

# TRI KRALJA NA PRIJESTOLJU

DETALJNI IZVJEŠTAJ IZ BAHRAINA I MALEZIJE



NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN

# F1

## RACING

003/2007 SVIBANJ/MAJ 20,00 kn [www.f1racing.hr](http://www.f1racing.hr)  
SLO 4,00 EUR SRB 220 RSD

> PLUS

**ROSS BRAWN  
SE VRAĆA**

NAJBOLJI SCHUMIJEV  
PRIJATELJ PONOVO U  
FORMULI 1

> PLUS

**NEPONOVLJIVI  
GILLES VILLENEUVE**

SJEĆANJE NA TUŽAN  
DAN U ZOLDERU

TKO JE ZAPRAVO ...

# KIMI RÄIKKÖNEN

BLISKI SUSRET S KIMIJEJEM + MIŠLJENJA 7 LJUDI KOJI GA STVARNO POZNAJU



#### RUBRIKE

- 6 **UVODNIK**  
Novi početak za F1 Racing magazin
- 14 **PITPASS**  
Lewis Hamilton je bolji iz utrke u utрку. Što nas tek čeka?!
- 18 **PITPASS**  
Hondin san se pretvorio u noćnu moru!
- 22 **PITPASS**  
Napredak Formule 1 možda je navidljiviji kroz pouzdanost bolida
- 96 **LAT FOTOARHIVA**  
Najveća automoto arhiva vodi vas u F1 povijest
- 98 **NEZABORAVAN DAN**  
Tazio Nuvolari u Doningtonu 1938.

#### PRICHE BROJA

- 28 **TKO SE STVARNO KIMI RÄIKKÖNEN**  
Huligan ili nova Ferrarijeva legenda u nastajanju
- 34 **RUBIHO O OVOGODIŠNEM BRIDGESTONEU**  
Ovogodišnje smjese guma pravi su izazov
- 36 **VELIKI INTERVJU: RON DENNIS**  
McLarenov veliki gazda živi svoje najbolje trenutke
- 44 **INTERVJU: JENSON BUTTON**  
Jenson se iskreno požalio F1 Racingu
- 48 **PRISJEĆANJE NA GILLESA**  
Ovog mjeseca je 25 godina od smrti neponovljivog Gillesa
- 54 **UMIROVLJENIK ILI POVRATNIK**  
Vraća li se Ross Brawn u Formulu 1?
- 64 **DANI PONOSA I SLAVE**  
Svih današnjih 22 vozača ima svoje najdraže vozačke trenutke. Evo ih.
- 72 **JORDAN RACING TEAM - GENERACIJA '99**  
Koliko je samo talentiranih ljudi Eddie Jordan imao 1999.!
- 76 **DAN LUDILA U MALEZIJI**  
Najtopliji malezijski dan u godini ekipa F1 Racinga provela je na usijanom asfaltu

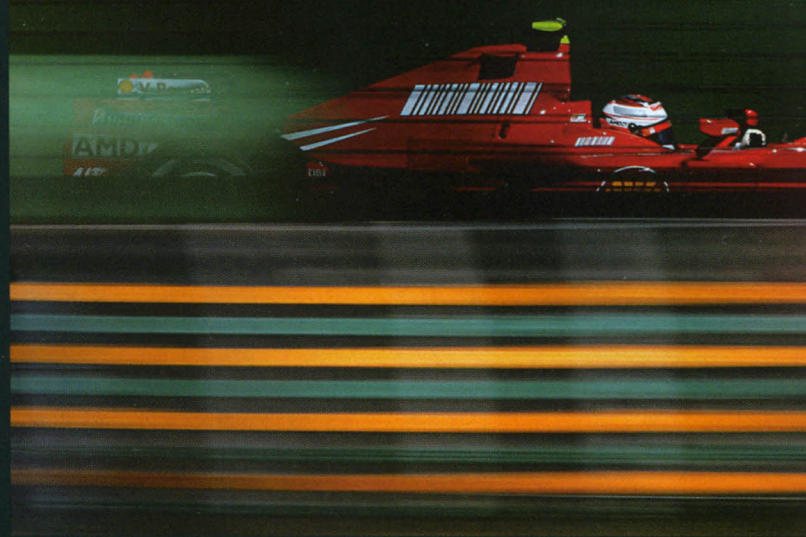
#### GRAND PRIX IZVJEŠĆA I NAJAVE

- 82 **MALEZIJA**  
Alonso i Lewis sa lakoćom pobjeđuju Ferari
- 88 **BAHREIN**  
Tri različita pobjednika u tri utrke. Formula 1 dugo nije izgledala tako zanimljivo
- 92 **NAJAVA VELIKE NAGRADE ŠPANJOLSKE**  
Staza je nedavno doživjela promjene, no ljepota Barcelone je još uvijek tu.

Fotografije na naslovnoj stranici: Neale Haynes Fotografije u ovom broju: Darren Heath, Lorenzo Bellanca/LAT, Steven Tee/LAT, Vladimir Rys/Getty Images, Sutton Motorsport Images Posebno hvala: Emma Bearpark, Justin Bowen, Hanspeter Brack, Liam Clogger, Luca Colajanni, Didier Coton, Peter Fox, Ross Gregory, Peter Higham, Silvia Hoffer, Henry Hope-Frost, Rachel Ingham, Ellen Kolby, Colin Kolles, Jörg Kottmeier, Pasquale Lattuneddu, Bradley Lord, Rosie McMahon, Lucy Nell, Tracy Novak, Ian Phillips, Christel Picot, Hari Roberts, Steve Robertson, Joe Seward, Alexandra Schieren, Nav Sidhu, Marcus Simmons, Christian Sylt, Helen Temple-Rist, Katie Tweedle, Fabiana Valenti, Fernanda Villas-Boas, Kevin Wood, Craig Woodhouse, Richard Woods

## 28 TKO SE STVARNO KIMI RÄIKKÖNEN

Huligan ili nova Ferrarijeva legenda u nastajanju



## 34

**RUBENS  
BARRICHELLO**

Kako najbolje iskoristiti ovogodišnje Bridgestone F1 gume

## 72

**JORDANOVA  
GENERACIJA '99**

Nekadašnji Eddijeva momčad bila je velike škola za mnoge

# F1 RACING

www.f1racing.hr

## IMPRESUM

Broj 003/2007  
Svibanj/Maj 2007.  
ISSN: 1845 - 8270

## IZDAVAČ

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

## TISAK

Tiskara Gipa  
Magazinska 2  
10000 Zagreb

## PRETPLATA

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

## BRITANSKO IZDANJE

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

## HRVATSKO IZDANJE

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

Grafički urednik  
Milivoj Milić  
Prevoditelji  
Rudjer Jeny  
Ivana Zec  
Marina Bošković  
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 Sloveniju  
Delo prodaja d.o.o.  
Ljubljana  
za Srbiju  
Tisak d.o.o.  
Beograd

## Novi početak!

U F1 svijetu nastupaju velike promjene, koje naš omiljeni sport čine još uzbudljivijim. Mnogi su zloguko predviđali pad u osrednjost i nezanimljivost nakon odlaska velikana, Michaela Schumachera. Umjesto toga dobili smo bespoštednu borbu dvije, a vrlo skoro vjerojatno i tri momčadi za sam vrh. Uvod u sezonu nadmašio je sva očekivanja: trojica vozača nakon prve su tri utrke bodovno poravnati na čelu tablice, a još dvojica su vrlo blizu. Izjednačenost i velike borbe za pobjede i titule upravo su ono što je Formuli 1 neophodno kako bi bezbolno podnijela ovaj tranzicijski period.

I u našem magazinu došlo je do značajnih promjena, otišao je njegov prvi urednik i naš najveći F1 autoritet, gospodin Mladen Jergović. Zahvalni smo mu na svemu što je napravio u procesu pozicioniranja magazina i stvaranja čitalačke publike. No vrijeme je da se krene dalje. Kao i u utrkama nakon Schumachera, nemamo čarobnog zeca iz šešira, koji bi mogao u potpunosti zamijeniti takvu istinsku veličinu, no vjerujemo da će timski rad održati F1 Racing zanimljivim i uzbudljivim. Za razliku od borbe na stazi mi ćemo surađivati i zajednički pokušati napraviti magazin uspješnijim i boljim iz broja u broj.

Ono što je svakako novost jest i neposrednija povezanost s našim čitateljima, putem nekoliko sve boljih i sve konstruktivnijih internetskih foruma o Formuli 1. U najskorijoj budućnosti planiramo se detaljnije posvetiti upravo hrvatskoj F1 zajednici, onoj koja komunicira putem elektronskih medija, a od nje zauzvrat očekujemo konstruktivne kritike, prijedloge i ideje. Nije floskula, bit

F1 Racinga njegovi su čitatelji i, drago nam je primijetiti, u sve većoj mjeri čitateljice. Otvorenost komunikacije stoga nam je prioritet. Sjajna sezona je pred svima nama, po svemu sudeći. Uživajmo u njoj.

**DINO MILIĆ JAKOVLIĆ**  
GLAVNI UREDNIK



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

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

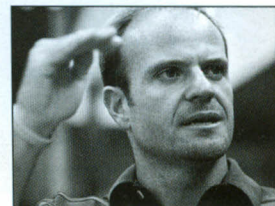
мене согласности издавача забрањена је. Уредници и наклађник F1 Racing magazina не дају никакве гаранције и осигурања vezana за производе и услуге оглашљивача у magazinu. Посебна пажња не престано се прудјаје тоне да садржај F1 Racinga буде потпуно точан, но издавач и тiskara не могу прихвати одговорност за

погрешке илi пропусте. Лиценца хрватско издање F1 Racing magazina излази 10 пута у 2007. години и власништво је твртке Опус публикације д.о.о. Оригинално издање F1 Racing magazina излази 12 пута у 2007. години и власништво је Haymarket Motoring, члана твртке Haymarket Magazines Ltd. Велика Британија.

## F1 SURADNICI

### Rubens Barrichello

Trenutno vozač Formule 1 sa najviše iskustva na Bridgestoneovim gumama govori o osjećaju vožnje na ovogodišnjim gumama.



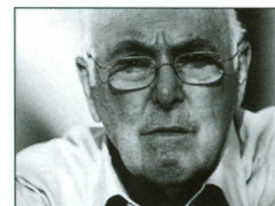
### Patrick Tambay

Patrickov povratak u Formulu 1 prije 25 godina bio je vrlo tužan. U isto vrijeme poginuo je njegov veliki prijatelj Gilles Villeneuve. Samo za F1 Racing Patrick se prisjeća sretnih trenutaka sa čudesnim Kanadainom.



### Murray Walker

Koliko stvarno popularni TV komentator ima godina shvatit ćete ako pročitate priču o njegovom nezaboravnom danu. Da, stvarno Murray je upoznao Nuvolarija.



