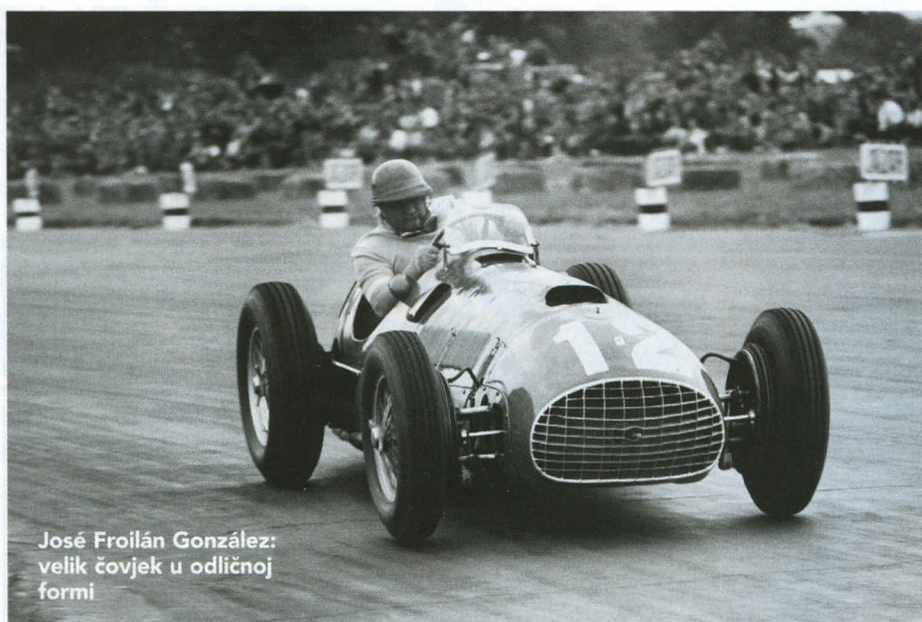
Naprasni prekid obećavajuće karijere

Treći u svojoj tek trećoj utrci 1976., Lotusov vozač bio je još bolji početkom 1977. – na VN Belgije u Zolderu stigao je do pobjede



unatoč problemima s kotačem. Nakon toga mu je pala forma, ali kasnije te godine otkrio je da ima rak. Potpisao je za Arrows 1978., ali nije bio u stanju voziti i umro je u listopadu te godine.

Trenutak za pamćenje: sjajna, ali usamljena pobjeda u Zolderu 1977.



José Froilán González:
velik čovjek u odličnoj
formi

83

Stefano Modena

Čupavi Talijan koji nije ispunio očekivanja U Formulu 1 stigao je nakon naslova prvaka F3000 1987., ali nikad nije dobio bolid u kojem bi mogao pokazati svoj dar. Modena (iz Modene) zablistao je samo 1991. u Tyrrellu.



Zbog nekih bizarnih navika, mnogi su mislili da je vrlo praznovjeran – nosio je dvije različite čizme, jednu rukavicu okrenutu naopačke i jednom je zamolio svog momčadskog kolegu da se zamijene za garaže.

Trenutak za pamćenje: drugo mjesto u Kanadi 1991.

87

Michele Alboreto

Najbolji Talijan poslije Ascarija

Veteran s gotovo dvjesto utrka, Alboreto je najbolje vozio na početku svoje 13-godišnje karijere. Nakon debija s Tyrrellom 1981., ostva-



riao je pet pobjeda u četiri godine, prvu s Tyrrellom, a ostale s Ferrarijem. Bio je drugi u prvenstvu 1985., a da je njegov Ferrari bio pouzdaniji mogao je ozbiljnije zaprijetiti Alainu Prostui koji je kasnije osvojio naslov.

Trenutak za pamćenje: pobjeda na VN SAD-a 1983., njegov Tyrrell bio je bolji od bolida s turbomotorima

85

José Froilán González

Razjareni bik

„Bik iz pampa” ili „El Cabezón” (Debela glava) za prijatelje, González je bio doslovno veći od života, ali unatoč svojoj veličini bio je



nadareni svestrani sportaš. Njegov agresivni stil nije se svima svidao, ali bio je učinkovit, pogotovo kad su uvjeti zahtijevali brutalnu snagu. Iznenadujuće, bio je vrlo omiljen u Velikoj Britaniji.

Trenutak za pamćenje: prvi vozač koji je ostvario pobjedu za Ferrari, u V. Britaniji 1951.

82

Jean-Pierre Jarier

Od ekonomista do filmske zvijezde preko F1

Prava je zagonetka kako je ovaj Francuz ostao bez ijedne pobjede u čak 134 nastupa. Prilike sa Shadowom i, kasnije u karijeri, Lotusom, propale



su zbog mehaničkih problema. Ali naglost mu je bila najveći neprijatelj i znao je biti frustrirajuće nekonzistentan. Prije bavljenja automobilizmom studirao je ekonomiju, a nakon umirovljenja bio je kaskader u akcijskom trileru Ronin iz 1998.

Trenutak za pamćenje: uvjerljivo je vodio u Kanadi 1978. sve dok nije odustao zbog curenja ulja

86

Patrick Depailler

Leteći Francuz s tisuću nesreća

Strastveni pušač koji je uživao u životu, u karijeri je doživio brojne nesreće od kojih su neke bile i izvan trkaćih staza. Činilo se da mu



je 1979. s Ligierom napokon krenulo, ali nakon pobjede na VN Španjolske i čvrstog trećeg mjesta u poretku vozača, Depailler je slomio obje noge leteći sa zmajem.

Trenutak za pamćenje: emotivna prva pobjeda u Monaku 1978.

84

John Watson

Majstor probijanja s dna

Nakon što je James Hunt otišao u mirovinu, Sjeverni Irac Wattie je bio „jedina” britanska nada prije nego što su se pojavili Mansell,



Warwick i Brundle, a 1981. je ispunio očekivanja domaće publike. Kad je 1985. zamijenio ozlijeđenog Nikiju Laudu, postao je jedini vozač od 1975. koji nije bio svjetski prvak, a vozio je bolid s brojem jedan.

Trenutak za pamćenje: pobjeda s 22. mjestom na startu, VN SAD-a u Long Beachu 1983.

81

Mike Hailwood

Legenda na dva kotača, solidan na četiri

Pobjednik nekoliko svjetskih prvenstava na dva kotača, Mike „The Bike” prebacio se u F1 početkom sedamdesetih. Još jedan F1 dobitnik



Georgeove medalje, spasio je Claya Regazzonija iz gorućeg bolida 1973. u Južnoj Africi i junački se dva puta vraćao po ozlijeđenog Švicarca jer ga je i samog zahvatila vatra. Karijeru mu je okončala nesreća 1974., no uspješno se vratio motociklima.

Trenutak za pamćenje: pobjednička izvedba u Monzi 1971., sve dok nije izgubio usisnik

80

Sebastian Vettel

Uplakani mladač, idući njemački junak?

Nakon devet sekundi F1 karijere, Vettel je kažnjen zbog prebrze vožnje u pitlaneu i već je svašta doživio. Najmlađi je vozač na grand prixu (trening u petak, Turska, 2006.),



najmlađi osvajač bodova (SAD, 2007.) i najmlađi vodeći vozač u utrci (Japan 2007.). Možda i najmlađi koji je plakao pred televizijskim kamerama nakon što je na Fujiju udario u Marka Webbera.

Trenutak za pamćenje: vodstvo na Velikoj nagradi Japana 2007.

77

Heikki Kovalainen

Energični Finac, jako voli Alonsa

Neki vozači nikad ne dobiju priliku voziti za dobru momčad, a Kovalainen je već u drugoj velikoj F1 ekipi u isto toliko godina. Pobjednik u svim kategorijama prije F1,



Heikki nije imao mnogo problema u prilagodbi na grand prix utrkanje. Veseli i prizemljeni Finac vjerojatno će ostvariti dugu F1 karijeru.

Trenutak za pamćenje: osvajanje jedinog postolja za Renault 2007. na potopljenom Fujiju

75

Thierry Boutsen

Sjetite se drugog tihog belgijskog vozača E pa, Boutsen je bio brži od tog drugog – Erica van de Poelea. Ovaj tihi Belgijanac ostvario je tri pobjede tijekom dvije godine provedene u Williamsu, 1989./90.



Dva puta je pobijedio u užasnim vremenskim uvjetima – po kiši u Montrealu i Adelaidi, a nezaboravna treća pobjeda bila je na Hungaroringu kad se obranio od Ayrtona Senne u McLarenu.

Trenutak za pamćenje: kad ga je Nigel Mansell prozvao Terry

79

Pedro de la Rosa

Ljubazni vozač koji obavlja dosadni dio posla

Cijenjen zbog tehničkog razumijevanja bolida, Pedro je počeo kao testni vozač za Jordan, a posljednjih pet sezona je u



McLarenu. U međuvremenu je vozio za Arrows te Jaguar prije nego što je otpušten na kraju 2002. Za McLaren je vozio kad bi njihovi glavni vozači dezertirali.

Trenutak za pamćenje: Bahrein 2005. Utrkivao se umjesto Montoye i završio kao odličan peti.

76

Frank Gardner

Australac koji se okušao u Formuli 1

Gardner je sudjelovao u samo nekoliko utrka, ali imao je dugu karijeru u sportskim automobilima, F2, Tasmanu i F5000. Kad je



početkom šezdesetih došao u Englesku, najprije je radio kao mehaničar, zaposlivši se u ekipi Jacka Brabhama. Ali odbio je voziti za Brabhama i 1965. se utrkiavao za John Willment Automobiles.

Trenutak za pamćenje: osmo mjesto na Silverstoneu 1965.

74

Stuart Lewis-Evans

Berniejev vozač stradao u Casablanci

U svojoj drugoj F1 sezoni, momak iz East Grinstead dogovorio je vožnju za Vanwall, najbolju ekipu onog vremena. Odigrao je ključnu ulogu u



osvajanju konstruktorskog prvenstva 1958. (prvog ikad) za Vanwall, ali u posljednjoj utrci sezone u Maroku izletio je nakon problema s prijenosom. Preminuo je šest dana kasnije od opekline.

Trenutak za pamćenje: četvrti u prvom nastupu na ulicama Monte Carla 1957.

78

Takuma Sato

Srčani vozač i nacionalni junak

Maleni Japanac nikad se ne boji pokušati, pogotovo u prvom krugu utrke kad će često progurati svoj Super Aguri ondje



gdje zapravo ne bi trebao biti. Satovi zemljaci toliko vole njegov borbeni duh da je nastala javna pobuna kad je otpušten iz B.A.R.-Honde. Super Aguri mu duguje svoje postojanje.

Trenutak za pamćenje: peto mjesto za Jordan u domaćoj utrci, Suzuka 2002.

ZANIMLJIVI POKUŠAJI...

Glasovali ste za brojne vozače, ali imali smo mjesta samo za stotinu najboljih. Evo nekoliko momaka koji nisu uspjeli ući na listu...



Alessandro Zanardi – Nakon što se vratio iz Indycar serije s nekoliko osvojenih naslova, nikad se nije prilagodio Formuli 1. Pokazao je nevjerojatnu hrabrost povratkom utrkanju nakon što je ostao bez obje noge u Champ Car utrci.

Luigi Musso – Brz, ali divalji Talijan. Poginuo je u poljima pjenušca u Reimsu 1958. pod pritiskom gospodina Ferrarija za boljim rezultatima. Mučili su ga i privatni dugovi.

Innes Ireland – Bivši padobranac bio je legendarni GP divljak u šezdesetima. Prvu grand prix pobjedu ostvario je s Lotusom, ali onda ga je Chapman otpustio kako bi koncentrirao sva sredstva na obećavajućeg Jima Clarka.

Mark Donohue – Možda najpoznatiji po svojim podvizima u CanAm Porscheu 917-30., ali jedino postolje osvojio je u prvoj F1 utrci 1971. Poginuo je u Zeltwegu 1975. u nesreći na zagrijavanju.

Derek Daly – Danas komentator, Daly se probio 1982. u Williamsu, vozeći uz Kekea Rosberga. Te je godine mogao pobijediti u Monaku, zajedno s desetak drugih vozača...

Sakon Yamamoto – Da, znamo, znamo. Ali netko od vas doista je glasovao za Sakona. Dobro znate o kome govorimo. Nećemo otkrivati imena, ali sramite se...

Jochen Mass, Herman za svojeg momčadskog kolegu, našao se na 70. mjestu našeg popisa



71

Luigi Fagioli

Buntovnik najbolji prije II. svjetskog rata

Fagioli je zbog svojeg temperamenta bio poznat kao „Razbojnik iz Abruzzija“, što je bolje od „Mr. Bean“: fagioli na talijanskom znači grah (bean). Jedinu F1 pobjedu

ostvario je u francuskom Reimsu 1951. u bolidu koji je dijelio s Juanom Manuelom Fangiom. Kad su mu naredili da izađe iz Alfe kako bi Fangio prošao kroz cilj, Razbojnik nije bio oduševljen i odmah je dao otkaz.

Trenutak za pamćenje: drugi iza Farine u prvom grand prixu u povijesti F1 prvenstva

68

Ralf Schumacher

Mladi i manje nadareni Michaelov brat

Veliki brat uvijek je bio bolji (Ralf se vjerojatno neće složiti), ali to nije spriječilo Ralfa da uđe u Formulu 1. Imao je dugu karijeru i jednu od najvećih plaća u sportu

zahvaljujući dubokim Toyotinim džepovima. Često se mrštio po paddocku i nikad nije ugrozio Michaelovu dominaciju. Iz Formule 1 otišao je 2007. sa sedam upisanih pobjeda.

Trenutak za pamćenje: postolje za ekipu Jordan u trećoj utrci karijere, Argentina 1997.

73

Jo Bonnier

Samo jedna pobjeda u 15-god. karijeri

Bonnierovo prvo iskustvo s utrkivanjem bilo je početkom pedesetih na ledu, a kasnije je kupio Maserati 250F i ušao u Formulu 1.

Prešao je u BRM i donio im prvu pobjedu na VN Nizozemske 1959. Vozio je za Porsche, Rob Walker Racing i naposljetku za svoju vlastitu momčad do kobne nesreće u Le Mansu 1972.

Trenutak za pamćenje: jedina pobjeda u Zandvoortu 1959.

70

Jochen Mass

Huntov broj dva

Mass je imao čast pobijediti u prvoj utrci u povijesti u kojoj su se dodjeljivali polovični bodovi. VN Španjolske 1975. prekinuta je

nakon pogibije nekoliko gledatelja, Mass se domogao vodstva i odnio pobjedu. Momčadski kolega James Hunt slavno ga je prozvao „Herman the German“.

Trenutak za pamćenje: 1974. vozio za Surtees koji je sponzorirao Bang & Olufsen. Odlično, zar ne?

67

Peter Collins

Pravi gospodin život je ostavio na Ringu

Collinsovi talenti donijeli su mu mjesto u Ferrariju 1956. Izvan kokpita bio je dobar prijatelj Mikea Hawthorna, a međusobno su

se zvali „Mon Ami Mate“. Imao je priliku osvojiti prvenstvo 1956. u Monzi, ali je svoj bolid i naslov prvaka poklonio momčadskom kolegi Fangiju nakon što se na njegovom Ferrariju slomilo rame ovjesa.

Trenutak za pamćenje: nevjerojatna sportska gesta prema „Maestru“ u Monzi.

72

Peter Revson

Bogati američki sin, prosječni vozač

Za najbolju maskaru na tržištu obratite se Revsonovoj obiteljskoj tvrtki – Revlonu.

Uspješna kompanija osnovana je tridesetih godina prošlog stoljeća i Revson je odrastao okružen bogatstvom. Iz Formule 1 otišao je u američki CanAm, 1972. se vratio u Yardley McLaren, ali nekoliko godina kasnije poginuo je na testiranju.

Trenutak za pamćenje: izbjegao je kaos i pobijedio na VN V. Britanije 1973.

69

Eddie Irvine

Volio tulumariti, uvijek briljantan u Suzuki

Irvine je bio samouvjereni razmetljivac, što mu nije donijelo mnogo F1 prijatelja. U svojem prvom nastupu isprovocirao je

Ayrtona Sennu i, nakon utrke, dobio udarac šakom u glavu. Kasnije je prešao u Ferrari, ali nije uživao u ulozi drugog vozača Schumacheru. Zamalo je osvojio naslov 1999., ali pobijedio ga je Mika Häkkinen za dva boda.

Trenutak za pamćenje: prvi nastup u Suzuki i ignoriranje Senne na kiši

66

Didier Pironi

Ambiciozni vozač prerano svršene karijere

Najbolje zapamćen po svadi s kolegom iz Ferrarija Gillesom Villeneuveom, Pironi se često prikazuje kao loš momak. Ukrao je

pobjedu Gillesu u posljednjem krugu San Marina 1982. prkoseći momčadskim odredbama. Mogao je osvojiti naslov te godine, ali strašna nesreća na treningu u Hockenheimu uništila mu je gležnjeve.

Trenutak za pamćenje: probijanje kroz gužvu nakon probušene gume na Brands Hatchu 1980.

65

Wolfgang von Trips

Poletni aristokrat u Ferrariju 156

Film Chrisa Reae „La Passione“ djelomično je posveta karizmatičnom njemačkom grofu Wolfgangu von Tripsu.

Von Trips je mogao biti svjetski prvak, ali završio je tragično jednog vrućeg ljetnog dana u Italiji 1961. kad se sudario s Jimom Clarkom i odletio u publiku, ubivši pritom sebe i 14 gledatelja.



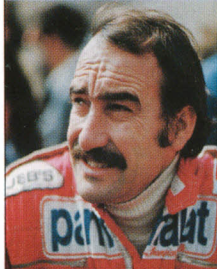
Trenutak za pamćenje: svladao je potop u Aintreeju 1961. i pobijedio u utrci

62

+ Clay Regazzoni

Jednom opisan kao savršeni drugi vozač

U juniorskoj formuli prije F1 Clay je imao poznatu nesreću u Monaku, odletio pod zaštitnu ogradu i izišao neozlijeđen s druge strane. Nakon nekoliko godina u Ferrariju i još nekoliko u divljini stigao je u Williams kao partner Alana Jonesa. Nesreća u Long Beachu 1980. (u Ensignu) prikovala ga je uz invalidska kolica do kraja života.



Trenutak za pamćenje: na Silverstoneu je 1979. ostvario prvu Williamsovu grand prix pobjedu

61

+ Denny Hulme

Svjetski prvak s nadimkom „Medvjed“

Jedini F1 prvak s Novog Zelanda, Hulme je bio krupni i opaki mehaničar i kasnije vozač. U svom je Brabhamu prestigao velikog Jima Clarka i 1967. došao do naslova prvaka sa



samo dvije pobjede, nasuprot Clarkove četiri. Iduće sezone činio je polovicu novozelandskog para iz snova uz Brucea McLarenu u McLarenovim narančastim bolidima.

Trenutak za pamćenje: osvajanje naslova prvaka 1967.

64

+ Lorenzo Bandini

Slavni Talijan koji je vozio za Scuderiju

Tijekom drugog boravka u Ferrariju, Bandini je 1964. ostvario jedinu F1 pobjedu na grbavoj stazi-uzletištu Zeltweg. Ali te je godine bio drugi vozač kasnijem

prvaku Johnu Surteesu. Pobijedio je u utrkama sportskih automobila u Le Mansu, Daytoni i Targa Floriju, no poginuo je kad se njegov Ferrari prevrnuo i zapalio na šikani u monegaškoj luci 1967.



Trenutak za pamćenje: jedina grand prix pobjeda u Austriji 1964.

63

+ Jo Siffert

Povremeno bio među najboljima

Još kao dijete dobio je nadimak „Seppi“ i zadržao ga cijeli život. Nažalost, mršavi i brkati Švicarac većinu F1 karijere proveo je u nekonkurentnim bolidima. Povremeno je briljirao, osobito kad je nekoliko puta pobijedio Jima Clarka u utrkama izvan prvenstva. Bio je odličan i u sportskim automobilima.



Trenutak za pamćenje: obranio se od Chrisa Amona i pobijedio na Brands Hatchu 1968.

60

+ René Arnoux

Karizmatični Francuz koji nije volio retrovizore

U kasnijim godinama, pogotovo u slabijem Ligieru JS31, Arnoux je bio poznat kao svojevglav i neugodan vozač koji je rijetko rabio retrovizore kad bi ga drugi vozači obilazili za cijeli krug i zbog toga je prozvan pokretnim smetalom. Ali to je bilo prije nego što je uvedena kazna prolaska kroz boks zbog ignoriranja plavih zastava. Jednom je za nedostatak brzine i probleme kod ubrzavanja na izlazu iz zavoja okrivio presporo reagiranje turbomotora – što je James Hunt, svjetski prvak i kasnije televizijski komentator, uživo na televiziji nazvao „sranjem“. Kad je potkraj 1989. nakon 149 utрка otišao iz Formule 1, mnogi su odahnuli, no to je potpuno zasjenilo činjenicu da je Francuz na početku svoje karijere u Renaultu i Ferrariju bio fantastično brz. Ljubitelji Formule 1 zauvijek će ga pamti ti po ulozi koju je odigrao u jednom od najdramatičnijih dvoboja svih vremena – borbi s Gillesom Villeneuveom za drugo mjesto na VN Francuske 1979. U Renaultu mu je išlo dobro 1981. protiv Alaina Prosta, ali kad je 1982. pobijedio na VN Francuske ne poslušavši momčadske odredbe, nije mu se dobro pisalo.



René Arnoux: možda razmišlja čije će momčadske odredbe idući put ignorirati

Trenutak za pamćenje: borba s Villeneuveom. Legendarno.

59

Heinz-Harald Frentzen

Trebao je biti prvi Schumacher
Frentzen je 1989. bio Schumacherov suvremenik u njemačkoj F3 i mnogi su ga smatrali jednako dobrim ili čak boljim od čovjeka koji će kasnije osvojiti sedam F1 naslova. Zabilježio



je tri pobjede (jednu s Williamsom i dvije s Jordanom) – odlično, ali ništa u usporedbi sa Schumijem. Dva Nijemca nisu bili suparnici samo u poslu, Frentzen je hodao s Corinnom i opet izgubio.

Trenutak za pamćenje: treći u svjetskom prvenstvu 1999. s Jordanom

57

Alessandro Nannini

Brz, ali prerano prekinute karijere
Jedinu pobjedu ostvario je 1989. u Suzuki kad je Senna diskvalificiran zbog sudara s Prostem, ali Nanninijeva procvjetala karijera završila je godinu dana kasnije kad je u helikopterskoj



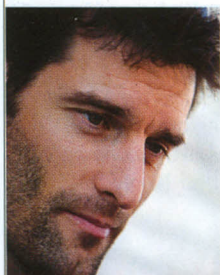
nesreći ostao bez desne ruke. Nakon operacije vratio se utrkivanju u sportskim i GT automobilima, a danas je poznati proizvođač kave i vlasnik kafića. Starija sestra Gianna talijanska je pop zvijezda.

Trenutak za pamćenje: jedina pobjeda, u ludilu Suzuke 1989.

55

Mark Webber

Nesretni Australac. Navijač Sunderlanda.
Tipično drski i otvoreni Australac, Webber tek treba pretvoriti dobre kvalifikacije u solidan rezultat u utrci, što mu dosad nije uspijevalo zbog nedostatka sreće ili nepouzdanog boli-



da. Mogao je pobijediti u Japanu 2007., ali je dobio udarac dok se vozio iza sigurnosnog automobila. Dobar tenisač i fanatik za vježbanje, u engleskoj ligi navija za Sunderland. Nitko nije savršen...

Trenutak za pamćenje: peti u prvom F1 nastupu (i domaćoj utrci) za Minardi, u Australiji 2002.

58

Johnny Herbert

Iznimno cijenjeni, odvažni Britanac
Već je imao potpisan ugovor s Benettonom za 1989. kad je u kolovozu 1988. uz mnogo sreće preživio strašnu nesreću u utrci F3000.



Na start F1 utrke u Brazilu došao je premda je jedva hodao i završio četvrti. Kasnije te godine je zamijenjen, ali vratio se 1995. i pobijedio na VN V. Britanije. Donio je jedinu pobjedu Stewartu.

Trenutak za pamćenje: kvalificirao se na 10. mjesto u prvom nastupu s ozlijeđenim gležnjevima

56

Jarno Trulli

Brži u kvalifikacijama, nego u utrkama
S tri prva startna mjesta i još 60 među prvih šest na startu (iz 186 pokušaja) Trulli je jedan od najboljih na F1 gridu danas. Ali zbog



samo jedne pobjede (premda briljantne, u Monaku) njegova će vještina utrkivanja uvijek biti pod upitnikom. Ako mu uspije dovesti Toyotu do pobjede, u Japanu će steći status božanstva.

Trenutak za pamćenje: impresivan kvalifikacijski krug koji mu je omogućio pobjedu u Monaku 2004.

54

Nico Rosberg

Multijezičan i multinadaren
Jedan od trojice sinova bivših F1 vozača, utrkuje se pod njemačkom zastavom premda mu je otac finska legenda. Najmlađi vozač koji



je odvezio najbrži krug utrke, zamalo je odustao od sporta kad mu je ponudeno mjesto na sveučilištu Imperial, ali umjesto toga izabrao je GP2 i pobijedio u prvoj sezoni. Govori engleski, njemački, talijanski i francuski.

Trenutak za pamćenje: prvo postolje, Australija 2008.



A GDJE JE NUVOLARI?

Na popis 100 najboljih vozača uključili smo samo vozače Formule 1. No tko bi se iz grand prix ere prije 1950. našao na popisu? Evo nekoliko prijedloga...

Tazio Nuvolari – Uporni genij iz talijanske Mantove. Često nazivan najboljim vozačem svih vremena, žestoko se borio s prijateljem Achilleom Varzijem, u slabašnim P2 Alfama pobjeđivao njemačke timove, a vozio je i za Auto Union.

Rudi Caracciola – Malenog rasta ali hladnokrvan za volanom, Caracciola je vozio Mercedesove Srebrne strijele. Gotovo nepobjediv na mokrom.

Hermann Lang – Mercedesov vozač, bio je nenadmašan u grubim predratnim strojevima, ali uhvatio korak tek kad je počeo II. svjetski rat.

Bernd Rosemeyer – Ostvario poznatu pobjedu na Ringu po tako gustoj magli da su ostali vozači jedva vidjeli stazu. Postao je slavan nakon vjenčanja s pilotkinjom Elly Beinhorn, a poginuo je 1938. pokušavajući srušiti brzinske rekorde na novim nacističkim autocestama.

Felice Nazzaro – FIAT-ov mehaničar poslan na Siciliju kako bi se brinuo za automobile u vlasništvu Vincenza Florija. Ostao je, pobijedio u drugom izdanju utrke Targa i na drugoj VN Francuske 1907.

Jean-Pierre Wimille – Junak francuskog Pokreta otpora, Wimille je sudjelovao u prvoj utrci održanoj nakon rata, u Bulonjskoj šumi u Parizu.

Georges Boillot – Dvostruki pobjednik VN Francuske 1912. i 1913., a malo je nedostajalo da pobijedi i treći put vozeći za Peugeot u poznatoj utrci 1914. Poginuo je u zračnoj bitki iznad sjeverne Francuske tijekom Prvoga svjetskog rata.

53

Mike Hawthorn

Predvodnik družine

Izgledao je kao filmska zvijezda, zasjao u Formuli 1, ali prekratko. Prvu pobjedu ostvario je već nakon jedne godine i to u hrabroj borbi s Fangiom u Reimsu. Vozio je



uglavnom za Ferrari i s njima je 1958. postao prvi Britanac s naslovom prvaka. Pogoden smrću Petera Collinsa ranije te godine, otišao je u mirovinu odmah nakon osvajanja naslova.

Trenutak za pamćenje: prvi britanski svjetski prvak

Riccardo Patrese paradira Monakom u kričavom bolidu iz 1980.



52

Riccardo Patrese

Nastupio u 256 utrka tijekom 16 godina.

Odakle početi priču o čovjeku koji drži rekord najviše odvoženih GP utrka (dok ga Rubens Barrichello uskoro ne pretekne) – 256? Mnoge



od tih utrka bile su u dobrim bolidima, pa je mogao ostvariti i više od samo šest pobjeda. Ali kad je htio, bio je brz kao i ostali. Pomalo grub 1977., ali do umirovljenja 1993. postao je prijazni stariji vođa.

Trenutak za pamćenje: drugi u prvenstvu iza Mansella, 1992.

50

Robert Kubica

Udario u zid sa 230 km/h. Još je živ.

Kubica je prvi Poljak u Formuli 1, a proslavio se kad je preživio strašnu nesreću u Kanadi prošle godine nakon što je u



betonski zid udario brzinom od 230 km/h. Nametnuo se svojim agresivnim stilom vožnje i vodio je u utrci u Kini 2007. prije nego što se pokvarila hidraulika na njegovu BMW-Sauberu.

Trenutak za pamćenje: pole position u Bahreinu 2008.

48

Tom Pryce

Najbrži Velšanin, prerano poginuo

Pryce je zapisan u F1 povijesti kao jedini Velšanin koji je osvojio prvo startno mjesto i vodio u utrci, u Silverstoneu 1975. Odličan na



kiši, na mokrom treningu u Kyalamiu 1977. bio je u slabšom Shadowu, ali više od sekunde brži od Laude u Ferrariju. Poginuo je istog vikenda nakon što je udario u suca koji je pretčavao stazu.

Trenutak za pamćenje: pobjeda na „Utrci prvaka“ 1975. na Brands Hatchu

51

Elio de Angelis

Superbrzi Rimljanin i vješti pijanist

Elio je bio čudo s kraja sedamdesetih kad je pobijedio već u svojoj trećoj natjecateljskoj utrci. Prva F1 pobjeda (Austrija 1982.) bila je pravi triler: pri punoj brzini, na posljednjem zavoju odnio je pobjedu 0,05 sekundi ispred Kekea Rosberga. Dobar pijanist, a svojim je sviranjem zabavljao kolege tijekom štrajka vozača 1982. Poginuo je na testiranju 1986.



Trenutak za pamćenje: pretekao je Kekea Rosberga na posljednjem zavoju VN Austrije 1982.

49

Nick Heidfeld

Imitator Bjorna Borga, ali i vješt vozač

„Quick Nick“ počeo je u Mercedesu, a sad prima plaću kod glavnih konkurenata – BMW-a. Prošle godine je bio uspješniji od cijenjenog



momčadskog kolege Kubice i nada se još boljem 2008. Trenutačno je broj jedan među čudnovatim bradonjama u F1 paddocku, a svojedobno je nosio i fudbalerku.

Trenutak za pamćenje: sjajan prolazak pored Alonsa na putu do drugog mjesta u Monaku 2005.

47

Dan Gurney

Čovjek kojeg se Jim Clark najviše bojao

Gurney je ostvario prve F1 pobjede za Porsche i Brabham, obje na strašnoj stazi Rouen-les-Essarts. Proizveo je jedan od najljepših F1



bolida – Eagle-Weslake iz 1967. za svoju ekipu Anglo American Racers i odveo ga do pobjede u Spa (njihova jedina F1 pobjeda), samo tjedan dana nakon pobjede na Le Mansu u Fordu GT40. Vozači su tada bili prilično žilavi.

Trenutak za pamćenje: Spa 1967., jedina pobjeda za njegovu ekipu Anglo American Racers.

46

Chris Amon

Farmer s N. Zelanda i Ferrarijeva zvijezda. Poznat je kao najbolji vozač koji nikad nije osvojio grand prix. Potkraj 60.-ih izdržao je jedno od najgorih Ferrarijevih razdoblja prije nego što se počeo seliti po paddocku, od ekipe do ekipe. Godinu dana je čak vodio i vlastitu, neuspješnu momčad. Nakon što je 1976. na Ringu izbliza svjedočio Laudinoj nesreći, Amon je zaključio da je bilo dosta i vratio se na svoju farmu na Novom Zelandu.



Trenutak za pamćenje: pobjeda u Le Mansu 1966. Nije F1, znamo...

43

Felipe Massa

Želi slijediti Sennu. Znači, bez pritiska... Kandidat Bernieje Ecclestonea za prvaka početkom 2007., Massa je naviknut na pritisak – na njegovim su plećima očekivanja milijuna Brazilaca ludih za Formulom 1. Ipak, kad bi manje griješio, mogao bi biti prvak. Nije loše za momka koji je ušao u automobilizam nakon što je sa sedam godina dostavljao pizze na VN Brazila.

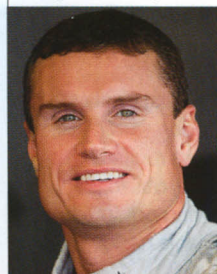


Trenutak za pamćenje: pobjeda na Interlagosu 2006., prvi Brazilac nakon Senne 1993.

40

David Coulthard

Nije ga usporila neaerodinamična čeljust DC odraduje petnaestu sezonu kao F1 vozač i njegov je dosje neosporan: 13 pobjeda i četvrto mjesto na popisu vozača s najviše osvojenih bodova, iza Schumachera, Prosta i Senne. U redu, David možda nije najbolji vozač kvalifikacija na svijetu, ali mnogo je dao Formuli 1 i nakon odlaska iz McLarena postao je vrlo zanimljiv i razgovorljiv momak.



Trenutak za pamćenje: dvije pobjede u Monaku. U redu, tehnički su to dva trenutka

45

Jody Scheckter

Usijane krvi, uzgajatelj organske hrane. Divlja frizura i divlji za volanom u mladim danima, Scheckter je postao poznat po činjenici da je izazvao najveći sudar u povijesti F1, na Silverstoneu 1973. Naslov prvaka osvojio je 1979. s Ferrarijem, i to je druga stvar po kojoj ćemo ga pamtiti. Danas ga možete sresti kako prodaje skupu organsku hranu u Hampshireu.



Trenutak za pamćenje: Kyalami 1975. – pobjeda pred domaćom publikom

42

Jenson Button

Nekad velika nada. Čekinjasta brada. Prije Lewisa Hamiltona bio je Jenson Button – prirodno nadareni vozač predstavljan kao sljedeći britanski svjetski prvak, što danas više ne izgleda vjerojatno jer je dosad zabilježio samo jednu jedinu pobjedu. Ranije su ga kritizirali zbog načina života, ali danas je njegova posvećenost neupitna, baš kao i odanost (i dalje je u već godinama slaboj Hondi).



Trenutak za pamćenje: Mađarska 2006. – potpuno zaslužena pobjeda

39

Tony Brooks

Brz poput Mossa i majstor za zubne plombe. Stomatolog po struci i pakleni F1 vozač vikendima. Ostvario je prvu poslijeratnu pobjedu britanskog bolida 1955. u Syracuseu i zatim skoknuo kući kako bi položio ispite. Treći u prvenstvu 1958. s pobjedama u Monzi, Spa i Nürburgringu, Brooks je bio podcijenjena legenda, a i danas je aktivan na Goodwoodu.

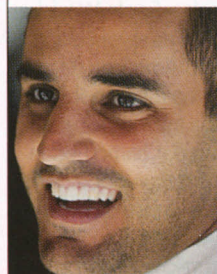


Trenutak za pamćenje: Syracuse 1955. – sjajan način ponavljanja gradiva

44

Juan Pablo Montoya

Povremena prijatelj Schumacheru. Katkad briljantan, katkad posve loš, ali Montoya je bez sumnje bio karakter. Poznat je po hrabrim prestizanjima Michaela Schumachera, bio je sklon čudnim pogreškama, a službeni ukor koji mu je 2003. dodijelio Williams dokazao je i da je sklon gnjevnim ispadima. Ipak, pobijedio je u sedam utrka i na Indyju 500, pa je načinio i nešto dobro.



Trenutak za pamćenje: prestizanje Schumachera u Brazilu 2001., mjesec dana nakon dolaska u F1

41

Jacques Villeneuve

Uspio je tamo gdje mu otac, nažalost, nije. Jacquesa su pratila velika očekivanja, najviše zbog njegova legendarnog oca Gillesa. Ispunio ih je i 1997. osvojio svoj jedini naslov prvaka, ali tek nakon što je Schumacher pokušao uskratiti dinastiju Villeneuve za prvi F1 naslov, zabivši se u Jacquesa u Jerezu. Nikad više nije vratio tu formu i sad se utrukuje u Le Mansu i snima albume u Kanadi.



Trenutak za pamćenje: naslov svjetskog prvaka 1997.

38

Pedro Rodriguez

Veliki majstor sportskih automobila. Kad je riječ o Meksikancima, pomislite na fedoru, ali Pedro je više volio lovačke šešire. Nevjerojatno darovit, u slabim bolidima Cooperima i BRM-ima potkraj šezdesetih i početkom sedamdesetih odradio je iznimno dobar posao. Uvijek je volio „stari“ Spa i 1970. je pobijedio u posljednjoj F1 utrci održanoj na toj stazi.



Trenutak za pamćenje: pobjeda u posljednjoj F1 utrci na „pravom“ Spa 1970.

37

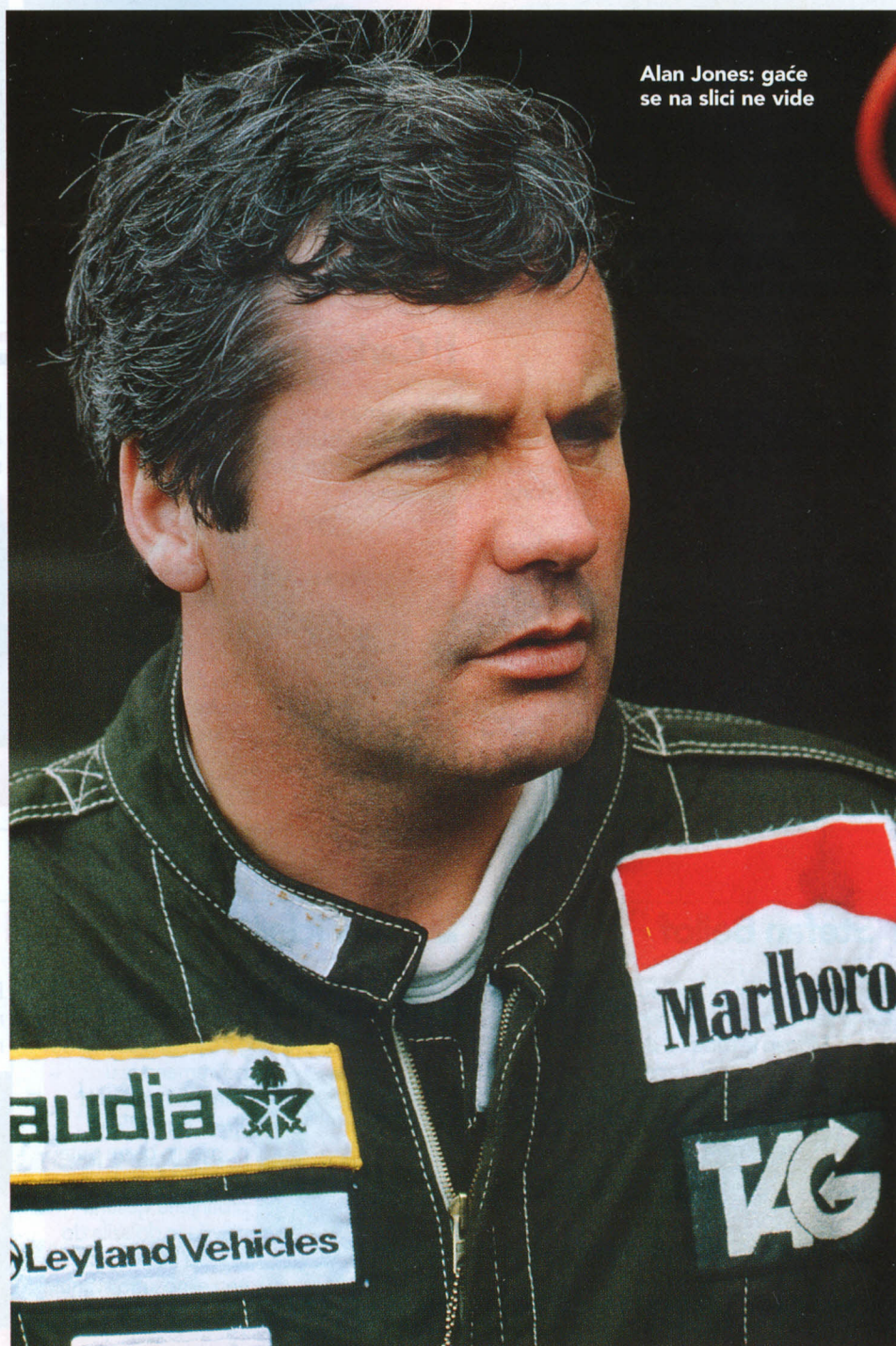

Alan Jones
Grubi australski prvak u sretnim gaćama

Odlučan, beskompromisan, oštar na jeziku. To su riječi koje opisuju Jonesov ozbiljan pristup Formuli 1. Sparen s dizajnerskim genijem Patricka Heada, Jones je 1980. osvojio prvi Williamsov naslov prvaka. Alanov otac Stan bio je poznati vozač utrka u Australiji i pobjednik VN Australije 1959. Mali Alan se također zarazio automobilizmom, ali tek nakon što je očevo posao propao, prestao je biti „umišljeni gad“, uozbiljio se i otišao u Europu. Kako bi skupio sredstva za početak karijere čak je sa suprugom Beverley vodio mali hotel u Ealingu (istočni London).

Na početku F1 karijere nije imao stalno vozačko mjesto, pa je tijekom 1975. i 1976. vozio za nekoliko ekipa, među kojima i za momčadi bivših prvaka Grahama Hilla i Johna Surteesa. Nakon što je 1977. zamijenio Toma Prycea u Shadowu, ekipi je donio njihovu jedinu pobjedu i to na polumokroj, polusuhoj utrci na Österreicheringu.

Vožnjom u Austriji privukao je pozornost većih momčadi i za iduću godinu dogovorio je vožnju novog Williamsova bolida koji je dizajnirao Patrick Head. Sezonom je dominirao Andretti u Lotusu s efektom tla, ali Jones se sredinom 1979. dočepao sličnog Williamsa i od pet završenih utrka pobijedio je u četiri. Na početku 1980. bio je spreman na borbu za naslov, ali ne bez svojih sretnih gaća. Vjerovao je da mu crvene gaće u kojima je na početku karijere ostvario nekoliko dobrih rezultata donose sreću, odbijao je kupiti nove i stalno je krpao jedne te iste stare gaće. Njegovi suparnici sigurno nisu znali da jedan od najvećih frajera na gridu tamo sjedi u pokrpanim gaćama.

Jones je naslov prvaka naposljetku osvojio 1980. nakon borbe s Nelsonom Piquetom. Zaostajući za Brazilcem dvije utrke prije kraja sezone, Australac je pobijedio u obje, a Piquet je dva puta odustao. Premda ga je Piquet pobijedio iduće sezone, Jones se dostojanstveno povukao iz Formule 1 – pobjedom u svojoj posljednjoj utrci, i nakon toga otišao na farmu u Australiji. Nekoliko je puta popustio iskušenju i vratio se Formuli 1, ali popis s dvanaest zabilježenih pobjeda ostao je nepromijenjen.



Alan Jones: gaće se na slici ne vide

Trenutak za pamćenje: osvajanje naslova prvaka u Montrealu 1980.



Jacky Ickx svoj Ferrari iz 1968. vozi po Brands Hatchu

32

Giuseppe Farina

Prvi svjetski prvak u povijesti Formule 1

Farinina posebnost je u tome što je prvi vozač u povijesti F1 prvenstva koji je naslov prvaka osvojio u svojoj prvoj sezoni. „Nino“ također drži rekord koji će teško biti srušen: naslov prvaka osvojio je već nakon svoje šeste F1 utrke. Prvak iz 1950. uvijek će imati statistiku na svojoj strani.



Trenutak za pamćenje: tri pobjede u šest utrka donijele su mu naslov prvaka

36

Phil Hill

Prvak 1961., nije u rodu s Grahamom

Hill će ostati upamćen po tome što je Ferrari 156 s nosom morskog psa odveo do naslova prvaka 1961. Ali naslov je osvojen u tragičnim



okolnostima u Monzi, nakon smrti momčadskog kolege Wolfganga von Tripsa ranije u utrci. Četrdeset godina kasnije viđen je na Goodwood Revivalu kako i dalje podešava Ferrarije.

Trenutak za pamćenje: osvajanje naslova prvaka pobjedom u Monzi 1961.

34

Carlos Reutemann

Zagonetni vozač, kasnije političar

Kad je imao svoj dan, Reutemann je bio briljantan. Ostalih dana, a bilo ih je mnogo, bio je prosječan, bez nadahnuća i vakao se sredinom poretka.



Ta Reutemannova neobjašnjiva „kvaliteta“ najbolje se vidjela u posljednjoj utrci 1981. u Las Vegasu, gdje je „Lole“ s prvog mjesta pao na osmo i darovao naslov prvaka Nelsonu Piquetu.

Trenutak za pamćenje: zasjenio je Nikiju Laudu na Brands Hatchu 1978.

31

François Cevert

Odlični štićenik Jackieja Stewarta

Plavooki Francuz zasigurno je bio najstrpljiviji čovjek na svijetu dok je slušao Stewarta kako mu objašnjava svaki detalj svakog kruga.



Cevert je trebao naslijediti Škota kad veliki prvak ode u mirovinu. Nažalost, to se nije ostvarilo: Stewart se povukao iz američke VN u Watkins Glenu 1973. (i iz Formule 1) nakon što mu je štićenik poginuo na treningu.

Trenutak za pamćenje: pet odradenih drugih mjesta tijekom 1973.

35

Stefan Bellof

Hrabrost mu je skratila život

Bellof je bio iznimno brz i agresivan vozač koji je samo dvije F1 sezone odvezio u ekipi Tyrrell. Mogao je uživati u dugoj karijeri, ali



hrabri (možda i prehrabri) potez prestizanja Jackyja Ickxa s vanjske strane na 1000 km dugačkoj utrci sportskih automobila u Spa okončao mu je život u zaštitnoj ogradni Eau Rougea.

Trenutak za pamćenje: bio je za petama Prostu i Senni u kišnom Monaku 1984., a mogao je i pobijediti

33

Jacky Ickx

Legenda Le Mansa, sjajan po kiši

Do odlaska u mirovinu 1985. Ickx je zabilježio nevjerovatnih šest pobjeda na utrci 24 sata Le Mansa. Prije uspješnog bdijenja u Le Mansu



povremeno je u Formuli 1 vozio od 1966. do 1979. i pobijedio osam puta. Njegova izvanredna, profinjena vještina najviše je dolazila do izražaja kad bi nedjeljno jutro svanulo potopljeno kišom.

Trenutak za pamćenje: najbrži krug i pobjeda na najvećem od svih testova – Nürburgringu 1972.

30

Gerhard Berger

Grubijan koji je volio zbijati šale

Britanski „The Sun“ možda je dao najbolji komentar: „Usijani Berger još uvijek cvrčil!“ To je bio naslov njihove priče tjedan dana nakon Berger-



ove strašne nesreće u Imoli 1989. Austrijanac je u dva navrata vozio za Ferrari, ali tek se u McLarenu, gdje je bio partner Ayrtonu Senni, pročulo za njegove zafrkancije. Sjećate se kad je Senninu aktovku bacio iz helikoptera?

Trenutak za pamćenje: Monza 1988. i pobjeda u Ferrariju ubrzo nakon Enzove smrti

29

Rubens Barrichello

Simpatični Brazilac, Schumijev broj dva. Karijeru je počeo učeći od Jackieja Stewarta, a najbolje godine proveo pomažući Schumacheru u Ferrariju. Sjajno je vozio u Doningtonu 1993., ali vrijeme provedeno u



Maranellu obilježilo ga je kao sporednog glumca: tijekom pet sezona osvojio je samo devet pobjeda, naspram Schumijevih 48. Ove se godine preporodio nakon dvije teške sezone s Hondom.

Trenutak za pamćenje: Italija 2002. – pobjeda za Ferrari u Monzi. Bolje ne može

28

Bruce McLaren

Vješt za volanom, još vještiji s alatom

Nadareni mehaničar i inženjer, McLaren je bio odličan drugi vozač Jacku Brabhamu u Cooperu prije nego što je osnovao vlastitu ekipu.



Njegovi narančasti McLaren pobjeđivali su u Formuli 1 i vladali američkim prvenstvom sportskih automobila CanAm. Poginuo je testirajući CanAm bolid 1970. Unatoč tragediji, položio je temelje velikoj momčadi.

Trenutak za pamćenje: Spa 1968., s vlastitim bolidom, njegova četvrta i posljednja pobjeda

27

Jean Alesi

Francuski Sicilijanac koji je mislio srcem. Jean Alesi nekoliko je puta mogao biti svjetski prvak. Početkom devedesetih potpisao je za Williams, ali onda je srce prevagnulo i

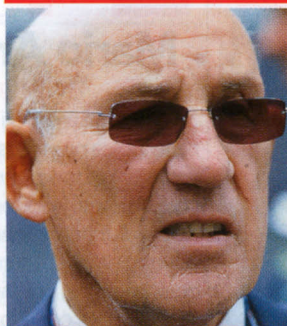


otišao je u Maranello. Mučio se s nekonkurentnim bolidima i Scuderiji donio samo jednu pobjedu. U Melbourneu je 1997. zanemario znak za odlazak u boks i ostao bez goriva – Flavio nije bio oduševljen.

Trenutak za pamćenje: pobjeda u Kanadi 1995. i suze sreće na viziru kacige

JA? DOISTA? NE, SIGURNO NE...

Ponašaju se vrlo skromno, ali zapravo su oduševljeni što su se našli na vašem popisu stotine najboljih vozača u povijesti – čak i ako je Massa glasovao sâm za sebe... možda

**Sir Stirling Moss**

Broj 13 Najbolji vozač svih vremena: to je nerješiva zagonetka, zar ne? Najveći problem je što je utrkivanje do kraja šezdesetih bilo opasno na način na koji danas više nije, tako da uspoređujete dvije potpuno različite stvari. Kao da uspoređujete pucanje pravim i lažnim mecima. Ako je najgore što vam se može dogoditi to da ćete izletjeti u pješčanu zamku, onda si možete priuštiti mnogo više hrabrosti nego što bi mogli da vozite na rubu provalije. Vozačka vještina je jedinstvena kao i uvijek, ali brzina je kombinacija vještine i hrabrosti. Danas se vozači ocjenjuju samo prema svojoj vještini, jer je utrkivanje prilično sigurno.

Mislim da bi prvih šest na popisu morali biti pravi trkači – ljudi koji izađu na stazu i daju sve od sebe. Kad je riječ o odličnom trkačem vozaču, naglasak je na riječi trkačem, a ne samo na vožnji. Prost je bio odličan vozač, ali ne i trkač. Schumacher nije bio trkač, jer to nije trebao biti, nikad nije imao momčadskog kolegu koji bi se natjecao s njim. Pravi trkači rijetka su pojava.

Mojih pet najboljih bili bi Fangio, Clark, Brooks, Senna i onda Hamilton. Fangio je imao zavidljivu dar u svim uvjetima. Bio je iznimno brz, ali imao je neograničenu zalihu sposobnosti koje je mogao uporabiti u svakom trenutku i uvijek je koristio onoliko koliko je bilo potrebno. Oko Fangia kao osobe uvijek je postojala sjajna atmosfera, nije govorio engleski i dolazio je iz vrlo skromne obitelji, ali imao je stav i bio je pojava.

**Michael Schumacher**
Broj 2

Za svakog vozača je lijepo naći se na ovom popisu. Kad pogledam iz svog sadašnjeg položaja, to mi se čini gotovo nestvarnim s obzirom na to odakle sam došao. Već sam mnogo puta rekao da nisam ni sanjao o Formuli 1 dok sam kao dijete uživao u kartingu na našoj obiteljskoj stazi u Kerpen. F1 je bila prevelika stvar i predaleko od mog svijeta. Doista sam uživao u vremenu provedenom u Formuli 1, još uvijek volim voziti i zahvalan sam što sam pronašao tu strast.

Rubens Barrichello

Broj 29

Bio sam veliki Ayrtonov obožavatelj i teško je ne misliti o njemu kao najboljem vozaču svih vremena. Drago mi je što su se vaši čitatelji sjetili mene, jer znam da su veliki znalci i vrlo, kako da kažem, oštri ako misle da si loš.

Gerhard Berger

Broj 30

Na kojem sam ja mjestu? 30? To je u redu. Nisam siguran da mogu izabrati najbolje vozače svih vremena. Schumacher, Senna, Clark – ne znam. Ali mnogo sam vozio s Ayrtonom i za mene je on sigurno bio jedan od najboljih.

Felipe Massa

Broj 43

Jako je lijepo što su se čitatelji sjetili mene jer su mogli birati među svim vozačima koji su ikad vozili u Formuli 1. Čitam F1 Racing pa pretpostavljam da se računam kao jedan od čitatelja, ali kunem se da nisam glasovao za sebe! Najbolji vozač? Senna, naravno...

Mark Webber

Broj 55

Pretpostavljam da je Schumacher najbolji, onda Prost i Jack Brabham. Vidite? Nema nijednog Engleza!

Takuma Sato

Broj 78

Jako mi je drago što sam na popisu. Moj omiljeni vozač bio je Ayrton Senna. Bio je moj junak. Sjećam se odlaska u Suzuku kad mi je bilo deset godina i kad sam vidio Senu u Lotusu.

26

John Surtees

Nije često pobjeđivao na tri kotača, ali bio je pravi na dva i četiri. Nakon nekoliko svjetskih prvenstava u motociklizmu, Surtees se odlučio okušati u grand prix utrkivanju. Prijelaz je bio bezbolan. Bio je drugi u svojoj drugoj utrci, a već je u trećoj startao s prvog mjesta. Okrenuo je Ferrarijevu sreću i 1964. naslov svjetskog prvaka donio u Maranello. Ali Surteesovo osvajanje naslova na utrci u Meksiku nije se dogodilo u tradicionalno crvenom Ferrariju jer je Enzo Ferrari, nakon nesuglasica s talijanskim sportskim vlastima, obojio bolide u američko plavo i bijelo.



Trenutak za pamćenje: osvajanje naslova za Ferrari 1964.

24

Mario Andretti

Rođen u Istri, stigao iz Nazaretha

Je li Andretti američki Stirling Moss? Pokazivao je jednaku svestranost natječući se na vrhunskoj razini u Formuli 1, Indycaru, NASCAR-u, sprint i sportskim automobilima. Što je još važnije, njegovo ime zvuči jednako brzo. Andretti je rođen u Motovunu, ali je s roditeljima emigrirao u Nazareth (Pennsylvania). U F1 je u Lotusu debitirao 1968. i odmah odvezio najbrže vrijeme kvalifikacija. Naslov prvaka osvojio je deset godina kasnije, uništavajući konkurente u Lotusu 79 s efektom tla. Potkraj 1982. (u dobi od 42 godine) vratio se u Ferrari, bio prvi na startu i treći na postolju u Monzi. Nakon toga nikad više nije platio svoju tjesteninu.



Trenutak za pamćenje: Monza 1982. Prvo startno mjesto s Ferrarijem u državi u kojoj se, tehnički gledano, priznajmo, rodio. Čarobno.

25

Jochen Rindt

Jedini posthumni svjetski prvak Formule 1

Zajedno sa svojom prelijepom suprugom Ninom, izgledao elegantno i bio je blizak prijatelj Bernieja Ecclestonea koji mu je postao menadžer. Rindt je svijet osvojio kad je kao potpuno nepoznat vozač došao na F2 utрку u Crystal Palaceu, pobijedio mnogo poznatije konkurente i postao zvijezda. Partnerstvo s Lotusom Colina Chapmana donijelo mu je uspjeh, ali s obzirom na njegovu brzinu to i nije bilo tako teško. Forma iz F2 nastavila se i u Formuli 1, gdje je pobjeđivao velikane poput Brabhama i Stewarta. Nakon što je poginuo u nesreći na kvalifikacijama u Monzi 1970., nitko ga nije mogao dostići u prvenstvu. Tragičan gubitak.



Trenutak za pamćenje: natjerao je Brabhama na pogrešku u posljednjem krugu Monaka 1970.

23

Ronnie Peterson

Živio je da bi vozio, bilo što – uglavnom bočno

Ronnie Peterson, JPS Lotus i bilo koja staza koja vam padne napamet: uspomene su još žive. Najviše od svega volio je preupravljanje i bio toliko nadaren da je obišao svaki problem. Uspjeh je došao 1973. kad se Lotusu pridružio kao Fittipaldijev momčadski kolega i pomogao Emmu da iduće sezone dođe do drugog naslova prvaka. Nakon izleta u druge ekipe, 1978. se vratio u Lotus kao drugi vozač Mariju Andrettiju i poslušno odigrao tu ulogu jer je dao svoju riječ. Peterson je nastradao u nesreći u prvom krugu utrke u Monzi, istog vikenda kad je Andretti osvojio naslov oko kojeg mu je Ronnie pomagao.



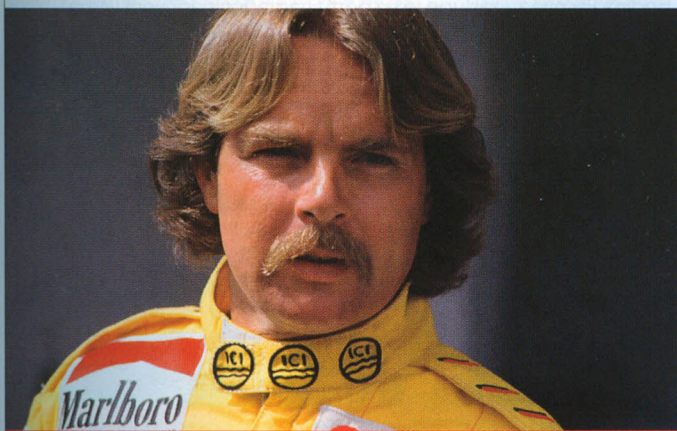
Trenutak za pamćenje: Woodcote zavoj na Silverstoneu – svaki put

22

+ Keke Rosberg

Leteći Finac, uvijek s cigaretom

Rumeno lice i srčani smijeh podsjećaju na Kekeov bezbrižan i veseo stav prema životu. Bio je dašak svježeg zraka (kužite? Volio je povući dim cigarete prije kvalifikacija), ali to ne znači da nije bio neustrašiv ili odlučan vozač. Nakon nekoliko nezadovoljavajućih sezona, 1982. se našao u Williamsu kao neočekivani vođa momčadi. Poradio je na pogreškama, marljivo skupljao bodove i, uz samo jednu pobjedu, na kraju godine postao svjetski prvak. Keke je pobijedio još četiri puta prije nego što je potkraj 1986. objesio kacigu o klin.



Trenutak za pamćenje: kvalifikacijski krug sa 260 km/h u Silverstoneu 1985.

21

+ Emerson Fittipaldi

Braziliska legenda čiji su zalisci konkurirali Stewartovim

Prije Fernanda Alonsa najmlađi prvak u Formuli 1 bio je momak iz São Paula s bujnim zaliscima. U JPS Lotusu 72 Emerson je prvi naslov osvojio kad mu je bilo 25 godina (1972.). Imao je zaliske, šarm, i ime vrijedno svjetskog prvaka. Ali stvari su krenule nizbrdo kad se nakon drugog naslova prvaka pridružio bratovoj momčadi Copersucar-Fittipaldi. Drugo mjesto na domaćoj utrci u Riju 1978. bilo je vrhunac, ali iz Formule 1 otišao je tek nekoliko godina kasnije i počeo novu karijeru u Indycaru.



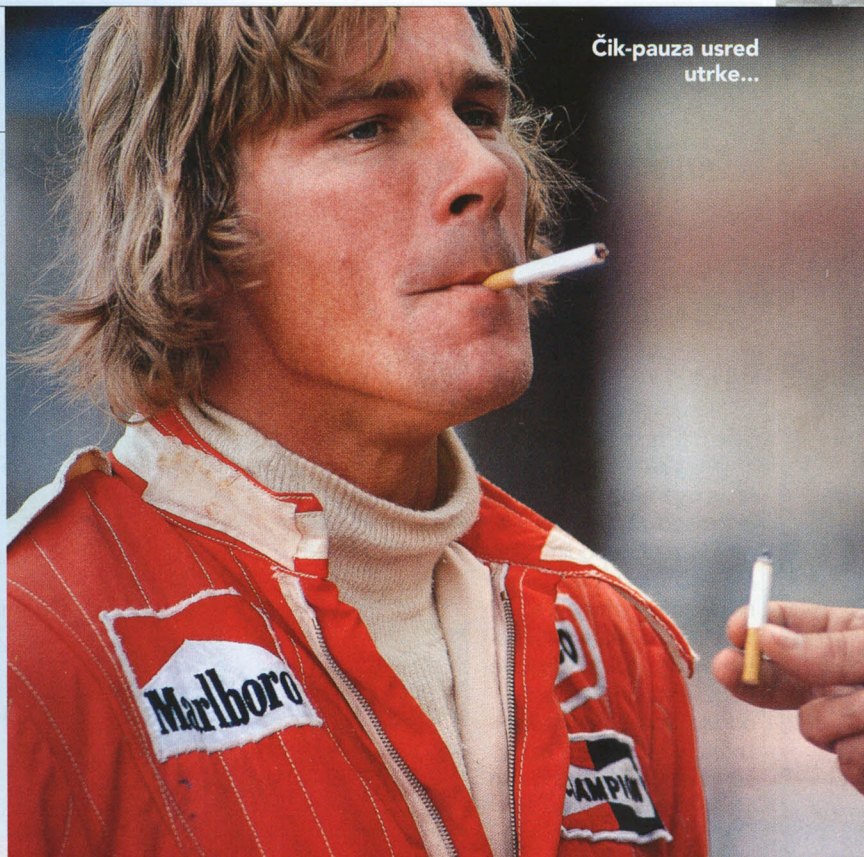
Trenutak za pamćenje: pobjeda pred domaćom publikom, i to dvaput

20

+ James Hunt

Slavni i buntovni svjetski prvak iz 1976. Volio je dame.

Uzgajatelj papiga, svirač trube, poznati osvajač ženskih srdaca. Eh, da, i svjetski prvak u Formuli 1. Životopis nijednog vozača nije tako uzbudljivo štivo kao što je život Jamesa Hunta i samo spomen njegova imena budi nostalgiju: značka s natpisom „Seks – doručak prvaka“, nevjerojatna pobjeda 1976. na Fujiju za naslov prvaka, nastup s komičarskim parom Morecambe i Wise – sve su to prizori iz briljantne sapunice omiljenog vragolana Formule 1. Dao nam je mnogo razloga za obožavanje. Odbio je McLarenov zahtjev da na sponzorska zbivanja dolazi odjeven u odijelo i pojavljivao se u alternativnoj odori koju su činili traperice i bose noge. Nakon odlaska iz Formule 1, pridružio se Murrayju Walkeru kao televizijski komentator i briljirao svojom otvorenosću („Piquet uopće nije motiviran, u Formuli 1 je još samo zato da bi mogao plaćati održavanje svoje 45-metarske jahte.“). Pokazao nam je što to hrabrost: teško je zaboraviti kako je na VN Italije 1978. svojeg prijatelja Ronnieja Petersona pokušavao izvući iz gorućeg Lotusa. Uz sve to, Hunt je bio i odličan vozač, a njegov je kavalirski pristup donio Formuli 1 cijeli val novih obožavatelja. Njegov prekratki život bio je nepredvidljiv, smiješan i tragičan, ali riječ je o čovjeku koji se mogao baviti čime god je htio i trebali bismo biti sretni što je izabrao baš Formulu 1.



Čik-pauza usred utrke...

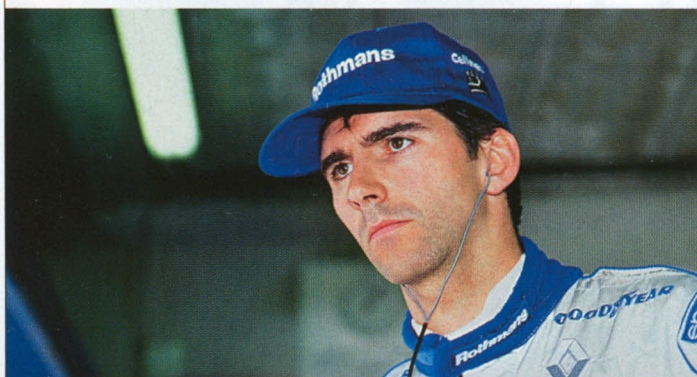
Trenutak za pamćenje: treće mjesto na potopljenom Fuji Speedwayu 1976. donijelo mu je naslov svjetskog prvaka

19

🇬🇧 Damon Hill

Bivši dostavljač, sad predsjednik Britanske udruge trkačkih vozača

Izbjegavanje prometne gužve u Londonu bila je savršena priprema za Schumijevu lukavu trikove. Neočekivano se u ulozi vođe Williamsa našao nakon Sennine smrti (slično njegovu ocu nakon pogibije Jima Clarka) i zamalo je osvojio naslov 1994., dok ga Schumacher – i njegov prednji ovjes – nije zaustavio u Adelaidi. Dvije godine kasnije postao je treći čovjek s prezimenom Hill koji je postao svjetski prvak, iskoristivši činjenicu da se Schumacher nalazio u nekonkurentnom Ferrariju. Kasnije je ostvario prvu Jordanovu pobjedu (1998.), a danas je angažirani predsjednik BRDC-a i zaštitnik Silverstonea.



Trenutak za pamćenje: Japan 1994. – uvjerljivo je pobijedio Schumija u monsunskim uvjetima

17

🇬🇧 Jack Brabham

Prvi F1 vozač koji je postao vitez, na stazi snažan i odlučan

„Crni Jack“ nije imao milosti na stazi i pratio ga je glas F1 vozača kojeg je najteže prestići. Slavu je stekao za volanom vitkih Coopera koji su započeli revoluciju motora straga, pa je Brabham već imao dva naslova prvaka u džepu dok su se ostale ekipe priključile trendu. Osnovao je vlastitu momčad 1962., a 1966. je postao prvi čovjek koji je pobijedio u bolidu vlastita imena. Te se godine Brabham najbolje prilagodio novim pravilima o 3,5-litrenim motorima, osvojio treći vozački naslov i prvi za svoju momčad. Umirovio se 1970., a devet godina kasnije za zasluge je u sportu nagrađen naslovom viteza.



Trenutak za pamćenje: VN Francuske 1966., prva pobjeda u vlastitom Brabham bolidu

18

🇬🇧 Graham Hill

Vješti pripovjedač i dvostruki prvak

Čitate li životopise vozača iz šezdesetih, uvijek ćete naletjeti na Grahama Hilla kako radi nešto nečuveno, smiješno ili oboje. Na dodjele nagrada dolazio je odjeven kao žena, tukao Jima Clarka mačetom (da, imali su ih nekoliko) ili izvodio duhovite parodije nakon večere – sve je to u životopisu brkatog Engleza. Za volanom nije imao osjećaj Jima Clarka, ali je to nadoknađivao stalnim razvojem. „Gospodin Monako“ pet je puta slavio na ulicama kneževine, ali vjerojatno je najpoznatiji po tome što je, nakon Clarkove pogibije na Hockenheimu, održao i vodio momčad Lotusa. Jedini čovjek koji je ostvario trostruku krunu – Le Mans/Indy 500/Monako.



Trenutak za pamćenje: VN Meksika 1968.: naslov prvaka osvojio je pobjedom u posljednjoj utrci

16

🇮🇹 Alberto Ascari

Prvi Ferrarijev F1 prvak i plivač iz Monaka

Praznovjerje i trkači idu ruku pod ruku. Što kažete na ovo: Ascari je umro u dobi od 36 godina, koliko je imao i njegov otac Antonio. Obojica su osvojila 13 velikih nagrada i obojica su umrli četiri dana nakon što su preživjeli ozbiljne nesreće. Albertova nesreća dogodila se u Monaku, kad je odletio u more i slomio nos. Poginuo je testirajući sportski automobil u Monzi, noseći posuđenu kacigu umjesto plave koja mu je donosila sreću, oštećene u nesreći u Monte Carlu. U sretnijim vremenima Ascari je osvojio dva uzastopna naslova prvaka, 1952. i 1953., i pobijedio devet puta zaredom – rekord koji i danas stoji.



Trenutak za pamćenje: VN Belgije 1953. – deveta pobjeda zaredom

15

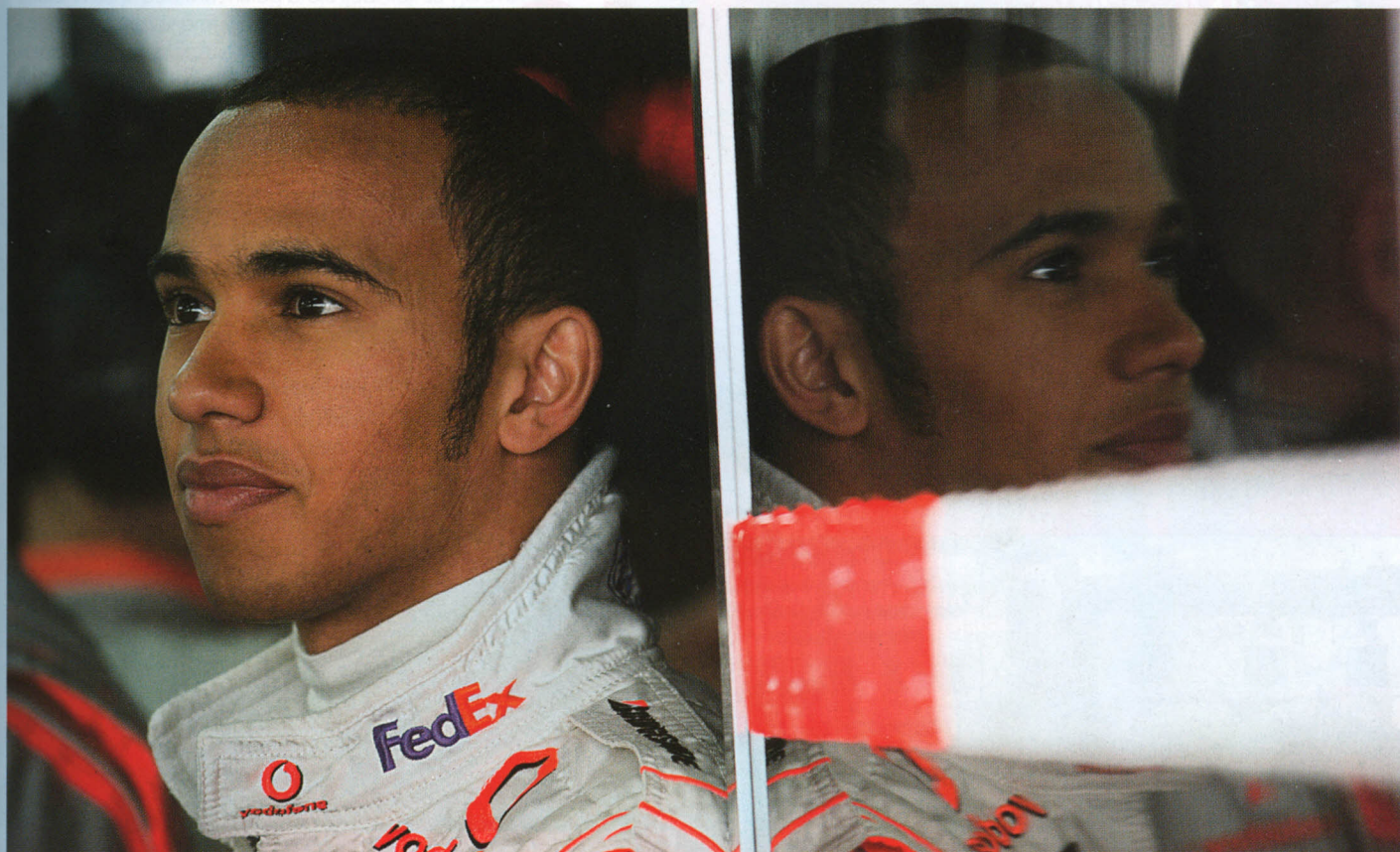
🇬🇧 Lewis Hamilton

McLarenovo čudo i globalna megazvijezda u nastajanju

Kad je Stirling Moss početkom prošle godine izjavio da je Lewis Hamilton „najbolji dašak svježeg zraka koji smo imali u 60 godina automobilizma“, neki su pomislili da je Moss sasvim poludio. No ako pogledamo unatrag, jasno nam je da je Sir Stirling imao pravo. Dojam koji je Lewis ostavio najbolje pokazuje činjenica da se nakon samo jedne F1 sezone nalazi na 15. mjestu popisa stotinu najboljih vozača u povijesti Formule 1, a neki smatraju da bi trebao biti i bolje plasiran. Donosimo vam pregled Hamiltonove izvanredne prve sezone... Već na prvom zavoju prve utrke drsko se provukao pored momčadskog kolege, dvostrukog svjetskog prvaka. Nakon Alonsove domaće utrke u Španjolskoj preuzeo je vodstvo u prvenstvu. Izazvao je medijsku oluju u Monaku rekavši svijetu (i Ronu) da nije ničiji drugi vozač. Zapalio je F1 svijet dvjema sjevernoameričkim pobjedama u sedam dana. I sve to u samo

sedam utrka. U drugoj polovici sezone nekoliko je puta pogriješio jer je odabrao vlastiti put u podešavanju bolida i podsjetio nas koliko je zapravo mlad. U Mađarskoj je mudro zauzeo moralno nadmoćan stav. Uništio je konkurenciju u monsunskoj kiši na Fujiju. Na kraju je, u posljednje dvije utrke, načinio početničke pogreške i gledao kako mu Kimi naslov prvaka uzima za samo jedan bod. Ali kod Hamiltona nije riječ samo o urođenom vozačkom daru, čak i ako je to jedina stvar po kojoj on želi da ga se ocjenjuje. Lewis je oličenje McLarenove opsesivne pozornosti za detalje, simbolizira upornost i natjecateljski duh svoje obitelji, neodoljivo je šarmantan i sasvim slučajno prvi crni vozač u Formuli 1. Naravno, to što je on „naš Lewis“ za 60 i više milijuna Britanaca znači da mu je put do slave vrlo trnovit. U samo dvanaest mjeseci život mu se potpuno okrenuo, a tabloidi su spremni i

samo čekaju priliku skinuti ga s trona. Tijekom zimske pauze vidjeli smo ga na dodjeli MTV nagrada i na predstavljanju autobiografije, a sve to dok je tvrdio da se seli u Švicarsku kako bi izbjegao paparazze (molim vas ne spominjite poreze...). Najveće F1 čudo neki su čak prozvali „luzerom“ jer nije uspio osvojiti naslov. Ali nevjerojatno je da ništa od toga nije zbudilo momka iz Stevenagea. Pravo pitanje u svezi s Lewisom nije koliko je dobar, nego koliko dobar može postati. Nema sumnje da zna brzo voziti automobil, ali 2008. će nam pokazati zna li razviti svoj dar i zna li voditi momčad. Svi dosadašnji znakovi upućuju na jasan odgovor „da“. I kao što će vas svatko tko je pratio njegovu karijeru podsjetiti, Hamilton je uvijek dominirao drugom sezonom u svakoj formuli u kojoj se dosad natjecao. Samo je pitanje vremena kad će rekordi početi padati...



Trenutak za pamćenje: zadivljujući krug u emisiji Top Gear. Ili Fuji 2007.