### Eddie Jordan

Pored redovne kolumne, Eddie nam se pridružio i komentarom svoje najdraže godine, 1999. kada je momčad sa njegovim imenom osvojila osvojila odlično treće mjesto u ukupnom poretku konstruktora.



### Tom Clarkson

Pokucavši na sva garažna vrata u paddocku, Tom se vratio sa pričom o najslađim trenucima svih 22 vozača ovogodišnjeg F1 prvenstva.



### Lorenzo Bellanca

Naš Enzo dio je elite LAT fotografske jedinice koja je prošlog mjeseca bila poprilično u akciji. Njegove fotografije između ostalih pronaći ćete u priči o ovogodišnjem Bridgestonu te u Buttonovoj ispovijedi.



# F1plus

CIRKUS

VIJESTI

OTKRIĆE

BIZNIS

ZNANOST



## cirkus

### Kao po špagi

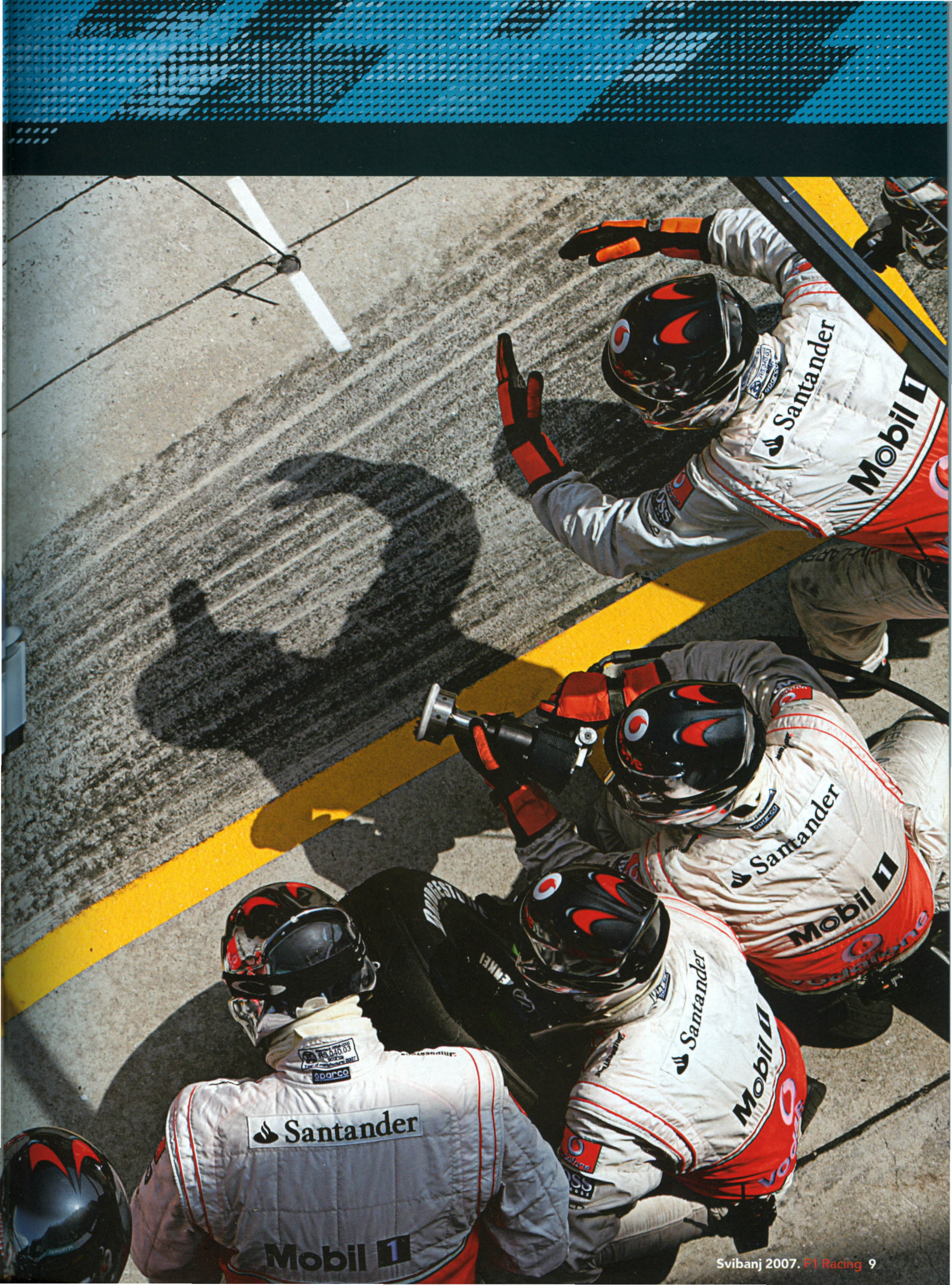
Alonsa je Ron Dennis pozvao u boks a Hamilton je nastavio borbu sa dva Ferarija. Po izlasku svjetski prvak je zakratko bio drugi u poretku ali je ubrzo vratio vodstvo

**Mjesto** Sepang, Malezija

**Vrijeme** 15.32, nedjelja 8. 4. 2007.

**Fotograf** Steven Tee/LAT

**Oprema** Canon EOS-1DS MKII



## CIKLUŠ

### Vruće, ljepijivo i ljigavo

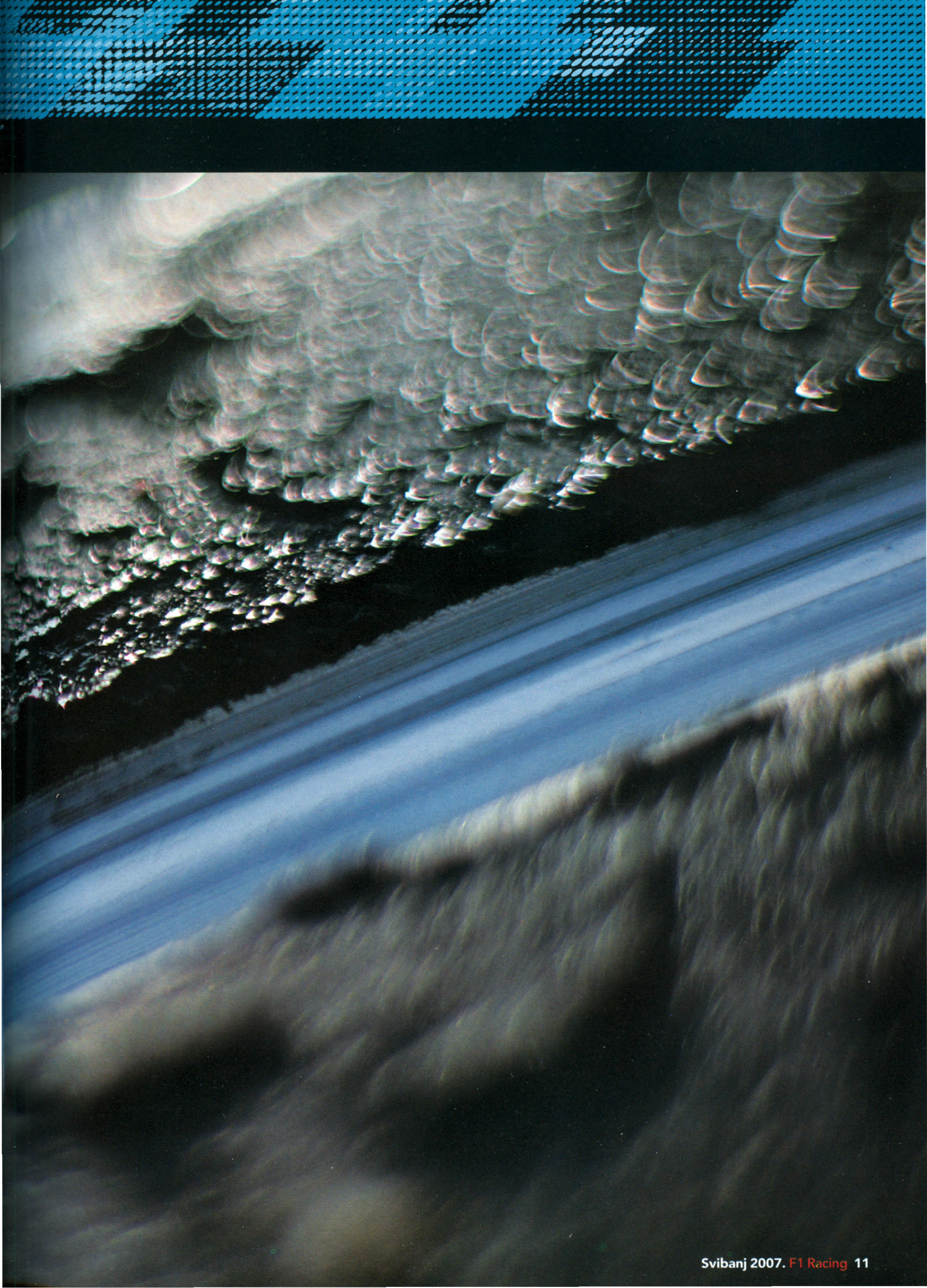
Utrka u Sepangu kao da je bila kazna za meke gume koje je većina momčadi izabrala za kvalifikacijski trening

**Mjesto** Sepang, Malezija

**Vrijeme** 15.09, subota 7. 4. 2007.

**Fotograf** Lorenzo Bellanca/LAT

**Oprema** Canon EOS-1DS MKII



# ENTERTAINMENT

CIRKUS

VIJESTI

OTKRICE

BIZNIS

ZNANOST

## cirkus

### Novi putevi kroz pustinju

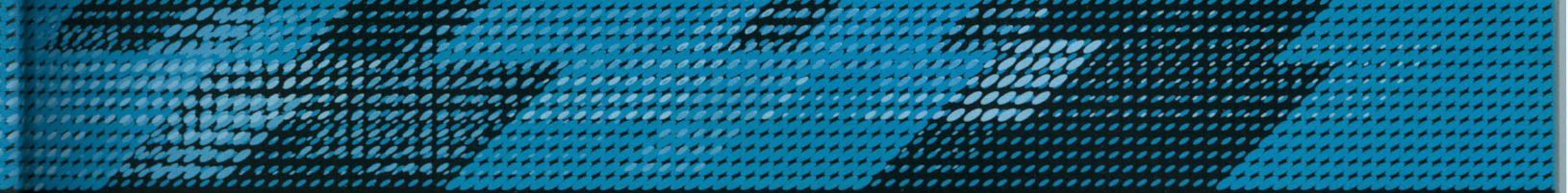
Felipe Massa osjećao se dužnim svojim navijačima; stoga je u Bahrajinu vozio punim gasom

Mjesto Bahrain International, Sakhir

Vrijeme 15.22, nedjelja 15. 4. 2007.

Fotograf Darren Heath

Oprema Canon EOS-1DS MKII





**Bahrein dobio FIA-in certifikat**

Stazi u Bahreinu FIA je na temelju sigurnosti, odličnih uvjeta i nadzora trke dodijelila nagradu za izvrsnost. Jedina druga staza koja je zadovoljila te uvjete je Paul Ricard u Francuskoj.

Hamiltonovu usredotočenost – njegov trkači instinkt i prirodna brzina – to je uvijek uzbudljivo gledati



NEOBUZDANI ROOKIE

# HAMILTON NA PREPAD ZAUZEO FORMULU 1

Rijetko, zapravo *nikad* niti jedan rookie nije ostavio takav dojam na Formulu 1

MUNJEVITI USPON Lewisa Hamilton do statusa superzvijezde čini se nezaustavljivim, iako je u Bahreinu ostao bez pobjede.

Nastavio je pratiti, a često i premašivati brzinu svog iskusnijeg superbrzog timskog kolege, svjetskog prvaka Fernanda Alonsa, koji je utrku u Bahreinu završio 12 sekundi iza Lewisa. (Alonsa je nadmašio i Nick Heidfeld, koji ga je pretekao direktno na stazi, a ne kroz boksove.) Izvan staze, u medijima, Hamilton je za sada zasjenio Alonsa, premda tako neće biti u svibnju u Španjolskoj, jer ondje je Alonso kralj.

Tjedan dana prije toga, njegova nevjerojatna nadarenost, dok je izbjegavao očajničke napade Felipea Masse u prvim krugovima Grand Prixa u Maleziji, jednostavno je zahtijevala pozornost publike. Bio je bolji i od oba Ferrarija u

prvom zavoju, koji su se tada činili pomalo tromi. Televizijska publika bila je opčinjena tom borbom za drugo mjesto. U Bahreinu je nakon kvalifikacija u boksovima bilo bučno: je li Lewis već dobio ključni psihološki rat s prvim na startu, Massom? Ili će se mladoliki Brazilac u nedjelju povući već na prvom zavoju?

Ovaj puta ne. Bez sumnje, McLaren je Lewisa opskrbio idealnim oružjem za precizne napade u prvom zavoju. Trakcija pri startu bolida MP4-22 je senzacionalna: u Australiji je Lewis,

istina, bio donekle trom, ali snaga njegova bolida brzo ga je vratila u igru. U Bahreinu ponovno nije bio osobito brz pri startu, ali ponovno je brzo prešao u napad za prvi zavoj. No ovaj se put Massa dobro zaštitio.

U McLarenu su zapravo uznemireni činjenicom da se Lewisova osobnost tako brzo počela isticati te što bi za kratko vrijeme mogla izaći izvan kontrole njihova pretjerano zaštitničkog tima za odnose s medijima. Naravno da sve a pogotovo britanske novine odjednom ponovno posvećuju brojne stupce Formuli 1.

Bernie Ecclestone – koji uvijek najviše brige vodi o financijskoj strani – odobrava pozornost medija. "Nadam se da će biti

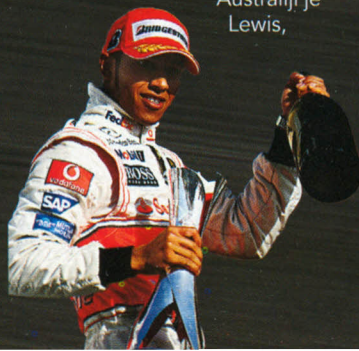
sljedeća superzvijezda Formule 1", rekao je. "Ima sve što mu za to treba. Pokazao se zaista mnogo boljim nego što je itko očekivao od. Mlad je, zgodan i razgovara s ljudima. On prodaje dobar imidž Formule 1."

"Neobično sam ponosan", rekao je Lewis u Bahreinu. "Radili smo krajnje naporno da bismo postigli ovo gdje smo danas, a kada kažem 'mi', mislim na sebe i svoju obitelj."

Nakon što je postao prvi vozač u povijesti svjetskog prvenstva koji se na pobjedničkom postolju našao u svakoj od svoje prve tri utrke, Lewis je sigurno "bacio oko" na sljedeću stubu.

Onu pobjedničku. Prva mu pobjeda u Formuli 1 ne može biti daleko.

**"Hamilton često nadmašuje brzinu svog timskog kolege i svjetskog prvaka."**





**ANTHONY DAVIDSON**  
Supernapadač

Suzuka nije bila ni u primisli...  
Mislim da je Fuji.  
**Točno**

Moj je brat rođen te godine.  
Tko je bio tata? To je morao  
biti Hunt.  
**Pogrešno**

Larrouse. Ima sliku toga na  
zidu u svom uredu!  
**Točno**

To je teško. Pa, to nije moglo  
biti prije 1976. Mislim 1980.  
**Pogrešno**

Ligier  
**Točno**

Nešto pod Fiatovim  
kišobranom. Ferrari, Fiat ili  
Maserati?  
**Pogrešno**

U sredini  
**Točno**

Tada se još nisam ni rodio.  
Godine 1976. bio je Hunt...  
Nije li pobijedio Lauda?  
**Točno**

Mika Häkkinen  
**Točno**

Honda RA807E  
**U svakom pogledu točno**

Pobjednik u svakom drugom  
mjesecu

**Pobijedeni 7/10**



## KOTAČ UZ KOTAČ

Hondin odvažni juniorski tim  
ugrožava starije i iskusnije.  
Dakle, hoće li Super Agurijevi  
dečki tamo biti nadmudreni?

**P1: Prvi japanski Grand Prix održan  
je 1976. Na kojoj stazi?**

O: **Fuji Speedway**

**P2: Tko je bio pobjednik te utrke?**

O: **Mario Andretti**

**P3: Godine 1990. Aguri Suzuki bio je  
prvi japanski vozač koji je stajao  
na postolju. Za koga je vozio?**

O: **Larrouse**

**P4: Koje je godine Grand Prix  
Japana prvi put održan u  
Suzuki?**

O: **1987**

**P5: Koji bolid je Aguri Suzuki vozio  
kad je imao sudar koji mu je  
1995. prekinuo karijeru?**

O: **Ligier Mugen-Honda JS41**

**P6: Daniel Audetto bio je suvozač  
Luce Montezemola u relijima  
šezdesetih godina. U kojem  
automobilu? O: Lancia Fulvia**

**P7: Gdje se nalazi motor LANCIE  
Stratos?**

O: **U sredini**

**P8: Tko je 1977. dobio F1 prvenstvo  
za Ferrari kad je timski vođa bio  
Daniel Audetto?**

O: **Niki Lauda**

**P9: Sportski direktor Super Agurija  
Graham Taylor bio je inženjer za  
utrke kojem budućem svjetskom  
prvaku u Vauxhall Lotusu?**

O: **Mika Häkkinen**

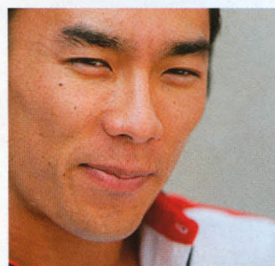
**P10: Koja je oznaka motora koji  
Super Aguri rabi ove  
godine?**

O: **Honda RA807E**

**Ovomjesečni rezultat**

Mali tim - odličan rezultat.

Ovi momci (i tim) nemaju samo tešku  
nogu.



**TAKUMA SATO**  
Superspasilatelj

Fuji Speedway  
**Točno**

Mislim da je to bio Mario  
Andretti.  
**Točno**

Larrouse  
**Točno**

1987.  
**Točno**

Ligier Mugen-Honda  
**Točno**

Morao je biti talijanski.  
Valjda Lancia.  
**Otmjeno, ali ne sasvim  
dovoljno**

U sredini  
**Točno**

Te sam se godine rodio.  
Nemam pojma... Niki  
Lauda?  
**Točno**

Mika Häkkinen  
**Točno**

Honda RA- nešto. Ne znam  
broj, ali motor je dobar.  
**Ne baš blizu**

Odlično, Taku, vrhunski  
rezultat.

**Pobjednik 8,5/10**



## SPOREDNA LUČKA CESTA ZA SINGAPUR

ZVIJEZDA RED BULL Mark  
Webber podupro je nacrt ulične  
utrke pored luke predložene za  
GP Singapura.

Webber je vozio automobil po  
ulicama grada-države, slijedeći  
raspored staze koju je projektant  
Hermann Tilke osmislio za događaj  
za koji se očekuje da će u kalendar  
Formule 1 biti uvršten kao noćna  
utrka 2010. Staza će uključivati  
Marina Bay, most na Esplanade  
Driveu i zavoj od 270 stupnjeva  
oko futurističkog poslovnog parka  
Suntec City.

"Bilo je teško reći mnogo",  
izjavio je Webber, "jer sam bio u  
običnom automobilu. No ima  
nekoliko brzih dijelova. Ja volim  
ulične utrke, pa ovaj događaj ima  
moju punu potporu."

Dogovor je blizu završetka, a  
gradske vlasti upričile su daljnje  
razgovore s Bernijem na  
Malezijskom GP.



**Nad stazom će se uzdizati  
golemi kotač Singapore Flyer,  
prolaziti će pokraj poznatog  
hotela Ruffles i dotaći Ratni  
memorijalni park**



SMS NAGRADNA IGRA SMS NAGRADNA

**Dobitnik  
SEIKO Sportura Alarm  
Chronographa iz broja za  
ožujak 2007.**

Tihomir Skupnjak, Zagreb.



**Promjene u Toro Rossu**

Alex Hitzinger (lijevo) napustio je dvostruku ulogu u Toro Rossu/Red Bull Racingu kako bi se posvetio RBR-u; njegovo mjesto tehničkog direktora u STR-u popunio je stari Bergerov inženjer iz Ferrarija Giorgio Ascanelli



Očajnički postupci. Na testu u Sepangu Honda je snimala vunene pramenove (zaokruženo; tu je i kamera)

## ZEMLJA JE RAVNA PLOČA !?

Osim blentavo oslikane karoserije Honda ima problema i sa idejama za aerodinamičko poboljšanje ovogodišnjeg bolida

**TUŽNO ALI ISTINITO:** Hondin RA107 je mučak, pa se sad na dvije bojišnice poduzimaju žurni terapijski postupci. Bolid s doradenom aerodinamikom vidjet ćemo na idućoj utrci – španjolskom GP-u 13. svibnja – a posve novi bolid bit će predstavljen na vrijeme za kanadski GP 10. lipnja.

**“Sad smo brži od Super Agurija i Toro Rossa.”**

No dok se to ne dogodi, čini se da su Hondine poteškoće toliko velike da je momčad na testu u Sepangu, prije malezijskog GP-a pribjegli naftalinskoj metodi pričvršćivanja vunениh pramenova na stražnje krilo RA 107 u pokušaju da izmjeri strujanje zraka preko njega.