14

Nelson Piquet

Majstor psihološkog ratovanja

Zbijanje šala prije početka F1 sezone jednostavno više nije što je nekad bilo. Sredinom osamdesetih, Nelson Piquet nije se ustručavao nazvati Nigela Mansella glupim, a njegovu ženu ružnom samo kako bi isprovocirao Engleza. Kad je imao svoj dan, bio je nedodirljiv: u moćnom Brabhamu s Gordonom Murrayom za kormilom ekipe, vožnjom i psihološkim igrama došao je do dva naslova prvaka. Zajedno s Mansellom u Williamsu, treći je naslov osvojio 1987. Nelson je vjerojatno najpodcjenjeniji trostruki prvak, a nije bio nesklon ni fizičkim obračunima: sjetite se slavne kung-fu tučnjave s Eliseom Salazarom u Hockenheimu nakon što su se sudarili.



Trenutak za pamćenje: prolazak pored Senne s vanjske strane, na prvom zavoju u Madarskoj 1986.



13

Stirling Moss

Simbol britanskog automobilizma

Moss je toliko poznat da će vas i dan-danas policajac koji vas zaustavi zbog prebrze vožnje upitati „Mislite da ste Stirling Moss?“ Izuzmemo li kratku epizodu uslužnog partnerstva s Fangiom u Mercedesu, Sir Stirling je najviše od svega volio sjesti u zeleni bolid i pojuriti. Uskratio si je naslov prvaka 1958. kad je priskrbio dokaze koji su njegova prijatelja i suparnika Mikea Hawthorna spasili od kazne na utrci u Portugalu. Poznat je i kao prvi profesionalni vozač zbog pedantnog pristupa poslu u dobu kojim je još uvijek prevladavao amaterski duh. Mossova karijera prerano je okončana, na Uskršnji ponedjeljak 1962., nakon velike nesreće na Goodwoodu.

Trenutak za pamćenje: utrke u Monaku i Nürburgringu 1961. na spektakularan su način srušile Ferrarijevu dominaciju



NAJDRAŽI VOZAČI MURRAYA WALKERA

Najpoznatiji glas Formule 1 zna koga bi želio vidjeti među prvih 10...

„Znam da Stirling Moss nikad nije osvojio naslov prvaka, ali četiri je puta bio drugi i trebao je pobijediti 1958. Mislim da je njegova pobjeda na utrci Mille Miglia 1955. najbolja vožnja svih vremena u bilo kojoj formi automobilizma i Moss je sigurno jedan od deset najboljih na mom popisu.“

„Znam da ljudi često misle kako je Ayrton Senna najbolji, ali za mene nije tako. Bio je sjajna osoba i briljantan vozač, ali postojale su i stvari kojima se nisam divio, pogotovo njegova nemilosrdnost i odlučnost da pobijedi po svaku cijenu.“

„Juan Manuel Fangio i Jackie Stewart ravnopravno bi podijelili prvo mjesto na mojem popisu. Fangio je četiri od svojih pet naslova prvaka osvojio s različitim ekipama, a to je nešto što nikome nikad nije uspjelo. Stewart nije bio samo odličan vozač, nego je napravio mnogo za Formulu 1 i izvan bolida. F1 bi vjerojatno bila zabranjena kao sport da nije bilo Jackiejeva doprinosa sigurnosti.“



Stirling Moss pobjeđuje na Mille Miglia - Murrayev omiljeni trenutak u povijesti automobilizma

12

Fernando Alonso

Dva naslova prvaka, dvije velike obrve

Grešnik ili svetac? Presuda o prvom španjolskom F1 prvaku još nije donesena. Alonso je sportska ikona u svojoj domovini. Potkraj Schumacherove ere osvojio je dva naslova s Renaultom i 2006. uskratio Crvenom barunu trijumfalno oproštaj od Formule 1. Borben za volanom i rječit u intervjuima, sretni Fernando je velika zvijezda, ali kad se one velike obrve počnu mrštiti, imte razloga za strah. Mnogo straha. Osobito na stazi gdje se čini da je još brži kad misli da se cijeli svijet urotio protiv njega. Komplikiran, tajnovit, vrlo vrlo kompetitivan i ozbiljno brz.



Trenutak za pamćenje: Imola 2005., sjajna obrana od Schumachera u bržem Ferrariju

11

🇬🇧 Nigel Mansell

Birminghamac koji je osvojio svijet – nakon što svijet nije mario

Mansellov izniman dar bio je vidljiv čak i u godinama dok se još uvijek oblikovao... da je sustav gledao dalje od bujnih brkova i birminghamskog naglaska. Rukovao se čvrsto, ali za volanom je bio vrlo profinjen i blag – izvanredno darovit u brzim i sporim zavojima, na uličnim stazama i po kiši. A on je to znao, bio je to dio njegova DNK. Na početku karijere kad ga nitko nije cijenio, vjera u sebe bilo je jedino što je imao.

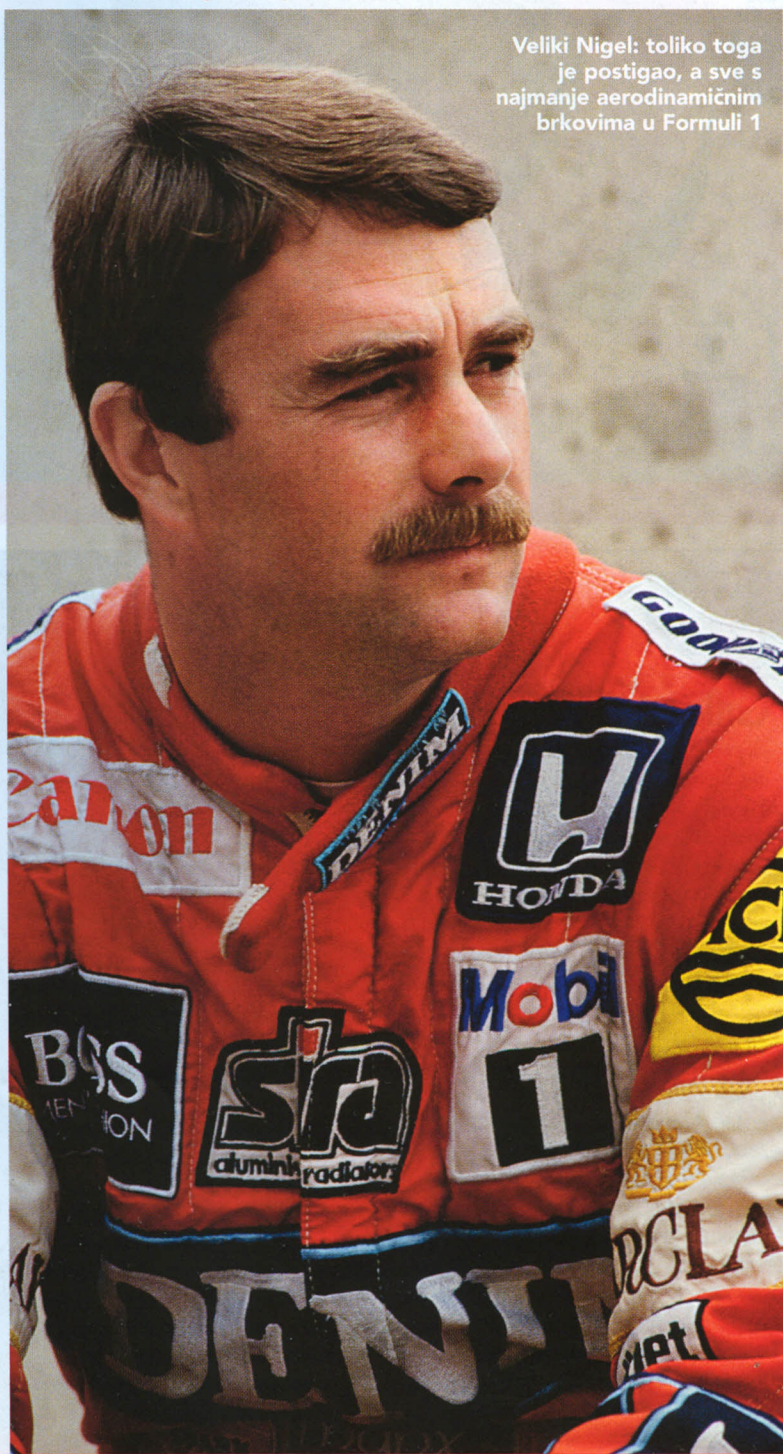
Njegovao je svoje samopouzdanje onako kako današnji mladi vozači njeguju svoje računalne vještine. Kuću u Hall Greenu, u Birminghamu, stavio je pod hipoteku kako bi se mogao natjecati u britanskoj Formuli 3. I odmah je briljirao ili vozio najbrže krugove ili vodio u utrci ili prelazio bolide ispred sebe. Ali kad se novac potrošio, nije bilo ničega. Ni telefonski poziv. Nijedna ponuda. Cijelu je godinu bio bez posla.

Prošlo je još nekoliko godina dok Mansell nije dobio pobjednički bolid, a u međuvremenu se njegova karijera razvija u drugim smjerovima. Godine 1978. postavio je vreću za udaranje u svojoj garaži i trčao 15 kilometara dnevno, pet dana u tjednu. Hvatao se za svaku, pa i najmanju priliku – bio je drugi vozač u F3 ekipi Unipart 1979., vozio za Ralt-Hondu i testirao za Lotus. Imao je podršku malog broja ljudi koji su vjerovali u njega i cijeli sustav protiv sebe. „Možemo se sjetiti mnogo vozača koji više zaslužuju voziti za Lotus od Mansella...“, pisao je Autosport 1980.

Ipak, Mansell je maksimalno iskoristio svoje prilike. Testiranje za Lotus dovelo ga je do mjesta vozača utrka (1981.), a nekoliko sjajnih utrka u Formuli 1 do ugovora s Williams-Hondom gdje je Keke Rosberga i Nelsona Piqueta iznenadio svojom brzinom u bolidu i neposrednošću izvan njega. Prvu pobjedu ostvario je na Brands Hatchu 1985., a na idućoj utrci na Kyalamiju ponovio je taj uspjeh.

I tako je legenda rasla. Izgubio je naslov prvaka 1986., kad mu je u posljednjoj utrci eksplodirala guma. Iduće godine izgubio je naslov na kvalifikacijama za VN Japana, kad je u nesreći ozlijedio leđa pa nije mogao nastupiti u posljednje dvije utrke te sezone, pa je prvakom postao Piquet. Ali dvaput je pobijedio Brazilca na domaćem terenu – na Brandsu (1986.) i zatim na Silverstoneu (1987.), nakon čega je postao britanski narodni junak.

Poslije dvije sezone u Ferrariju, Mansell se vratio u Williams i napokon dobio bolid i položaj za kakvim je žudio. Te je godine (1992.) osvojio gotovo sve, uključujući i petu pobjedu u Engleskoj. Bio je brz poput Senne, mogao je bez problema prestizati na svakom mjestu na stazi i preživio je sve nedaće. Ali to je bio i kraj njegove karijere. S drugim naslovom na vidiku, otišao je iz Formule 1 u američki Indycar, uvrijeđen što je Williams na mjesto drugog vozača doveo njegova glavnog suparnika Alaina Prosta. Vratio se u Williams 1994., ali do tada je već izgubio staru oštrinu, bio je bogat i bio je junak. Zlatne godine su prošle.



Veliki Nigel: toliko toga je postigao, a sve s najmanje aerodinamičnim brkovima u Formuli 1

Trenutak za pamćenje: Silverstone 1987. – prolazak pored Piqueta na zavoju Stowe uz navijanje britanske publike



10

Niki Lauda

Hladan, proračunat i razarajuće brz

Od čega početi kad je riječ o Laudinim postignućima? Dvadeset pet pobjeda, odnosno šesto mjesto na popisu najtrofejnijih? Tri naslova prvaka, uključujući jedan nakon odlaska u mirovinu? Ili četvrto mjesto u Monzi 1976., samo 42 dana nakon što su mu na Nürburgringu dali posljednju pomast? Izaberite sami. Lauda je karijeru počeo vozeći za Maxa Mosleyja, a završio je radeći za Rona Dennisa. U međuvremenu je „izveo Schumija“ u Ferrariju: sredinom sedamdesetih je, zajedno s Lucom Montezemolom, bio graditelj Ferrarijeva uspjeha i osvojio naslove prvaka 1975. i 1977., a samo ga je strašna nesreća na Ringu zaustavila u osvajanju tri naslova zaredom. Nakon odlaska u mirovinu potkraj sedamdesetih, Lauda je osnovao uspješnu zrakoplovnu kompaniju, no onda su ga McLaren i John Barnardov ugljični bolid namamili natrag u Formulu 1. Posljednji naslov prvaka osvojio je 1984. s prednošću od pola boda. Tijekom cijele karijere kombinirao je svoj beskompromisan stav s čudnim, crnim humorom. Na tridesetu godišnjicu svoje nesreće na Nürburgringu 2006. ponovno je posjetio zavoj Bergwerk gdje se nesreća dogodila. Prolaznici su ga iznenađeno pitali što radi, a Lauda je mrtav-hladan odgovorio: „Tražim svoje uho.“ To je pravi Niki.

Trenutak za pamćenje: Monza 1976. – postignuće koje se ne može s ničim usporediti i dokaz njegova neuništivog duha

9

Gilles Villeneuve

Borac koji nikad ne odustaje – izbor romantičara

Gilles Villeneuve u svojoj je karijeri ostvario samo šest pobjeda, koliko imaju i Riccardo Patrese ili Ralf Schumacher, ali nikakva statistika ne može uhvatiti virtuoznu briljantnost malenog Franko-Kanađanina. Najprije se na zamrznutom sjeveru Kanade utrkivao u automobilima na snijegu i stekao izvanredan osjećaj za vožnju po skliskom terenu. Zbog toga je 1979. na kišovitom treningu u Watkins Glenu imao devet sekundi (da, punih devet sekunda) prednosti pred ostalim vozačima koji su samo stajali i začuđeno gledali. Gillesova karijera imala je još briljantnih trenutaka, poput legendarne borbe za drugo mjesto s Renéom Arnouksom u Dijonu 1979., kad su posljednje krugove utrke proveli kotač uz kotač, a povremeno i izvan staze, a zbog njihove nezaboravne borbe nitko se više ne sjeća tko je zapravo pobijedio u utrci (Jean Pierre Jabouille, samo da se zna). I 1981. je ponudio epske predstave, u španjolskoj Jarami i Monaku (a gdje drugdje), kad je svoj Ferrari, strašno tvrd i težak za vožnju, doveo do pobjede, nakon što je Alana Jonesa prestigao na ravnom dijelu kod boksova. U Imoli se 1982. posvađao s momčadskim kolegom Pironijem, a dva tjedna kasnije, u belgijskom Zolderu, poginuo na kvalifikacijama nakon što je pogrešno protumačio ponašanje bolida ispred sebe. Punim gasom i neustrašiv do kraja.



Trenutak za pamćenje: može li biti išta drugo osim Dijona 1979., kotač do kotača s Arnouksom?



8

+ Mika Häkkinen

Dvostruki svjetski prvak kojeg je Schumacher iskreno poštovao

Prije nego što je došao Kimi, Formula 1 imala je Miku. Karijeru je počeo u Lotusu, tada već na izdisaju, a nakon toga se udomačio u McLarenu. U prvom nastupu, u Estorilu 1993., zamijenio je Michaela Andrettija i odmah se kvalificirao bolje od svojeg momčadskog kolege, izvjesnog Brazilca po imenu Ayrton Senna. Mika se brzo pokazao brzim, premda pomalo divljim vozačem, pa je s McLarenom preživio nekoliko teških godina dok se u Wokingu nije učvrstilo partnerstvo s Mercedesom. Uz dodatak dizajnerske magije Adriana Neweyja i Bridgestoneovih guma, srebrene strijele postale su pobjednička kombinacija. Häkkinen je bio jedini suparnik koji je zaslužio Schumacherovo iskreno poštovanje i osvojio dva uzastopna naslova prvaka 1998. i 1999., zasad još uvijek posljednje naslove za McLaren. Uglavnom je bio oličjenje finske smirenosti, ali kako mu je karijera odmicala, sve je više postajao sarkastičan promatrač F1 svijeta oko sebe. Inženjeri s kojima je radio još uvijek s divljenjem pričaju o njegovoj urođenoj sposobnosti (jednom je šikanu Ascari u Monzi nakon ulaska odvezao samo gasom), a potez u Spa 2000. i dalje je jedno od najboljih prestizanja svih vremena.

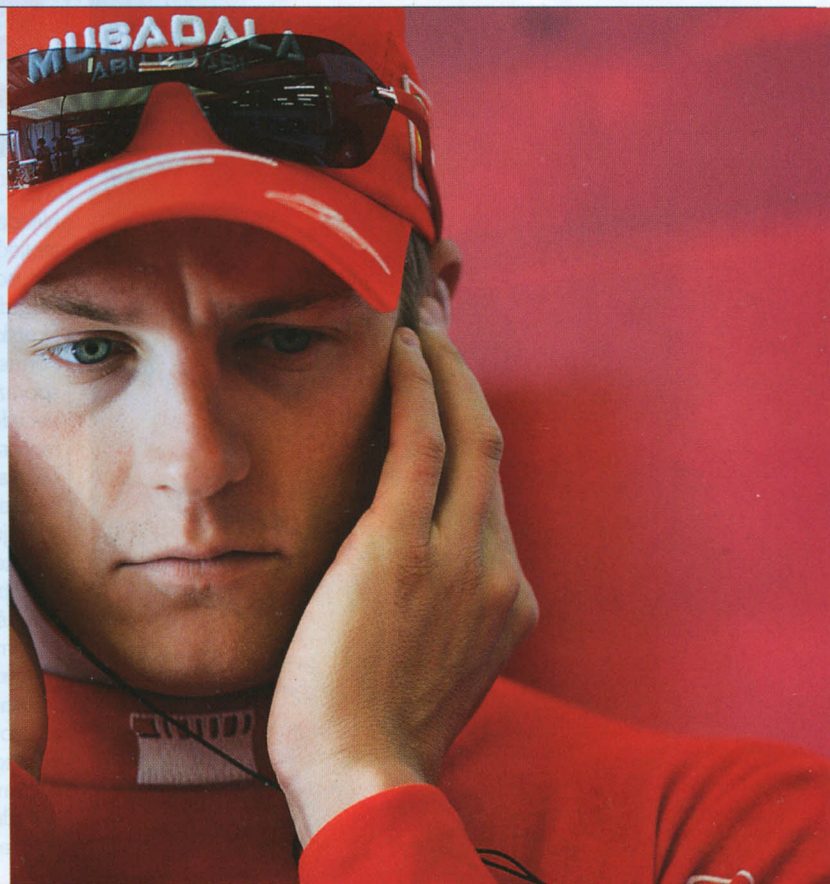
Trenutak za pamćenje: Spa 2000. – Schumija je prešao prije Les Combesa, na mokroj stazi i oko vozača koji je zaostajao za cijeli krug. Prava čarolija.

7

+ Kimi Räikkönen

Nevjerojatno brz vozač Ferrarija. Voli nositi kostim gorile

Kimi predstavlja krajnji trijumf dara nad primjenom – u F1 bolidu toliko je nadnaravno dobar da se zapravo ne mora jako truditi. Potpuna suprotnost u odnosu na njegova prethodnika u Ferrariju Michaela Schumachera, ali talijanska ekipa je nastavila u istom smjeru nakon što im se Kimi priključio prošle godine i osvojila oba naslova (vozački čak i da McLaren nije bio isključen iz prvenstva), uključujući Finčev prvi vozački naslov. Räikkönen je dizao prašinu od prvog trenutka kad je stigao u Formulu 1 (u Sauber 2001.), jer je dotad odvezao samo 23 natjecateljske utrke. Max Mosley je smatrao da tako mlad momak još ne bi trebao dobiti superlicencu, ali F1 komisija se nije složila i Ron Dennis ga je ugrabio već za iduću sezonu. Česte probleme s McLarenovom nepouzdanošću Kimi je prihvaćao stoičkom ravnodušnošću, 2005. mu je naslov izmakao za dlaku, a onda je spakirao torbe i otišao konkurenciji u Maranello. Poznat po više nego škrtim odgovorima na novinarska pitanja i uživanju u piću, Räikkönen iza hladne fasade skriva sjajan smisao za zabavu. Prošle godine je sudjelovao u utrci automobila na snijegu pod pseudonimom „James Hunt“ i vozio gliser odjeven u gorilu. Vrhunski.



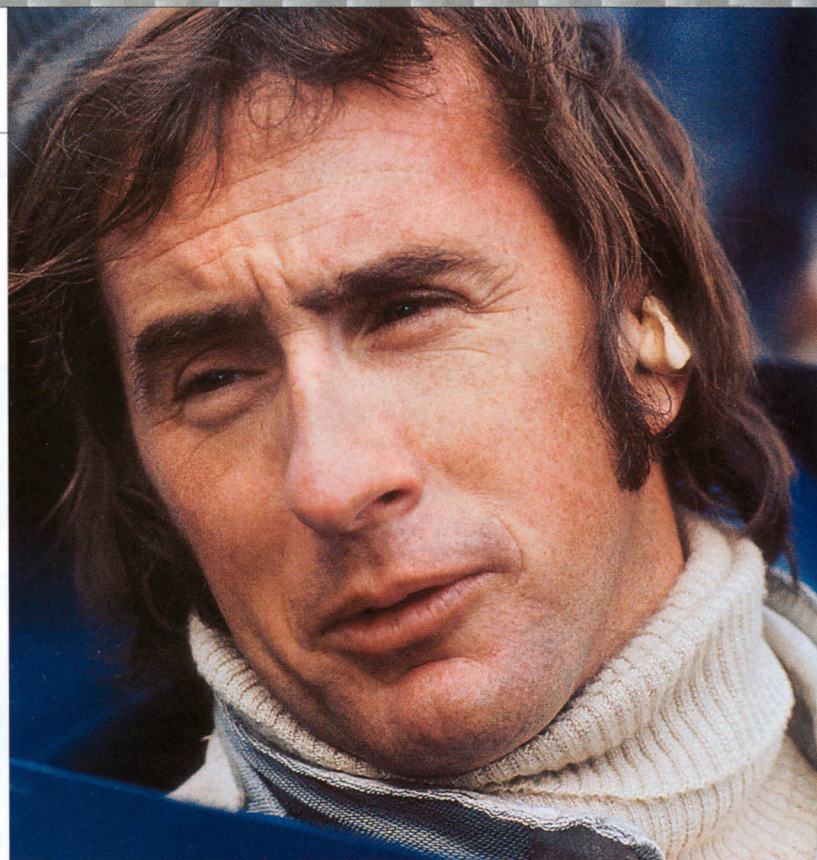
Trenutak za pamćenje: 53. krug VN Japana 2005. – prolazak pored Fisichelle s vanjske strane bio je toliko dobar da je rasplakao Rona.

6

Jackie Stewart

Neumorni krizar i lukavi prvak

Svaki vozač Formule 1 koji je u posljednjih tridesetak godina preživio nesreću na stazi duguje veliku zahvalnost Sir Jackieju Stewartu. Zamislite da se probudite iz nesvijesti i shvatite da se nalazite zarobljeni u smrskanoj aluminijskoj šasiji u dvorištu seoskog imanja u Belgiji. Takvo bi iskustvo svakog natjeralo na razmišljanje, a Jackieja nesumnjivo jest. Nakon velike nesreće na VN Belgije 1966., kad je medicinskoj pomoći trebalo više od pola sata da stigne do mjesta nesreće, a iz bolida su ga izvlačili kolege vozači, Stewart je pokrenuo kampanju za poboljšanje sigurnosnih uvjeta u utrkama koja je dovela do vrhunskih sigurnosnih odredbi kakve imamo danas. Uspjeh je tim veći zbog toga što je to učinio unatoč glasnom protivljenju vozača, novinara i vlasnika staza te nije odustajao. No, ni tu nije kraj Stewartovim postignućima. Pobijedio je tešku disleksiju i tri puta osvojio svijet u bolidima Kena Tyrrella prije nego što se pretvorio u jednog od najcjenjenijih glasnogovornika i ambasadora Formule 1 – uvijek, naravno, u karakterističnim hlačama s kariranim škotskim uzorkom. Najbolji je bio za volanom trzavog tamnoplavog Tyrella, a rekord od najviše F1 pobjeda (27) držao je sve dok ga 1987. nije pretekao Alain Prost.



Trenutak za pamćenje: Nürburgring 1968.: pobjeda s prednošću od četiri minute, po magli i kiši



5

Jim Clark

Skromni farmer nevjerojatnog dara

Nijedan prizor sjećanja na Formulu 1 šezdesetih godina prošlog stoljeća ne vraća snažno kao prizor nasmiješenog Jima Clarka za Lotusovim volanom na mokroj stazi i s mračnom šumom u pozadini. Jim je, naravno, u vodstvu. Između 1963. i 1973. Škotska je osvojila pet naslova prvaka, a Clark je počeo taj niz. U Formuli 1 vozio je samo za Lotus i gotovo se telepatski sporazumijevao s osnivačem momčadi Colinom Chapmanom. Veći dio njegove karijere podudarao se s erom 1.5-litrenih motora, a njegov je ugladeni stil izvlačio najbolje iz svakog krhkog Lotusa koji je vozio, u kombinaciji s razarajućom urođenom brzinom koja mu je omogućila da 15 od svojih 25 pobjeda osvoji startajući s prvog mjesta. Na Spa, stazi koju je prezirao zbog njezine rizičnosti, ali na kojoj je bio posebno dobar, pobijedio je četiri puta zaredom, od 1962. do 1965., a pobjedu 1963. ostvario je prešavši za cijeli krug sve vozače osim drugoplasiranog, koji je za njim zaostao pet minuta. Lotus je 1967. dobio Cosworthov DFV motor i premda se bolid stalno kvario, „Jimmy“ je ipak pružio nekoliko sjajnih vožnja. U Monzi je zaostajao za cijeli krug, ali uspio se vratiti u krug s vodećima, i to u vrijeme kad su vozači pobjeđivali s prednošću od djelića sekunde, a staza je imala samo pet zavoja. Izvan staze bio je povučeni škotski farmer koji se između utrka vraćao kući i brinuo za stoku. Clarkova smrt u Hockenheimu 1968. šokirala je i potresla svijet automobilizma.

Trenutak za pamćenje: Monza 1967. – nije pobijedio, ali je pokazao svu raskoš svoje nadarenosti

4

Alain Prost

Četiri naslova i više pobjeda od svih osim Schumachera – protiv moćne konkurencije

Čini se da je Prostova F1 sudbina uvijek bila vezana za Renault, još od 1979. kad je s njihovim motorom osvojio naslov europskog F3 prvaka. Ali vrata Formule 1 otvorio mu je Marlborov čovjek John Hogan koji je, tijekom zime 1979., nagovorio McLaren da testiraju Prosta, a on je odgovorio nizom nevjerojatno brzih krugova. Međutim, McLaren iz 1980. bio je promašaj. Prost i John Watson doživljavali su neuspjeh za neuspjehom i na kraju sezone Prost je želio napustiti ekipu. Tada je svijet automobilizma prvi put vidio odlučnost Alaina Prosta. Bez obzira na ugovor s Marlboro McLarenom, htio je voziti za Renault. Uključili su se odvjetnici, Prost je prijetio odlaskom u mirovinu i Marlboro je, kako bi izbjegao skandal, popustio. Doduše, dali su mu značku za njegov novi Renaultov kombinezon. U Renaultu je briljirao. Momčadski kolega René Arnoux stalno je kasno kočio i trošio Michelinove gume, a Prost je bio profinjen, vozač koji je mogao biti jednako brz kao i Arnoux, ali s dovoljno rezervnog intelektualnog kapaciteta da se pobrine i za strategiju u utrci i za gume. S Renaultom nikad nije osvojio naslov prvaka, ali odnio je devet pobjeda, deset puta startajući s pole positiona. Francuski san završio je 1983., a naslov je osvojio Nelson Piquet u Brabhamu. U međuvremenu je Marlborov Hogan predvodio preokret u McLarenu: Ron Dennis će preuzeti ekipu uz John Barnarda kao glavnog dizajnera, a Niki Lauda će se vratiti iz mirovine. Hoće li se Alainu svidjeti promjena? Uz Laudu stekao je svoj nadimak „Profesor“. Niki je uzeo naslov prvaka 1984., ali Prost je bio budućnost: postao je prvak 1985. i 1986., a njegov proračunati način razmišljanja donio mu je prednost u pronalaženju rješenja za potrošnju goriva, presudni čimbenik u vremenu turbomotora. Honda je s Williamsom vladala sezonom 1987., no McLaren je uzvatio, potpisavši s Japancima ugovor o opskrbi motorima za 1988., uz dodatnu nagradu – ugovor s Ayrtonom Sennom. Statistike kažu da je u tom razdoblju Prost osvojio jedan naslov prvaka (1989.), jedanaest pobjeda i četiri najbolja startna mjesta, nasuprot Senninog jednog naslova (1988.), četrnaest pobjeda i 26 pole positiona. Drugim riječima, Senna je imao prednost. Ali dva divovska ega i obostrano odbijanje da se netko od njih pomiri s drugim mjestom, doveli su do jednog od najvećih suparništva u povijesti Formule 1 – sve unutar zidova Wokinga. Senna je osvojio više pobjeda, ali za ples je potrebno dvoje – Prost je iz briljantnog Brazilca izvukao najbolje. Prost je 1990. otišao u Maranello, surađujući ponovno s Johnom Barnardom. Borbu za naslov prvaka doveo je do posljednje utrke, ali sezonu je završio u šljunku Suzuke. Boravak u Ferrariju pretvorio se u veliku gorčinu i Francuz je otišao prije kraja 1991. Nakon jednogodišnje pauze od Formule 1, stiglo je vrijeme za nezavršeni posao s Renaultom. Williamsov bolid s Renaultovim motorom donio mu je 1993. četvrti naslov prvaka i otpatio ga u mirovinu. Slijedio je neuspjeli pokušaj vođenja vlastite F1 ekipe, ali njegov će rekord izdržati test vremena: u jednoj od najkonkurentnijih era Formule 1 postao je treći najuspješniji vozač u povijesti, iza Schumachera i Fangia.



Profesor se
priprema za utрку

Trenutak za pamćenje: šuljanje do naslova prvaka 1986. – u sporijem bolidu



3

Juan Manuel Fangio

Obožavana argentinska legenda koja je Sennu ganula do suza

Španjolska riječ „maestro“ u drugim jezicima gubi dio svojeg značenja, ali za Španjolce ona istodobno označava „učitelja“ i „majstora“. Nijedan drugi opis ne bi bolje odgovarao Juanu Manuelu Fangiju, krivonogom momku iz Balcarcea koji je karijeru počeo utrkujući se u V8 Chevroletima diljem Južne Amerike, uz pomoć neobičnog „biljnog stimulansa“ za poboljšanje koncentracije. Kad je Juan Perón europske ekipe pozvao da se u Argentinu dođu natjecati u seriji Temporada 1948., Fangio je sjeo u Maserati i odmah ga na prvoj utrci postavio na treće startno mjesto. Iduće je godine argentinska federacija financirala pohod u Europu na čelu s Fangiom, koji je odmah pobijedio u nekoliko utrka i osigurao si ugovor s Alfa Romeom za prvo F1 prvenstvo 1950. Farina je postao prvi F1 prvak, ali ni Fangio nije bio neiskusni novak. Dok je vodio u prvom krugu Monaka,

na zavoju Tabac iza njega nastao je kaos jer se Farina izvrtio na morskoj vodi koju je vjetar bacio na stazu. Kad je u sljedećem krugu stigao na mjesto nesreće, Fangio nije mogao vidjeti ništa ispred sebe, ali primijetio je da publika ne gleda u njega. Osjetio je nevolju, usporio, provukao se kroz ostatke razbijenog bolida i pobijedio s krugom prednosti. Ipak, najvažnija je činjenica da su ga njegovi kolege jednako cijenili kao vozača i kao čovjeka. Moss mu je bio momčadski kolega u Mercedesu 1954. i 1955., ali kad je 1955. osvojio VN V. Britanije, Fangio ga je potpuno zasjenio. Kad bi ga pitali je li tog dana prepustio pobjedu Mossu, Fangio je do kraja života odgovarao: „Bio je brzi tog dana.“ Senna ga je toliko cijenio da je bio dimnut do suza kad su se sreli. Najbolje vožnje u svojoj karijeri pokazao je 1957., neposredno prije odlaska u mirovinu.

Za volanom vjernog Maseratija 250 F nevjerojatnom je sigurnošću dobio utrku u Rouenu u kojoj je većina vozača odustala, a u Nürburgringu je odvezao utrku života, nadoknativši zaostatak od minute za Ferrarijima Hawthorna i Collinsa, nakon čega nije mogao spavati dva dana jer je tek naknadno osjetio strah zbog rizika kojem se izložio. „Kad je sve završilo, bio sam uvjeren da nikad više neću moći tako voziti“, kasnije je rekao. „Nikad.“ Stoga je, s već osiguranim petim naslovom prvaka, posljednje dvije utrke te sezone završio na drugom mjestu. Mirovina je iznenada stigla iduće sezone na VN Francuske. Kao da je onom epskom vožnjom u Njemačkoj iscrpio sve svoje rezerve, veliki Argentinac mirno je napustio Formulu 1 i vratio se kući. Ostao je skroman do kraja, a pobijedio je u gotovo pola utrka u kojima je nastupio – rekord koji stoji i danas.

Trenutak za pamćenje: Nürburgring 1957. – trijumf bez premca

2

Michael Schumacher

Napisao je nova pravila za F1 prvaka i odveo Ferrari do neviđenog uspjeha

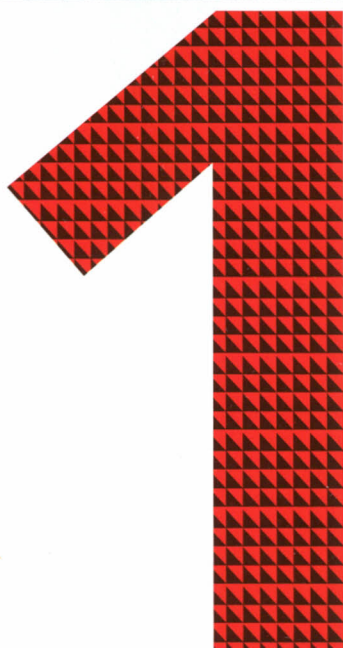
Michaelovo mjesto na popisu stotinu najboljih vozača novo je iskustvo za prvaka koji je navikao samo na pobjede. Ali zbog Sennina odlaska nikad ga nismo imali priliku usporediti s trostrukim prvakom. Tko bi pobijedio u onoj tragičnoj utrci u Imoli 1994.? Je li Schumacher mogao pobijediti Sennu u borbi za naslov? Da je Senna živ, bi li Michael tako nadmoćno zavladao Formulom 1? Potpunom posvećenošću, savršenom tjelesnom spremom i vozačkom vještinom, Schumacher se u 248 odvoženih utrka uzdigao visoko iznad svojih suparnika. Njegova statistika ostavlja bez daha: 91 pobjeda, 68 prvih startnih mjesta, sedam naslova prvaka i 154 plasmana na postolju. Jedina loša strana bili su bezobzirni potezi (često očajnički) kad je bolid koristio kao oružje i gurao suparnike sa staze. Damon Hill

i Jacques Villeneuve mogu to potvrditi jer su se obojica sudarili sa Schumijem u završnoj utrci sezone. Kombinacija Schumachera, Ferrarija, Jeana Todta i Rossa Brawna bila je nezaustavljiva. Nekoliko godina su im smetali Häkkinen i McLaren, ali sve je na svoje mjesto sjelo 2000., s prvim vozačkim naslovom prvaka za Ferrari još od 1979. Njihova je vladavina bila toliko dojmjljiva da je odluka o svjetskom prvenstvu 2002. riješena već na VN Francuske sredinom ljeta. A onda je došao Fernando Alonso. Ironija je u tome da smo na VN San Marina 2005. dobili reprizu 1994., utрку koju smo svi željeli: mladi lav protiv iskusnog, višestrukog prvaka. Bila je to sjajna borba i Fernando je za dlaku pobijedio, a Schumacherov izraz lica nakon utrke sve je rekao. Znao je da je pobijeđen. U to je vrijeme i Kimi Räikkönen rezervirao mjesto u

Ferrariju i Michael je osjećao pritisak novog naraštaja vozača. Nitko ne zna sigurno, ali možda (samo možda) je tada shvatio da je došlo vrijeme za odlazak u mirovinu. Ako je i bilo tako, to se nije primijetilo u njegovu pristupu poslu. Do posljednjeg je zavoja posljednje utrke pritiskao, u nevjerovatnom oprostaju na brazilskom Interlagosu 2006. Osmi naslov bio je sasvim blizu, ali naposljetku ipak nedostižan. Sad imamo novi problem. Što god Hamilton ostvari, ljudi će se uvijek pitati kakav bi bio u usporedbi s Michaelom. Dosad su se njihovi putovi križali samo na zimskim testiranjima, ali hoće li ikad podijeliti asfalt na istom grand prixu? Sve dok Michael bude sjedio kod kuće prisjećajući se vožnji, pjenušca i pobjeda, ostat će kao sa Sennom, drugim riječima – nikad nećemo znati.



Trenutak za pamćenje: Teško je izabrati. Jedna od onih poznatih i ludih strategija Rossa Brawna, primjerice Mađarska 1998. ili Francuska 2004. Ili možda pobjeda s petnaestog mjesta na startu, na mokro/suhoj Spa 1995.?



Ayrton Senna

Briljantni Brazilac, trostruki prvak koji je slavu Formule 1 proširio diljem svijeta

Legenda o Ayrtonu Senni u kolektivnom je sjećanju svedena na nekoliko prizora njegove genijalnosti: crveno-bijeli McLaren koji se probija kroz maglu na Doningtonu 1993., kvalifikacije za Monako 1988. i 1,5 sekunda brže vrijeme od momčadskog kolege Prosta, odnosno prizor njegove žute kacige u crnom JPS Lotusu koji kroz poplavu na VN Portugala 1985. juri na putu prema prvoj pobjedi. Ali vožnja i utrkivanje bili su samo jedan vid dubokog i složenog čovjeka kojeg je vodio gotovo mistični osjećaj sudbine. Na britanskoj automobilističkoj sceni pojavio se kao Ayrton Senna da Silva, a njegovi rezultati u Formuli Ford 1600 stizali su zajedno s izvješćima za medije i fotografijama. Takva vrsta samopromidžbe bila je potpuno strana većini tadašnjih vozača. No promidžba mu i nije trebala jer je njegov dar bio golem... mogli ste ga čuti kako savršen trenutak za ulazak u zavoj traži nježnim dodavanjem gasa i upravo će to, zajedno s nevjerovatno preciznim radom ruku i nogu, postati Ayrtonov zaštitni znak. S podrškom Banco Nacionala i bez prezimena da Silva, koje je odbacio iz zahvalnosti prema svojoj majci, Senna se tijekom 1983. s Martinom Brundleom borio u F3 prvenstvu. Na Cadwell Parku je mislio da je moguće sletjeti na sva četiri kotača,

ali našao se u zraku i odletio prema mjestu gdje se nalazilo službeno osoblje. Ni u drugim prigodama Ayrton nije imao milosti, testirao je Brundleove kočnice i udario ga kotačima. Na kraju sezone osvojio je naslov prvaka i novi imidž – nemilosrdnog vozača koji nikome neće dopustiti da stane na put njegovoj sudbini. Nakon senzacionalne prve F1 sezone s ekipom Toleman-Hart, 1985. je vozio za JPS Lotus-Renault i na potopljenom Estorilu osvojio prvi grand prix. Tri godine nakon toga prešao je u McLaren-Honda i odigrao važnu ulogu u dobavljanju japanskih motora za ekipu Rona Dennisa. Kad je riječ o tjelesnoj snazi, nikad nije bio najjači vozač u Formuli 1. Jednom je, testirajući za Lotus, doživio paralizu cijele jedne strane tijela, a u Imoli je 1992., nakon osvojenog trećeg mjesta, tiho sjedio u hladu jer nije mogao hodati do postolja. Ali uvijek je samoga sebe tjerao do krajnjih granica – tijekom kvalifikacijskih krugova uvijek bi zadržavao dah kako bi povećao dotok krvi u mozak. Godine u McLarenu donijele su mu mnogo zadovoljstva. Tijekom šest godina pobijedio je 35 puta, a 46 puta startao s pole positiona. To je vrijeme ispunjeno trenucima čiste čarolije – na ulicama Monaka gdje je njegova vještina najviše dolazila do izražaja, kad bi počela padati

kiša, a njegov ga nadnaravno osjećaj za prijanjanje neizbježno doveo u vodstvo, ili sjajnim predstavama u belgijskoj Spa – odličan vozač, odličan bolid i odlična staza. No bilo je i trenutaka ludila: udarac šakom u glavu Eddieja Irvinea u Japanu 1993., a paranojom tjerana borba s Prostom kulminirala je neslavnim sudarom na prvom zavoju u Suzuki 1990. koji je pogazio sva pravila o etici F1 utrkivanja. Senna je bio velik, ali nije bio savršen. Prvi svibnja 1994. pogodio je Formulu 1 poput munje. Još od smrti Jima Clarka sport nikad nije izgubio svojeg najvećeg junaka i Sennina nesreća odjeknula je svijetom. Neki su odmah zatražili zabranu Formule 1. Za mnoštvo njegovih navijača, čak i za one koji su protiv njega navijali kad su Prost ili Mansell bili na vrhuncu, tog se popodneva srušio svijet. Mnogi su vozači izgubili živote u Formuli 1 i sjećanje na njih s vremenom je izbljedjelo. Ali Ayrton nije zaboravljen. Još uvijek ga cijene i poštuju, još uvijek je prisutan, oplakuju ga i svaki prvi svibnja vraća sjećanje na njega, a oni koji su tog dana bili tamo ponovno ga vide pred sobom. I sigurno ga vide kako svladava situacije kojih su njegovi suparnici bojali, pronalazi načine koje oni nisu vidjeli i živi na rubu na koji se drugi nisu usudili kročiti.

Trenutak za pamćenje: Donington 1993., prvi krug VN Europe. Nadnaravno





1. SVIBNJA PRIJE 14 GODINA... Bio sam tamo...

U raiu nema zidova...

Naš je kolumnist prije 14 godina bio komentator na HTV-u i izravno je prenosio jednu od najtragičnijih utrka F1, iz Imole, u kojoj je poginuo Ayrton Senna.

Ovo nije rekonstrukcija nesreće ili karijere velikog Ayrtona, ovo je prisjećanje našeg novinara na taj nesretni dan. Iste večeri kad je u Imoli poginuo Ayrton Senna, Bernie Ecclestone je bio u Zagrebu...

Riječi Goran Dijaković

Zima 1994. u Estorilu, promocija Williamsa, naš novinar pomno sluša Ayrtonove riječi



Često zamišljam Ayrtona među današnjim vozačima. To bi stvarno bilo bez veze. Recimo, Alonso. I Senna je radio gluposti tipa onog prepucavanja Alonsa i Masse u Njemačkoj. Mladom Michaelu Schumacheru je zvalo opalio šamar zato što se MS nije znao maknuti kad je trebalo. Eddie Irvine je jako gurnuo sa dvije ruke zbog sličnog. Alonsa i Senna dijeli samo jedan naslov prvaka, no, nekako mislim da bi ga Ayrton pojeo na stazi, a Fernandovi živci ne bi izdržali.

U "mind gameu" Ayrton je bio jači od Bobbyja Fishera, Air Jordana i Kaisera Beckenbauera zajedno. Rat je često bio gotov i prije početka. Tu ni prof. Prost nije mogao ništa.

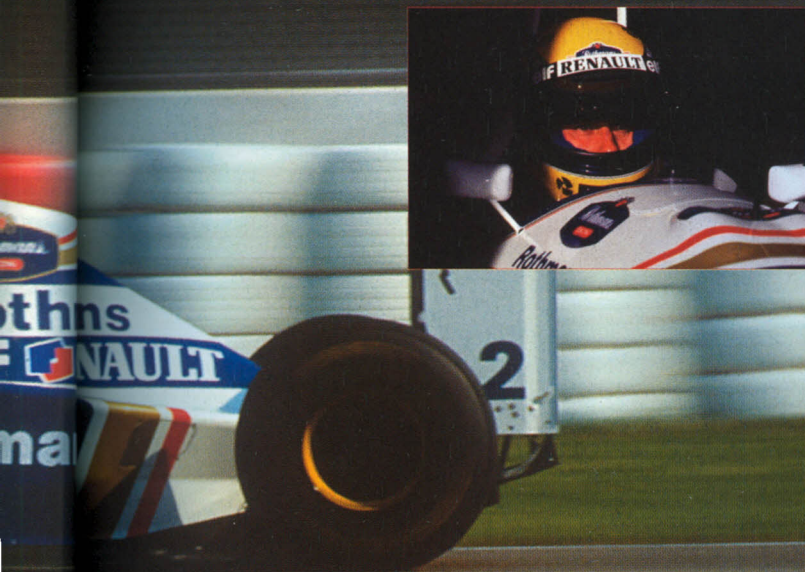
Slavko Cvitković, tada glavni komentator HTV-a za F1 i ja vozili smo se prema Imoli i jednom od najcrnijih vikenda u povijesti automobilizma, prisjećajući se Ayrtonovih bisera godinu dana ranije u McLarenu. Dolazio je na utrke petkom ujutro, imao ugovor od vikenda do vikenda, no pružio je par nevidenih partija. Recimo u Donningtonu, u najpoznatijem prvom krugu svih vremena ili u Monte Carlu, u onoj obrani prvog mjesta pred Mansellom koji je imao gotovo dvostruko bolji bolid, godinu ranije. Na kraju 1993.

jednostavno je morao prijeći u Williams jer su ti bolidi bili za tri koplja ispred konkurencije.

No, tokom zime nestala su mnoga pomagala. Jedna od nepoznanica koja me muči godinama je vjerojatnost da su u Benettonu varali i zadržali neka pomagala pa je Ayrton odjurio u smrt moravši voziti 105 posto da bi zadržao Schumachera iza sebe. I da odmah spomenemo jednu od dilema koja se povlači godinama... Schumacher se na kraju utrke nije veselio pobjedi znajući da je Ayrton mrtav. To je nemoguće jer je Senna umro dva sata kasnije. No, mnogi su znali da Senni nema spasa... Možda mu je to ispred podija rekao i Briatore...

Vikend je počeo letom Rubensa Barichella u ogradu nakon kojeg Rubens nikada više nije bio isti, ili tako nešto. Ayrton je odmah bio u ambulanti i bodrio svog mladog zemljaka. U subotu je na zavoju Villeneuve poginuo Austrijanac Roland Ratzenberger iz male momčadi britanske momčadi Simtek. Umro je od siline udarca nakon kojeg je Simtek ostao više manje u jednom komadu.

Iako to nije dopušteno, Ayrton je popalio zabranjeni sudački auto i odjurio na mjesto tragedije. Ništa nije govorio, a vidjelo se da je



Ayrton je bio neuobičajeno tmuran i zamišljen tog vikenda - doktor Sid Watkins čak mu je preporučio da ne nastupi u utrci



Na jednom od prvih treninga kamera je u kadar uhvatila Senu i Ratzenbergera, dvojicu vozača koji neće preživjeti vikend

Nije bio više pri svijesti, a dva pomaka glavom bili su refleksi umirućeg prvaka. Helikopteru je smetalo visoko drveće tako da nije uspio fokusirati krv na pijesku kada je ekipa doca Sida Watkina izvadila Ayrtona. I tu smo napeto očekivali kakav pomak ruke ili bilo što. Senna je već bio klinički mrtav, ali to su znali samo Watkins i njegovi.

Tokom ovih 14 godina uspio sam preslušati desetke komentara drugih televizija iz tih trenutaka. Gotovo svi su govorili isto. Da je situacija teška, ali da se nadaju dobrim vijestima iz bolnice. One nisu dolazile...

Iz komentatorskih kabina trčao sam osam puta dva kata niže do press centra, nadajući se da će tamo stići kakva vijest iz Bologne, gdje je Ayrton prevezen helikopterom. Za to vrijeme, Slavko se iz petnih žila trudio komentirati utrku. Kasnije smo si priznali da bi bilo bolje da smo šutili cijeli prijenos... Utrka je bila besmislena i apsolutno je točno da se još u subotu morala otkazati. Odmah nakon utrke, koja je završila dva sata nakon Ayrtonovog izlijetanja, i dalje nije bilo nikakve vijesti. Išao sam gledati svoje kolege u press centar. Ljude koji su bili moji polubogovi jer sam ih desetljećima čitao i gutao njihove riječi. Ničije lice nije odavalo ono što zna. Mog idola broj 1, Nigela Roebucka, tada u Autosportu, danas u Motorsportu, slijedio sam u stopu. Ne znam je li znao. Mislim da nije. On je pokopao Clarka, Villeneuvea, G. Hilla, Petersona... On je znao kao to izgleda. Mirno je otišao u novinarski restoran, jeo i zapeo na blagajni jer je zapazio nekakvu nagradnu igru sa sličicama trkaćih automobila. Mirno se našalio s blagajnicom, a ja sam htio iskočiti iz kože... Za to vrijeme Ayrtonovo srce je otkucavalo po posljednji puta. No, nitko ni riječi. Kolega Miran Ališić, tada sa slovenskog radija (danas Pop tv) mi je rekao da je Bergerov otac u bolnici i da je Gerhardu javio da nema nikakve nade... "Ma daj ne budali... to je nemoguće", rekao sam refleksno iako nisam imao nikakav argument. Da je Ayrton mrtav saznali smo dva sata nakon utrke. Vidio sam Joa Ramireza da plače, zagrljen s Ann Bradshaw, Williamsovom PR. Naravno da se nisam usudio ništa pitati. I meni su potekle suze... Okrenuo sam se oko sebe i vidio Claya Regazzonija u invalidskim kolicima kako u šatoru Williamsa gleda televiziju i plače. Suze su tekle paddockom. Noć se spuštala i u Imoli nismo imali više što napraviti. Htio sam ići pred bolnicu, ali su me odgovorili. Bol je bila ogromna, a sve je bilo besmisleno, naročito kad iz Zagreba nije stigla apsolutno nikakva želja redakcije... Kasnije sam čuo da je Bernie Ecclestone te večeri doletio u Zagreb kupiti neke slike... To me šokiralo, ali sam, dva tjedna kasnije, u Monte Carlu, koji je opet ludovao kao da se ništa nije dogodilo, shvatio da život ide dalje, da je užasno kratak i da svatko ima svoj film. Da, vozači su se na minutu u Monaku poredali oko brazilske zastave na prvoj startnoj poziciji, ali to je bilo sve. Christopher Hilton napisao je lijepu knjigu o Ayrtonu koja završava detaljem kojeg je kasnije pronašao u novinama. Djeca Imole pisala su pjesme o Ayrtonu, koje su kasnije skupljene u knjigu, a ta nosi naslov: "U raju nema zidova".



smrknut. Iako je bilo očigledno da je nešto jako divlje u zraku (ipak je to bila prva pogibija u F1 od Elia de Angelisa), FIA je odlučila da se utrka mora voziti. Na samom startu, sudar Lehta i Lamyja sjurio je sigurnosni automobil na stazu. Ayrton je mirno kružio ispred Schumachera i svi su čekali nastavak utrke. Pri drugom prolasku Tamburella, koji je tada bio ravan i vozilo se punim gasom, Ayrton je odjurio ravno u ogradu. Od 309 km na sat uspio je smanjiti na 219. Nije bilo dovoljno..

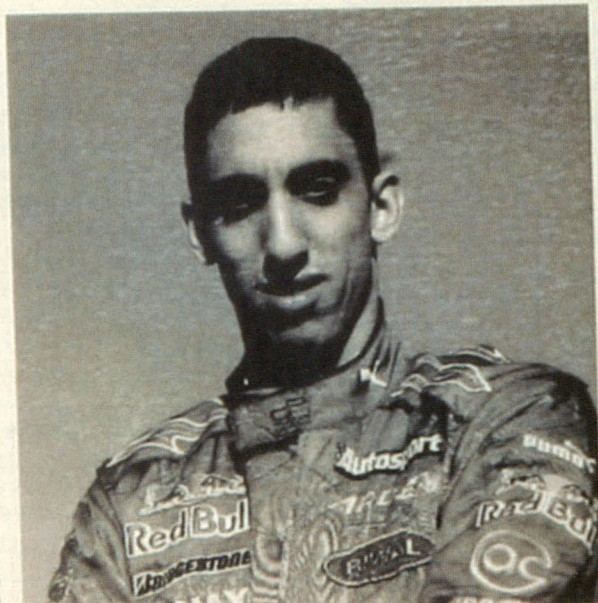
Jako je malo ljudi u tom trenutku pomislilo da je Ayrton u komi i da se nikada neće probuditi. Od njegove djevojke Adriane u Portugalu, koja je pomislila "fino, brže će doći kući", do tisuća u Imoli koji su očekivali da majstor svakog časa iskoči iz smrkanog Williamsa. Vozač najčešće sjedi još koju sekundu u bolidu, ako ništa drugo da ekipi u boksu saopći da mogu pakirati... Ni Slavko ni ja nismo pomislili da je tragedija na koji sat od nas. Vidjeli smo desetine takvih slučajeva. Udarac je bio strahovit, ali kevlar je valjda učinio svoje. Ayrton da pogine!? Nemoguće.

Kad se helikopter približio i povremeno fokusirao kokpit, vidjeli smo ono što smo htjeli... dva pomaka žute kacige. "Come on champ, otkopčaj se i iskoči..." No, to je bila Ayrtonova agonija.

GENERACIJA 2009.

Pripazite se, starija gospodo
u vozačkim sjedalima – dolaze
novi pretendenti koji će vam ih
ugrabiti prvom prigodom

SLIKE: ALASTAIR STALEY/LAT; MALCOLM GRIFFITHS/LAT; BERNARD ASSET/RENAULT F1



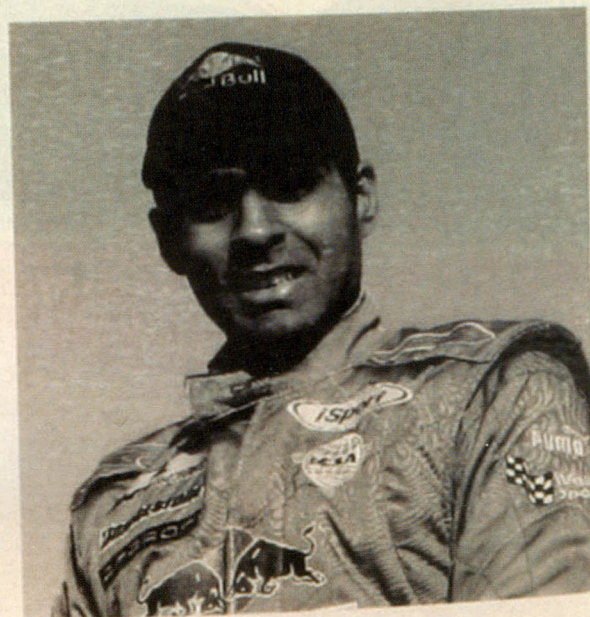
Sébastien Buemi

Starost: 19 **Nacionalnost:** Švicarac
Predviđanje: švicarski teenager mogao bi biti do
sada najkonkretniji rezultat razvikanog Red Bullovog
razvojnog programa za mlade vozače



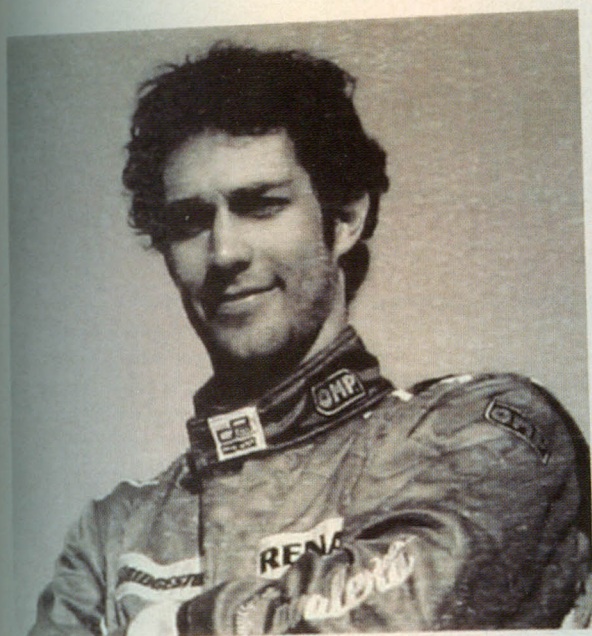
Romain Grosjean

Starost: 21 **Nacionalnost:** Francuz
Predviđanje: buduća zvijezda Renaulta najveći je novi
francuski talent u ovom desetljeću. Najavljuje li Grosjean
novu najezdu velikih galskih talenata, poput one kakvoj
smo svjedočili svojedobno, na prijelazu 70.-ih u 80.-e?



Karun Chandhok

Starost: 24 **Nacionalnost:** Indijac
Predviđanje: Indija na velika vrata ulazi u svijet
Formule 1, a čini se da imaju i vozačkog asa u rukavu,
mladića koji bi mogao ostvariti prilično dobre
rezultate



Bruno Senna

Starost: 24 **Nacionalnost:** Brazilac

Predviđanje: prezime je ovdje, no ima li nećak velikog Ayrtona dovoljno talenta i karizme, ostaje nam tek da vidimo



Nico Hülkenberg

Starost: 20 **Nacionalnost:** Nijemac

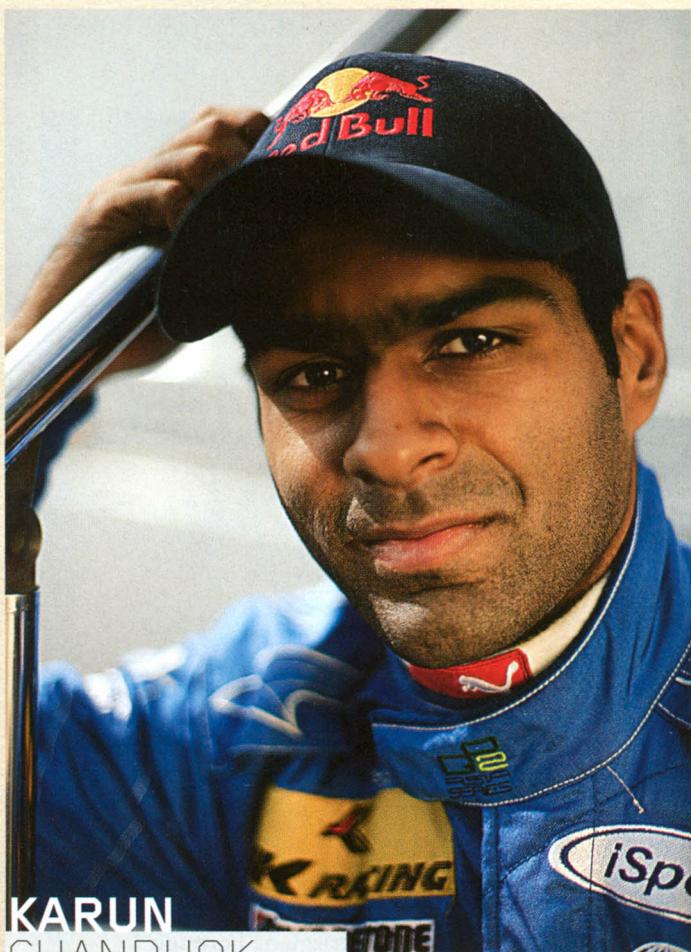
Predviđanje: Njemačka nam već gotovo dva tjedna nije dala ni jednog novog vozača - no, nemojte se plašiti, još jedan Nico novi je vojnici u Blitzkriegu na Formulu 1

||| Riječi James Roberts |||

ako to ne žele priznati, nekoliko se vozača bori za svoj opstanak u Formuli 1 2008. Nekoliko će ugovora isteći na kraju ove sezone, uključujući i one etablirane stare garde: Rubensa Barrichella, Jarna Trullija i Davida Coultharda. Svaki od njih ima dobru šansu nastaviti u sportu, no jednako tako morat će svojim poslodavcima dokazati da će biti bolja opcija od bilo koga iz vala mladih talenata koji kucaju na vrata F1 paddocka. No iz mnoštva trkaćih serija koje hrane F1, gdje se nalaze potencijalni mladi grand prix vozači - i tko će od njih dobiti trkaće sjedalo 2009.?

F1 Racing odabrao je pet vozača koji mješavinom nadarenosti, političkog zaleđa i F1 kontakata imaju najviše šanse za godinu dana ostvariti svoj san o natjecanju u svjetskom prvenstvu.





KARUN CHANDHOK

Starost

24

Nacionalnost

Indijac

Uspjesi u karijeri

prvak Formule Renault V6 Azija (2006.), pobjednik utrke GP2 (2007.)

momčadi Force India ima veze s automobilskim sportom mnogo dulje nego što mislite. Uistinu, on i Vicky utrkiivali su se jedan protiv drugoga u Indiji (Mallya je vozio bivši Nelson Piquetov Ensign N177, a Chandhok bivši F2 Chevron Elia de Angelisa).

No, kod objave vozača Force Indije u siječnju, Mallya nije domaćem talentu namijenio da vozi njegov F1 bolid, objašnjavajući to time što od dva glavna kandidata Narain Karthikeyan nije imao potreban talent, a Chandhok potrebno iskustvo. Bila je to dobra odluka. Do danas, Chandhok ima samo jednu GP2 pobjedu – premda na zastrašujućem Spa-Francorchampsu 2007. Prema vlastitom priznanju, potrebna mu je još jedna sezona u GP2, a 2008. vozit će za momčad iSporta, aktualne prvake. No, Chandhokove nade o ulasku u F1 ne oslanjaju se samo na Mallyu. Također ima podršku Red Bulla i blizak je Red Bull Racingovom savjetniku Helmutu Marku, koji mu je prošlog studenoga omogućio prvi doticaj s F1 mašinerijom. Ecclestone je također njegov veliki ljubitelj, a uz komercijalni potencijal Indije, Chandhok ima veliku priliku F1 sjedalo osvojiti do vremena kad će New Delhi biti domaćinom Velike nagrade.

Vjerojatnost trkaćeg sjedala 2009.: uz Mallyu, Marka i Ecclestonea na njegovoj strani, tko može biti protiv?

ROMAIN GROSJEAN

Starost

21

Nacionalnost

Francuz

Uspjesi u karijeri

prvak francuske Formule Renault (2006.), prvak europske F3 serije (2007.)

Premda rođen u Švicarskoj, Romain Grosjean vozi pod francuskom licencom i njihov je najveći talent od, hm, Sébastiena Bourdaisa. Baš zato ga Renault želi pretvoriti u vozača Formule 1. Dio je RDD-a (Renaultovog programa za izobrazbu vozača) i podržavaju ga francuska motorsportska federacija (FFSA) i njihova Auto Sport Akademija

Renault je opće poznat kao strog učitelj i nastavak podrške može jamčiti samo uspjehom, tako da je Grosjean bio pod velikim pritiskom osvojiti prošlogodišnju F3 eurosrijju. Ostvario je šest pobjeda prema samo tri najbližeg protivnika Sébastiena Buemija. Régie će ove godine od Grosjeana očekivati da završi na vrhu GP2 serije – i ne postoji razlog zašto ne bi mogao. Nastavlja s istom momčadi iz F3, ART Grand Prixom, ekipom čiji je suvlasnik Nicolas Todt, sin Jeana Todta.

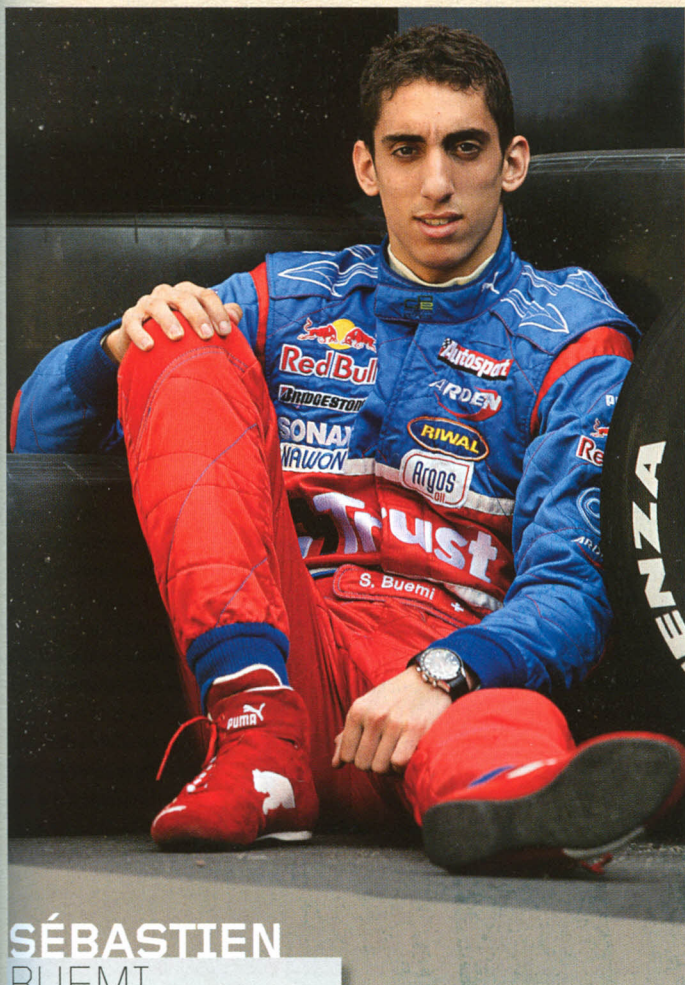
Grosjeanov prvi nastup u GP2 bolidu bio je u siječnju u novoj azijskoj seriji u Dubaiju, gdje je postao prvi novak koji je na svom debitantskom nastupu osvojio prvu startnu poziciju i pobjedio.

Čini se da ima brzinu i talent. Nagrada mu je uloga testnog vozača u Renaultu F1 uz vodstvo šefa momčadi Flavija Briatorea i očito je da ga se priprema za trkaće sjedalo.

Prva vožnja u F1 bolidu dogodila se krajem veljače na stazi Silverstone, gdje je naporno odradio 50 km.

Vjerojatnost trkaćeg sjedala 2009.: Renault i cijela Francuska stoje uz njega, šanse su dobre.





SÉBASTIEN BUEMI

Starost

19

Nacionalnost

Švicarac

Uspjesi u karijeri

drugi u njemačkoj Formuli BMW (2006.), drugi u europskoj F3 seriji (2007.)

Motorsport, nakon čega je prešao u GP2 kako bi zamijenio ozlijeđenog Michaela Ammermüllera.

No neki su propitkivali zrelost odluke o zamjeni bolida svaki drugi vikend kako bi poslodavci bili sretni. Možda bi se, kažu kritičari, trebao usredotočiti da Grosjeanu preotme F3 krunu. Međutim, šef britanske F3 momčadi Trevor Carlin, za čiju je momčad Buemi vozio na Velikoj nagradi Makaoa, ne sumnja u njegove sposobnosti.

„Vrlo je brz, miran i profesionalan, a kad je vozio za nas, vrlo se dobro slagao s našim trkačim inženjerom,“ kaže Carlin. Uz podršku Markovog Red Bulla, Buemi je ugran u Formulu 1. Ove će godine pohoditi velike nagrade kao rezervni vozač. Također će svoju nadarenost F1 zajednici pokazati vozeći za GP2 momčad Arden, Red Bullovog šefa Christiana Hornera.

Buemi je već u Aziji odnio svoju prvu GP2 pobjedu, tako da ima dobre izgleda za naslov. A uz trojicu prethodnih GP2 prvaka koji su iduće godine prelazili izravno u F1, mogao bi slijediti njihov primjer.

Vjerojatnost trkačkog sjedala 2009.: Red Bullova zjenica oka, morat će gradno pogriješiti da ne uspije 2009.

NICO HULKENBERG

Starost

20

Nacionalnost

Nijemac

Uspjesi u karijeri

pobjednik njemačke Formule BMW (2005.), pobjednik A1GP (2006./07.), pobjednik F3 Mastersa (2007.)

pobjedivši u devet utrka i donijevši Njemačkoj krunu, a također raspolaže čeličnom teutonskom odlučnošću koja podsjeća na nedavno umirovljenog šampiona F1, štićenika njegova menadžera. Nakon Hülkenbergovih uspjeha u A1GP-u, od njega se isto očekivalo u F3 euro seriji, no njegova prilagodba na složenu narav šasije Dallara potrajala je nešto duže. Doduše, jasan znak njegova vozačkog dara došao je do izražaja u Norisringu, gdje je startao 18. i došao do pobjede od čistih sedam sekundi. Nakon toga ASM-u donio je još tri pobjede. Weberova duga karijera u automobilskom sportu, u kombinaciji s vještinom mudrog pregovarača, učinila je od njega idealnog kandidata koji bi Hülkenberga odveo u F1. Dakako, on je već tamo jer se nakon odlaska Kazukiya Nakajime na mjesto službenog vozača Williamsa pojavilo prazno mjesto u testnoj ekipi momčadi iz Grovea. Weber je djelovao brzo i Hülkenberg je sad njihov testni i rezervni vozač.

Vjerojatnost trkačkog sjedala 2009.: Dvije riječi: Willi Weber. Ako mu Schumi je bivši agent ne može naći mjesto, nitko ne može.





BRUNO SENNA

Starost

24

Nacionalnost

Brazilac

Uspjesi u karijeri

treći u britanskom F3 (2006.), osmi u GP2 (2007.)

Generacija 2009.

Formula 1 okreće se za puni krug. Imena koja su tim sportom vladala 1980-ih postupno se vraćaju. Piquet i Rosberg već su na stazi, a potomci Mansella i Prosta su na putu (uz različit stupanj uspjeha).

Postoji još jedno ime blisko F1 koje je blizu povratku: Senna.

Premda je imao gotovo 21 godinu kad je prvi put upalio bolid, Bruno Senna, nećak legendarnog Ayrtona, ostvario je impresivan napredak na ljestvici.

Jedina stvar koja nedostaje Senninu životopisu (za razliku od ostale četvorice spomenutih vozača) je iskustvo u F1.

Njegova majka Viviane jednostavno je mogla podići slušalicu i nazvati Rona Dennisa ili Franka Williamsa, a možda je jedino što je u tome priječi činjenica da zna kakav bi medijski pritisak pao na leđa njenog sina kad bi se ime Senna ponovo spojilo s Williamsom ili McLarenom.

Gerhard Berger također je bliski obiteljski prijatelj koji je Bruni ponudio podršku kad je počeo voziti u britanskoj Formuli BMW.

Ove se godine Senna u GP2 natječe drugu godinu za redom, uz bok Karuna Chandhoka u iSportu.

„U juniorskim kategorijama neobično je vidjeti ljude iz F1 koji dolaze razgovarati s nekim od nas,“ kaže Chandhok.

„Ali oni su zainteresirani za njega i nema sumnje da je dobar potez s marketinškog i komercijalnog gledišta u momčadi imati jednog Senu.

Vjerojatnost trkaćeg sjedala 2009.: njegovo ime magnet je za F1 momčadi, no nedostaje mu iskustvo.

KOGA JOŠ SVE IMAMO?

Svi ovi mladi momci spremaju se na obračun sa starom gardom Formule 1.

Marko Asmer – karijeru trenutačnog prvaka britanske F3 vodi Harald Huysman i dobio je priliku u F1 kao testni vozač BMW-a, jedne od triju momčadi koja je tijekom zime zaposlila nove testne i rezervne vozače.

Mike Conway – menadžeri su mu Martin Brundle i Mark Blundell, a Conway se pridružio Hondinoj testnoj ekipi.

Luca Filippi – za njega se brine bivši vozač Lole F1 Vincenzo Sospiri. Filippi je također dobio ulogu testnog vozača Honde.

Kamui Kobayashi – Kobayashi je štitičnik Toyote i njihov trenutačni testni vozač.

Lucas di Grassi – u prošloj sezoni GP2 izguran na drugo mjesto, trenutačni je test vozač Renaulta za 2008.

Ben Hanley – pripazite na ovog Britanca. Već je dio Renaultovog programa za

izobrazbu vozača. Ove sezone vozi za Campos u GP2.

Brendon Hartley – Hartley je dio Red Bullovog juniorskog programa i u potpunosti je spreman za sezonu u britanskoj F3.

Robert Wickens – Kanadainin vozi za Carlin u Renaultovoj Svjetskoj seriji.

Mihail Alešin – još jedan vozač ruskog podrijetla u Carlinovoj postavi Svjetske serije.

Vitalij Petrov – Petrov bi mogao imati budućnost u F1 ako neki Rus podrži momčad.

Fairuz Fauzy – ima podršku brojnih malezijskih kompanija, a uz Petronas kao glavnog sponzora i Singapur kao domaćina ovogodišnje utrke, interes u regiji je velik.

Marco Andretti – još jedno 'ime' testira za Hondu u F1, unuk prvaka iz 1978. Marija također bi u budućnosti mogao zaraditi sjedalo.

VI POSTAVLJATE PITANJA

ROSS

Može li on spasiti Hondu? Vjerojatno.

Ali danas ćemo s njim razgovarati
o Schumacherovom povratku, Jensonovoj
profinjenoj bradi i voću najboljem za pit wall

BRAWN

Riječi Stuart Codling Slike Lorenzo Bellanca/LAT

Očekujući jedno od pitanja, Ross Brawn, Hondin ravnatelj momčadi, na stolu prikladno drži napola pojedenu jabuku. Gornji i donji dio nije ni zagrizao, dok je sredinu temeljito pojeo. Njegov osobni pomoćnik ostatke zamata u (smeđi) ubrus od recikliranog papira i odnosi ih.

Na stražnjem uredskom zidu nalazi se umjetnički poster umjerene veličine s kojeg se smješka osnivač (i samouki inženjer/entuzijast) Soichiro Honda. Ali nije otisnut na platnu, nego na aluminiju. Veoma tehnički, kao što bismo od Honde i očekivali.

Ukratko, Brawn nije bahata zvijezda koju ste možda očekivali ako se orijentirate prema Velikoj nagradi Austrije 2002., kad je, naredivši Rubensu Barrichellu da u posljednjem krugu prepusti vodeću poziciju Michaelu Schumacheru, izjavio da ne shvaća čemu sva ta pomutnja i da bi to opet učinio da mora.

Ne, škrt je na riječima, tih i očinski ozbiljan i potpuno vam je jasno zašto je bio oslonac dviju vrlo uspješnih momčadi Formule 1. Honda bi mogla postati trećom. Ali, je li uopće bio svjestan u što se upušta kad je pristao da ga "prorešetaju" čitatelji F1 Racinga?

Kako ćete pridonijeti uspjehu Honde?

Antony Telendil, Marseille, Francuska

Nadam se da će to biti moje iskustvo koje sam stekao kao član pobjedničkih momčadi čije prioritete i filozofiju morate preuzeti ako želite pobijediti. Većinu toga čini samopouzdanje: kad osvojite prvenstvo imate veće samopouzdanje i znate što valja činiti.

Kako se na vas odrazio prelazak s položaja tehničkog direktora na mjesto ravnatelja momčadi?

Matt Freeman, Nottingham, Ujedinjeno Kraljevstvo

Između ta dva posla nema velike razlike, jer oba ovise o momčadima i kvalitetu ljudi.

Stoga, premda je moj naslov ravnatelj momčadi, u njemu je jači naglasak na tehničarima nego kod drugih ravnatelja. Ipak, više učestvujem u upravljanju momčadi, kao u Ferrariju, gdje sam u konačnici odgovarao Jeanu Todtu.