Obreve su se podigle duž cijelog pit lanea, no šef momčadi Nick Fry neuvjeljivo je branio taj potez. “Svatko tko s podsmjehom komentira da to što rabimo vunene pramenove znači da smo

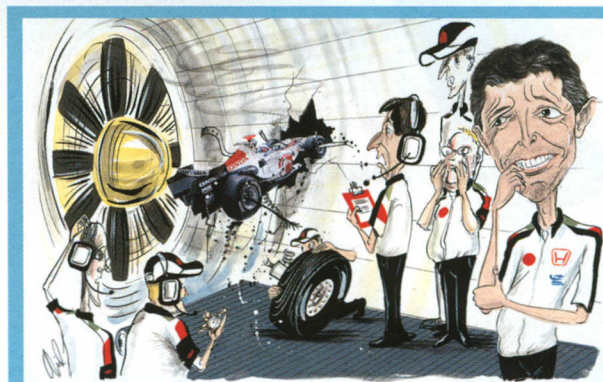
izgubili povjerenje u naše aero alate na pogrešnom je tragu.”

“Naša poteškoća,” rekao je Rubens Barrichello kasnije u Maleziji, “uglavnom je aerodinamičke prirode. Podaci iz tunela ne pokazuju se na stazi, što za posljedicu ima da se Jensen i ja doista grčevito borimo sa prijanjanjem.”

“Povećali smo brzinu u odnosu na bolide oko nas”, izjavio je Jensen nakon malezijske trke. “Sad smo brži od Super Agurija i Toro Rossa.”

“Mrak”, reče F1 Racing. Ali, kao što je Button u malo realističnijem raspoloženju priznao u opširnom razgovoru u ovom broju: “Moraju se dogoditi velike promjene. Nije dovoljno tek tu i tamo nešto doraditi.

“Drugim riječima, tek kad se bolid B-specifikacije – Honda ga naravno neće tako nazvati – pojavi u Montrealu u lipnju, momčad će moći razmišljati o prvim startnim položajima, gdje u inače dočekali kraj prošle sezone. Dotad se Honda mora osloniti na aerodinamičke dorade koje će osvanuti u Španjolskoj.



**HONDINA “ODLIČNA” AERO STRATEGIJA**

Nick Fry se u Maleziji neprestano smješkao, usprkos lošoj izvedbi njegove momčadi. Premda je u napadima ozbiljnosti spominjao neobične planove da unajmi usluge Rossa Brawna i Franka Dernieja, uglavnom je sipao duhovite primjedbe.

“Evo, ova će vam se svidjeti”, rekao je F1 Racingu jutro prije trke. “Sjećate li se priče kako se jedan naš bolid oslobodio u tunelu i zatim uništio sebe te zidove tunela i lopatice ventilatora dok je letio po tunelu, ostavivši iza sebe desetke milijuna dolara štete?”

“Sjećamo se”, odgovorili smo.

“E, pa to nije bila istina,” nastavio je, sa sjajem u očima. “Zapravo, reći ću vam nešto što dosad nisam otkrio: to je bila monocoque šasija s kojom je Jensen pobijedio na lanjskom madarskom GP-u.

U tom slučaju, možda bi Honda trebala pustiti da ovogodišnji RA107 malo divlja po tunelu do španjolskog GP-a.



### Newey na 24 sata Le Mansa

Glavni Red Bullov tehničar Adrian Newey prvi će se put oprobati na Le Mansu, i to u Ferrariju F430. To znači da će morati propustiti bitku na američkom Grand Prixu.



### Još jedan Tambay u usponu

Posljednji u nizu tatnih sinova, Adrien Tambay (16) sin Patricka iz Ferrarijeve ekipe 1980-ih, ove će godine nastupati u njemačkoj Formuli BMW i to za prvake iz 2006., Josef Kaufmann Racing.

## Paddock Spy

10 NAJBOLJIH PREMIJERA NA GRAND PRIX-U I MOŽETE LI VJEROVATI, LEWIS JE MEĐU NJIMA



1. Giancarlo Baghetti, Francuska, 1961. Ferrarijev novak pobjeđuje u prvom nastupu. 2. Ricardo Rodríguez, Italija, 1961. Donosi Ferrariju prvi startni red. 3. Johnny Servoz-Gavin, Monako, 1968. Vodi u Matri – tri kruga. 4. Mario Andretti, SAD, 1968. Prvi na startu za Lotus. 5. Carlos Reutemann, Argentina, 1972. Prvi na startu kod kuće u Berniejevom Brabhamu. 6. Gilles Villeneuve, Vel. Britanija, 1977. Završio Massovu karijeru u McLarenu. 7. Jean Alesi, Francuska, 1989. Kraj Palmerove karijere u Tyrrellu. 8. Johnny Herbert, Brazil, 1989. Četvrti u Benettonu – s ozlijeđenim nogama. 9. Jacques Villeneuve, Australija, 1996. Samo ga je pet krugova dijelilo od pobjede za Williams. 10. Lewis Hamilton, Australija, 2007. Alonso se uplašio za pobjedu.



**Mika: nemojte voziti podmazani**

Mika Häkkinen bio je na malezijskom Grand Prixu u ulozi "odgovornog propovjednika alkohola" za Johnnie Walker. U nizu razgovora s domaćim mladima i djevojkama poručio im je da ne sjedaju za upravljač ni pod koju cijenu ako su pod utjecajem alkohola.

## F1 BIZNIS

# MALEZIJI TREBA NOVAC ZA NOVU BOJU



Na malezijskoj infrastrukturi primjetan je zamor, misli Bernie - a to nije dobro za GP

ČINI SE da će malezijski Grand Prix izbjeći izbacivanje iz kalendara Formule 1 - sve dok ima podršku svoje vlade.

Premda je Bernie Ecclestone zacrtao širenje punom brzinom po Bliskom Istoku i Aziji, broj europskih predstava ne može se više smanjivati. A malezijski GP doima se ranjivim - susjedna grad-država Singapur na rubu je potpisivanja ugovora za održavanje GP-a od 2010., a vlasnici staze u Sepangu nastavljuju bilježiti gubitke.

No Ecclestone je tijekom utrke u Maleziji umirio zastupnike malezijskih interesa izjavom da bi i Singapur i Sepang, čiji ugovor istječe 2010., mogli naći mjesto na njegovom budućem kalendaru

od 20 utrka. "Malezija bi se vjerojatno održavala početkom sezone, a Singapur potkraj", rekao je.

Uprava Sepanga priznala je, međutim, da je novi ugovor daleko od zaključenja. Malezijska je valuta od prvotnog ugovora devalvirala za 50 posto, pa ovisi o vladinoj potpori i turističkoj promidžbi - više od polovice gledatelja na Sepangu su stranci.

Dodatno financijsko opterećenje predstavlja Ecclestoneova kritika osam godina stare infrastrukture na stazi. "Sepang je postao, nemojte zamjeriti, pomalo nalik staroj kući koju je potrebno malo obnoviti", izjavio je tijekom tog vikenda. "Smeće je posvuda i to nije dobar znak za Maleziju."

## TKO SU OVI?

Vodič kroz F1 sponzore

### MEDION

**Izgovara se**, zamislite, *medion*. Riječ je o njemačkom proizvođaču kućne elektronike - LCD televizora, računala te sustava za satelitsku navigaciju. U Hrvatskoj više o njima možete naći na [www.medion.com.hr](http://www.medion.com.hr).

**Gdje?** Njihov logotip pojavljuje se na bočnim pločama, kljunu, zadnjim pločama stražnjeg krila te na odmoru za glavu Spykera F8-VII. I, dakako, na kacigi i kapi Adriana Sutila, kojeg sponzoriraju od 2003. kad je nastupao o njemačkoj Formuli BMW. Da nema Sutila, ne bi bili uz Spyker.

**Kada?** Prvi su se put pojavili



na Spykeru kad je Sutil bio treći vozač u tri posljednje utrke sezone, no glavni je ugovor stupio na snagu ove godine u Australiji.

Nitko iz momčadi ne želi službeno potvrditi njegovo trajanje, no čuli smo da će to vjerojatno biti četiri godine.

### Zašto?

Zato što prate Sutila otkad je bio švicarski prvak u Formuli Ford - i nema razloga da sad prestanu!

**Koliko?** Opet, momčad štiti kao zalivena. Ali mi mislimo da je riječ o nekih sedam milijuna dolara godišnje. A Medion si to može priuštiti: u Njemačkoj - njihovom najvećem tržištu - nedavno su u jednom danu prodali više od 150.000 računala.

## KRIVULJA PROFITA

Godišnje prihodi momčadi od sponzora i partnera

1	McLaren-Mercedes	421 milijuna dolara
2	Toyota	395 milijuna dolara
3	Renault	324 milijuna dolara
4	Honda	320 milijuna dolara
5	BMW-Sauber	308 milijuna dolara
6	Ferrari	263 milijuna dolara
7	Red Bull	121 milijuna dolara
8	Williams	97 milijuna dolara
9	Super Aguri	71 milijuna dolara
10	Toro Rosso	63 milijuna dolara
11	Spyker	36 milijuna dolara

Bilješka: Sve podaci potječu iz knjige *The Paddock*, urednika Christiana Sylta i Caroline Reid.



**Suočavanje s fleksibilnim demonima F1**

Čini se da nas očekuje sezona bez "fleksipodova" nakon što je FIA, kao odgovor na proteste zbog upitne legalnosti Ferrarija F2007 u Australiji, prije malezijske utrke uvjerila u provjeru podova.

## F1 ZNANOST

# SPOSOBNOST PREŽIVLJAVANJA

Pametne spravice više se ne raspadaju – zahvaljujući napretku F1 tehnologije



Unatoč svim mjerama sigurnosti, Massin Ferrari otkazao je u australskim kvalifikacijama

**Š** EF jedne vrhunske F1 ekipe rekao je jednom da bi radije imao brz i nepouzdan bolid nego spor i pouzdan. Nimalo ne iznenađuje što je taj komentar izrečen usred bujice mehaničkih kvarova, no smisao njegove rečenice bio je dovoljno jasan: lakše je brz bolid učiniti pouzdanim, nego spori bolid brzim.

Iskreno govoreći, takvo odvojeno promatranje brzine i pouzdanosti ima vrlo malo smisla jer su oba obilježja ključna. Sve se na posljetku svodi na staru izreku – da biste završili prvi, najprije morate završiti. Zato momčadi stalno nastoje uskladiti konstruktorsku domišljatost sa

stvarnom pouzdanošću. Nedavno su, međutim, uložili u igri odnosa pouzdanosti i performansi povećani. Vratimo se načas u Melbourne. Bolidi su bili u dobrom stanju, u prvoj utrci 2007. imali smo samo jedno odustajanje zbog mehaničkog kvara. Takva mehanička izdržljivost za premijeru sezone gotovo je nepoznata. Dok su se momčadi pripremale za prvi nastup nad nove konstrukcije nadvio se oblak nesigurnosti, no više ga nema. Letvica je podignuta i pouzdanost je sad, hm... pouzdana.