Nick (Fry) nije bio profesionalac tehničke struke u tvrtci i brinuo se za neke druge stvari u koje se nisam htio osobno upuštati kao što su: komercijala, upravljanje vozačima, FIA itd. Poslove smo podijelili po prirodni stvari.

Je li Honda dala momčadi krajnji rok za postizanje dobrih rezultata, kao što je učinila Toyota?

Alberto Varela, Bilbao, Španjolska

Nije. Mi imamo vlastite rokove koji su jednako važni kao i naredbe odozgo. Iz Honde su jasno dali do znanja da žele pobjede na utrkama i u svjetskom prvenstvu. Ali, oni se već dugo natječu u utrkama i znaju kakav je to izazov.

Prema mojem osobnom rasporedu, u roku od tri godine trebali bismo se boriti za prvenstvo.

Ove godine, što je-tu je; već iduće trebala bi postati vidljiva neka poboljšanja u organizaciji, a u trećoj godini moći ćemo prosuditi naše mogućnosti.





Neka od vaših pitanja
zaintrigirala su
Hondinog ravnatelja
momčadi Rossa Brawna



Mislite li da bi se Jenson Button trebao obrijati?
Dan Cross, Thame, Ujedinjeno Kraljevstvo
 [Smije se, trljajući vlastitu bradu]
 To nije pravo pitanje za mene, zar ne? Mislim da izgleda vrlo profinjeno.

Vjerujete li u bolid za 2008. ili je on samo prijelazno rješenje, a svoje ćete napore usmjeriti na sezonu 2009.?

Fiona Greene, County Cork, Irska
 Ovaj bolid je prijelazno rješenje. Koncept bolida Formule 1 u osnovi je jednostavan, pa u jednoj sezoni možete mnogo promijeniti. Godina 2009. vrlo je važna za nas zbog predstojeće promjene pravila koja će nam pomoći da "podesimo uru" na brojnim područjima. Razvoj aerodinamike, primjerice, svodi se na poznata načela, ali isto tako ovisi i o broju odrađenih radnih sati. Kad započnete novi aeroprogram, svi doslovno počinju ponovno od samog početka – nemate mnogo za nadoknaditi jer, zapravo, nemate što. Očigledno je da će bolje momčadi preteći lošije, ali ipak imamo priliku početi na jednakim temeljima.

Tako ćemo morati pomno balansirati kamo usmjeriti svoja sredstva: prednost će dobiti razvojna područja bolida 2008. važna za inačicu 2009. Ako će potkraj 2008. u bolid biti uloženo više rada nego što je bilo predviđeno, morat ćemo pogledati gdje smo u prvenstvu i donijeti neke teške odluke, osobito pri kraju sezone.

Mislite li da biste mogli nagovoriti Michaela Schumachera da napusti mirovinu i vozi za Hondu?

Rbet Clayton, Sydney, Australija
 (Smije se) Ne mislim! On uživa u svojoj mirovini i samo se povremeno zabavlja dolaskom u Formulu 1. Nažalost, Michael je za mene prošlost, zato ga nisam ni pitao i neću. Veselim se budućem radu s Jensonom i Rubensom.

Što najmanje volite u Formuli 1?

Xavier Glenane, Melbourne, Australija
 Ne volim neizbježno politiziranje uvedeno u taj natjecateljski posao. Uzmite za primjer odličnu sezonu 2007.: natjecanje su zasjenile političke spletki. I ne vidim izlaz iz toga, jer je umiješano previše ambicioznih ljudi.

Primijetio sam da ste nakon katastrofalne utrke u Turskoj 2005. jeli jabuku. Koje voće najviše volite jesti?

Abdullah Emre Cetiner, Ankara, Turska
 Koja je to utrka bila? (Schumacher je bio spor, digao ljude na noge, a onda se povukao; Rubens Barrichello je bio spor i završio deseti.) Dobro ste se prisjetili, g. Cetiner. Zaista volim voće i jedem ga mnogo. Poznat sam po jedenju banana na pit wallu. U jednom talijanskom časopisu pojavio se strip u kojem sam prikazan u kombinezonu iz čijeg svakog džepa viri banana. Banane su dobre za pit wall. I kod kuće uzgajam dosta voća: jagode, maline, crveni i crni ribizl itd. Imam i voćnjak s jabukama.

Ide li Formula 1 prema standardizaciji bolida?
cargay1440

Iskreno se nadam da ne. To bi bila tragedija, jer ako isključimo uzbuđenje, za entuzijaste i ljude poput mene koji su dio toga zadovoljstvo je da su svi bolidi različiti. To je zaseban čimbenik, pa ako tome dodamo i mogućnost da katkad imate odličnog vozača u osrednjem bolidu protiv osrednjeg vozača u odličnom bolidu, tada ta mješavina postaje fascinirajuća.



JB: ugladenost ili čekinja? Mislim da pogodite...



Potporna na pit wallu: voće je uvijek pri ruci





Naš zamjenik urednika smjestio je Rossa u svoj ured da mu možete postavljati pitanja

U serijama kao što je GP2 izmiješaju startne pozicije da utrku načine zanimljivijom, a meni je to pomalo... neprivlačno.

To znači da moramo nadzirati brzinu ili će bolidi postati prebrzi za sigurnosne kriterije na stazi – također je potrebno nadzirati i troškove momčadi.

Osim toga, tehnički izazov, kao i prestiž vozača trebali bi ostati svrha natjecanja u Formuli 1.

Koji vam je od automobila na kojima ste do sada radili (ne nužno samo tijekom vaše karijere u Formuli 1) donio najviše zadovoljstva?

Edward Brayshaw, London, Ujedinjeno Kraljevstvo

Rekao bih da je to bio prvi bolid Formule 1 koji sam dizajnirao, Arrows A10. Prvi F1 bolid uvijek je nešto posebno i u odnosu na proračun koji smo tada imali, bio je to dobar uradak.

Nakon toga sam načinio Jaguar XJR-14 (sportski automobil), koji je bio vrlo uzbudljiv. To je bio moj prvi automobil koji je osvajao utrke i prvenstva.

Nijedan od njih više ne postoji, svi su izrezani ili prepravljani. Stavili su (TWR momčad) straga Porscheov motor i osvojili Daytonu i Le Mans.

Nakon što sam postao tehnički direktor, kako su se stvari razvijale, nisam više bio blizu procesu dizajniranja, ali mislim da je Ferrari 2004 jako profitirao od toga što sam svojedobno u to bio uključen; mislim da nije mogao ispasti bolje.

Bilo je to čisto zadovoljstvo.

Što više volite, suši ili tjesteninu?

Xavier Maes, Poucet, Belgija

E, to je teško pitanje. Za mene je suši kasni dodatak meniju. Proveo sam prilično dugo u Japanu s Bridgestonom i Hamashima-san (njihov tehnički direktor) volio me izvoditi na najekstravagantnija mjesta. Naposljetku sam jako uživao.

Lijepo je u paddocku imati oboje na raspolaganju, premda sam se povremeno znao ušunjati u Ferrarijevu prikolicu i pojesti zdjelu tjestenine. Michael (Schumacher) bi katkad poslao nekoga po suši u Hondinu prikolicu.



Sušiji je dobar, ali čini se da je tjestenina bolja

Je li privremena odsutnost promijenila vaše mišljenje o Formuli 1 kao sportu?

bmm_ponderings_fun

To je dobro pitanje. Pomoglo mi je shvatiti neke stvari o sportu koje sam previdio: samo natjecanje i biti dio skupine koja pokušava nešto postići.

Pecanje na koje sam često išao tijekom mog jednogodišnjeg odmora aktivnost je koju izvodite sami.

Ne mogu reći da sam bio usamljen, ali momčad mi je počela nedostajati. Sudjelovati u utrci kao član momčadi pravo je uzbuđenje.

To je bio razlogom velike Michaelove popularnosti u Ferrarijevoj momčadi. Pobjeđivao je kao pojedinac, ali se isto tako smatrao članom momčadi. Ja sam također u tome uživao.

Zato ne mogu reći da se moj pogled na Formulu 1 kao sport promijenio. Ali pomoglo mi je da bolje shvatim ono što u sportu volim, ali i ono što ne volim, primjerice putovanja.

Neposredno prije povratka načinio sam spisak prednosti i nedostataka, a nasreću prednosti su prevladale.

Gledano s tehničkog motrišta, koju biste zabranjenu inovaciju u Formuli 1 ponovno voljeli vidjeti na stazi i zašto?

Ryan Anderson, Carlisle, Ujedinjeno Kraljevstvo

Smatram da bi u Formuli 1 trebalo biti samo nekoliko ograničenja. Ali tu ima nekoliko problema, primjerice sigurnost, ali i ljudski čimbenik.

Početkom 1990-ih počeli smo zamišljati bolide s elektroničkim nadzorom upravljanja. Tehničke stvari lakše je mijenjati nego vozače.

Vrijeme će pokazati je li zabrana kontrole proklizavanja bila ispravna. Ono čega se bojim je ono što slijedi.

Moja prva uspješna sezona u Formuli 1 pokvarena je optužbama da smo vozili s kontrolom proklizavanja, što nije nikad dokazano, jer i nije bilo istinito.

To je nešto od čega se ne možete obraniti.

Uz iznimku Michaela Schumachera, tko je najbolji vozač s kojim ste radili i koji je njihov doprinos momčadi?

Martin Thomas, Grand Rapids, SAD

Rubens je tu visoko rangiran.

Njegov pogled na tadašnji Ferrarijev bolid bio je drukčiji od Michaelovog i nerijetko je primjećivao probleme koji bi promakli Michaelu.

Bio je jako dobar u testiranju guma.

Ali, iskreno govoreći, Michael se tako ističe, da ima niz podjednako dobrih vozača, ali za klasu slabijih od njega. Eddie Irvine je bio poseban, Felipe Massa dobar, a Teo Fabi podcijenjeni tihi dečko koji je dobro obavljao svoj posao.

Koje su po vašem mišljenju najveće razlike između rada za Anglo-Japance i rada za Talijane?

Rhodri Morris, Cambridge, Ujedinjeno Kraljevstvo

To je dobro pitanje. Odgovor je da još uvijek učim, premda već imam iskustva s Bridgestonom.

Ono što odmah primijetite kod Talijana je njihov temperament te da često donose nagle odluke i brze zaključke. Japanci, strastveni ljubitelji utrka, odmjerjeniji su. Vole malo razmisliti.

Njihova golema predanost i entuzijazam vidljivi su tek kad počnete raditi s njima.

Jeste li ikad vozili bolid Formule 1 i ako niste, kad ćete?

Andrew Sheldrake, Lichfield, Ujedinjeno Kraljevstvo

Davno, još dok sam bio u Williamsu proveo sam jedan, ali to nije bilo ozbiljno.

Moj najveći problem je što ne stanem u kokpit. U mladosti sam vozio karting i nisam bio dobar.

To je bilo jedino natjecanje u kojem sam vozio.

Loš sam trkač.

Zašto je bolidu poput Hondina tako teško nadoknaditi one dvije ili tri sekunde prednosti koje imaju Ferrari i McLaren?

David Doughty, Orange County, Kalifornija, SAD

To se ne može nadoknaditi pritiskom na gumb i zato je to tako teško. Čak i trenutačno zaostale momčadi poput Honde vrlo su napredne u svom poslu. Naš današnji bolid pobjeđivao bi na utrkama prije dvije ili tri godine. Prema tome, toliko kasnimo, a vrijeme je teško nadoknaditi.

Ono što sam naučio dok sam radio u Benettonu i Ferrariju je da nema inovacije koja donosi trenutačan uspjeh – njega donose inovacije na svim poljima i njihovo kombiniranje. Ono što moramo učiniti je podizanje standarda na svim područjima.

Kako vaša leđa? Čuo sam da pecanje mušicom nije dobro za leđa (i sâm tako pecam).

Marcel van Heuvel, Voorburg, Nizozemska

Dobro su, hvala na pitanju.

Imao sam naprsli disk, što sam sanirao operacijom. Nije to bio kronični problem s leđima koji mnogi imaju. Suosjećam s njima. Kad vas gnjave leđa, izgubite volju za druge stvari.

Čega biste se, kad biste morali, zauvijek odrekli, pecanja ili Formule 1?

Beaux Bottomley, Otley, Ujedinjeno Kraljevstvo

[Smije se]

U ovom se trenutku odričem pecanja. Formule 1 odreći ću se za nekoliko godina.

FO

PRIDRUŽITE SE NAŠOJ ČITATELJSKOJ DEBATI

Želite li postaviti pitanje nekoj od zvijezda Formule 1? Posjetite nas na www.f1racing.co.uk i pridružite se čitalačkoj debati. O kome će biti riječ, naknadno ćemo vas obavijestiti.

F1 plus 1

Kimi Räikkönen Svjetski prvak: Ferrari

O Schumijevoj pomoći pri testiranju, proslavi naslova i ignoriranju napisa u tabloidima

Koliko je bolje Ferrari pripremljen ove godine?

Nikad nisam započeo sezonu s tako dobrim osjećajem. Velika je razlika u odnosu na 2007., jer poznajem momčad i način na koji rade i oni poznaju mene. Nema iznenađenja. Razvio sam dobar odnos sa svojim inženjerima i oni znaju kako želim da bolid bude podešen. Momčad je jaka, a atmosfera je odlična.

O vama se govori kao o favoritu za osvajanje naslova prvaka. Što mislite o tome?

Tek smo na početku sezone, tako da je prerano govoriti o tome tko će osvojiti naslov. Samo mogu reći da je F2008 korak unaprijed u odnosu na bolid koji smo imali prošle godine. Bolji je kroz spore zavojne i preko rubnika i vjerujem da ćemo ove godine na svakoj stazi biti dobri. Siguran sam da se možemo boriti za oba naslova.

Prošlo je nekoliko mjeseci nakon što ste u svojoj sedmoj sezoni osvojili naslov. Kakav je to osjećaj?

Obično nikad ne gledam iza sebe, no jednom ću načiniti iznimku. Prošla je godina završila na fantastičan način, koji nikad neću zaboraviti. Odlično je što sam napokon osvojio naslov, još je bolje što sam to učinio u svojoj prvoj godini u Ferrariju.

Je li koristilo što je Michael Schumacher tijekom zime testirao bolid?

Michael je još uvijek dobar vozač, tako da je korisno

imati njegovu podršku. Složio se oko performansa bolida i smatrao je da smo tijekom zime postigli napredak.

Je li vožnja u Melbourneu bez kontrole proklizavanja činila kakvu razliku?

Tijekom zime postigli smo velik napredak na F2008, tako da kad smo stigli u Australiju nije bilo nikakve razlike u vremenima kruga – sa ili bez kontrole proklizavanja. Brzina u duljem razdoblju također je u redu, premda smatram da sve momčadi još imaju posla oko toga. Postoji velika razlika u odnosu na prošlu godinu, kad smo prije Božića probali bolid bez kontrole proklizavanja. Na novom bolidu poboljšali smo ono u čemu nije bio toliko dobar i to je jako pomoglo.

Postoji li razlika na startu utrke? Je li sada bez kontrole proklizavanja lakše osvojiti ili izgubiti poziciju?

Sad je šansa gubljenja mjesta mnogo veća. Prije je manje-više sve bilo automatski – imali ste dobar ili ne tako dobar start, sve je uvijek bilo vrlo blizu. Sad je sve na nama: ako pogriješite, vrlo ćete sporo startati. Mislim da će biti vrlo nezgodno ostvariti dobar start u mokrim uvjetima.

Očekujete li da će ove godine, bez Fernanda Alonsa u momčadi, McLarenova brzina razvoja biti nešto sporija?

Ne vidim razloga zašto ne bi uspjeli brzo razviti bolid. McLaren je jedna od najboljih momčadi u F1 i imaju dvojicu

odličnih vozača. Ne smatram da je Fernando išta brži od Lewisa.

Jeste li prijatelj s Heikkijem Kovalainenom?

Ne poznajemo se toliko dobro, ali porazgovaramo kad se sretnemo.

On je dobar dečko.

Kako ste proslavili prošlogodišnje osvajanje naslova?

Nakon Brazila imao sam nekoliko tulumu prije nego što sam Božić proveo s obitelji u Finskoj. Nakon toga sam sa suprugom Jenni i prijateljima otišao na proslavu Nove godine u Dubai. Bilo je lijepo predahnuti i odmoriti se nakon naporne sezone.

Uživete li još uvijek u vožnji?

Uvijek sam volio vožnju, no u Ferrariju uživam više nego ikad.

Koja je tajna vaše brzine?

Nema tajne – samo izađem i vozim najbrže što mogu. Zapravo, nikad ne razmišljam previše o tome, sve je automatski.

Kad počnete razmišljati gdje trebate kočiti i ostalo, tada to nije automatski i ne možete odvesti dobar krug.

Smeta li vas kad novinari pišu o vašim dodatnim aktivnostima izvan staze?

Kad bih se brinuo o tome što se o meni piše, mislim da bih poludio. Radim što želim i katkad se o tome piše. Doista me nije briga. Nikad nisam brinuo previše o tome. Želim svoj život živjeti što je

moguće normalnije i sretan sam s ovom momčadi. Uglavnom mogu činiti što god poželim.

Koliko ćete se još utrki u F1?

Nastavit ću sve dok budem uživao u tome. Kad mi otkrivanje prestane biti užitak ili zabava, sigurno ću prestati. Nema smisla raditi nešto u čemu ne uživaš. **FO**

+5 brzih činjenica

- 1** **Koliko motocikala posjedujete?**
Dva - 'Iceman' i 'Iceman II'.
- 2** **Što znači nova tetovaža na vašoj lijevoj ruci?**
To je samo nešto što sam želio načiniti.
- 3** **A novi dizajn kacige?**
Nije toliko drukčija od prošlogodišnje, osim lika kao s tetovaže sprijeda.
- 4** **Što imate na iPodu?**
Volim slušati finsku glazbu, plus stvari poput Bomfunk MC i Eminema.
- 5** **Vaše najdraže zobene pahuljice?**
Nisu pahuljice, nego kaša.



F2008 „bi trebao biti dobar na svakoj stazi,“ kaže Kimi



"Kad bih brinuo o tome
što se o meni piše,
mislim da bih poludio"

JE LI INDIJA SPREMNA ZA FORMULU 1?

Vlasnik ekipe Force India Vijay Mallya smatra da njegova zemlja može prihvatiti Formulu 1. Jedino što on sad treba učiniti je u to uvjeriti milijardu vatrenih obožavatelja kriketa...



Ishaque, 24
prodavač na tržnici



Znam da je Schumacher broj jedan. Snimio je reklamu za Fiat Palio.



Riječi Bradley Lord **Sluke** Andrew Ferraro/LAT



Zašto nemaju indijske vozače?



Vaibhav Shaveri, 21
burzovni mešetar

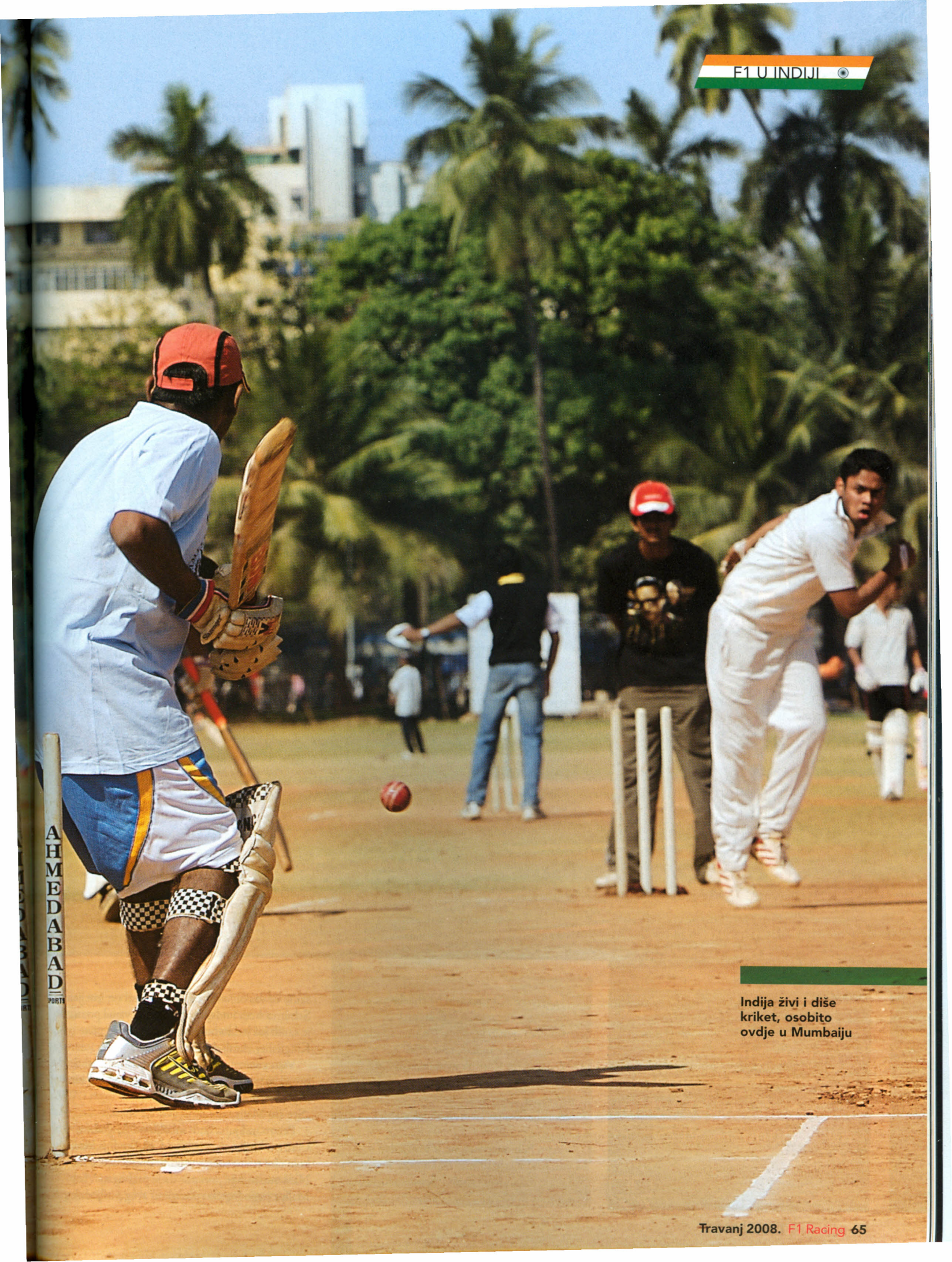


Sad je 7:30 ujutro i sjedim na rubu igrališta Oval Maidan u Mumbajju dok se grad polako budi. Gledam ženu koja uzima metlu i počinje mesti prašne pločnike. Nekoliko metara dalje, beskućnik slaže svoju prostirku za spavanje i ustupa mjesto trgovcu koji će tu postaviti štand s novinama.

Nasuprot tog prašnog polja u središtu grada u tijeku je već pet ili šest improviziranih partija kriketa, gomila dječaka i odraslih muškaraca prije početka radnog dana uživaju u obožavanoj nacionalnoj „religiji“. Četiri mladića u majicama Chelsea i Celtica pospano se protežu i spremaju

za trčanje. Iza njihovih leđa nazire se impozantni toranj Bombajske burze (BSE): najstariji azijski toranj, deseti po veličini u svijetu i jedan od pokretača trenutačnog gospodarskog čuda u Indiji. Svima dostupno igralište Maidan potpuno je drugi svijet u odnosu na BSE-ov toranj od bjelokosti, ali Vijay Mallya, indijski odgovor na Richarda Bransona i vlasnik F1 ekipe Force India, uvjeren je da u novoj Indiji ima mjesta za Formulu 1.

Vaibhav Shaveri, 21-godišnji burzovni mešetar, izašao je iz BSE tornja na pauzu za ručak i iskoristio priliku za jednu brzinsku



Indija živi i diše
kriket, osobito
ovdje u Mumbaiju



Feel the
Force of a Billion Hearts



Volim brzinu, ona me veseli. Kad imam vremena, uvijek odem na karting. – Vijay Mallya



partiju kriketa. „Gledao sam Michaela Schumachera i znam tko je (Narain) Karthikeyan“, rekao je nakon što smo spomenuli Formulu 1. „Force India?“, nastavlja.

„Mislim da je Karthik možda ondje. Nije? Zašto nemaju indijske vozače?“

Kilometar dalje, na tržnici Crawford, 24-godišnji Ishaque pomaže svom ujaku koji radi na štandu s posuđem.

„Znam Schumachera, on je broj jedan u svijetu. Kod nas je snimio reklamu za Fiat Palio. Narain je naš indijski vozač.“ Spomenete li Lewisa Hamiltona ili Kimija Räikkönena,

samo će vas blijedo pogledati. Osim umirovljenog Schumachera i odsutnog Karthikeyana, poznato je samo još jedno ime: Mallya i njegovo pivo Kingfisher, „kralj dobrih vremena“.

Vijaya svi znaju i njegovo sudjelovanje u projektu znači da će projekt vrlo vjerojatno biti uspješan. Vaibhav zaključuje:

„Sve što Mallya dotakne, postaje zlato.“

Petsto milijuna ljudi mlađih od 25 godina. Četiristo milijuna mlađih od 20. Srednja klasa koju čini tristo milijuna ljudi. Brojke samo naviru. Naravno, to nije prvi put da je prebogat Vijay Mallya iznio logičku pozadinu svog posljednjeg

Veći dio Indije ne zna za Formulu 1, ali ako živite u Mumbaiju teško će vam promaknuti

Benettona. Dok sjedi u svojem raskošnom hotelskom apartmanu s propusnicom člana Force Indije oko vrata, na njemu se vidi oduševljenje istinskog obožavatelja.

Još je nekoliko sati do službenog predstavljanja nove F1 ekipe, a Mallyini potrci jure gore-dolje prenoseći poruke s njegova hiperaktivnog telefona. Vođenje F1 momčadi kulminacija je putovanja koje je počelo sedamdesetih godina u trkačoj zajednici u Calcutti s dotjeranim modelom Triumph Herald. „Volim brzinu, ona me veseli.

Kad imam vremena, uvijek odem na karting“, kaže Mallya. Probajte zamisliti da tu rečenicu izgovara bilo koji drugi šef F1 momčadi. „Neki

ljudi vole igrati golf, ali meni je to presporo i dosadno. Utrkivanje nudi dodatno uzbuđenje zbog izlaganja opasnosti.“ Oči mu sjaje, a glas ubrzava dok s iskrenim i zaraznim oduševljenjem govori o strasti koju osjeća za Formulu 1.

Zbog tog zanosa njegovo bismo sudjelovanje u Formuli 1 lako mogli okarakterizirati kao naivni ulazak u posao koji će mu progutati snove i bogatstvo. Ali brzi pogled na Mallyinu prošlost otkriva da u njoj nema ni traga naivnosti.

Mallya živi u Mumbaiju, gospodarskom središtu Indije, premda su glavni uredi njegove tvrtke UB Group te 60 tisuća zaposlenih smješteni u Bangaloreu.

Tko je Vijay Mallya?

Poznat je kao „kralj dobrih vremena“, ali Vijay Mallya je mnogo više od onog što se čini na prvi na pogled...

Vijay Mallya je jedan od najpoznatijih poslovnih ljudi u Indiji i vjerojatno biznismen s najvećom karizmom. Kada ne leti svijetom u svom „privatnom apartmanu“ – Airbusu A319 – 52-godišnji Indijac predsjednik je UB (United Breweries) Grupe na čijem čelu se nalazi od 1983. i koju je pretvorio u drugog najvećeg proizvođača alkoholnih pića na svijetu. Njihov vodeći brend je

Kingfisher, najprodavanije indijsko pivo, a od 2005. i avionska kompanija sa 79 aviona i više od 500 letova dnevno. Mallya je vlasnik IPL kriket koncesije, dvaju najboljih indijskih nogometnih klubova i polo ekipe Kingfisher First te, naravno, F1 momčadi Force India. U Indiji je zabranjeno reklamiranje alkohola pa je sport postao sredstvo promocije od neprocjenjive važnosti.

Kada ne obavlja dužnosti člana indijskog parlamenta, Mallya uživa u jednoj od svojih četrdeset kuća diljem svijeta i u kolekciji starih automobila među kojima je i 250 vozila smještenih u Sausalitou u Kaliforniji. A da ne bi zaostajao ni u morskim radostima, tu je luksuzna jahta Indian Empress s trideset članova posade i s dužinom od sto metara, peta najveća jahta na svijetu.



poslovnog pothvata – prve indijske F1 ekipe u povijesti. „Formula 1 je više nego moderna, više nego suvremena; ona je predvodnik vrhunske tehnologije, a to mnogo govori o državi“, objašnjava čovjek koji se nalazi na četrdesetom mjestu Forbesove liste najbogatijih ljudi Indije 2007. i na 664. mjestu najbogatijih na svijetu, s bogatstvom od 1,5 milijardi dolara. „Indija je uvijek bila prikazivana kao zemlja bogate prošlosti, a Formula 1 je izvanredna prilika da predstavimo lice suvremene Indije.“

Mallya je uključen u Formulu 1 još od sredine devedesetih, kad je Kingfisher postao sponzor

Mediji su zainteresirani, ali što je s indijskom javnošću?



Lukavo prestizanje

Hoće li Formula 1 uskoro preći popularnost kriketa u Indiji? F1 Racing istražuje...

Hoće li Formula 1 uskoro preći popularnost kriketa u Indiji? F1 Racing istražuje...

Kriket uvjerljivo dominira sportskom sferom Indije. Gdje god se okrenete vidjet ćete grupe klinaca s palicama i lopticama kako igraju tu otmjenu staru igru. Kad se momčad Indije vratila sa svjetskog prvenstva u kriketu s naslovom prvaka u džepu, vozili su se u pobjedničkoj procesiji dugoj trideset kilometara od aerodroma u Mumbaiju do stadiona Wankhede. Otvorite li bilo koje indijske dnevne novine vidjet ćete da je kriket stalno glavna sportska

priča. Najveće zvijezde poput Sachina Tendulkara i MS Dhonija postali su multimilijunaši zahvaljujući unosnim stavkama u ugovoru koje nadopunjuju osnovnu plaću. A upravo tijelo sporta, Board of Cricket Control for India (BCCI), bilo bi među dvjesto najprofitabilnijih indijskih tvrtki da nije riječ o privatnom klubu.

Usto, kriket se vješto prilagođava trendu sve kraćeg raspona pozornosti gledatelja i kompetitivnom globalnom tržištu modernog doba. BCCI nedavno je zaradio više od 1.7 milijardi dolara prodajom

desetogodišnjih licenci i prava na prikazivanje za novo domaće natjecanje – Indijsku ligu prvaka (IPL) koja će predstaviti kraću i dinamičniju inačicu kriketa. Oglašivači su spremni na sve kako bi doprijeti do više od milijarde Indijaca.

Dakle, kakve su šanse da Formula 1 s vremenom pretekne popularnost kriketa? Bit će teško. Ali Vijay Mallya je realističan čovjek i zbog toga je svoju momčad, i Formulu 1 općenito, predstavio kao ekskluzivnu alternativu kriketu. A samoprozvani „kralj dobrih vremena“ spremno ih čeka u Force Indiji.

Doktorirao je poslovne znanosti s naglaskom na rastuća azijska gospodarstva i kad govori o razlozima zbog kojih će Formula 1 naći svoje mjesto u Indiji, čini to s uvjerljivim autoritetom. „Imamo izrazito mlado stanovništvo, a ti mladi ljudi će se okoristiti gospodarskim rastom“, kaže Mallya. „Više prihoda znači veću sklonost trošenju, a ljudi žele živjeti životima kakve vide na televiziji.“

„Tu je i element glamura, jer svi žele glamur, zar ne? Priznali to ili ne, svi ga žele, a Formula 1 je vrhunac glamura.“ Mallya nije bez razloga prozvan indijskim Flaviom Briatoreom.

Ali što je s kriketom, najpopularnijim sportom u Indiji? Mallya je nedavno uložio 111 milijuna dolara u kupnju bangaloreske koncesije za novu Indijsku ligu prvaka, a prava za prikazivanje prodana su za 918 milijuna dolara. Prošle godine je najpoznatiji indijski sportaš Sachin Tendulkar prodao prava na uporabu svojeg imena za, procjenjuje se, više od 40 milijuna dolara.



Mallyain pivski brend Kingfisher prvi put se pojavio u Formuli 1 sredinom devedesetih

Dakle, je li realno očekivati da će Formula 1 steći bilo kakvo uporište u Indiji? Cilj kojem Mallya teži nije natjecanje s nacionalnim sportom, nego namjerno biti drukčiji od njega. „Ovdje u Indiji kriket je gotovo poput religije i zahvaća sve društveno-ekonomske slojeve.“

Što se tiče Formule 1, ciljamo na potrošačku klasu. Sve je veći broj indijske mladeži koja želi biti drukčija i želi pratiti sport koji se smatra jedinstvenim i skupim.

Ako ih uspijemo pridobiti za našu F1 ekipu, obavili smo sjajan posao.“

Brojni podaci kažu da bi teorija mogla biti točna. Primjerice, u Mumbaiju je smještena druga najprofitabilnija Louis Vuitton trgovina na svijetu, a prodaja Rolls-Roycea je druga u Aziji.

Ljudi su prezasićeni skandalima oko namještanja rezultata u kriketu i vjeruju da su promjena i raznolikost na tržištu dobra stvar.

Dakle, unutar pokretne i sve brojnije srednje klase sigurno postoji potencijal za prihvaćanje Formule 1.

A kad je riječ o populaciji od 1.2 milijarde ljudi, apsolutni brojevi toliko su veliki da bi osvajanje samo djelića postotka tržišta donijelo milijune novih obožavatelja.

Ali da bi Force India postala važan čimbenik u gospodarskom rastu Indije, momčad mora doći



Trebat će vremena kako bi se F1 mogla natjecati s kriketom.

Zabava u povodu predstavljanja Force Indije spojila je Formulu 1 i bollywoodske zvijezde poput Shilpe Shetty



do svojih navijača. „Najprije moramo povećati informiranost ljudi jer je Indijcima F1 potpuno nepoznata“, kaže Mallya.

„Pokrenuli smo televizijsku kampanju s Shah Rukh Khanom (najvećom zvijezdom Bollywooda) koja se prikazuje od prosinca prošle godine kako bi se povećala informiranost i stvorilo uzbuđenje.

Naša internetska zajednica Club Force već je privukla gotovo deset tisuća članova, a kad se sezona zahukta i počnu različite televizijske promocije, popularnost Formule 1 u Indiji dobit će pravi polet.

„Dok je domaća televizijska publika još uvijek prilično malobrojna – podaci iz 2007. kažu da je godišnji broj gledatelja bio 3.5 milijuna što je manje od broja Europljana koji pogledaju jednu jedinu utrku – Mallya kaže da ESPN Star počeo snažnu promidžbu sporta tvrdeći da će se F1 ove godine moći gledati besplatno.

No problem je u tome da, unatoč promjeni imena, ekipa možda još uvijek nije dovoljno indijska da bi probudila interes javnosti.

Stara je istina da se navijači poistovjećuju s vozačima koji su iz njihove države, ne s ekipama, a pogotovo ne s indijskom ekipom koja je smještena u Velikoj Britaniji i s

Giancarlo Fisichellom (Italija) i Adrianom Sutilom (Njemačka) kao glavnim vozačima.

Mallya je potpuno svjestan tog problema i već je obećao da će pokrenuti i financirati potragu za indijskim vozačkim talentima.

U međuvremenu je odabrao „dostupno voće“ kako bi se što više približio sredini poretka.

A u državi koja od svojih sportskih zvijezda zahtijeva uspjeh, takav suzdržani početak (i bez indijskog vozača) možda je upravo ono

što im je potrebno dok ne steknu vjerodostojnost i dobre rezultate. Indijsko zanimanje za Formulu 1 poraslo je 2005. kad se Narain Karthikeyan pridružio Jordanu, ali iščezlo je ubrzo nakon što je postalo jasno da se Indijac ne može nadmetati s vodećim vozačima.

Mallya je bio vrlo oprezan da ne bio upao u istu zamku i izradio je promišljen te optimističan plan za budućnost.

Naposlijetku, Force India pokušava izvesti vještiti trik predstavljajući različitoj publici svoja različita lica. I dok marketinške kampanje potiču obožavatelje da „osjete snagu milijardu srca“, čini se da je Force Indijin osobni cilj predstaviti se kao odlučno „neindijska“ ekipa.

Momčad je prigrlila zapadnjački stil života koji predstavlja težnje milijuna yuppieja kojima su 95-metarske jahte i prtljaga Louis Vuitton standard i način života.

Međutim, prema vanjskom svijetu pokazuju svoje drugo lice i žele postati simbol nove, dinamične Indije, zemlje koja ima sposobnosti i tehnologiju potrebnu za postati jedna od jedanaest ekipa na gridu Formule 1.

Ali dok Force India počinje svoj uspon s dna grida, upregnuti snagu barem nekoliko milijuna srca već bi bilo izvanredno postignuće.



Internetska zajednica Force Indije Club Force već ima deset tisuća članova. – Vijay Mallya



FO

DRUGI

Riječi Peter Windsor **Sluke** Marc Wright

LOTUS

JIMA CLARKA



Prije 40 godina Jim Clark dovezao je ovaj automobil na parkiralište u svojem susjedstvu, predao ključeve "cimeru" i odletio na utrku Formule 2 koja mu je bila i posljednja...

PARKING



S

vaki put kad sjednem u žuti Lotus Elan S3 koji je pripadao Jimu Clarku razmišljam o njegovoj složenoj ličnosti.