Ulogu je nesumnjivo imao kontinuitet u razvoju mehaničkih sustava (u odnosu na 2006.), no to je također i potvrda da se shvaćanje pouzdanosti iz temelja

promijenilo. Brzi bolidi ne vrijede ništa ako se raspadnu tijekom trke. Apsolutna pouzdanost postala je jedinim prihvatljivim ciljem. Čemu se, dakle, momčadi dovijaju u lovu na sposobnost preživljavanja?

### INTEGRACIJA POUZDANOSTI

U današnje je vrijeme "pouzdanost" ključna poštapalica u svim fazama konstrukcije.

"Nije riječ samo o tome da proizvedete brz bolid, pa ga zatim nastojite učiniti pouzdanim", kaže Pat Symonds, Renaultov izvršni ravnatelj konstruktorskog odjela. "Pouzdanost je danas mnogo značajnija za cjelokupni postupak konstrukcije bolida, a ne više samo u završnu fazu." Da uklope

**Toyota je utrošila četiri mjeseca podešavajući svoj V8 prije nego što se uopće približio šasiji**

pouzdanost u konstrukciju bolida, momčadi na svakojake načine pokušavaju predvidjeti koliki će radni ciklus neki dio imati u stvarnim uvjetima prije nego što ga uopće konstruiraju. "Na bolide



### Elektronička pomoć izbačena od 2008.

Kao posljedica FIA-ine zabrane sustava protiv proklizavanja od 2008. sva će vozila imat istu kompjutersku jedinicu. Taj propis označava kraj vozačkih pomoćnih sustava koji su legalizirani na španjolskom GP-u 2001.



### Ogledalce, ogledalce...

McLaren se na testu u Sepangu u travnju posluzio sa četiri zrcala kako bi njihovi vozači mogli usporediti širi postav u stilu Renaulta/Ferrarija (bolja aerodinamičnost) s uobičajenijim bližim postavom.

postavljamo razne senzore kojima mjerimo opterećenja određenih elemenata konstrukcije", govori Alex Burns, glavni izvršni direktor Williama. "Ta opterećenja zatim ubacujemo u računalne testove za analizu naprezanja kao dio uobičajenog razvojnog postupka. Rezultat su dijelovi koji su dovoljno čvrsti da podnesu opterećenja na potrebnoj kilometraži."

Računalno potpomognuto konstruiranje (CAE) stoga je neizbježan alat za ublažavanje zabrinutosti ekipa oko pouzdanosti. Najnovija tehnologija omogućuje konstrukciju dijelova s većom točnošću nego ikad čime su redefinirane granice mehaničke izdržljivosti.



Granice materijala i performansi ispituju se uništavanjem na dinamometrima



Testiranje BMW-Sauberu Bahreinu: ekipe se slažu da su ispitivanja na stazi ključna

### LABORATORIJ

Nakon što konstrukcija dobije odobrenje, izrađuju se prototipovi koji prolaze temeljita ispitivanja u laboratoriju. Simuliraju se opterećenja, vibracije i temperature koje vladaju na stazi. Katkad se dijelovi testiraju do uništenja kako bi se vidjelo gdje su njihove krajnje granice. "Kompozitne dijelove, poput vilice ovjesa, naveliko testiramo na stolu kako bismo simulirali zamor, a za kraj se koristimo testom maksimalnog opterećenja", opisuje glavni Toyota konstruktor Dieter Gass. "Stoga već i prije ugradnje i testiranja na bolidu znamo da je riječ o pouzdanom dijelu."

### NEDESTRUKTIVNO TESTIRANJE

Nedestruktivno testiranje (NDT) još je jedna metoda kojom se osigurava pouzdanost i sigurnost dijelova. McLaren, primjerice, rabi ultrazvučne testove kako bi procijenio strukturnu cjelovitost svojih kompozitnih dijelova. Rabljeni dijelovi bombardiraju se visokofrekventnim zvučnim valovima kako bi se vidjelo postoje li slabe točke.

U McLarenu usto za komponente poput unutarnjih dijelova mjenjačke kutije rabe magnetsku detekciju nedostataka. Slabosti se nalaze tako da se nanese posebna tinta puna

magnetnih čestica; bilo kakvi površinski ili ispodpovršinski nedostaci ometaju magnetsko polje. Takve metode momčadima jamče da su im pojedini dijelovi strukturno čvrsti.

### MOTORI

Motori su toliko složeni da i najmanja pogreška u konstrukcijskom ili proizvodnom procesu može dovesti do uništenja agregata. Kako bi izbjegli neugodna iznenađenja, odjeli za motore svoje kreacije stavljaju na opsežna ispitivanja na kompjuteriziranim dinamometrima kojima provjeravaju funkcionira li sve kako treba. Toyota je, na primjer, utrošila četiri mjeseca pomno podešavajući svoj V8 na dinamometru prije nego što se uopće približio šasiji. Momčadi općenito žele da motor uspješno prijeđe 1500 km na dinamometru kako bi bile sigurne u njegovu pouzdanost. BMW usto ima običaj načiniti kratku provjeru funkcionalnosti svakog pojedinog motora – svojevrsni sustavni pregled prije nastupa. Kvarovi motora – nekoć dosadna pošast – trebali bi ove godine biti rijetka pojava jer je razvoj motora zamrznut na kraju 2006., kad su sve momčadi vozile s motorima koji su radili pouzdano i na gotovo 20 000 o/min. Posljedica ovosezonskog ograničenja postavljenog na 19 000 okretaja bio je potpuni izostanak poteškoća s motorima u Melbourneu.

### ISPITIVANJA NA STAZI

Ispitivanja izoliranih dijelova sasvim su u redu, no njihov rad potrebno je uskladiti.

Zbog toga momčadi žestoko brane svoje pravo na ispitivanja na stazi. Tek pomoću njih mogu postići istinsku pouzdanost.

"Ispitivanja na stazi nužna su završna faza za davanje zelenog svjetla dijelovima jer ništa ne može zamijeniti sile i naprezanja u stvarnim uvjetima," kaže Symonds. "No to nije eksperimentalni postupak; gotovo uvijek je riječ o nabijanju potrebne kilometraže radi odobravanja dijelova i određivanja radnog vijeka."

### POKRETNJA META

Pouzdanost nije statična vrijednost: stvar ne funkcionira tako da momčadi ostvare pouzdanost, a zatim zaborave na nju.

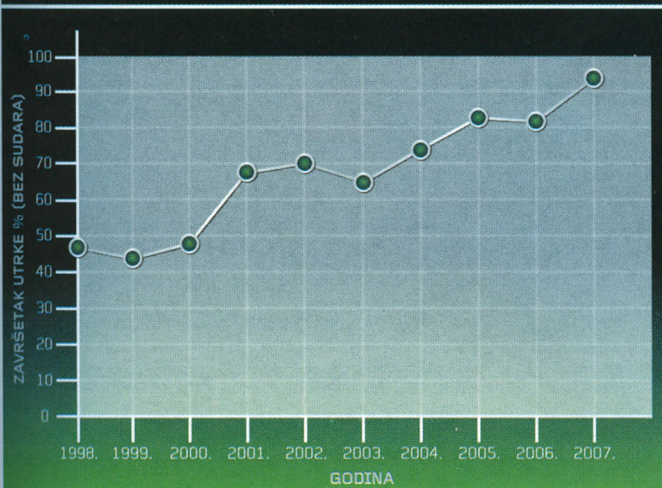
Poput svega u Formuli 1, i ovdje se stvari stalno mijenjaju.

"Nova dostignuća na bolidu mogu donijeti dodatne performanse ili dopustiti vozaču veću agresivnost – preko rubnika ili općenito u vožnji," objašnjava Symonds. "Odjednom se nađete u situaciji da kritični postaju dijelovi koji to dotad nisu bili.

Nastojimo to predvidjeti pri konstrukciji, dakle uočiti nepoželjne učinke kad god možemo, no konačna presuda dolazi tek na stazi – riječ je o stalnom, trajnom procesu."

## POUZDANOST U PROŠLOM DESETLJEĆU

Povećanje pouzdanosti – izračunato prema prvim utrka sezona – doista je dojmljivo.





### Spyker pobjednik - ali davne 1922.

Nov u Formuli 1, Spyker ipak ima dugu povijest natjecanja s kojom se može mjeriti samo Renaultova. Pogledajte ovog Spykera... u njemu je 1922. S. F. Edge osvojio Brooklandsovih 2x12 sati brzinom od 105 km/h.

## NOVA F1 MOMČAD UBRZAVA RITAM

# PRODRIVE SVE BLIŽI SRPANJSKOJ PREMIJER

David Richards se nada u Silverstoneu objaviti pojedinosti o svom timu

DAVID RICHARDS u Bahreinu je bio na svojoj prvoj ovogodišnjoj Velikoj nagradi. Navodno na odmoru sa svojom obitelji, šef Prodrivea očito je bio u misiji nadziranja tračeva i nagađanja koja okružuju njegove planove u Formuli 1.

S manje od godinu dana do pojave Prodrivea na F1 utrka, momčad je objavila malo ili gotovo ništa informacija o planovima, a nije bilo ni regrutiranja.

No sve ide, rečeno nam je, prema planu. "Sve je kako treba", rekao je Richards F1 Racingu. "Nadam se da ću u Silverstoneu, između 6. i 8. srpnja moći sve objaviti. To će uključiti i sponzore i vozače."

Richards nije bio voljan odati detalje o svojim planovima u Formuli 1, ali je naznačio novog glavnog sponzora. A F1 Racing vjeruje kako je dogovor da voze McLaren-Mercedes MP4-23s kao kupljenu šasiju - što je prema pravilima za 2008. dopušteno - blizu zaključivanja.

Richards je viđen kako uživa u McLarenovoj gostoljubivosti u Sakhiru, gdje je nekoliko puta večerao s jednim od direktora McLarena Martinom Whitmarshom.

BMW i Renault ostaju mogućim partnerima za ponudu paketa šasija/motor za Prodrive, no imaju tek slabe šanse, sudimo li po događajima u Bahreinu.

Ako ugovor s McLarenom bude potpisan, ostaju još dva pitanja: prvo, tko će voziti za tim (vidi stupac desno) i, drugo, gdje će biti sjedište tima.

Richards želi da sjedište njegova tima bude u Prodriveovu sjedištu u Banburyju, prije nego se preseli u The Fulcrum, svoju novu tvornicu u Warwickshireu, kad 2009. bude dovršena.

No McLaren bi - ili BMW ili Renault - mogao zahtijevati da sjedište tima bude bliže njihovim tvornicama.



Richards se nada da će do Silverstonea sve biti spremno

## PRODRIVE ŽELI VAŠ BOLID

Prodrive je sa svim proizvođačima bolida u Formuli 1 razgovarao o kupnji. Ovdje navodimo tri njihove najvjerojatnije opcije i mogući sastav momčadi.