O tome tko je on zapravo bio. Odrastao je u vrijednoj i čvrsto povezanoj obitelji škotskog uzgajivača ovaca, a školu je završio u Lorettu, gdje se isticao u kriketu i drugim sportovima. Bio je u svakom pogledu sin svojega oca. Znao je da će se jednog dana kad napusti utrke, vratiti farmerskom životu.

Postojao je i drugi Jim Clark, mladi vozač onih vretenastih Lotusa 18 i 21, u jednodijelnom, vrećastom kombinezonu postrcanom uljem, sa zabačenom kacigom i očima koje su zračile mladošću i genijalnom mirnoćom. Preživio je nesreću Taffyja von Tripsa u Monzi i upoznao tamnu stranu života. Godine 1965. postao je drugi čovjek. Clark i njegov zeleno-žuti Lotus postali su besmrtna kombinacija, obilježje svojeg vremena i, ako baš

hoćete, umjetničko djelo koje poput Warhola ili Mary Quant traje još i danas. U jednoj zlatnoj sezoni osvojio je svjetsko prvenstvo (pet pobjeda), trinaest utrka izvan prvenstva ili u Tasmanskoj seriji, pet utrka Formule 2, dvije utrke sportskih automobila, dvije utrke turističkih automobila i 500 milja Indianopolisa.

I onda je došla 1967. Ovaj je Jim Clark putovao svijetom i bio sâm sebi dovoljan. Po savjetu nekolicine škotskih lokalpatriota, Jim je do sredine 1966. odlučio ne samo plaćati porez na Bermudima, nego se 1967. potpuno iseliti iz Ujedinjenog Kraljevstva. Njegov program utrka stoga se veoma promijenio: utrke Formule 1 i Formule 2 vozio je za momčad Lotusa, ali se nije više utrkivao u Engleskoj, osim na Velikoj nagradi Velike Britanije. Njegov je europski raspored 1967. bio puniji nego ikad: utrke Formule 1 i Formule 2



vozele su se doslovno svakog vikenda u proljeće, ljeto i jesen, sa ili bez Indya. Pa gdje onda živjeti? U Švicarskoj? Previše čisto.

Monte Carlo? Hmm. Pariz? Bio je u središtu Europe i tamo je imao mnogo prijatelja zahvaljujući Gerardu "Jabby" Crombacu i dobro potkovanom Michaelu Finquelu koji će kasnije kreirati vozačka odijela za Jackieja Stewarta.

Pariz je bio prihvatljiv i s motrišta porezne politike – i razmjerno blizu Ujedinjenog Kraljevstva. Prijatelji su mogli doći trajektom.

Jimu je Lotus Elan isporučen kratko nakon njegovog povratka s utrka Tasmanske serije (koju je lako osvojio ispred BRM-a Jackieja Stewarta).

Bio je žute boje i opremljen dodatnom opremom za dugu vožnju i, naravno, upravljačem s lijeve strane. Jim je izabrao baš tu boju jer je u prošlosti imao nekoliko loših iskustava s tamnim automobilima. Želio je nešto što će se

isticati i biti upadljivo nadolazećim vozilima. Opremu za utrke Jim je držao uredno složenu u Lestonovoj torbi iza sjedala.

I tako se on otišao utrkiivati – i voziti. Vozio je te godine Elan od Pariza do Zandvoorta (Nizozemski GP), Le Mansa (Francuski GP), Paua (Formula 2), Zoldera (Formula 2), Rouena (Formula 2), Rheimsa (Formula 2), Albija (Formula 2) i Spa (Belgijski GP). Obično bi vozio sâm, uz radijsku ili snimljenu glazbu. Katkad bi poveo i svoju novu djevojku, Kate Eccles. Obično bi vozili bez zastajkivanja.

Nevjerojatno. Dvostruki svjetski prvak, iscrpljen prekooceanskim letovima i stalnim utrkiivanjem, ipak se svojim Elanom volio voziti do velikih

**Clarkov Elan,
sad u izvornom
obliku, bez bočnih
retrovizora**

“JIM JE SVOJU OPREMU ZA UTRKE DRŽAO UREDNO SLOŽENU U LESTONOVOJ TORBI IZA SJEDALA”



natjecanja Formule 1. Bilo je to pomalo neobično čak i u to doba, a danas bi bio iznimka. “On je jednostavno uživao u vožnji”, rekao mi je jednom prilikom Jabby Crombac. “Pomalo mu je to sve skupa u Engleskoj bilo i dosadilo, promet i slično, ali 1967. obožavao je voziti se Europom u Elanu.

Mnogo puta mi je rekao da je vozeći Elan ponovno otkrio svoju ljubav prema vožnji.” Te je godine Lotus 49-DFV bio veoma krhak, na utrci u Spa više nego ikad, kad su Jima Fordove Autolite svjećice koštale sigurne pobjede. Unatoč tomu, sjeo je u Elan, upalio radio... i opustio se.

U listopadu je Jim otišao u Sjedinjene Američke Države (Watkins Glen, Meksiko i Rockingham), a onda na Bermude, prije nego što je nakratko svratio i pobijedio na inauguracijskoj utrci za Veliku nagradu Španjolske u Jarami.

Nakon toga se vratio u SAD, gdje je vodio (ali je nije završio) u utrci Riverside USAC s Vollstedt-Fordom prije odlaska na odmor na Bermude. Elan je ostao u Parizu.

Jim ga se sjetio na putu za Sydney sredinom veljače 1968., u predvečerje pobjede jedne u nizu utrka International 100 u Warwick Farmu. “Muči me nešto drugo”, pisao je Crombacu iz svoje sobe u

Travelodgeu. “Elanov dnevnik i polica osiguranja u pretincu su za rukavice, oboje (podvučeno tripud) bi trebalo vratiti Andrewu (Fergusonu) kako bi mogao produžiti knjižicu vozila.”

Drugim riječima, dvostruki svjetski prvak, ruku punih posla politike skrivene iza novih Gold Leaf boja (uprava utrke je zabranila nastup na Surfer’s Paradise automobilima koji su oglašavali cigarete), brinuo se za istreku knjižicu vozila svojeg cestovnog automobila – koji je u potpunosti platio, premda je Lotusu donio veliku količinu besplatnog publiciteta i kredibiliteta. Jim je sitnicama pridavao veliku pozornost.

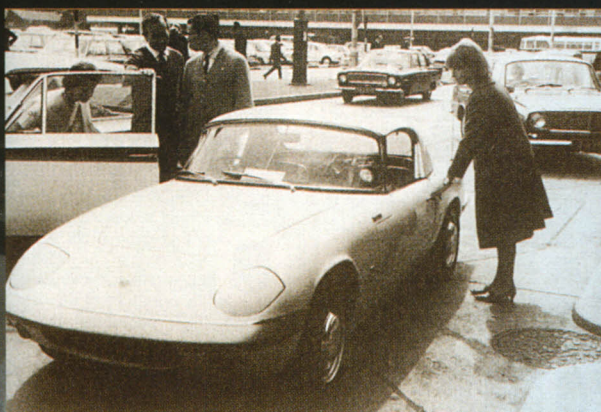
I tako je Jim žutim Elanom 4. travnja 1968. odvezao Jabbyja u Toussus-le-Noble. Trebao je letjeti u Speyer na utрку Formule 2 u Hockenheimu, a Jabby odvesti Elan do stana. “Drži”, rekao je Jabbyju vadeći prtljagu. “Uzmi ključeve. Auto je tvoj.”

Nasreću, kupio sam Elan od Jabbyja neposredno prije njegove smrti 18. studenog 2005.

Prošao je nekoliko dvorišta, jer je Jabby, kao i Jimmy, više volio voziti svoje automobile nego ih posjedovati.

Elan se usput malo promijenio. Jabby je stavio francuske pločice, crni





Clark je Elan vozio kad god je mogao, čak i nakon dugog leta kući. Ovdje ga vidimo kako se s Colinom Chapmanom rastaje u zračnoj luci Heathrow nakon pobjede na 500 milja Indianopolisa 1965.



Lotusov znak, dodao bočne retrovizore i sjenilo za sunce. Kad sam ga, pak, podigao u Parizu i fotografirao ispred njihovog starog stana u Rue de Sevres, bio je to... isti automobil. Kompaktan, dobro građen i lako upravljiv. Lagano je krstario kući brzinom od 120 km/h.

Mojem prijatelju Andyju Coxheadu za njegovo sređivanje u lakirnici u Dunsfoldu trebalo je samo nekoliko mjeseci. Uspjeli smo pronaći izvornu žutu Lotusovu boju iz 1967.

Dosađivali smo prometnom odjelu dok nam nisu odobrili njegove izvorne britanske pločice. Ponovo smo stavili izvorni Lotusov znak – Jimov znak. Očistili smo unutrašnjost, izvornu unutrašnjost.

U njoj je Jim proveo tolike sate.

Još trebam razgovarati s ljudima koji su 1967. bili tamo. "Ah, da", rekao je bivši upravitelj Sporthotela u Nürburgringu. "Jim Clark. Kakav je to bio vozač. Sjećam ga se dok je ulazio u onaj njegov mali žuti automobil i odlazio nakon utrke. Nikad ga više nisam vidio."

Kate Eccles se također prisjeća: "Naravno da se sjećam. U tom smo se

automobilu vozili i sama sam ga nekoliko puta vozila. Jim ga je obožavao."

Jimu nije bilo lako upoznati. Čak i njegovi najbliži prijatelji to priznaju. Štoviše, 1967. se potpuno promijenio. Morao je. Porezne vlasti držale su ga daleko od njegova doma.

Bio je usamljenik na vrhuncu svojeg zanimanja. Bio je vozač Lotusa koji je predugo bio svjestan formule da je brzina jednaka povremenom neuspjehu, što je bio radni slogan Colina Chapmana.

Prigrlio je novi svijet sponzoriranja, obožavao američke utrke i Pariz.

Ipak, u dubini duše ostao je onaj isti dečko koji je posudio stari očevo Sunbeam i prevnuo se udarivši u živicu. Vidjelo se to po njegovoj vožnji u Monaku gdje je 1967. u natjecanju bolida s dvolitrenim motorom deklasirao najbolje. Vidjeli smo to i u Zolderu gdje je bio iscrpljen letom i umoran od vožnje od Pariza, također i u Spa gdje je vozio brže od 240 km/h.

Vidjelo se to i po čistom i elegantnom Lotusu Elanu žute boje. Obožavao je voziti taj automobil. Obožavao! Preživio je kao živa ostavština Clarkove genijalnosti – vozačke vještine, čistoće i elegancije bez premca. **F1**



GORDON MURRAY

TRI MJESECA NISAM SPAVAO KAD SAM RAZVIJAO OVAJ BOLID

Riječi Stuart Codling Slike LAT Archive, Lorenzo Bellanca/LAT

Predsezonske promjene pravila 1983. natjerale su dizajnera Gordona Murraya da hitno načini radikalno novi Brabham BT52



Murray (lijevo)
darovao je Nelsonu
Piquetu
pobjednički bolid



Dana 22. studenoga 1982. Nelson Piquet ulazi u garažu na stazi Paul Ricard i spušta se u svoj novi trkaći bolid, onaj koji je Brabhamova sićušna razvojna momčad teškom mukom načinila za nadolazeću sezonu. Oblik bolida BT51 podsjeća ga na bolid kojim je osvojio prvenstvo 1981. Sličnost mu godi.

Sve su promjene ispod karoserije: moćni BMW-ov motor potpomognut turbopunjačem napokon je pouzdan (donekle) i dovoljno malen da ostane mjesta za skrivenu aerodinamičku venturijevu cijev efekta tla koja će stvoriti vrlo jako prijanjanje u zavojima. Spremnik za gorivo malog kapaciteta dizajniran je pouzdajući se na nadopunu tijekom utrke – taktička inovacija koju je Brabhamova momčad usavršavala na privatnim, tajnim testovima. Tehnički direktor Gordon Murray završio je bolid vrlo rano kako bi ga preko zime mogli učiniti još pouzdanijim.

Nelson završava 72 kruga francuske staze. No vremena nisu važna – zato što se BT51 nikada neće utrkivati.

BEZ POVRATKA

Niz teških nesreća – a bilo je i kobnih – obilježio je sezonu Formule 1 1982. Premda je uloga aerodinamičkog efekta tla u tim nesrećama bila upitna, ostala je činjenica da su brzine prolaska kroz zavoje prešle prihvatljive granice, a bolidi su u vožnji često bili brutalni i nepredvidivi. Upravno tijelo FIA je još prije pokušalo – neuspješno – zaustaviti momčadi u uporabi podnica kako bi spriječili strujanje zraka ispod bolida, a činilo se da ne znaju što učiniti dalje. Odluka od 14. listopada 1982. da svi bolidi moraju imati ravne podnice stoga je sve iznenadila. „To je bio klasik,“ prisjeća se Murray. „Bernie (Ecclestone, tadašnji vlasnik momčadi Brabham) je bio u procesu preuzimanja Formule 1. Mi smo imali mnoštvo aerodinamičkih dodataka koji su stvarali više od dvije tone potiska. Kružile su glasine o njihovoj zabrani, pa sam često pitao Bernija o tome, a on je govorio, 'Ne brini – sve će biti u redu. Neće biti zabranjeni.'“

Nastavili smo razvojem i završili BT51 ranije. Jednoga smo potajno testirali u Donington Parku u rujnu, izmjerili zaustavljanja u boksu, načinili sve izračune i shvatili





da bismo mogli pobjeđivati u utrkama. Tada je Bernie došao i rekao, 'Gledajte, stvarno mi je žao, no zabranili su zavjesice.'

BT51 je sadržavao sve naše aerodinamičke zamisli i bio je bolid s pola rezervoara, konstruiran tako da bismo gorivo mogli nadopuniti tijekom utrke – sve to dok smo još uvijek razvijali postojeću šasiju tijekom sezone. Nije bilo povratka."

ZABORAVITE AERODINAMIKU...

Brabham je nastavio testiranjem pouzdanosti. No kad su isprobali BT51 bez zavjesica na testnoj vožnji na stazi Paul Ricard u studenom, shvatili su da nije dobar.

„Nismo mogli samo skinuti zavjesice“, kaže Murray. „Trebali bismo provesti mjesec dana u zračnom tunelu, razmatrajući cijelu zamisao. Bilo je vrijeme za drastične mjere. Potpuno smo odbacili BT51. Nismo gubili vrijeme tražeći drugo rješenje za bokove bez zavjesica – potpuno smo odbacili ideju. Zaboravili smo na aerodinamiku. U suprotnom se nikad ne bismo mogli posvetiti razvoju motora i usavršavanju odlazaka u boks. „Pitao sam BMW na čemu rade. Rekli su da podešavaju dovod goriva, pritisak turbopunjača, odteretne ventile – mnoštvo dijelova. Smatrao sam da ako BT52 načinim s golemim, nepodesivim krilima sprijeda i straga, bit će sve u redu. Dosta sam težine prebacio prema stražnjoj osovini kako bih poboljšao prijanjanje. Na ovjesu je bilo malo promjena – mogli ste promijeniti opruge i amortizere te visinu bolida, no to je bilo sve.“

Na moju i dizajnersku žalost, u smislu radnog opterećenja, smislio sam nešto novo. Dotad je između kvalifikacija i utrke bilo uobičajeno promijeniti cijeli stražnji dio bolida – mjenjač, ovjes, poluosovine, cijevi hladnjaka. Mi smo načinili stražnji kraj koji se mogao odvojiti i zamijeniti već složenim u tvornici. Sve što su mehaničari trebali učiniti bilo je staviti ga na bolid, podesiti ovjes i mogli su sa staze otići u 18 sati u subotu. Nikada nisam – prije toga ili otada – učinio toliko veliku promjenu na bolidu tijekom zimske stanke. A imali smo samo oko

Duge su se noći isplatile – BT52 je bio posve spreman za Brazil

NIKAD PRIJE ILI KASNIJE NISAM TOLIKO VELIKU PROMJENU NA BOLIDU NAČINIO TIJEKOM ZIMSKE STANKE – UOPĆE NISAM SPAVAO

Chessingtonske pustolovine

Brabhama možda više nema, no njihova baza u zapadnom Londonu i dalje živi

Neobično je kad jedna momčad u svojoj radionici ima slike druge momčadi. Naime, slike Brabhama BT52 krase zidove chessingtonske baze Carlin Motorsporta u zapadnom Londonu.

Zašto? Zato što je bila dom Brabhamove momčadi tijekom 1980-ih. Carlin je

kupio bazu za svoje poslovanje, uključujući i njihov nastup u Renaultovoj Svjetskoj seriji 2006. Tu još postoje Brabhamova radionica, kompozitni odjel i zračni tunel. Vlasnik momčadi Trevor Carlin je smatrao da je ostaviti slike prikladan podsjetnik na povijest tog mjesta – i da

služi kao motivacija u nastavljanju tradicije inovacija. Herbie Blash i Charlie Whiting, bivši djelatnici Brabhama, još uvijek se nalaze u Chessingtonu, u FIA-inu tehničkom odjelu, odmah iza ugla – nedaleko zabavnog parka World od Adventures. **James Roberts**

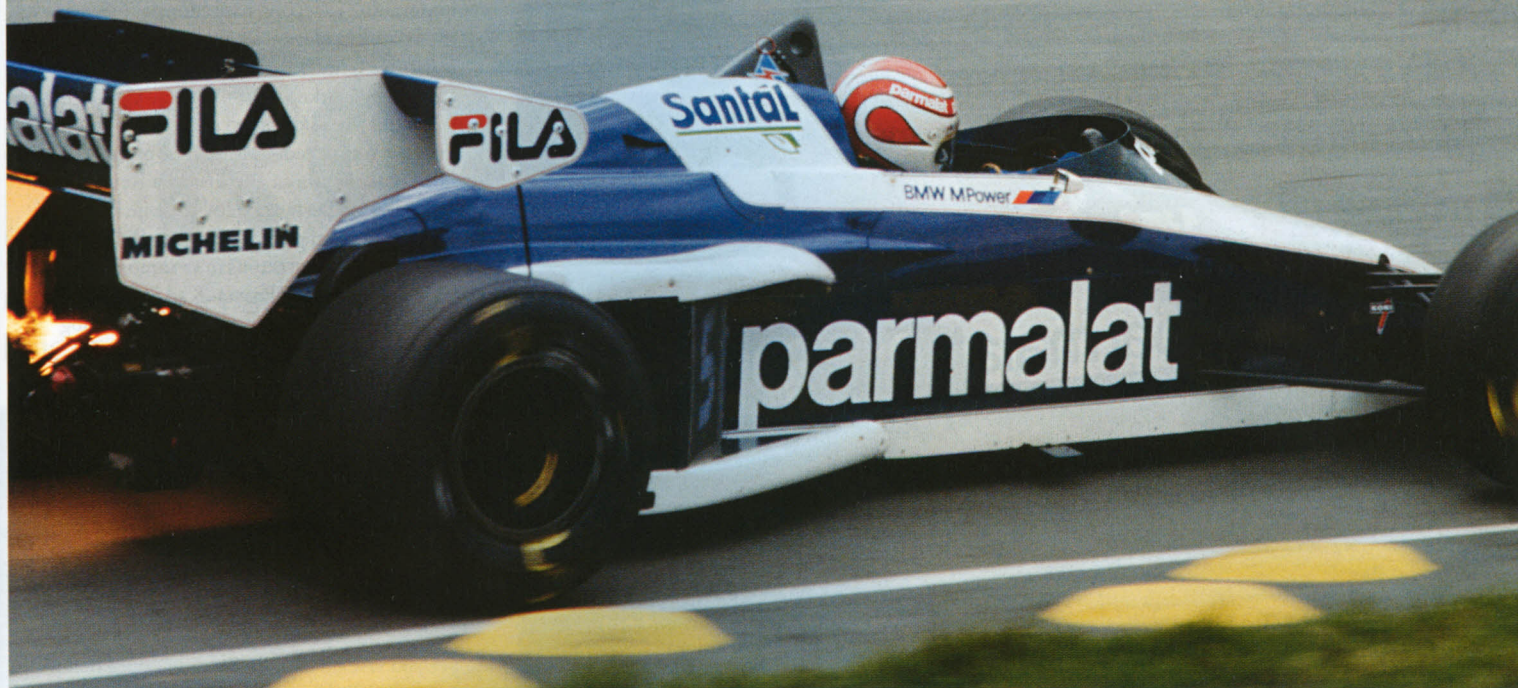
tri mjeseca vremena, zato što propuštanje prve utrke nije dolazilo u obzir. Radili smo jako puno. Živio sam na drogama tri mjeseca – uopće nisam spavao."

"HITLEROV ČIP"

Zapanjujuća snaga BMW-ovog četverocilindričnog motora s turbopunjačem legendarna je i danas, kao i njegova povremena sklonost rasipanju sastavnih dijelova po stazi. Dizajnerski guru BMW-a, Paul Rosche, upustio se u bizarna eksperimentiranja s metalima uporabljenim u konstrukciji motora – postoje glasine (neutemeljene) da je čak poticao svoje inženjere da uriniraju na blokove motora.

BMW-ova
turboneman riga
vatru tijekom Velike
nagrade Europe

GORDON MURRAY



„To nisam znao, no nije nemoguće,” kaže Murray. „Svaki su blok ostavili vani godinu dana. To je česta praksa u brodogradnji. Lijevano željezo s godinama očvrstne – mislim da su ih samo bacili na hrpu i ostavili da zahrđaju.

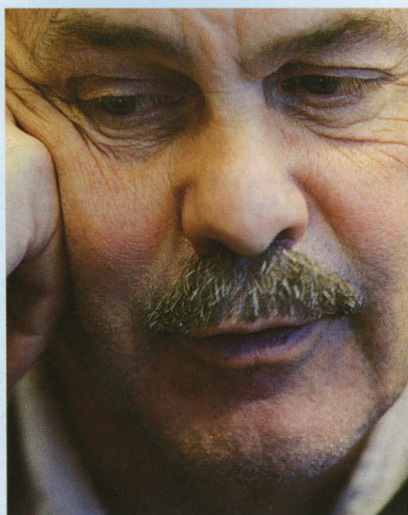
To su bili blokovi motora sa cestovnih automobila, iz BMW-a serije 3. Morali su biti, kako bi podnijeli pritisak. Čak i tada Paul je imao ono što je nazvao „Hitlerov čip” koji smo mogli priključiti na računalo za upravljanje motorom za završni kvalifikacijski krug – i skinuli bismo odteretni ventil s turbopunjača, koji je radio s pritiskom od oko 5 bara. Nekoliko puta bilo je to dovoljno da izbaciradilicu i odvoji gornji dio bloka motora od donjeg. Glava cilindra je još bila u bolidu, no ostatak motora se rasuo stazom.”

I je li istina da je motor na kvalifikacijama razvijao 1500 KS?

„Nikad nismo mogli stvarno izmjeriti snagu jer je dinamometar mjerio do 1200,” kaže Murray. „Paul je samo nacrtao graf i procijenio.”

RADITI S BERNIEJEM

Najveći paradoks ere Bernieje Ecclestonea kao vlasnika Brabhama je kako je – zbog svoje poznate opsjednutosti urednošću – uspijevao



raditi s intuitivnim, no „nestrukturiranim” Murrayom. Odgovor je da je Ecclestone rijetko ulazio u dizajnerski ured.

„Bio je odličan,” kaže Murray. „Bez obzira zbog čega, od samog početka, kad je otpustio ostale dizajnere i zadržao mene, vjerovao je u moj dobar rezultat. Osim toga, zaista je podržavao moje lude ideje. One nisu uvijek uspjele. No on je volio utrke i bio je poduzetnik

REZULTATI 1983.

NELSON PIQUET

RICCARDO PATRESE

| | Kvalif./utrka | Kvalif./utrka |
|----------------|---------------|---------------|
| Brazil | 4/1 | 7/0 |
| SAD (Zapad) | 20/0 | 11/10(O) |
| Francuska | 6/2 | 3/0 |
| San Marino | 2/0 | 5/13(O) |
| Monako | 6/2 | 17/0 |
| Belgija | 4/4 | 6/0 |
| SAD (Istok) | 2/4 | 15/0 |
| Kanada | 3/0 | 5/0 |
| Vel. Britanija | 6/2 | 5/0 |
| Njemačka | 4/13(O) | 8/3 |
| Austrija | 4/3 | 6/0 |
| Nizozemska | 1/0 | 6/9 |
| Italija | 4/1 | 1/0 |
| Europa | 4/1 | 2/7 |
| Južna Afrika | 2/3 | 3/1 |

O – odustao

na više načina osim onog komercijalnog. Tek na kraju smo se razišli.”

Kako se Ecclestone više uključio u vođenje sporta, upravljanje momčadi Brabhama postalo mu je manje važno na listi prioriteta. Sponzorstvo se smanjilo, Murray je otišao 1986., a momčad je prodana 1988.

„Jedina negativna stvar u radu s Berniejem bio je maleni proračun,” prisjeća se Murray.



Brz, ali nepouzdan: Velika nagrada SAD-a bila je jedna od pet Piquetovih nezavršenih utrka 1983.

„No, kad razmislim, to je zapravo bilo pozitivno, jer smo morali biti inovativni. Mi smo bili prva momčad koja je imala svoju radionicu za proizvodnju dijelova od ugljičnih vlakana – iskoristili smo kotao iz starog broda kao autoklav – i jedna od prvih momčadi koja je imala vlastiti zračni tunel. Cijena zračnog tunela bila je oko 6 milijuna dolara. No, to nisam ni spomenuo Bernieju, sâm sam ga konstruirao i na kraju je koštao oko 500 tisuća dolara.

PIQUETOV KASNI USPJEH

Premda su Piquet i BT52 zabljesnuli na prvoj utrci 1983., pouzdanost ga je koštala nekoliko bodova dok je sezona napredovala (njegov momčadski kolega Riccardo Patrese imao je još više tehničkih problema i završio je samo četiri utrke).

Piquet je vodio gotovo dvostruko više krugova u usporedbi s bilo kime te sezone (327, u usporedbi sa 177 krugova René Arnouxovog Ferrarija 126C). Dvije ključne pobjede potkraj godine vratile su Piqueta u igru i u posljednju je utрку ušao sa samo dva boda iza vodećeg Alaina Prosta. Kad je Prost odustao, Piquet je smanjio tempo i pustio nesretnog Patresea da osvoji svoju drugu utрку.

To je bio prvi put da bolid s turbopunjačem osvoji prvenstvo. Ecclestone je BT52 nazivao „prvim bolidom nove ere“ u F1; no bila je to kratka era jer je nadolijevanje goriva tijekom utrke ubrzo zabranjeno zbog sigurnosnih razloga, a turbopunjači su zabranjeni krajem 1987.

„Moji su bolidi uvijek bili jednostavni,“ kaže Murray. „Ako načinite bolid koji je previše podesiv, ljudi petljaju po njemu. Neki vozači petljaju više od drugih, a većina uopće nema pojma što čini.“

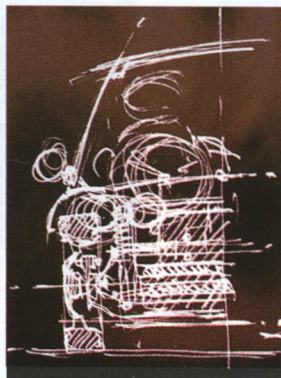
FO

AKO NAČINITE PREVIŠE PODESIV BOLID, LJUDI PETLJAJU PO NJEMU. A VEĆINA VOZAČA NEMA POJMA ŠTO RADI

Što Gordon sad radi?

Dizajnerski guru usredotočio se na jeftine cestovne automobile

Gordon Murray je napustio Formulu 1 kako bi radio na cestovnim automobilima, najprije u McLarenu (gdje je nadzirao proizvodnju McLarena F1 i Mercedes SLR), a sada u vlastitoj dizajnerskoj tvrtki. „U današnjim utrkama više nema velikih ideja,“ kaže Murray. „Sve je u usavršavanju postojećeg proizvoda. Počeli su loviti male dobitke. To je vrlo znanstveno i nije za mene, jer u tome nema ničeg intuitivnog.“



Murray se nada da će T25 preokrenuti tradicionalan način razvoja automobila

Murrayev posljednji projekt je superekonomični, jeftini gradski automobil nazvan T25. Cilj je načiniti ga 40 posto jeftinijim za kupnju i održavanje – potpunom promjenom procesa dizajniranja. „Za mene je ovo mnogo uzbudljivije jer nema nikakvih pravila,“ kaže Murray. „To je kao kad smo radili McLaren F1. U to mi je doba BMW-ov dizajner motora Paul Rosche rekao, 'Mogao bih staviti dva turbopunjača ako želiš – dobio bi 1000 KS. Blok i glava motora će izdržati.'“

MURRAYEVI POGOCI I PROMAŠAJI

Gordon Murray vodi nas kroz svoje najluđe F1 Brabhame – uključujući i onaj kojem su trebale četiri spojke...

Intervju Stuart Codling
Slike LAT Archive



BT45
1976.

Promašaji

Kako je Ferrari postao konkurentniji, u Brabhamu su odlučili kako i njima treba snaga 12 cilindara. No Alfin motor koji su imali bio je pretežak i vrlo žedan. „Da smo zadržali BT44 (s Fordovim motorom) i nastavili njegovim razvojem, pretpostavljam, mogli smo osvojiti prvenstvo '75., '76. i '77.“, kaže Murray. „No sredinom '75. morao sam zaustaviti razvoj bolida BT44 i početi raditi na bolidu BT45. U svojoj prvoj utrci (Brazil '76.) bez goriva je ostao tri kruga prije kraja, premda smo utrku započeli sa 205 litara goriva,

a Fordovi bolidi sa 173 litre. Neki kažu da me Alfin motor 'zapao' jer ga je Bernie (Ecclestone, tadašnji šef momčadi Brabham) dobio besplatno. To nije istina. Svi smo se složili da trebamo 12-cilindrični motor, a taj nam je jedini bio dostupan. No istina je da smo na spominjanje novca odmah rekli 'ne'.”

„No ja volim Talijane – oni imaju savršeno neustrojen način rada koji mi jako odgovara. A kad smo došli do BT46 već smo riješili mnogo problema, premda je još uvijek bio pretežak.”



GORDON MURRAY

BT46 1978.

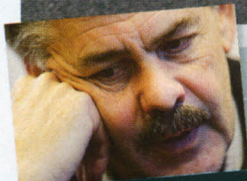
Napušten



Kako bi zaobišao problem težine Alfa motora, Murray je tražio način smanjenja aerodinamičkog otpora – i odlučio da će uklanjanje hladnjaka bilo dovoljno. „Zamisao za površinsko hlađenje dao mi je trkači Supermarine S5 hidroavion – prethodnik Spitfirea,” kaže Murray. „Imao je male nabore na krilima. Naravno, avion ima veliku površinu, pa nije trebao rebra za hlađenje. Bolid je definitivno trebao rebra. A ako bi bila usporedna sa zračnom strujom, hladili biste samo nekoliko prednjih redova, a do ostalih struja ne bi stizala. Smatrao sam da bi se zbog posebnog oblika bolida usmjerenog prema zračnoj struji, zrak naposljetku vraćao na rebra.

Problem je bio u tome što je rješenje bilo preteško, osim ako ploče hladnjaka ne biste rabili kao dio strukture bolida, a budući da se aluminij ludo širi i skuplja pri promjeni temperature, bolid bi se izvitoperio.

Također, kasnije smo ustanovili da oblik bolida nije bio dovoljno agresivan, pa su se hladili samo prvih redovi rebara. Ponestalo nam je vremena za razvoj i nakon probe na Kyalamiju redizajnirali smo bolid stavivši hladnjake sprijeda.”



“DRUGI SU TO VIDJELI KAO VELIKU PRIJETNJU I PRITISNULI BERNIEJA. REKAO JE: „MORAMO PUVUĆI BOLID JER ĆU JA INAČE SVE IZGUBITI.”

BT46B 1978.

Lotus je prvi proučavao aerodinamiku efekta tla, rabeći poseban oblik karoserije kako bi uklonio zrak ispod bolida i tako postigao bolje prijanjanje u zavojima. Brabham je tome parirao postavljajući golemi ventilator na stražnji kraj kako bi usisavao zrak ispod bolida.

„Pogonski mehanizam ventilatora bio je složen,” kaže Murray. „Obuhvaćao je još jednu mjenjačku kutiju i četiri spojke. Najveći problem bio je načiniti ventilator koji se neće raspasti pod djelovanjem velikih g-sila.

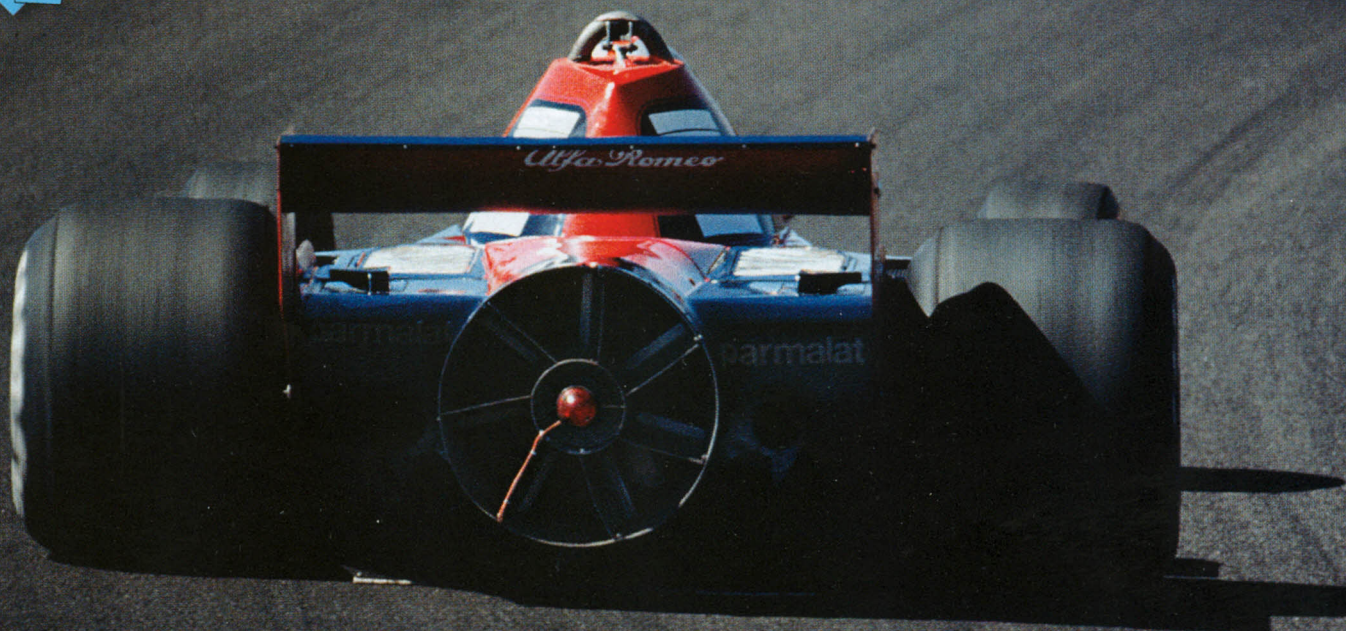
Uspjeli smo to načiniti samo dan prije odlaska na prvu veliku nagradu (Švedske) novog bolida. Nikada nije

zabranjen. Još uvijek imam pismo tehničkog inspektora – jednog ću dana napisati knjigu, otisnuti pismo i sve to jednom zauvijek ostaviti za sobom. Pritužba je govorila da je ventilator pokretni aerodinamički uređaj.

Ali ja sam provjerio pravila. Stavili smo hladnjak na vrh tako da je ventilator 55 posto zraka tjerao kroz hladnjak. Mogli smo reći da mu je primarna funkcija bila hlađenje.

No to je bilo doba kada je Bernie postajao sve moćniji u Udruzi konstruktora Formule 1 (FOCA), a oni su to vidjeli kao veliku prijetnju. Pa su ga pritislili. Došao je do mene i rekao, „Gledaj, trebamo povući bolid jer ću u usuprotnom sve izgubiti.”

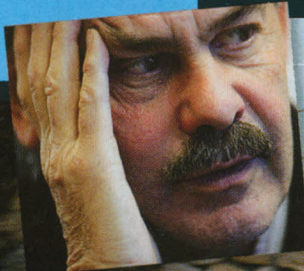
Napušten



Zbog straha od povećanih brzina u zavojima, upravno tijelo Formule 1 pokušalo je efekt tla zabraniti propisujući minimalnu visinu bolida, tako da taj aerodinamički trik više ne bi djelovao. „Ponovno, sve ovisi o tome kako tumačite pravila,“ kaže Murray. „Bilo je očito da će bolidi zadovoljavati propise samo dok miruju, jer čim bi krenuli aerodinamičke sile bi ih pritisnule prema dolje. Upravno tijelo i to je predvidjelo, pa su momčadima također zabranili da na bolide ugrade uređaje za podizanje i spuštanje bolida kojima bi upravljali vozači. Mi smo ugradili hidropneumatske amortizere (punjene zrakom i uljem), opremljene mikrofilterom kako prljavština ne bi začepila mehanizam. Kroz dva kruga sva tekućina bi kroz malu rupicu izašla u spremnik. Amortizer je postajao sve kraći, pa se bolid spustio na savršenu visinu za vožnju. Vozač s time nije imao ništa. Na kraju utrke samo su trebali načiniti vrlo spori krug – opruge bi tada podigle amortizer, uvlačeći tekućinu u ovjes. Kako nitko nije mogao načiniti nešto slično, požalili su se da je ilegalno. Tada je FIA odlučila dopustiti promjene visine bolida kojima upravlja vozač. Nakon toga, kako bismo prihvatili šalu, u Monaku smo se pojavili s lažnim prekidačem – golemom ručicom s crvenom kuglom na vrhu – ugrađenom u Piquetov kokpit.“



BT49C
1981.



„KAKO BISMO PRIHVATILI ŠALU, U MONAKU SMO SE POJAVILI S LAŽNIM PREKIDAČEM – GOLEMOM RUČICOM S CRVENOM KUGLOM NA VRHU – UGRAĐENOM U PIQUETOV KOKPIT.“



BT55
1986.



Murray je svoje učenje o što manjem otporu zraka do ekstrema doveo svojim posljednjim Brabhamom, uvjerivši BMW da proizvede nagnuti motor i stavivši vozača gotovo vodoravno u kokpit. No „skateboard“ Brabham, premda je dobro izgledao, nije bio dobar.

„To je bila samo moja pogreška“, priznaje Murray. „To je bilo preambiciozno. U razvojnoj skupini ostalo nas je još samo četiri ili pet, a kako bismo spustili motor (15 stupnjeva od horizontale) trebali smo načiniti potpuno nov ustroj od ugljičnih vlakana. Osim toga, spuštanje motora značilo je da se radilica nalazi više

nego što bi trebala biti, i ne na simetrali bolida. Zbog toga smo trebali načiniti i nov mjenjač. Danas možete bolid dati razvojnom timu na godinu dana kako bi otklonio probleme, no mi nismo imali vremena ni ljudi. Nije mogao prenijeti snagu na podlogu, a motor je imao problema s uljem, tako da se zavoje moglo prolaziti u jednom smjeru, no u drugom smjeru ulje bi ostajalo u karteru. Zadali smo si previše posla u premalo vremena. Dokazao sam da koncept drži vodu: McLaren iz '88. zapravo je drukčije obojen Brabham iz '86. s Hondinim motorom. Jedan je osvojio 15 od 16 utrka, a drugi je bio promašaj.“

FO



IZVJEŠTAJ S UTRKE Peter Windsor

KIMI
UZVRAĆA
UDARAC

Prvak je uhvatio ritam i jurišem osvojio Sepang po nesnosnoj vrućini



Räikkönen slavi drugu pobjedu na VN Malezije

Nekoliko minuta nakon treninga u petak na vrućem i sparnom Sepangu upitao sam Kimija Räikkönena što misli o novoj podlozi na stazi.

“Ne znam ni da postoji”, odgovorio je mrtav hladan. “Mislim da je osjećaj isti kao lani, ali tek je prvi dan, pa će staza sutra možda biti bolja...”

Felipe Massa bio je, naprotiv, siguran: “Nova je podloga mnogo abrazivnija. Bit ćemo uvelike kompetitivniji nego što smo bili u Melbourneu. Uvjeran sam da ćemo biti brzi na kratkim i dugim dionicama...”

To, možda, objašnjava zašto je na kraju Kimi Räikkönen bio Ferrarijev pobjednik desete VN Malezije, a Felipe Massa završio u mačjem zahodu. Massin se dar temelji na iznimnom osjećaju za ponašanje repa bolida, a Kimijev je, pak, u posve drukčijoj sferi i svodi se na usklađenost s podlogom.

Dakle, prva je startna mjesta na zgodnoj stazi koja obuhvaća oštre polukružne zavoje, tečne S-zavoje, nizbrdice i srednje brze nepregledne zavoje zaposjeo briljantan par:

dva pobjednika u istim bolidima. Nije bilo nijednog McLaren-Mercedesa da im pomrsi račune, nikakvih prvenstvenih razmirica. Bila je to vrlo čista borba i, sudeći po kvalifikacijama, činilo se da je sila bila s Felipeom.

Blijed i pomalo uzdrman, Kimi je nakon kvalifikacija govorio kako mu je u Q3 prijanjanje “nestajalo” (za razliku od Q2, iz koje se njegovih 1:34.10 pokazalo najbržim vremenom vikenda). Felipe je, pak, sa sjajem u očima odgovarao na podsjećanja o pobjedi u Bahreinu 2007. s pole positiona

Robert Kubica napokon se popeo na postolje, prvi put od 2006. Drugo mjesto mu je rezultat karijere



i o tome kako su sve njegove pobjede ostvarene kad je imao prvo startno mjesto. I na stazi se činilo kao da je Felipe posložio sve kockice. Nema nadzora proklizavanja? Nema problema. Samo smo iz sićušnih pomaka bolida mogli naslutiti da je prikovao desnu nogu uz pod. S novim Bridgestonkama i laganim spremnikom (za sedamnaest brzih krugova), Felipe je bio isti onaj vozač kojeg smo prošle godine gledali na Interlagosu. Slavio je pole vučući se po stazi, štedeći gorivo, pumpajući šakama, čak i dok je BMW-Sauberov Nick Heidfeld kraj njega projurio u završnim sekundama.

Kimi se doimao pomalo smeten. Istina, prenio je više goriva u Q3 (za devetnaest krugova). Istina, iz publike se njegov krug činio savršenim. Ali bio je nesiguran. Razlika do Felipea bila je oko dvije desetinke veća nego što je trebala biti. Okrivio je gubitak prijanjanja.

U noći sa subote na nedjelju lijevalo je kao iz kabla, tropski, baš kao i potkraj petka. U Kuala Lumpuru iz asfalta se dizala para, a na Sepangu se smrvljena guma prema

PROKLIZAVANJE 1

SUNČAN TRULLIJEV DAN

Jarno Trulli odupro se kasnom napadu Lewisa Hamiltona i osvojio četvrto mjesto za Toyotu.

Na gridu je, nakon što su McLarenu kažnjeni, bio treći, ali već su ga u sprintu prema prvom zavoju uklještila dva BMW-a, pa je izgubio prljanjanje i s vanjske strane strugnuo u Heidfeldov bolid.

"Nisam ga vidio", rekao je Trulli. "Bokovi novog kokpita jako su visoki."

U prvom je krugu pao na šesto mjesto, ali dobro vrijeme u boksu vratilo ga je u vrh. U posljednjem stintu, na tvrđoj mješavini, našao se pod stalnim pritiskom Lewisa Hamiltona.

"S mekšim smo gumama bolji", rekao je. "McLarenu su u nekim dijelovima bili brži od mene, ali nisam se predavao. U završnim sam krugovima dao sve od sebe."

Stuart Codling

Unatoč lošem startu, Trulli se uspio oduprijeti Hamiltonovim žestokim nastajima i osvojiti četvrto mjesto



Nakon kazne od pet mjesta na gridu i stršćeg vijka kotača, peto mjesto nije loš rezultat za Lewisa

rubnicima i niz odvode slijevala u uskim, crnim potočićima. Do ponoći je novopoložena smjesa ponosno iskežila svoje mikrozupce, oštre poput kremenja.

Na jutro utrke, kad je Felipe pokraj tribina projurio u svojem Maseratiju, činilo se kao da ga ništa ne može zaustaviti. Druga utrka i već je nadmašio Kimija na zahtjevnoj stazi. A McLarenu nisu ni na vidiku... Kakav poklon!

Na samome su startu bili vrlo izjednačeni, što će reći da je Räikkönen, u ovo manualno doba, na prljavijoj strani staze, savršeno startao. Bio je u igri, pokraj Ferrarija, dok je prvi, oštri zavoj vrebao. Na milisekundu je fingirao napad, samo kako bi obeshrabrio Felipea, a zatim se povukao, oslanjajući se na to da će mu ravan bolid pri kočenju omogućiti da uleti u bilo kakvu pukotinu koja bi se mogla materijalizirati u prvom, drugom, čak i trećem zavoju. Ali Felipe nije otvorio nikakvu rupu. U tim je zavojima, kao

PROKLIZAVANJE 2

OTVORIO SE RED BULLU

Nakon drame s ovjesom tijekom treninga – David Coulthard propustio je termin zbog sudara izazvanog odljepljivanjem ramena ovjesa – Mark Webber sedmim je mjestom Red Bullu donio dva boda.

Webber se kvalificirao na šesto mjesto i u prvom se krugu probio do četvrtog. Ali do prvog odlaska u boks morao je trpjeti nastaje Lewisa Hamiltona koji se lansirao sa starta. "Ako dobro prođeš Zavoj 14, zapravo te više ne mogu dostići", rekao je Webber. "To mora da ga je razljutilo. Ali morao sam rano u boks zbog teškoća s pumpom i manjka goriva." Webber se iz boksa vratio u promet, što je Trulliju omogućilo da ga pretekne. "Nismo ni pomišljali da ćemo se nadmetati s BMW-om i McLarenom", rekao je Webber. "Odvožio sam sjajan prvi krug, pa sam se u prvom stintu zatekao u neočekivanom položaju."

Stuart Codling



Još jedan sjajan nastup u kvalifikacijama Marku Webberu donio je sedmo mjesto

i, zapravo, kroz idućih dvanaest krugova, bio milimetarski točan. Kad tako vozi, Massa očaravajuće podsjeća na Alonsa. On je trkač u najslikovitijem značenju te riječi – izgleda brzo. U Felipeovoj se sjeni Kimijev bolid doimao poput vagona. I tako su se crveni bolidi počeli odvajati od najbližih suparnika (Robert Kubica brzo je primijetio da su u odnosu na njegov BMW-Sauber Ferrariji



Alonso se svojim Renaultom teškom mukom domogao posljednjeg mjesta koje nosi bodove. Devetom Coulthardu malo je nedostajalo



Räikkönen je zadržao strpljenje i došao do vodstva preskočivši Massu u boksovima

imali ozbiljnu prednost glede najveće brzine). S približavanjem boksova, Kimi je, međutim, počeo osjećati da je pobjeda nadohvat ruke: znao je da ima krug, možda dva, više od Felipea, i s lakoćom je održavao razmak unutar dvije sekunde. "S lakoćom" znači da "nije morao trošiti gume". Kimi je po kišom opranom Sepangu klizio kao po ledu, no njegovi su slični i krasno profinjeni pokreti dlana, ruku i

"Kimi je bio u savršenu skladu s gumama i stalno promjenjivom podlogom"

stopala bili skriveni od pogleda. U kokpitu drugog Ferrarija, pak, Felipe je jače trošio gume. Vozio je poznatom energijom iz Q3 – na praznoj stazi. U prvom dijelu stinta, dok su gume bile nove, to je funkcioniralo bez poteškoća, no ubrzo se manevarski prostor počeo sužavati. Mali gubitak prijanjanja pretvorio se u trenutak. Trzaj pri kočenju postao je nekoliko metara razmaka.

Felipe se zaustavio radi novih guma i dopune Shellom u sedamnaestom krugu. Čim se našao na otvorenu prostoru, Kimi je smjesta počeo voziti najbrže sektore, vozeći savršeno čisto i pribrano. Gume su mu manje-više još uvijek bile u igri. Iz boksa je izišao u vodstvo. Posao obavljen. Utrka dobivena. Sad je samo morao steći prednost od tri sekunde nad (malo težim) Felipeom... Za to vrijeme u Felipeovu taboru: što učiniti? Nagaziti u prvim krugovima stinta? Ima li to smisla?

PROKLIZAVANJE 3

NELSON PIQUET

Nakon blijedog debija u Melbourneu, Nelsonu Piquetu trebao je dobar rezultat u Maleziji kako bi utišao kritičare. I dobrano se namučio da to ostvari. Tijekom treninga u petak odvezao je 71 krug bez poteškoća. Bio je samo desetinku sekunde sporiji od momčadskog kolege Fernanda Alonsa. Zatim se kvalificirao na trinaesto mjesto, a trku je završio na jedanaestom, prošavši ciljem nekoliko sekunda poslije Jensona Buttona. "Zadovoljan sam svojim vikendom", izjavio je. "U Melbourneu sam naučio da ti otpočetak mora biti ugodno u bolidu, i to se ovdje dogodilo. Napredovao sam ovaj vikend i nadam se da ću istim putem nastaviti u idućoj utrci."

Statistika ide u prilog Nelsonovoj tvrdnji. U Melbourneu je u Q1 bio 1,4 s sporiji od Alonsa, no u Sepangu se, gdje je krug dulji, razmak smanjio na devet stotinka. Čini se da bi mladom Piquetu kritičari morali dati još malo vremena prije nego li ga otpišu.

Stuart Codling

Nelson se popravio nakon Australije, završivši jedanaesti i približivši se Alonsovim kvalifikacijskim vremenima



Neće uspjeti preteći Kimija na stazi. Čuvati gume jedno vrijeme, a zatim ubrzati? Očito.

No to bi funkcioniralo samo da je Felipe razmak mogao održati unutar sekunde, što je Kimi itekako dobro znao. Uputa iz Kimijeva tabora glasila je, dakle: iskoristi nove gume, odvoji se malo, neka Felipe grize. I bogme je grizao. Žestoko, nauštrb guma. Kako se Kimi neumoljivo udaljavao – bio je to vozač u savršenu skladu s gumama i stalno promjenjivom podlogom – Felipe se pretvorio u trkaćeg vozača, čovjeka koji je startao prvi, a sad je morao šibati i tjerati propetog konjića i oslanjati se na stražnje gume kao nikad prije. Barem ne bez nadzora proklizavanja ili "kočenja motorom". Poraz je bio na vidiku. Dok se približavao varljivom desnom Zavoju 6, pritisnuo je kočnice trunčicu prejako. Stražnji je kraj iskočio, refleksno ga je poravnao, no vrh zavoja bio je izgubljen, pa se otklizao i nagazio vanjski rubnik. Bolid je trznuo, činilo se čudno: prljavština na stražnjoj gumi? Iznenada se zatekao predeboko u sedmoj i Kimi je počeo odmicati. Felipe je opet očajnički tražio još staze.

Nagazio je gas samo da se riješi zavoja, no nije ni trepnuo, a rep je već izletio iz putanje. Otpustio je gas i okrenuo upravljač u suprotnu stranu, ali nije pomoglo. Mučnom sporošću izvrtio se unatrag na prostor za izlijetanje.

Ubacio je u prazan hod. Našao je prvi stupanj. Pokušao je oživiti bolid, ali znakova život nije bilo. Prijanjanja niotkuda. Za njega je utrka bila završena.

Kimi – i nepostojanje nadzora proklizavanja – osvojili su VN Malezije. **FO**

VELIKA NAGRADA MALEZIJE STATISTIKA

Svi podaci iz 2. utrke



Jeste li znali?

To je bila deseta VN Malezije. Pet ih je osvojio Ferrari, po dvije McLaren i Renault, a jednu Williams. Räikkönenova pobjeda u ožujku zbila se točno pet godina nakon njegove prve pobjede, također u Sepangu. Bio je to također prvi put da se BMW dvije trke uzastopno penjao na postolje.

STARTNI POREDAK

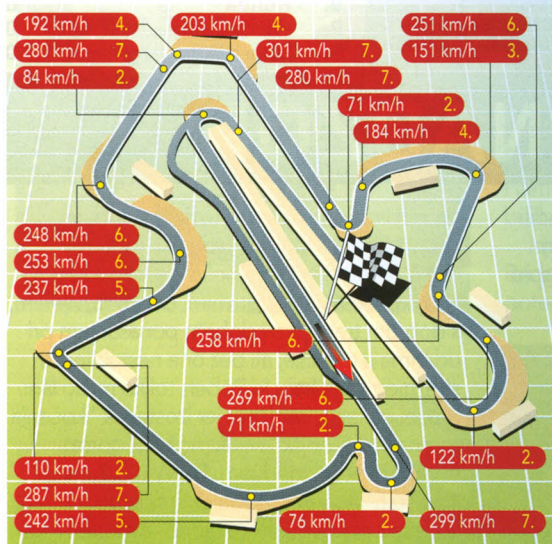
REZULTATI UTRKE

| KVALIFIKACIJSKO VRIJEME | PRVI BOKS U KRUGU | MOTOR: 1. ILI 2. TRKA | VOZAČ I STARTNO MJESTO |
|-------------------------|-------------------|-----------------------|-----------------------------|
| 1m35.748s (u Q3) | 17 | 1. | Felipe Massa |
| 1m36.230s Q3 | 18 | 1. | Kimi Räikkönen |
| 1m36.711s Q3 | 17 | 1. | Jarno Trulli |
| 1m36.727s Q3 | 21 | 1. | Robert Kubica |
| 1m36.753s Q3 | 17 | 2. | Nick Heidfeld |
| 1m37.009s Q3 | 16 | 1. | Mark Webber |
| 1m38.450s Q3 | 22 | 2. | Fernando Alonso |
| 1m36.613s Q3 | 20 | 2. | Heikki Kovalainen* |
| 1m36.709s Q3 | 19 | 2. | Lewis Hamilton* |
| 1m39.656s Q3 | --- | 1. | Timo Glock |
| 1m35.208s Q2 | 22 | 1. | Jenson Button |
| 1m35.408s Q2 | 23 | 1. | David Coulthard |
| 1m35.562s Q2 | 24 | 1. | Nelson Piquet |
| 1m35.622s Q2 | 24 | 2. | Rubens Barrichello |
| 1m36.648s Q2 | 24 | 1. | Sebastian Vettel |
| 1m35.670s Q2 | 2 | 2. | Nico Rosberg |
| 1m36.240s Q1 | 20 | 1. | Giancarlo Fisichella |
| 1m36.677s Q1 | --- | 1. | Sébastien Bourdais |
| 1m37.087s Q1 | 18 | 1. | Takuma Sato |
| 1m37.101s Q1 | --- | 1. | Adrian Sutil |
| 1m37.481s Q1 | 20 | 1. | Anthony Davidson |
| 1m36.388s Q1 | 16 | 2. | Kazuki Nakajima** |

| KONAČAN POREDAK VOZAČA | PLASMAN NAKON 1. KRUGA | UKUPNO VRIJEME |
|--|------------------------|--------------------------|
| 1 Kimi Räikkönen Ferrari F2008 | 2. | 1:31:18.555s |
| 2 Robert Kubica BMW-Sauber F1.08 | 3. | +19.570s |
| 3 Heikki Kovalainen McLaren-Mercedes MP4-23 | 7. | +38.450s |
| 4 Jarno Trulli Toyota TF108 | 6. | +45.832s |
| 5 Lewis Hamilton McLaren-Mercedes MP4-23 | 5. | +46.548s |
| 6 Nick Heidfeld BMW-Sauber F1.08 | 10. | +49.833s |
| 7 Mark Webber Red Bull-Renault RB4 | 4. | +68.130s |
| 8 Fernando Alonso Renault R28 | 9. | +70.041s |
| 9 David Coulthard Red Bull-Renault RB4 | 8. | +76.220s |
| 10 Jenson Button Honda RA108 | 11. | +86.214s |
| 11 Nelson Piquet Renault R28 | 12. | +92.202s |
| 12 Giancarlo Fisichella Force India-Ferrari VJM01 | 18. | +1 krug |
| 13 Rubens Barrichello Honda RA108 | 16. | +1 krug |
| 14 Nico Rosberg Williams-Toyota FW30 | 14. | +1 krug |
| 15 Anthony Davidson Super Aguri-Honda SA08A | 20. | +1 krug |
| 16 Takuma Sato Super Aguri-Honda SA08A | 19. | +2 kruga |
| 17 Kazuki Nakajima Williams-Toyota FW30 | 17. | +2 kruga |
| 18 BEZ PLASMANA | RAZLOG ODUSTAJANJA | |
| 19 Sebastian Vettel Toro Rosso-Ferrari STR02B | 13. | mjenjač – 39 krugova |
| 20 Felipe Massa Ferrari F2008 | 1. | izlijetanje – 30 krugova |
| 21 Adrian Sutil Force India-Ferrari VJM01 | 15. | hidraulika – 5 krugova |
| 22 Timo Glock Toyota TF108 | 21. | nesreća – 1 krug |
| 22 Sébastien Bourdais Toro Rosso-Ferrari STR02B | - | izlijetanje – 0 krugova |

*uključujući kaznu od pet mjesta **uključujući kaznu od deset mjesta zbog sudara na VN Australije

VELIKA NAGRADA MALEZIJE



Datum 23. ožujka 2008.
Vrijeme sunčano/sparno, 30 °C
Temperatura staze 45 °C
Gledatelja 120 000
Broj krugova 56



SEPANG
Duljina staze 5,543 km

SEPANG KRUG ZA KRUGOM

START Massa silovito zatvara vrata Räikkönenu za vodstvo u prvom zavoju. Hamilton skače s 9. na 5. mjesto.

1. KRUG Bourdais izlijeće u Zavoju 6, Glock i Rosberg sudaraju se u Zavoju 14, Massa vodi ispred Räikköna, Kubice, Webbera, Hamiltona, Trullija, Kovalainena i Coultharda.

4. KRUG Coulthard, Heidfeld i Alonso bok uz bok na ravnom dijelu. Coulthard pada s 8. na 10. mjesto.

11. KRUG Najbolja osobna vremena obaju Ferrarijevih vozača, razmak je dvije sekunde.
17. KRUG Massa, Trulli i Heidfeld u boks. Räikkönen vodi - i postavlja rekord kruga.

18. KRUG Räikkönen odlazi u boks i vraća se ispred Masse. Kubica u vodstvu.

19. KRUG Hamilton odlazi u boks i pada na 11. mjesto zbog zaglavljenoj vijka prednjeg desnog kotača.

21. KRUG Kubica u boks, Räikkönen ispred Masse za 3,5 s.

31. KRUG Massa izlijeće u Zavoju 8, Räikkönen vodi ispred Kubice i Kovalainena.

38. KRUG Räikkönen u boks, Kubica vodi.

43. KRUG Kubica u boks, Räikkönen vraća vodstvo.

56. KRUG Räikkönen pobjeđuje s 19,5 s prednosti ispred Kubice, Kovalainena, Trullija i Hamiltona.

BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

Najbrži krug Nick Heidfeld 1:35,366 u 55. krugu (217,30 km/h)

Najbrži u boks Nick Heidfeld 22,944 s

Najsporiji u boks Lewis Hamilton 41,548 s

Najveća brzina Lewis Hamilton 309,22 km/h

Najmanja brzina Timo Glock 81,61 km/h

SEZONA DO SADA

| | AUSTRALIJA | MALEZIJA | ŠPANIJA | BAHREIN | INDIJA | TURSKA | MOKO | KANADA | VEL. BRITANIJA | NEMACKA | INDIJA | EUROPA | BELEGIJA | ITALIJA | SINGAPUR | JAPAN | KINA | BRZILA |
|----------------------|------------|----------|---------|---------|--------|--------|------|--------|----------------|---------|--------|--------|----------|---------|----------|-------|------|--------|
| Kimi Räikkönen | 8 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Felipe Massa | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nick Heidfeld | 2 | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Robert Kubica | 0 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fernando Alonso | 4 | 8 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nelson Piquet | 0 | 11 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nico Rosberg | 3 | 14 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kazuki Nakajima | 6 | 17 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| David Coulthard | 0 | 9 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mark Webber | 0 | 7 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jarno Trulli | 0 | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Timo Glock | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sébastien Bourdais | 7 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sebastian Vettel | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jenson Button | 0 | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rubens Barrichello | D | 13 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Takuma Sato | 0 | 16 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Anthony Davidson | 0 | 15 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Adrian Sutil | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Giancarlo Fisichella | 0 | 12 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lewis Hamilton | 1 | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Heikki Kovalainen | 5 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | |

O Odustao; D diskvalificiran

ILUSTRACIJA STAZE: ALAN ELDRIDGE; STEVE ETHERINGTON/JLAT



IZVJEŠTAJ S UTRKE Peter Windsor



Važna pobjeda: Felipe je zacijelo bio zabrinut zbog dva ispadanja. Kakav povratak!

POREDAK VOZAČA poslije treće od 18 utrka

| | | |
|-----|----------------------|----|
| 1. | Kimi Räikkönen | 19 |
| 2. | Nick Heidfeld | 16 |
| 3. | Lewis Hamilton | 14 |
| 3. | Robert Kubica | 14 |
| 3. | Heikki Kovalainen | 14 |
| 6. | Felipe Massa | 10 |
| 7. | Jarno Trulli | 8 |
| 8. | Nico Rosberg | 7 |
| 9. | Fernando Alonso | 6 |
| 10. | Mark Webber | 4 |
| 11. | Kazuki Nakajima | 3 |
| 12. | Sébastien Bourdais | 2 |
| 13. | David Coulthard | 0 |
| 13. | Timo Glock | 0 |
| 13. | Jenson Button | 0 |
| 13. | Rubens Barrichello | 0 |
| 13. | Nelson Piquet | 0 |
| 13. | Giancarlo Fisichella | 0 |
| 13. | Anthony Davidson | 0 |
| 13. | Takuma Sato | 0 |
| 13. | Adrian Sutil | 0 |
| 13. | Sebastian Vettel | 0 |

POREDAK KONSTRUKTORA poslije treće od 18 utrka

| | | |
|----|------------------|----|
| 1. | BMW Sauber | 30 |
| 2. | Ferrari | 29 |
| 3. | McLaren-Mercedes | 28 |
| 4. | Williams | 10 |
| 5. | Toyota | 8 |
| 6. | Renault | 6 |
| 7. | Red Bull | 4 |
| 8. | Toro Rosso | 2 |
| 9. | Honda | 0 |
| 9. | Force India | 0 |
| 9. | Super Aguri | 0 |

FERRARI PREUZIMA NADZOR

Massa je začepio usta kritičarima dominacijom u Bahreinu, a ludonije dostojne polea pretvorile su Roberta Kubicu u novog princa F1

Šest kilograma postalo je sedam ili čak osam do njegova povratka u Europu... Zašto i ne bi? Dva ili tri izgubit ćete na svakoj VN Malezije, a i više, ne osjećate li se najbolje. Sve to, dakle, možemo zbrojiti. Sedam kilograma u šest tjedana. Nije loše. Čak je i sam Kubica, kojeg je inače teško dirnuti, bio zadivljen. Sve to voće i povrće. Bez kruha, krumpira, teških treninga. Mišićna masa mu se smanjila, on malo masnoće što je imao nestalo je pod BMW-ovim podupravljanjem.

Slabe točke u Maleziji? Ferrariji su se doimali bržima na ravnim dionicama, no, pošteno rečeno, Ferrariji su u današnje doba na ravnome brži od svih. Živimo u novom dobu "aeroelastičnosti", sjećate li se?

Willi Rampf i Willem Toet svojski su se trudili razmišljati stvaralački, no unatoč svom tom računalnom modeliranju, BMW još nije uspio ovladati neprikosnovenom Ferrarijevom vještinom legalne aeroprilagodljivosti.

Usto, nema mnogo staza koje se diče tako dugim ravnim dionicama poput Sepanga. Bahrein je, sve u svemu, kompaktnija staza, tipičan primjer ovosezonskog festivala kočenja i prijanjanja.

I tako je BMW Sauber prionuo poslu. Od ranoga su jutra u petak isprobavali svoj novi pristup, ne obazirući se na rezultate

drugih i radeći na postavu. Šest ili sedam kilograma balasta koje sad nosi Robertov BMW F1.08-03 čini taj bolid krasnim trkačim strojem – oštrim i pozitivnim, dobro razvijenim, s dobrom trakcijom i dobrim ponašanjem pri udarima u rubnike, ali bez one nestabilnosti stražnjeg kraja koju je Robert toliko mrzio lani. Što je, dakako, ironično, jer izostanak "kočenja motorom" teorijski uvijek može pogoršati stvari. Opet se, međutim, BMW u Bahreinu (kao i u Melbourneu i Maleziji) gotovo čudesno ponašao pri kočenju – ili Robert ima prirodan osjećaj za stapanje prebacivanja u



Sedmo nebo: Webber je drugu utрку zaredom s jedanaestog startnog mjesta završio na sedmom

PROKLIZAVANJE 1

A NA ČELU KOLONE JE...

Prvi put u nekoliko godina (možda i u karijeri), brzina Jarna Trullija u ovogodišnjim utrkama odgovara vještini iskazanoj u kvalifikacijama. U Maleziji se kvalificirao na treće mjesto i završio četvrti, na gridu Bahreina bio je sedmi, a u cilju šesti. Šesterodnevno Toyotino zimsko testiranje na Bahrain International Circuitu zacijelo mu je bilo od pomoći tijekom vikenda jer se manje vremena moralo utrošiti na podešavanje bolida. No svejedno je morao dio treninga posvetiti uspoređivanju guma, budući da tih Bridgestoneovih mekših guma nije bilo u veljači.

Jarno je sjajno startao, pa je do kraja prvog kruga bio peti. Do kraja je izgubio samo jedno mjesto, pretekao ga je Heidfeld. Bez obzira na razlog buđenja – odlazak Alpha Schumachera, možda, ili dolazak Marka Gillana i Franka Dernieja – "Trullijeva vlakica" više nema!

Stuart Codling

Trulli predvodi ovogodišnji Toyotin povratak: bio je četvrti u Sepangu i šesti u Sakhiru



nije stupnjeve s usporavanjem, za usklađivanje pomaka stopala na kočnici s gibanjem bolida. To je "kočenje motorom" trebalo činiti lani i prijašnjih sezona. Sad, u trećoj utrci 2008., sve je jasnije da je elektronika rabljena prošlih sezona samo prikivala posebne sposobnosti najboljih i u boljem svjetlu prikazivala one prosječnih vještina. Govorimo o milisekundama, o sitnicama koje telemetrija ne može točno izmjeriti. Govorimo o savršenoj usklađenosti stopala i ruke, što, bogu hvala, ostaje obilježjem sportaša. Prošle godine, kad su okretaji motora pri kočenju ovisili o prijenosu, Robert nije mogao osjetiti bolid onako kao što ga je osjećao gotovo od rođenja, a dugo je mislio da uzrok leži u Bridgestonkama. Trzajevi i nestabilnost dotad ga nisu mučile. Tijekom zime je, međutim, uz sirov osjećaj novog bolida počeo shvaćati da je teškoća cijelo vrijeme bila u kočenju motorom, u pomoćnom sustavu – koji je katkad stvarao nestabilnosti jer je promjena stupnjeva potrebna za ubrzanje brzine bolida zahtijevala maksimalan pritisak na papučicu.

Robert je bio sedmi i peti tog petka u Bahreinu. Svi su govorili samo o Massi i Ferrariju. Zapravo o Massi, Kimiju i ljubitelju zidova Lewisu.

Petak uvečer? Već se pretvorilo u rutinu – Nick Heidfeld, Vit Liuzzi, Colin Kolles, špil karata i pokoji euro. Robert nije Michaelov klon, niti nalikuje Nicu. Robert je visok, mršav i vrlo smiren. Karta se. Šeće uokolo u prugastoj trenirci. I vozi brzo. Vrlo brzo. On je Jochen Rindt u poveljama. On je vozač kojeg je Lewis Hamilton jednom nominirao za svoju najveću buduću prijetnju.

Ispraznjena spremnika, s mekšim Bridgestonkama, Robert predosjeća potencijal vikenda, čak i kad tu i tamo malo

Uzdrmani snovi: zbog sudara s prijateljem Davidom Coulthardom, Jenson Button morao je odustati



Lewis se svojski trudio da se probije naprijed, no Giancarlo Fisichella nimalo mu nije olakšao posao

proklize ili izgubi nadzor nad repom. Subotnje je jutro završio treći, u vrhu s Kimijem, a ispred McLaren-Mercedesa. Agresivno s gorivom, krenuli su zatim u pohod na čelo grida.

McLaren, zatečen Massinom brzinom u Q2 s lakim spremnikom i svjestan da se ne može nadmetati u brzini u jednom krugu, otežao je Hamiltona. Pršteći samopouzdanjem, Ferrari je konzervativno pripremio bolide. Heidfeld, uvijek tri desetinke iza Roberta,

PROKLIZAVANJE 2

NIJE MU LAKO

Je li Fernando testirao Lewisove kočnice na početku drugog kruga? Dvostruki svjetski prvak poslije utrke nije mnogo spominjao incident, ostavivši Renaultu da telemetrijom dokaže njegovu nevinost.

To, međutim, nije bio jedini njihov dodir tijekom utrke. Fernando je poslije otkrio kako je Lewis udario u rep njegov bolida u prvom zavoj četvrtog kruga, pritom mu oštetivši difuzor. Zbog toga mu je u preostalih 56 krugova bilo teže voziti svoj Renault R28 nego tijekom treninga i kvalifikacija. Završio je na desetom mjestu, upisavši tako prvi rezultat izvan bodovnih okvira nakon VN Mađarske 2005.

"Danas je bio vrlo težak dan", rekao je Fernando. "Cijeli je vikend bio prilično loš – ispod naše razine."

Stuart Codling



Alonso je završio deseti – prvi put bez bodova nakon Mađarske 2005.

VELIKA NAGRADA BAHREINA IZVJEŠTAJ S UTRKE



Nakon briljantnog osvajanja prvog startnog mjesta, Kubica se grčevito odupirao Ferrarijima, ali naposljetku je bio treći, 3,3 s iza Räikkönena

nosio je sličnu masu. Poljaku je to otvorilo čist, nesmetan put. Prava je prijetnja bio Massa, no Massa je potkraj Q3 naletio na promet (Rosberg).

Ferrarijeva je vozača to rastrojilo. Kubica je, međutim, našao čistu putanju. Ostaje samo krug... i sjećanje na Melbourne. Ne može izbjeći ponovljeni snimak – opet kasno koči, ovdje u Zavoju 11, i skliže pola metra. Umjetnost je, međutim, učiniti to nevažnim, i Robert je do kraja uspio biti savršen.

U cilj je ušao s najboljim vremenom. Massa je zaostao za treptaj. Te su noći otvorili novi špil.

“Kubica je po završetku bio neraspoložen, ali on je nova sila u prvenstvu.”

U formacijskom je krugu osjetio kako nešto nije u redu s uključivanjem spojke. S obzirom na postav spojke, imao je dvije mogućnosti: smanjiti okretaje i riskirati kašnjenje ili ići s normalnim okretajima i suočiti se s proklizavanjem. Nimalo teška odluka.

Dakle, u prvih ga je dvadesetak metara Massa zaobišao. Nema veze. Drugo je mjesto sasvim dobar položaj, s obzirom na vjerojatno trošenje guma i habanje kočnica po vrućem, vjetrovitom danu... ali što je ovo!?

Ulazi u drugi krug i slijedi Massu u polukružnom zavoju, no bolid je posvuda, rep mu u brzim zavojima skliže kao da ima probušenu gumu. Malo je zastao, povratio prijanjanje – a onda opet izgubio stražnji kraj. Gotovo je.

90 F1 Racing Travanj 2008.

PROKLIZAVANJE 2

FISIJEVA SILA

Kad je novi šef Force Indije Vijay Mallya doveo Giancarla Fisichella, cilj je postao jasan. Htio je da vozač koji je pobjeđivao u F1 izvuče njegovu momčad iz posljednjeg dijela grida. Završilo je razdoblje u kojem manje daroviti vozači plaćaju za sjedalo u bolidu. U Bahreinu je Fisi upriličio izvedbu kojoj se Mallya nadao. Dovukao je VJM01 do polovice grida, a zatim većinu utrke proveo nadomak vodećoj desetorici. Činjenica da se borio s Alonsom i Hamiltonom te završio ispred Williamsa i Toro Rossa, izmamila je širok osmijeh na lice indijskog šefa.

“Bio sam ushićen zbog Giancarlove brzine i ponosan što smo se borili s jakim momčadima”, rekao je poslije.

Dvanaesto je mjesto bilo zaslužno. Bodovi ne bi smjeli biti predaleko. Stuart Codling

Fisichella je, na zadovoljstvo šefa Force Indije Vijaya Mallyje, držao Alonsov i Hamiltonov ritam



“Mislim da mi je probušena stražnja”, viknuo je u radio.

“Prijam, Roberte. Ulje na putanjama četiri, pet i šest. Ponavljam, ulje.” (Ulje iz oštećenog Ferrarijeva motora u Toro Rossu Sebastiana Vettela.)

Ali gdje su zastavice za ulje? Slijedio je Massu, pitajući se raspoláže li on istom informacijom. Možda je bilo nekih zastavica u Zavoju 5, ali u 9. i 10., u kojima se bolid još ponašao grozno, nije bilo ničega.

I dalje se pitao ima li probušenu gumu, no posada mu više ništa nije javila. Zbunjen, zastao je u prvom zavoju trećeg kruga. Kimi ga je prošao s vanjske strane.

“Guma u redu, Roberte, guma je u redu. Ulje na stazi.” Bilo je prekasno. Izgubio je mjesto. Izgubio je brzinu. Sve počinje ispočetka. Vozio je dobro, naravno. Zapravo, ostatak VN Bahreina odvezio je krasno (zanemarimo li jedan trenutak početkom drugog stinta). Nadmašio je Heidfelda za 3,5 s, a Kimija je namučio dovoljno da je Finac morao voziti jako brze sektore. I završio je treći – drugo postolje u dva tjedna.

Ipak, teško se ne zapitati zašto je BMW u ovo doba kad mu sredstava ne nedostaje u nedjeljnoj bitki zanemario nešto toliko jednostavno poput najobičnijeg “promatrača”. Nitko u F1 ih nema, ne trebaju im. Imaju “tehnologiju”. Da, baš.

Robert je stoga bio zlovoljan kad je izišao iz bolida. Nije važno što je završio treći i što se BMW sad nalazi na čelu konstruktorskog poretka.

Utrka je mogla biti bolja, zapravo morala je biti bolja. Sve u svemu, nema nikakve dvojbe da svjedočimo radanju nove šampionske sile.

VELIKA NAGRADA BAHREINA

STATISTIKA

Svi podaci iz 3. utrke



Jeste li znali?

Bila je to peta VN Bahreina. Felipe Massa, Fernando Alonso, Jarno Trulli i Rubens Barrichello dosad su završili svaku. Alonso i Massa pobijedili su po dva puta, a Robert Kubica postao je prvi poljski vozač F1 koji je zasjeo na čelo grida.