### McLAREN-MERCEDES



**Pedro de la Rosa i Gary Paffett**  
Obojica imaju dugotrajne ugovore s McLarenom, što odgovara Richardsovoj želji da ima iskusnog vozača i mladu nadu.

### BMW-SAUBER



**Nick Heidfeld i Timo Glock**  
Njemačka postava momčadi, ali savršena za novi tim. Obojica - uključujući i Glocka, trkača GP2 - znaju kako završiti utrku.

### RENAULT



**Giancarlo Fisichella i Nelson Piquet**  
Fisico nije ispunio očekivanja kao kandidat za prvaka, no ima dosta iskustva i zaslužuje mjesto u Formuli 1. Piquet je brz i slavanog prezimena.

## POGLEDAJTE YOUTUBE

Upiši u tražilicu:

**Verstappen Albers f1**  
Nizozemski obožavatelj Formule 1 na neobičan način spaja Josa i Christijana na kvalifikacijama u Kanadi - u razmaku od dvije godine! Jens van Hooyt, London



Upiši u tražilicu:

**Fangio Brabham 1978**  
Juan Manuel i Black Flag u demo vožnji nakon Velike nagrade Australije 1978. Stephen Williams, Ayrshire



Upiši u tražilicu:

**Schumacher Massa Quasimodo**  
Schumi i Felipe, hmm... su se opustili. Odlično.



Upiši u tražilicu:

**Clark Crystal Palace**  
Neponovljivi Jim Clark i Lotus Cortina - pogledajte više puta. Richard Marner, London





### Schumi uživa

Michael Schumacher prošlog je mjeseca plivao s kitovima uz obalu Tenerifea. Poziv mu je uputio španjolski plivačka zvijezda David Meca nakon što je u jednom od brojeva F1 Racinga pročitao tu Schumijevu želju.



### Tinejdžeri iz Sjeverne Irske osvojili naslov Formule 1

Petoricu osamnaestogodišnjaka iz Coleraine Academicala u Sjevernoj Irskoj Bernie Ecclestone proglasio je školskim svjetskim prvcima F1 na OzGP-u. Njihov automobil s pogonom na ugljični dioksid pobijedio je 17 protivnika. A gdje je naša Formula Student sa Strojarskog fakulteta?

## OSVOJI OSVOJI OSVOJI



Sonax proizvodi zasigurno su poznati svim zaljubljenicima u automobile i motosport. Od auto-kozmetike do motornih aditiva Sonax asortiman proizvoda uvijek je bio vezan uz automobilska natjecanja. Upravo je aktivno sudjelovanje u motosportu - ponajprije u Formuli 1 - bilo odlučujuće u oblikovanju, prepoznatljivosti i kvaliteti Sonax proizvoda.

Sonax je već četvrtu godinu zaredom aktivni partner McLaren Mercedes F1 momčadi. Sonax je, kao i njezini F1 partneri, u stalnom istraživanju kako bi unaprijedio svoje proizvode. Navijači McLarena samo su dio korisnika Sonax sredstava za održavanje automobila u top formi.

Ako do sada niste koristili Sonax proizvode, ovo je idealna prilika da počnete. Zastupnik za Hrvatsku - tvrtka Buhic d.o.o. - daruje 5 paketa proizvoda čija je maloprodajna vrijednost veća od 250,00 kuna. Dovoljno je SMS-om odgovoriti na nagradno pitanje:

Gdje se nalazi sjedište tvrtke SONAX GmbH & Co KG a) u Münchenu b) u Neuburgu c) u Stuttgartu

# SONAX®

Poklon paket dar je tvrtke Buhic d.o.o., generalnog zatupnika i distributera Sonax proizvoda za Republiku Hrvatsku. Ako i ne osvojite nagradu potražite Sonax proizvode u svim trgovačkim centrima te boljim trgovinama autodijelovima.



## 66701

SMS sa osobnim podacima te ključnom riječi F1 A ili F1 B ili F1 C pošaljite na broj 66701

### DOBITNICI SONAX POKLON PAKETA IZ PROŠLOG BROJA:

Ranka Cazin, Rijeka  
Damir Milovan, Puła  
Ivan Cveljo, Zagreb

Ivica Jurić, Zagreb  
Alen Čopo, Zagreb



## Toliko znam...

Eddie Jordan  
progovara

Ključno je da Formula 1 pomaže medije. Jer ako sponzori nisu sretni, sve završava suzama

S vidalo se to nekome ili ne, jedan od glavnih razloga zbog kojeg ljudi gledaju Formulu 1 su ljudi. Da, naravno, najvažnije su utrke. Brzina i tehnologija su važni, baš kao i seksi hedonizam trošenja milijarda na brze automobile za igru vikendom. No ono što i dalje privlači i ponovno osvaja obožavatelje su ljudi u Formuli 1. Želimo upoznati lica pod kacigama, želimo zamišljati kako se osjećaju. Zato čitamo i gledamo razgovore s vozačima kao i priloge s ljudima iza kulisa. Podaci o gledanosti dovoljno govore sami za sebe: usporedite stil medijskog praćenja Formule 1 danas s onim iz proteklih godina kad smo imali samo suhoparne komentare utrka na televiziji.

Slobodno nastavite... izgovorite to. "Da, ali Eddie Jordan misli na novac, a ne na gledatelje." U

redu, istina je, ali djelomice mislim. Moj je mozak programiran da računa koliko vrijednost medijska izloženost može značiti sponzorima. E, pa Jordan nikad nije odbio intervju. Nekad sam se znao svadati s tehničarima što dovode televizijske kamere u tvornicu. Predstavnik za medije planirao je više nego što moj raspored fizički dopušta, a onda je htio još, a svi smo izmišljali luđačke načine da izvučemo dodatne sekunde medijske pozornosti za naše sponzore. No ne mislim da pretjerujem kad kažem da su intervjui u medijima, kroz poticanje zanimanja kod obožavatelja i kroz medijsku izloženost za sponzore koji plaćaju, žila kucavica Formule 1.

Dakle, što je Ron Dennis uopće mislio kad je spriječio Lewisa Hamiltona da daje intervju na gridu u Melbourneu i u Sepangu? Ostalih deset vozača vrlo bi rado dali svoju desnu ruku za logo prikazan u minutama neposredno prije starta. A obožavatelji su sigurno htjeli uživo čuti novu zvijezdu. Ne razumijem od čega su ga štitili i to će samo štetiti njegovu imidžu. Nitko u Formuli 1 nije previše važan za "trivijalnosti" poput medija.

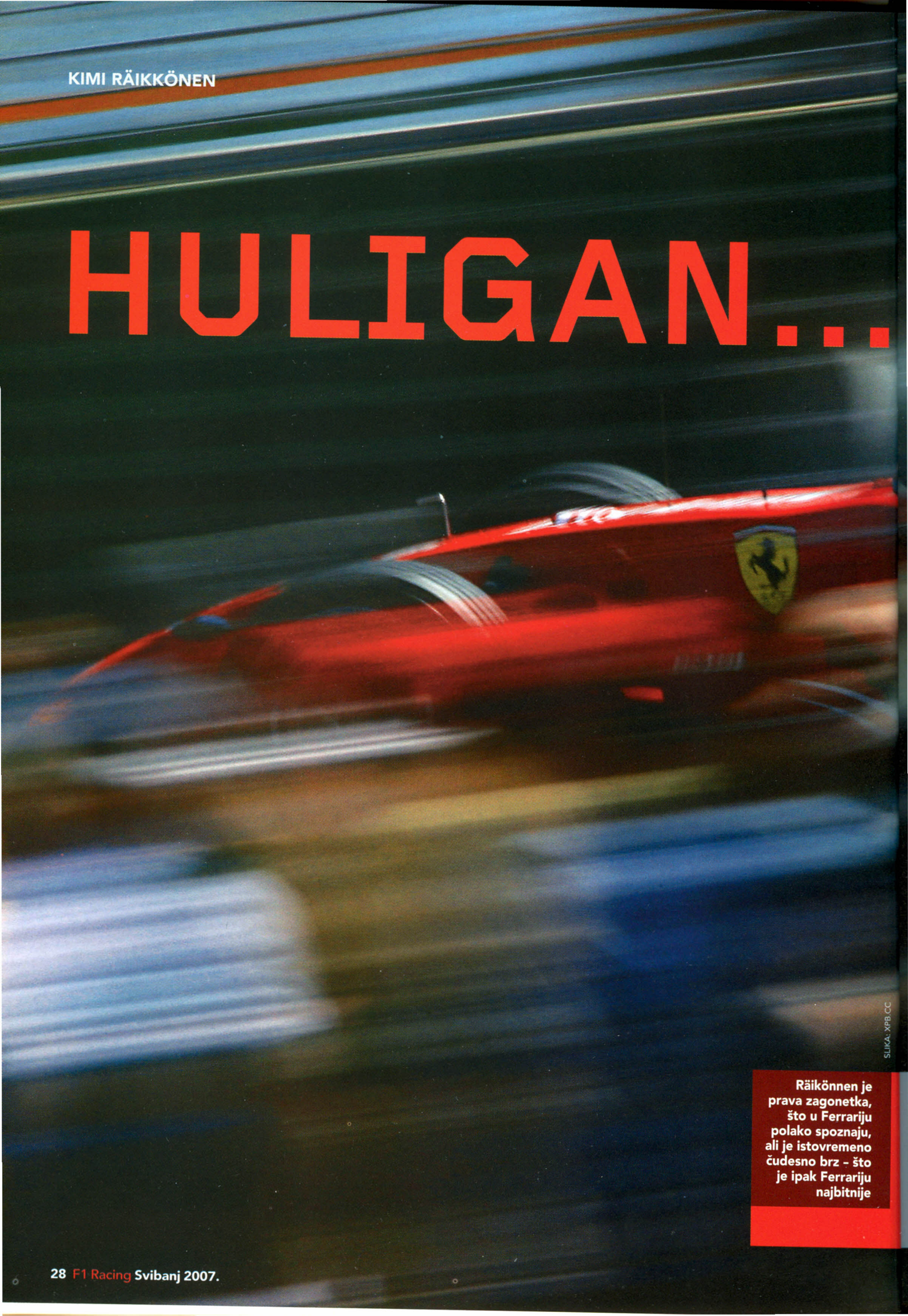
### "Što je Ron Dennis mislio kad je spriječio Lewisa Hamiltona da daje intervju na gridu?"

Da se razumijemo: usredotočite se na tehnologiju i na vožnju koliko god želite, ali ako nitko ne gleda, nećete to dugo raditi. Kapa dolje Ronu jer je u Lewisu prije deset godina vidio nešto izvanredno, dobrih pet godina prije mene. Sigurno je i da je potakao McLarenov uspjeh stavivši svog novaka na vozačko mjesto: to je velika stvar. No Lewis je dovoljno dobar da ne izgubi iz vida ono što je važno.

Ne treba mu dadilja. Ron bi nas trebao pustiti da dobijemo svoje: imamo pravo upoznati ga.

KIMI RÄIKKÖNEN

# HULIGAN...



SLIKA: XPB.CC

Räikkönen je prava zagonetka, što u Ferrariju polako spoznaju, ali je istovremeno čudesno brz - što je ipak Ferrariju najbitnije

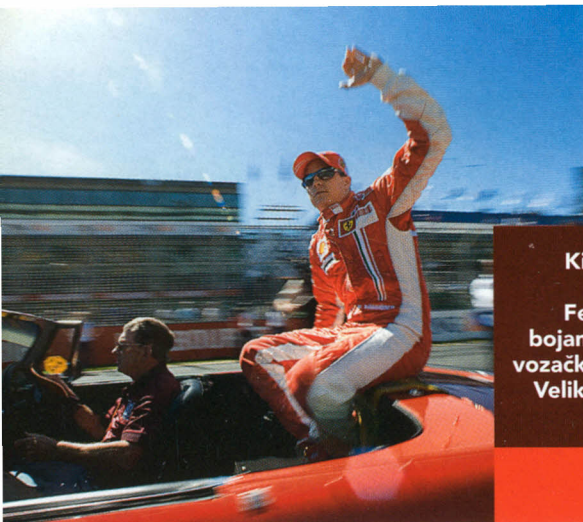


# ... JAKO BRZ HULIGAN

To je Kimi.  
Već sada pobjeđuje za Ferrari...  
i uzbuđuje javnost. Drukčije ni ne zna

Riječi Matt Bishop

**M**jesto? Monza. Datum?  
15. rujna 2001. Vrijeme? 15.40.  
Atmosfera? Čudna.  
Razlog? Pa, razmislite malo.  
Ugodaj u boksu je jezovit jer  
smo prije manje od stotinjak sati uživo na  
TV-u gledali događaj koji je kasnije postao  
poznatiji kao - 11. rujna. Svi u F1 su i dalje  
šokirani događajem. I tako je predstavljanje  
Kimiya Räikkönena kao novog člana momčadi



**Kimijev prvi susret s Ferrarijevim bojama bio je u vozačkoj povorci Velike nagrade Australije**

McLarena (kojeg je Ron Dennis predstavio dva dana ranije), dočekano samo tihim odobravanjem čak i od strane onih koji bi u takvim trenucima bili van sebe zbog potencijala mladog Finca.

Ne, ovaj vikend, vikend kad se obično stari prijatelji pozdravljaju uz smiješak i rukovanje, sve što vidim je slijezanje ramena, grimase i mrmljanje riječi poput „gamad“, „ubojice“, „strašno“ ili, u Kimijevom slučaju, čuo sam ga kako je jednom finskom novinaru u istom kontekstu rekao nešto što teško mogu ponoviti.

No malo sam skrenuo. Gdje smo stali? Ah, da, 15.40, subota. Kimi, koji je tada vozio za momčad Sauber-Petronasa (tj. Sauber-Ferrarija), u jednom je zabačenom kutu labirinta boksova Monze naletio na Jeana Todta.

Znam za to jer mi je ispričao naš fotograf koji je u blizini fotografirao gume za tehnički članak. Prestao je fotografirati i pogledao je njih dvojicu pitajući se što će se dogoditi.

Susrevši se, Kimi i Jean usporiše, ali nijedan nije stao. U prolasku je Todt šapnuo: „Nedolazak u Ferrari bit će ti najveća pogreška u životu“. Na Kimijevu pokeraškom licu gotovo da se i nije mogla vidjeti reakcija.

Izvanredan trenutak. No činjenica je da je Kimi tada uistinu zamalo završio u Ferrariju,



#### Hoće li Kimi uspjeti u Ferrariju?



#### DAVID COULTHARD

Räikkönenov momčadski kolega u McLarenu, od 2002. do 2004.

„Riječ je o potpuno drukčijoj momčadi Ferrarija jer je i Kimi potpuno drukčiji od Schumija. No momčad ne treba brinuti jer će Kimi biti jednako dobar u bolidu kao i Schumacher. Schumi je bio brz, ali ne brz poput Senne ili čak Hakinnena. Kimi će napraviti dobar posao. Bit će vrlo iznenađen ako bodovno ne nadmaši Massu, ne zato jer ne cijenim Felipea, nego jer mislim da je Kimi brži. Bude li bolid dovoljno dobar, a sve ukazuju na to, Kimi bi mogao ove godine osvojiti naslov prvaka.“

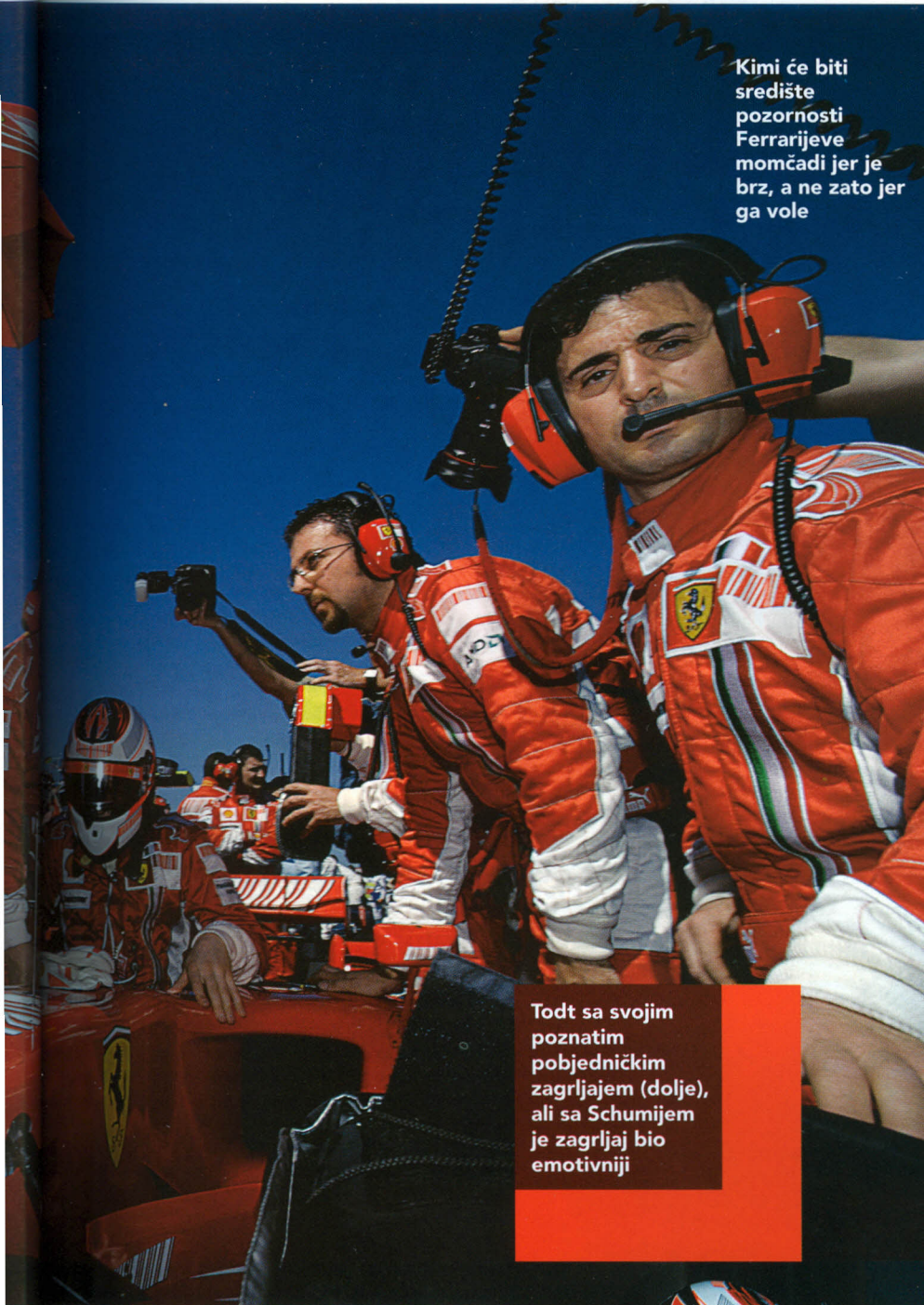
a jedini razlog što to nije učinio je da tada 32-godišnji Michael Schumacher svoj položaj glavne Ferrarijeve zvijezde nije ni s kim htio dijeliti. Čak i tada, nakon što je odvezio samo četrdesetak utrka bilo koje vrste (23 Formula Renault utrka i sezonu F1) Kimi nije bio spreman biti drugi vozač, čak ni četverostrukom svjetskom prvaku.

Preskačem malo više od šest godina do nedjelje 18. ožujka 2007. u oko 15.40. Napokon, nakon petogodišnjeg uvoda u

McLarenu, Kimi je upravo odvezio svoju prvu Veliku nagradu za Ferrari. Nakon osvojenog prvog kvalifikacijskog mjesta, vrlo je lako pobijedio u utrci postavivši najbolje vrijeme kruga. Iduće što smo svi vidjeli na TV zaslonima je čudna mala epizoda ponovno s Kimijem i Jeanom u glavnim ulogama.

Jean, naučen na tolike Schumacherove pobjedničke zagrljaje kojima je znao počastiti sve osoblje u Ferrariju, ali posebice njega, prilazi Kimiju vjerojatno očekujući isti

**„Kimi nije bio spreman biti drugi vozač, čak ni četverostrukom svjetskom prvaku.“**



Kimi će biti središte pozornosti Ferrarijeve momčadi jer je brz, a ne zato jer ga vole

Todt sa svojim poznatim pobjedničkim zagrljajem (dolje), ali sa Schumijem je zagrljaj bio emotivniji

tretman. Ali, izgleda da ne, govor tijela nije tako jasan, tako siguran. Kad su se sreli, zagrlili su se, ali to nije Schumijev zagrljaj. Kimi ne pokazuje takve osjećaje, osim nakon nekoliko gutljaja Koskenkorve, njegove omiljene vrste votke.

Ali što je sad to? Todt nudi Kimiju mobitel. Sigurno je s druge strane šef Fiata i Ferrarija Luca Montezemolo, spreman da s nekoliko komplimenata počasti hladnokrvnu novu zvijezdu Scuderije. Ali nije to Luca, nego Michael. A Kimi ga ne čuje (ili ga možda ne želi čuti). Kimi samo pritisne crveni gumb, sliježe ramenima i vraća Todtu njegov mobitel.

Izgleda kao malena tragedija, zar ne? I to zbog više razloga. Tragično za Kimija jer



Hoće li Kimi uspjeti u Ferrariju?