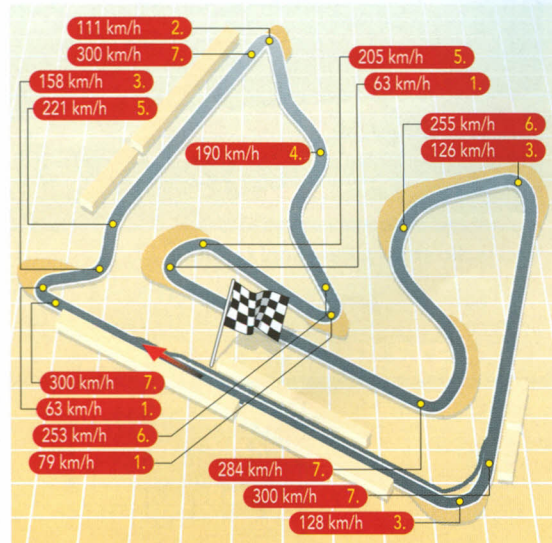
STARTNI POREDAK

| KVALIFIKACIJSKO VRIJEME | PRVI BOKS U KRUGU | MOTOR: 1. ILI 2. TRKA | VOZAČ I STARTNO MJESTO |
|-------------------------|-------------------|-----------------------|--------------------------------|
| 1m33.096s (u Q3) | 17 | 2. | Robert Kubica 1 |
| 1m33.123s Q3 | 21 | 2. | Felipe Massa 2 |
| 1m33.292s Q3 | 2 | 1. | Lewis Hamilton 3 |
| 1m33.418s Q3 | 20 | 2. | Kimi Räikkönen 4 |
| 1m33.488s Q3 | 21 | 1. | Heikki Kovalainen 5 |
| 1m33.737s Q3 | 21 | 1. | Nick Heidfeld 6 |
| 1m33.994s Q3 | 20 | 2. | Jarno Trulli 7 |
| 1m34.015s Q3 | 17 | 1. | Nico Rosberg 8 |
| 1m35.057s Q3 | 1 | 1. | Jenson Button 9 |
| 1m35.115s Q3 | 20 | 1. | Fernando Alonso 10 |
| 1m32.371s Q2 | 22 | 1. | Mark Webber 11 |
| 1m32.508s Q2 | 22 | 1. | Rubens Barrichello 12 |
| 1m32.528s Q2 | 24 | 2. | Timo Glock 13 |
| 1m32.790s Q2 | 17 | 2. | Nelson Piquet 14 |
| 1m32.915s Q2 | 23 | 2. | Sébastien Bourdais 15 |
| 1m32.943s Q2 | 32 | 1. | Kazuki Nakajima 16 |
| 1m33.433s Q1 | 2 | 2. | David Coulthard 17 |
| 1m33.501s Q1 | 22 | 1. | Giancarlo Fisichella 18 |
| 1m33.562s Q1 | --- | 1. | Sebastian Vettel 19 |
| 1m33.845s Q1 | 1 | 1. | Adrian Sutil 20 |
| 1m34.140s Q1 | 24 | 1. | Anthony Davidson 21 |
| 1m35.725s Q1 | 25 | 1. | Takuma Sato 22 |

REZULTATI UTRKE

| KONAČAN POREDAK VOZAČA | PLASMAN NAKON 1. KRUGA | UKUPNO VRIJEME |
|---|------------------------|----------------------|
| Felipe Massa Ferrari F2008 | 1. | 1:31:06.970s |
| Kimi Räikkönen Ferrari F2008 | 3. | +3.339s |
| Robert Kubica BMW-Sauber F1.08 | 2. | +4.998s |
| Nick Heidfeld BMW-Sauber F1.08 | 6. | +8.409s |
| Heikki Kovalainen McLaren-Mercedes MP4-23 | 4. | +26.789s |
| Jarno Trulli Toyota TF108 | 5. | +41.314s |
| Mark Webber Red Bull-Renault RB4 | 10. | +45.473s |
| Nico Rosberg Williams-Toyota FW30 | 7. | +55.889s |
| Timo Glock Toyota TF108 | 12. | +69.500s |
| Fernando Alonso Renault R28 | 8. | +77.181s |
| Rubens Barrichello Honda RA108 | 13. | +77.862s |
| Giancarlo Fisichella Force India-Ferrari VJM01 | 14. | +1 krug |
| Lewis Hamilton McLaren-Mercedes MP4-23 | 16. | +1 krug |
| Kazuki Nakajima Williams-Toyota FW30 | 18. | +1 krug |
| Sébastien Bourdais Toro Rosso-Ferrari STR02B | 15. | +1 krug |
| Anthony Davidson Super Aguri-Honda SA08A | 19. | +1 krug |
| Takuma Sato Super Aguri-Honda SA08A | 16. | +1 krug |
| David Coulthard Red Bull-Renault RB4 | 17. | +1 krug |
| Adrian Sutil Force India-Ferrari VJM01 | 21. | +2 kruga |
| BEZ PLASMANA | RAZLOG ODUSTAJANJA | |
| Nelson Piquet Renault R28 | 11. | mjenjač - 40 krugova |
| Jenson Button Honda RA108 | 20. | nesreća - 19 krugova |
| Sebastian Vettel Toro Rosso-Ferrari STR02B | - | nesreća - 0 krugova |

VELIKA NAGRADA BAHREINA



Datum
6. travnja 2008.
Vrijeme
sunčano, 31 °C
Temperatura staze
35 °C
Gledateljia
43 000
Broj krugova
57



© 2008 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France

SEPANG
Duljina staze
5,412 km

BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

Najbrži krug Heikki Kovalainen 1:33,193 u 49. krugu (209,07 km/h)
Najbrži u boks Nick Heidfeld 27,678 s
Najsporiji u boks David Coulthard 38,380 s
Najveća brzina Felipe Massa 316,01 km/h
Najmanja brzina Sebastian Vettel 238,31 km/h

BAHREIN KRUG ZA KRUGOM

START Kubicu koji je krenuo s prvog mjesta prije prvog zavoja pretječe Massa. Hamilton sporo kreće s 3. mjesta i nestaje u prometu.
1. KRUG Alonso udara u Buttona, Hondinu se bolidu probušila guma i počeo je polako gubiti zrak. Na kraju kruga Massa vodi ispred Kubice, Räikköna, Kovalainena, Trullija, Heidfelda, Rosberga i Alonsa.
2. KRUG Hamilton udara u Alonsova stražnji kraj i na kraju kruga odlazi u boks po novi nos. Pada na 18. mjesto. Alonso pada na deveto.
3. KRUG Räikkönen pretječe Kubicu u prvom zavoju.
17. KRUG Kubica odlazi u boks s 3. mjesta.

20. KRUG Räikkönen, Trulli i Alonso u boks.
23. KRUG Massa, Heidfeld i Kovalainen u boks.
28. KRUG Räikkönen smanjuje razmak do Masse na manje od 4 s.
38. KRUG Räikkönen u boks.
39. KRUG Massa u boks.
41. KRUG Kubica u boks.
49. KRUG Kovalainen postavlja najbrže vrijeme kruga.
57. KRUG Massa pobjeđuje s 3,3 s prednosti ispred Räikköna. Slijede Kubica, Heidfeld, Kovalainen, Trulli, Webber, Rosberg, Glock i Alonso.

SEZONA DO SADA

| | AUSTRALIJA | MALEZIJA | ŠPANIJA | BAHREIN | TURSKA | MOKVAO | VEL. BRITANIJA | KANADA | FRANCUSKA | MEXIKO | INDIJA | EUROPA | BELGICA | ITALIJA | SINGAPUR | JAPAN | BRAZIL |
|-----------------------------|------------|----------|---------|---------|--------|--------|----------------|--------|-----------|--------|--------|--------|---------|---------|----------|-------|--------|
| Kimi Räikkönen | 8 | 1 | 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| Felipe Massa | 0 | 0 | 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| Nick Heidfeld | 2 | 6 | 4 | | | | | | | | | | | | | | |
| Robert Kubica | 0 | 2 | 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| Fernando Alonso | 4 | 8 | 10 | | | | | | | | | | | | | | |
| Nelson Piquet | 0 | 11 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| Nico Rosberg | 3 | 14 | 8 | | | | | | | | | | | | | | |
| Kazuki Nakajima | 6 | 17 | 14 | | | | | | | | | | | | | | |
| David Coulthard | 0 | 9 | 18 | | | | | | | | | | | | | | |
| Mark Webber | 0 | 7 | 7 | | | | | | | | | | | | | | |
| Jarno Trulli | 0 | 4 | 6 | | | | | | | | | | | | | | |
| Timo Glock | 0 | 0 | 9 | | | | | | | | | | | | | | |
| Sébastien Bourdais | 7 | 0 | 15 | | | | | | | | | | | | | | |
| Sebastian Vettel | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| Jenson Button | 0 | 10 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| Rubens Barrichello | D | 13 | 11 | | | | | | | | | | | | | | |
| Takuma Sato | 0 | 16 | 17 | | | | | | | | | | | | | | |
| Anthony Davidson | 0 | 15 | 16 | | | | | | | | | | | | | | |
| Adrian Sutil | 0 | 0 | 19 | | | | | | | | | | | | | | |
| Giancarlo Fisichella | 0 | 12 | 12 | | | | | | | | | | | | | | |
| Lewis Hamilton | 1 | 5 | 13 | | | | | | | | | | | | | | |
| Heikki Kovalainen | 5 | 3 | 5 | | | | | | | | | | | | | | |

O Odustao; D diskvalificiran

ILUSTRACIJA STAZE: ALAN ELDRIIDGE; XPB.CC

VELIKA NAGRADA ŠPANSJOLSKE



Utrka br. 4

Barcelona, 27.04.2008.

I. IZVJEŠTAJ

VOZAČKI POGLED ADRIANA SUTILA

Sjajna prigoda za testiranje bolida i kupnju, ali ne baš najbolja za utrkiivanje...

SVI VOZAČI dobro poznaju Barcelonu – na toj stazi provodimo mnoga testiranja. Zimi nam je Barca poput drugog doma.

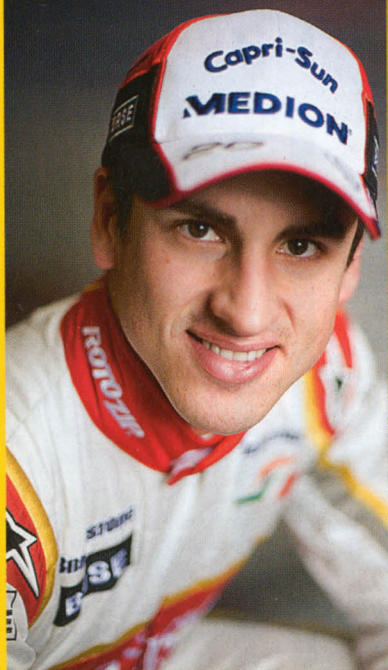
Ono što toj stazi daje toliki ispitni potencijal jest raznovrsnost zavoja i stalnost uvjeta. Ali zapravo nije riječ o sjajnoj trkačkoj stazi – čim se približite drugom bolidu izgubite mnogo potiska, pa je teško pretjecati, a gledateljima to nije privlačno.

Staza je općenito tečna. Jedini dio koji mi se ne sviđa je novokonstruirana spora šikana prije zadnjeg zavoja. Prolazak njome me frustrira.

Nikad nisam vozio po staroj stazi, kad je posljednji zavoj bio vrlo brz desni zavoj, ali sudeći prema telemetriji, bila je mnogo izazovnija.

Na VN Španjolske uvijek vlada sjajno ozračje, budući da su tribine pune Alonsovih navijača. Vrlo su domoljubno nastrojani, pa ne očekujem da će ostali vozači imati naročitu podršku, osim što bi se moglo zavijoriti nekoliko Ferrarijevih zastava. One se pojave na svakoj utrci.

Kako je riječ o prvoj europskoj utrci u kalendaru, bit će je zanimljivo promatrati s tehničke strane. Većina će momčadi svoje



Katalonija

Broj krugova 66 Duljina staze 4,654 km

Duljina trke 307,105 km Pobjednik 2007. Felipe Massa (Ferrari)

Rekord kruga 1:22,680 s (2007.) Felipe Massa (Ferrari)



"Na tribinama uvijek vlada sjajan ugođaj zbog Alonsovih navijača."

bolide opremiti novim dijelovima, pa će, pomalo kao u prvoj utrci sezone, svi procjenjivati koliko su napredovali u odnosu na druge ekipe.

Neću, nažalost, uspjeti posjetiti sam grad Barcelonu jer ću biti smješten predaleko. No Barcelona je sjajna prilika za kupnju, pa ako na utrcu dolazite kao gledatelj, toplo vam preporučujem da prokstarite dućanima.



Veći je dio staze u Barceloni tečan.

SLIKE: MALCOLM GRIFFITHS/LAT; CHARLES COATES/LAT; ARCHIVE; XPB CC; REX FEATURES

PROŠLOGODIŠNJI REZULTAT

- Felipe Massa**
Ferrari F2007 1:31.36.230s (198,100 km/h)
- Lewis Hamilton**
McLaren-Mercedes MP4-22 +6.790s
- Fernando Alonso**
McLaren-Mercedes MP4-22 +17.456s
- Robert Kubica**
BMW-Sauber F1.07 +31.615s
- David Coulthard**
Red Bull-Renault RB3 +58.331s
- Nico Rosberg**
Williams-Toyota FW29 +59.538s
- Heikki Kovalainen**
Renault R27 +62.128s
- Giancarlo Fisichella**
Super Aguri-Honda SA07 +1 krug



| FORMA U ŠPANSJOLSKOJ | 2003. | | 2004. | | 2005. | | 2006. | | 2007. | |
|----------------------|-------|----|-------|----|-------|----|-------|----|-------|----|
| | K | R | K | R | K | R | K | R | K | R |
| Kimi Räikkönen | 20 | O | 13 | 11 | 1 | 1 | 9 | 5 | 3 | O |
| Felipe Massa | - | - | 17 | 9 | 10 | 11 | 4 | 4 | 1 | 1 |
| Nick Heidfeld | 14 | 10 | 15 | O | 17 | 10 | 10 | 8 | 7 | O |
| Robert Kubica | - | - | - | - | - | - | - | - | 5 | 4 |
| Fernando Alonso | 3 | 2 | 8 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 3 |
| Nelson Piquet | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Nico Rosberg | - | - | - | - | - | - | 13 | 11 | 11 | 6 |
| Kazuki Nakajima | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| David Coulthard | 8 | O | 10 | 10 | 9 | 8 | 21 | 14 | 9 | 5 |
| Mark Webber | 12 | 7 | 9 | 12 | 2 | 6 | 11 | 9 | 19 | O |
| Jarno Trulli | 4 | O | 4 | 3 | 5 | 3 | 7 | 10 | 6 | O |
| Timo Glock | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Sébastien Bourdais | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Sebastian Vettel | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Jenson Button | 5 | 9 | 14 | 8 | - | - | 8 | 6 | 14 | 12 |
| Rubens Barrichello | 2 | 3 | 5 | 2 | 16 | 9 | 5 | 7 | 12 | 10 |
| Takuma Sato | - | - | - | - | - | - | 19 | 17 | 13 | 8 |
| Anthony Davidson | - | - | - | - | - | - | - | - | 15 | 11 |
| Adrian Sutil | - | - | - | - | - | - | - | - | 20 | 13 |
| Giancarlo Fisichella | 17 | O | 12 | 7 | 6 | 5 | 2 | 3 | 10 | 9 |
| Lewis Hamilton | - | - | - | - | - | - | - | - | 4 | 2 |
| Heikki Kovalainen | - | - | - | - | - | - | - | - | 8 | 7 |

O: odustao

K: rezultat kvalifikacija R: konačan rezultat



kasnije, pokazavši nam jasno da je Alonso kvalifikacijski krug bio rezultat ponajprije sjajne vožnje, a ne isključivo strateške odluke. Završetak u bodovima činio se realan, peto ili šesto mjesto, ovisno o tome hoće li ga Heikki, koji je još bio na stazi i vodio utrku, preteći nakon boksova ili ne.

Samo što Finac nije stigao do boksova. Puknuće okvira unutar prednjeg lijevog kotača lansiralo ga je u gume kraj staze uz potencijalno fatalnu deceleraciju od 27g.

Od tog trenutka sve su misli bile s Heikkijem, a ne u utrci. Dugo je trajalo izvlačenje unesrećenog vozača, prijevoz u kliniku na stazi, a snimke helikoptera kojim ga odvoze u opremljeniju bolnicu u Barceloni ulile su strah u kosti, iako je već objavljeno da „nema vidljivih ozljeda“. Registrirali smo odustajanje Alonsa zbog kvara, kaznu za Heidfelda zbog tankanja dok je boks bio zatvoren (još jedne potvrde da je rečeno pravilo najimbicilnija idiotarija uvedena u F1 u mnogo godina), dvostruku pobjedu Ferrarija, sjajno peto mjesto Marka Webbera, trenutke nadanja da bi Force India ili čak Super Aguri mogli do bodova...

No svemu se skupa vratilo uobičajeni smisao tek kada smo dobili punu potvrdu da je s Kovalainenom sve u redu.

Pod sjenom straha

Dominantna predstava Kimija i Ferrarija, briljantan nastup Fernanda Alonsa... sve je to ipak ostalo u sjeni teškog udesa Heikkija Kovalainena, koji je srećom prošao bez težih posljedica

Dominantna predstava Kimija i Ferrarija, briljantan nastup Fernanda Alonsa... sve je to ipak ostalo u sjeni teškog udesa Heikkija Kovalainena, koji je srećom prošao bez težih posljedica. Priča dana u Španjolskoj trebao je biti Fernando Alonso. Dobro, znamo: Fernando je u svojoj zemlji uvijek priča dana i glavni razlog zašto se traži karta više za prepune tribine na stazi koja je do prije nekoliko godina čak i za trkaćeg vikenda bila prazna poput stadiona NK Zagreb ili saborske dvorane tijekom izglasavanja poljoprivrednih amandmana. No neočekivano drugo mjesto u

kvalifikacija-ma podgrijalo je nadu više od 130.000 posjetitelja, iako su skeptici najavljivali vrlo rani odlazak u boks.

Start utrke obilježili su proboji Masse, Hamiltona, Rosberga i Fisichelle. S Kimijem ispred Felipea na prvom zavoju kladionice su zatvorene: svima je bilo jasno da će svaki rezultat drukčiji od toga na kraju utrke biti zamalo pa senzacija. Ključno pitanje bilo je samo koliko manje goriva ima trećeplasirani Alonso i koliko će ranije u boks. Ušao je, dakako, prvi, u šesnaestom krugu, no ostatak vodećih učinio je to samo tri do četiri kruga



REZULTATI VN ŠPANJOLSKE

| | | |
|----------------|---------------------|-------------|
| 1. Raikkonen | Ferrari | 1h38:19.051 |
| 2. Massa | Ferrari | + 3.228 |
| 3. Hamilton | McLaren-Mercedes | + 4.187 |
| 4. Kubica | BMW Sauber | + 5.694 |
| 5. Webber | Red Bull-Renault | + 35.938 |
| 6. Button | Honda | + 53.010 |
| 7. Nakajima | Williams-Toyota | + 58.244 |
| 8. Trulli | Toyota | + 59.435 |
| 9. Heidfeld | BMW Sauber | + 1:03.073 |
| 10. Fisichella | Force India-Ferrari | + 1 kru |
| 11. Glock | Toyota | + 1 krug |
| 12. Coulthard | Red Bull-Renault | + 1 krug |
| 13. Sato | Super Aguri-Honda | + 1 krug |

UTRKU NISU ZAVRŠILI

| | | |
|-------------|---------------------|------------|
| Rosberg | Williams-Toyota | 42 kruga |
| Alonso | Renault | 35 krugova |
| Barrichello | Honda | 35 krugova |
| Kovalainen | McLaren-Mercedes | 22 kruga |
| Davidson | Super Aguri-Honda | 9 krugova |
| Bourdais | Toro Rosso-Ferrari | 8 krugova |
| Piquet | Renault | 7 krugova |
| Vettel | Toro Rosso-Ferrari | 1 krug |
| Sutil | Force India-Ferrari | 1 krug |



POREDAK VOZAČA poslije četvrte od 18 utrka

| | |
|------------------------|----|
| 1. Kimi Räikkönen | 29 |
| 2. Lewis Hamilton | 20 |
| 3. Robert Kubica | 19 |
| 4. Felipe Massa | 18 |
| 5. Nick Heidfeld | 16 |
| 6. Heikki Kovalainen | 14 |
| 7. Jarno Trulli | 9 |
| 8. Mark Webber | 8 |
| 9. Nico Rosberg | 7 |
| 10. Fernando Alonso | 6 |
| 11. Kazuki Nakajima | 5 |
| 12. Jenson Button | 3 |
| 13. Sébastien Bourdais | 2 |

POREDAK KONSTRUKTORA poslije četvrte od 18 utrka

| | |
|-----------------------|----|
| 1. Ferrari | 47 |
| 2. BMW Sauber | 35 |
| 3. McLaren-Mercedes | 32 |
| 4. Williams-Toyota | 12 |
| 5. Toyota | 9 |
| 6. Red Bull-Renault | 8 |
| 7. Renault | 6 |
| 8. Honda | 3 |
| 9. Toro Rosso-Ferrari | 2 |

VELIKA NAGRADA TURSKE NAJAVA

 **Utrka br. 5**

Istanbul, 11.05.2008.

VOZAČKI POGLED ADRIANA SUTILA

Staza je odlična, a grad
lijep. Nema mi se što
ne sviđati.

Istanbul Park jedna je od mojih
omiljenih staza. Sjajna je za vožnju, a lijevi
Zavoj 8 jedan je od najzabavnijih u Formuli
1. Ima pomalo svega: nepregledan je,
uistinu brz i zahtjevan za vrat.

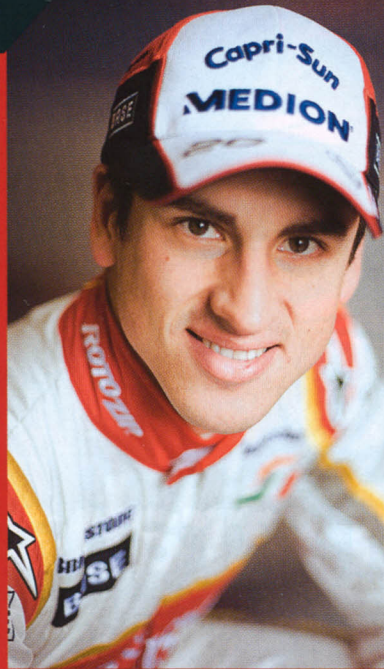
Dok izidemo iz Osmice, brzina nam
je već gotovo 300 km/h, pa je bolid pun
aerodinamičkog prljanjanja i osjećamo
svaku neravninu na asfaltu.

Možete zamisliti koliki je to izazov, jer
kad vas 6,5 sekunda vuče sila do 5 g, vrat
je teško držati uspravnim.

Ostatak je staze tečan. Čak je i posljednji
zavoj, lijevo-desno-lijeva šikana, zabavan
jer ne morate prelaziti preko rubnika kako
biste bili brzi.

Također, na kraju duge ravne dionice,
prije završnog kompleksa zavoja, može
se pretjecati, pa staza ima i natjecateljsku
draž.

Jedini je nedostatak VN Turske
promet na javnim cestama. Odsjedam
na europskoj strani Bospora, a
30-kilometarsko putovanje na stazu i
natrag doslovce traje satima. Nastojite li
stići na neki PR događaj, to može biti
frustrirajuće.



Istanbul Park

Broj krugova 58 Duljina staze 5,338 km

Duljina trke 309,396 km **Pobjednik 2007.** Felipe Massa (Ferrari)

Rekord kruga 1:24,770 s (2005.) Juan Pablo Montoya (McLaren)



**"Istanbul Park jedna je od mojih
omiljenih staza – ima pomalo svega."**

Dok čekam u gužvama, barem
imam priliku vidjeti vrlo dojmljive
obriske Istanbula. Grad je lijep, sve
te džamije, parkovi i kipovi. Usto,
postoji plovni put. Lani je Vijay Mallya
usidrio svoj brod ondje...

Ukratko, VN Turske jedna mi je od
najdražih utrka. Staza je sjajna,
Istanbul je krasan grad, mnogo je
dobre hrane, a ljudi su vrlo prijazni.



Zavoj 8 jedan je od najzabavnijih u F1.

PROŠLOGODIŠNJI REZULTAT

- Felipe Massa**
Ferrari F2007 1:26:42.161s (214,194 km/h)
- Kimi Räikkönen**
Ferrari F2007 +2.275s
- Fernando Alonso**
McLaren-Mercedes MP4-22 +26.181s
- Nick Heidfeld**
BMW Sauber F1.07 +39.674s
- Lewis Hamilton**
McLaren-Mercedes MP4-22 +45.085s
- Heikki Kovalainen**
Renault R27 +46.169s
- Nico Rosberg**
Williams-Toyota FW29 +55.778s
- Robert Kubica**
BMW Sauber F1.07 +56.707s



FORMA U TURSKOJ

| | 2003. | | 2004. | | 2005. | | 2006. | | 2007. | |
|-----------------------------|-------|---|-------|---|-------|----|-------|----|-------|----|
| | K | R | K | R | K | R | K | R | K | R |
| Kimi Räikkönen | - | - | - | - | 1 | 1 | 7 | 5 | 3 | 2 |
| Felipe Massa | - | - | - | - | 8 | O | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Nick Heidfeld | - | - | - | - | 6 | O | 5 | 14 | 6 | 4 |
| Robert Kubica | - | - | - | - | - | - | 8 | 12 | 5 | 8 |
| Fernando Alonso | - | - | - | - | 3 | 2 | 3 | 2 | 4 | 3 |
| Nelson Piquet | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Nico Rosberg | - | - | - | - | - | - | 14 | O | 8 | 7 |
| Kazuki Nakajima | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| David Coulthard | - | - | - | - | 12 | 7 | 16 | 15 | 13 | 10 |
| Mark Webber | - | - | - | - | 7 | O | 9 | 10 | 12 | O |
| Jarno Trulli | - | - | - | - | 5 | 6 | 12 | 9 | 9 | 16 |
| Timo Glock | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Sébastien Bourdais | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Sebastian Vettel | - | - | - | - | - | - | - | - | 18 | 19 |
| Jenson Button | - | - | - | - | 13 | 5 | 6 | 4 | 21 | 13 |
| Rubens Barrichello | - | - | - | - | 11 | 10 | 13 | 8 | 22 | 17 |
| Takuma Sato | - | - | - | - | 20 | 9 | 21 | O | 17 | 18 |
| Anthony Davidson | - | - | - | - | - | - | - | - | 11 | 14 |
| Adrian Sutil | - | - | - | - | - | - | - | - | 19 | 21 |
| Giancarlo Fisichella | - | - | - | - | 2 | 4 | 4 | 6 | 10 | 9 |
| Lewis Hamilton | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 5 |
| Heikki Kovalainen | - | - | - | - | - | - | - | - | 7 | 6 |

O: odustao

K: rezultat kvalifikacija R: konačan rezultat

KAD JE...

FELIPE MASSA OSVOJIO PRVU VELIKU NAGRADU

Brazilski jurišnik utišao je kritičare nadmašivši Schumachera u kvalifikacijama i Alonsa u utrci...

Kao i druge momčadske kolege Michaela Schumachera, Felipea Massu čekala je teška zadaća uvjeravanja svijeta u vlastitu vrijednost. Nakon samo četiri postolja u prvih trinaest utrka premijerne sezone u Ferrariju, sumnjičavci su počeli oštriti noževe. No uslijedila je VN Turske, utrka koje je otupila sve njihove oštrice.

Bio je to trenutak u kojem se iz prosječnog trkača pretvorio u pobjednika, a zbio se u najnevjerojatnijim okolnostima – usred žara dvoboja Michaela Schumachera i Fernanda Alonsa za prvenstvo.

"Bio je to Massin trenutak istine – od prosječnog trkača pretvorio se u pobjednika."

Nakon dojmive, ali ne i zvjezdane juniorske karijere, Massin prelazak u Ferrari nije bio posve neočekivan, budući da je godinu izvan Saubera proveo kao njihov testni vozač. Usto, njegov menadžer Nicolas Todt sin je Jeana Todta, tadašnjega Ferrarijeva čelnika, a u posljednjoj godini u Sauberu, 2005., nadmašio je bivšeg svjetskog prvaka Jacquesa Villeneuvea.

Obećavajući početak sezone bio je prošaran nesrećama u Bahreinu i Australiji, ali pravu je formu našao tek s tri uzastopna postolja, u SAD-u, Francuskoj i Njemačkoj. Tada je došla Turska i trenutak istine. Brazilac je od početka držao sve konce u rukama, što se naposljetku pokazalo odlučujućim. Nakon dobrih treninga u petak, u kvalifikacijama je odvezio savršen krug za prvi pole, nadmašivši Schumachera za gotovo četiri desetinke. Premda ga je slaviji momčadski kolega opasno pritisnuo u prvom

zavoju, Massa je odolio. Alonso je bio treći. Nakon što je Vitantonio Liuzzi izletio u Zavoju 1 u trinaestom krugu, sigurnosni je automobil izišao taman kad su se vodeći pripremali za prvi odlazak u boks. S prednošću od tri sekunde, Massa je prvi uletio u Ferrarijev boks. Schumacher ga je pratio u stopu. Ne mogavši zanemariti činjenicu da vodi, momčad je počela ulijevati gorivo Massi, što je primoralo Schumijera da čeka mučnih dvanaest sekunda. To je omogućilo Alonsu da se probije na drugo mjesto i značilo da Massa sad mora pobijediti želi li pomoći Schumiju da osvoji osmi naslov.

Nije ga razočarao. Odvojio se od Alonsa čim se sigurnosni automobil povukao. Do 43. kruga imao je bezbrižnih deset sekunda prednosti. Zaslužno je osvojio svoju prvu VN, pobjedu obojenu emocijama.

"Cijelu sam karijeru naporno radio kako bi došao do ovoga", rekao je. "Kad se osvrnem na svoj život, na put do ovog trenutka – doista sam sretan i pun osjećaja." Massina je sezona krenula uzlaznom putanjom, premda Schumi nije Alonsu uspio oteti naslov. Sezonu je okončao pobjedom na domaćoj VN, postavši tako prvi Brazilac kojemu je to pošlo za rukom nakon Ayrtona Senne 1993.

Stewart Williams

OBLJETNICE VN TURSKJE

- 40. pobjeda McLaren-Mercedesa – 2005.
- 150. bod Jensonu Buttonu – 2005.
- 75. i pretposljednji najbrži krug Michaela Schumachera – 2006.
- Prvi pole position Felipea Masse – 2006.
- Prva pobjeda Felipea Masse – 2006.
- Treća uzastopna Ferrarijeva pobjeda – 2007.
- 100. VN Fernanda Alonsa – 2007.



Massa vozi pobjednički krug nakon emotivne prve pobjede u karijeri



INFO KUTAK

PODESITE SATOVE

9. – 11. svibnja 2008.

Petak – trening, dva puta po 90 min
09:00 – 10:30, 13:00 – 14:30

Subotnji trening i kvalifikacije
10:00 – 11:00; kvalifikacije u 13:00

Nedjeljna trka
14:00

GDJE ODSJESTI

Istanbul Marriott Hotel Asia

Kayisdagi cad, No:1 Kozyatagi, Istanbul, 34752

Tel. +90 216 570 0000

Fax +90 216 469 9999

Website: www.marriott.com

Hotel Larespark

Topcu Caddesi No:23 34437

Taksim, Istanbul

Tel. +90 212 313 51 00

Fax +90 212 313 51 51

E-mail reservation.istanbul@laresparkhotel.com

[@laresparkhotel.com](mailto:laresparkhotel.com)

Hyatt Regency Istanbul

Taskisla Caddesi, Taksim, Istanbul, 34437

Tel. +90 212 368 1234

Fax +90 212 368 1000

E-mail istanbul@hyattintl.com

Ceylan InterContinental Istanbul

Asker Ocagi Cad. No:1 Taksim 34435, Istanbul,

Tel. +90 212 368 44 44

Fax +90 212 368 44 99

E-mail istanbul@interconti.com.tr



ALAIN PROST
Hockenheim, 1986.

BLACK
BOOKS
FOTOARHIVA

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

PROST OSTAO BEZ GORIVA!

ALAIN PROST bio je "Profesor", najbolji taktičar u Formuli 1, stoga je bilo veliko iznenađenje kad je njegov McLaren s Porscheovim motorom ostao bez goriva samo nekoliko zavoja prije ciljne crte Velike nagrade Njemačke. Nešto prije u posljednjem krugu Prost je prošao pokraj momčadskog kolege Keke Rosberga – koji je također presušio – i dospio na treće mjesto. Oba su, kako se kasnije pokazalo, bile žrtve neispravnih pokazivača količine goriva u doba kad se po utrci moglo utrošiti samo 195 litara. Prost je odgurao bolid do ciljne crte, što je bilo dovoljno za šesto mjesto. Velika nesreća za njega, jer su izravni konkurenti za naslov Nelson Piquet, Ayrton Senna i Nigel Mansell završili na prvom, drugom i trećem mjestu, ali se uspio oporaviti i naposljetku ponovno postati prvak.

"Ovaj, bi li mi tkogod mogao pomoći?" Prost gura svoj McLaren prema cilju u Njemačkoj



Honda prelazi na biljnu repicu

Direktiva da se ne prikazuje izvlačenje vozača iz smrskanog bolida nije dobra, ni za TV gledatelje ni za obitelj koja proživljava stravu

Riječi Goran Dijaković

“Uljna repica” - lako je moguće, sljedeća je objava iz Honde o tome koje će gorivo koristiti. Tako otprilike izgledaju i idu. Ogroman budžet, genije Ross Brawn, solidni vozači, no, ne ide... U Barceloni prvi bodovi, ali jako su daleko od borbe za prva mjesta.

Za njih će se boriti Kimi i Lewis. Britanac se konačno probudio nakon dvije utrke vrludanja i nadamo se da je sada sve spremno za dugo očekivani dvoboj. Mislim da je Finac jako blizu obrani naslova, ali priželjukujemo da bi Hamilton mogao pratiti. Trećeg nema. Napumpavanje Renaulta je završilo porazno. Mali Piquet je završio rano, a Alonso sredinom utrke jer se forma pokušala umjetno podići. Riskiralo se mnogo s pripremom bolida i sve je završilo u travi. Ono drugo mjesto Fernanda u subotu je prava senzacija, ali je, naravno, splet inspiracije i okolnosti te Fernandovog magičnog kruga. Šanse su bile nikakve... I staru se ragu može drogirati da izdrži jednu utrku, ali onda slijede konjeći kotleti... Alonso je zapravo vozio fantastično i na treningu i u utrci. Razlika između njega i konkurencije je bila u težini benzina za samo dva kruga a ne “da će u boks već u devetom...”

Mislim da Alonso nije probematičan, da ima već jako puno iskustva i ako bogovi odluče da je ova dosada koju gledamo ipak malo previše, Fernando bi mogao u Ferrari bez obzira što to sada Luca di Montezemolo nije. Nitko drugi kojeg dovuče u momčad, neće biti ravan Kimiju i to je to. A svima nam se svidio prošlogodišnji troboj. Bojim se da u Ferrariju baš vole kad imaju vozača koji cijeli svijet drži u svojim rukama kao što je to bio Schumacher. Vjerojatno se dane planiraju vratiti s Kimijem, a onda nam opet preostaje dosada i čekanje. Već sada u Barceloni je Kimi izjavio da nije bilo potrebe za “push it” što znači da se sasvim dobro osjeća na vrhu i ne vidi konkurenciju...

Kao što napisah, BMW još nije stigao gdje je planirao. Kubica i dalje senzacija, Heidfeld i dalje slabiji. Poljak nema to iskustvo da pokrene momčad na vrh. No, BMW je i dalje otkriće sezone i rijetki koji su tokom zime napravili pomak. Dostignu li ubrzo Ferrari i McLaren, svi ćemo profitirati...

Kada se prošle godine nije imalo o čemu pričati u F1, pronašlo se da je Sutil ogroman talenat.

Naravno, do sada nije pokazao apsolutno ništa. Bivši prvaci Michael Schumacher i Nelson Piquet snr. slično su komentirali skandal s Max Mosleyem.

Naravno, Brazilac je morao dodati da ga je Max baš mogao i pozvati kad je išao u “vizitu”... Sasvim drugi tip, sjajni Nelson Piquet snr. Šteta što nije u Michaelovim godinama s mogućnošću da se vrati... Isti dan... Dobro bi nam došao.

Izletanje Kovalainena podsjetilo je na ono Schumacherovo u Silverstoneu, ali mene i na dane kad su letile glave. Doslovno. Prije 34 godine, u američkom Watkins Glenu, Austrijanac Helmuth Koinigg prošao je kroz ogradu, ali je kaciga s glavom, nažalost, ostala... Nije bilo guma ispred ograde...

Ne slažem se s direktivom da se ne snima izvlačenje vozača u ovakvoj situaciji zbog, recimo, obitelji vozača. Pa i oni su frapirani i htjeli bi što prije vidjeti da je sve ok. Slučaj s Kovalainenom je najbolji dokaz. Gotovo nikakve ozljede, a onu ohrabrujuću ruku u zraku vidjeli smo sa zakašnjenjem od par minuta. Dakle, bile su to minute strave za obitelj...

Odluka da se ne prikazuje vozačevo izvlačenje je loša. Čak se i u ponovljenoj snimci s bolida dopustilo samo na metar do ograde. Netko se igra čistunca. Ne razumijem zašto nismo mogli vidjeti udarac u gume!?

Svoju prvu provalu imao je Sébastien

Bourdais. Rekao je da nije vidio Piqueta da dolazi... Svašta. S Kubicom smo po prvi puta javno čuli da se snaga, kod pretjecanja, može i “bust up”. Zadnji puta sam to vidio kod Mel Mad Maxa Gibsona na onom V8. Izjava Rona Dennisa da je Lewis na treningu mogao i u prvi red da je u tanku imao manje benzina za jedan krug, potvrđuje da se F1 crno piše. Dolijevanje benzina pipetom će nas sve oduševiti.

FO

No, BMW je i dalje otkriće sezone i rijetki koji su tokom zime napravili pomak. Dostignu li ubrzo Ferrari i McLaren, svi ćemo profitirati...