**RON DENNIS**

Dogovorio raskid ugovora Kimija sa Sauber-Petronasom koji je McLaren-Mercedes koštao 14 milijuna dolara; pet mu je godina bio momčadski šef

“Naravno da mogu odgovoriti na to pitanje, ali ne želim. Zašto? Pa, unatoč tome što Kimi više nije vozač McLarena i dalje ga smatram prijateljem. A kad mnogo vremena provodite s prijateljem, spoznate njegove prednosti i mane koje krase sve nas. Momčadi McLaren glavni je cilj pobijediti konkurenciju, uključujući Ferrari, uključujući Kimija, pa tako smatram da nema previše koristi govoriti o prednosti i slabostima bilo kojeg našeg konkurenta.”



Hoće li Kimi uspjeti u Ferrariju?

**BEAT ZEHNDER**

Šef momčadi Saubera; brinuo se o Kimiju tijekom njegove prve godine u Formuli 1

“Nitko nije Michael osim Michaela i u Ferrariju to moraju znati. No momčad je predobra da bi im to postao dugotrajniji problem. Kimi je drukčiji od drugih vozača i u Ferrariju će se morati naučiti nositi s time. No iznimno je brz i to se jedino računa. Mislim da je već dvaput trebao biti svjetski prvak. U Sauberu sam radio s oba sadašnja Ferrarijeva vozača, Kimijem i Massom, i mislim da će biti dobar vozački par. Nijedan nije proračunat i svakako je dobro po momčad da ima takve vozače. Jer, na poslijetku, i bolid je važan, a Ferrarijev je dobar.”

SLIKE: PAUL HENRI CAHIER; INSETS: DARRIN HEATH; BRYAN LENNON/GETTY IMAGES; LAT ARCHIVE; WORLD RACING IMAGES



## NASTAJANJE KIMIJA RÄIKKÖNENA

Nakon jalovog pokušaja ulaska u momčad Formula Renault u Velikoj Britaniji 1999., Kimi se 2000. vratio u momčad Manor Motorsport u kojoj je odvezio svoju prvu i jedinu cijelu sezonu u utrkama formule za juniore. Njegov inženjer za vrijeme utrke je sadašnji izvršni šef momčadi Manor FRenault Tony Shaw prisjeća se Kimija.

“Kimi je prilično direktan momak – sjedne u bolid i tjera ga do maksimuma, a baš bi to vozači utrka trebali raditi. Stalno se pričalo o tome kako će se mučiti s uklapanjem u Ferrarijevu momčad, no njegov je posao voziti bolid najbolje što zna. Stoga će biti zanimljivo vidjeti kako će momčad posložena da ugodu Schumiju raditi s Kimijem. Kimi nam se pridružio za natjecanje FRenault Winter Series 1999. Tada smo bili pod dojmom Antonia Pizzonia koji je vozio cijele sezone. Za prvu testnu vožnju u Snettertonu ugarali smo Kimija u bolid i on je za nekoliko krugova dostigao Antonijevo najbrže vrijeme – i to na istrošenim gumama. U jednoj je utrci loše krenuo, izgubio je prednje krilo i malo probušio gumu no i tada je postavio najbolje vrijeme kruga. Tada smo znali da je prilično poseban. Sezona 2000. bila je prva sezona s novim specifikacijama šasije i motora. Na kraju smo za Kimija dobili loš motor, a u Renaultu nisu željeli zamjenu ili uporabu rezervnog motora. Dugo nam je trebalo da dokažemo koliko je motor loš (svakim krugom gubili smo tri ili četiri desetinke sekunde), no kad smo napokon zamijenili motor, Kimi više nije vozio u Velikoj Britaniji. Odvezili smo zajedno nekoliko utrka Eurocupa u kojima je Felipe Massa bio glavna faca, ali propustili smo službeno testiranje za prvu utrku u Doningtonu, nakon što je Kimi bio u kućnom pritvoru nakon izbjegavanja vojne službe. No i dalje je bio najbolji u kvalifikacijama i pobijedio je u utrci. Massa je bio najbolji vozač Eurocup natjecanja, ali bio je 15 sekunda sporiji od Kimija. U Spa smo opet imali problema s motorom. Promijenili smo dva slabija motora, a za drugu kvalifikacijsku utrku Kimiju smo dali motor Dannyja Watsa. Na bolidu je imao samo dvije nove gume, ali je završio drugi u kvalifikacijama, a zatim pobijedio u utrci.

Osim što sam bio šef momčadi, bio sam i Kimijev inženjer. Između utrka Kimi bi spavao ispod klupe dok bi ostali vozači pregledavali podatke. Mislim da se Kimija ničime ne može natjerati da pregledava podatke. On je nevjerojatan vozač i vrlo je malo vozača nalik njemu. No postoji li neki vrlo sličan Kimiju, onda je to Lewis Hamilton, koji nam se pridružio godinu dana kasnije...”



naravno da ne želi sada razgovarati sa Schumijem. Ovo je Kimijeva pobjeda i ako uskoro slijedi uspjeh istovjetan Schumijevom, Ferrari mora postati Kimijeva momčad, baš kao što je nekoć bio Michaelova.

Tragedija je i za Jeana jer premda su mu namjere iskrene, toliko je još zaljubljen u Schumijevu legendu da pretpostavlja kako će Kimiju mogućnost razgovora s Schumijem u tom trenutku biti neopisiva čast, no naravno da Kimi ne želi da njegova pobjeda bude zasjenjena nečim prošlim, bez obzira koliko ta prošlost bila značajna.

I za kraj tragedija je i za Schumija jer se sigurno pronašao u onoj staroj frazi: „Kralj je mrtav; živio kralj.“ To je svakako najprikladniji način opisa događaja u

**Kimi na gridu tijekom svojih Formula Renault dana; s Tonyjem Shawom (dolje)**

## Hoće li Kimi uspjeti u Ferrariju?



### JACKY EECKELAERT

Sada jedan od konstruktora u Hondi; bio Kimijev inženjer za vrijeme utrke u Sauberu i naučio ga umjetnosti podešavanja F1 bolida

“Ferrari je posebna momčad u pogledu medijske pozornosti i pritiska koji dolazi s njom, a neki vozači ne reaguju dobro na to. No ako danas postoji vozač koji time nije opterećen, onda je to Kimi.

Ove godine Ferrari ima vrlo dobar bolid i Kimi će načiniti odličan posao za momčad. Michael je vjerojatno imao bolju radnu etiku od Kimija, što se isplati kada imate lošu sezonu, kakva je u Ferrariju bila 2005. Michael se cijelu godinu mučio te je završio treći, dok bi Kimi možda pokleknuo u tim uvjetima. No ove godine o tome ne trebaju brinuti jer je bolid vrlo dobar.”

**“Na bolidu je imao samo dvije nove gume, ali kvalificirao se kao drugi i pobijedio u utrci.”**

## Hoće li Kimi uspjeti u Ferrariju?



### NICK HEIDFELD

Kimijev momčadski kolega u Sauberu 2001.

“Mislim da će Kimi uspjeti u Ferrariju jer je vrlo brz. Siguran sam da znaju što imaju, a da misle da se neće uklopiti, ne bi ga ni uzimali. Sve što žele zauzvrat je da bude brz. Najgore bi po Ferrari bilo da očekuju da Kimi bude nalik Schumiju jer on to nikad neće biti.

Jedino iznenađenje ove zime bila je razlika na testnim vožnjama između Kimija i Masse. Kimi se trebao priviknuti na Bridgestoneove gume, ali i dosta je drugih vozača moralo proći isti proces. Očekivao sam da od početka bude mnogo brži od Masse, a premda se to nije dogodilo, siguran sam da će biti brži u utrkama, jer je samo to važno.”

Ferrarijevom boks u Melbourneu te sunčane nedjelje.

Nemojte me krivo shvatiti: Michael je bio i ostao megazvijezda. Nikad neće biti zaboravljen, bez obzira što Jacques Villeneuve kaže (da, znam da smo ga citirali kad je izjavio da će Michael biti na našim stranicama zaboravljen, i nećemo se zbog toga ispričati jer se F1 sastoji od različitih pojedinaca, pa Jacques ima pravo na svoje mišljenje). Zapravo, malo je vjerojatno da će se Kimi ikad uspjeti približiti Schumijevim uspjesima, od kojih je većinu postigao s Ferrarijem.

No ako u Maranellu i dalje nastave raditi brze bolide, Kimi će ih i dalje brzo voziti. Što znači da će pobjeđivati u utrkama, a ako pobjedi u dovoljnom broju njih,

## KIMI RÄIKKÖNEN



Hoće li Kimi uspjeti u Ferrariju?

**ALEX WURZ**

Četiri godine Kimijev momčadski kolega kao McLarenov treći vozač

"Kimiju će biti dobro u Ferrariju – možda i više nego dobro. Kad u Ferrariju prihvate da je on Kimi, a ne Schumi, naučit će ga voljeti. Kimija je lako razumjeti i stoga lako zavoljeti. Kimi je iznimno nadaren i on uživa u onome što radi. Usto, ako će idućih nekoliko sezona biti postojan, vjerujem da bi prije mogao biti nasljednik Gillesa Villenevua nego Schumachera. Ako se stvari počnu razvijati u tom smjeru, onda će to biti savršeno za Kimija i Ferrari."



Räikkönen je u nasljedstvo dobio Schumijevog inženjera za utrku Australca Chrisa Dyera

osvajati će prvenstva. Štoviše, taj je scenarij vrlo izvjestan.

Ako se to dogodi, hoće li Todt i Ferrarijeva momčad i tifosi zavoljeti Kimija kao što su voljeli Michaela? Tifosi hoće, naravno.

Gledati Kimija s tribina, što nekolicina nas koji smo dovoljno sretni da možemo redovito pratiti utrke i čini, priziva sjećanja na sve razloge zbog kojih se većina nas u djetinjstvu zaljubila u F1.

**"U McLarenu je Kimi bio brz, vrlo brz, ali i težak, vrlo težak."**

Nemojte se zavaravati, tifosi će obožavati Kimija.

Ali Ferrarijeva momčad? Todt? Pa oni će cijeniti njegovu zapanjujuću sposobnost, jer zašto i ne bi? I uživati će u njegovom uspjehu. No Kimi je previše nedokučiv i predelinkventnog ponašanja da bi ga momčad (ili šef momčadi) zavoljeli kao što je to bio slučaj sa svakom momčadi i svakim šefom momčadi koja je radila sa Schumijem. S druge strane pitajte nekoga u McLarenu. Ron Dennis Alonsa naziva dašakom svježeg vjetra. Kad tako opisuje Alonsa ni ne spominje Kimija, ali znate što misli: u McLarenu Kimi je bio brz, vrlo brz, ali i naporan poput kakvog teškog fizičkog posla. Da li je Kimi huligan? Mislite da pretjerujem? Pa onda biste se

trebali znati što je Kimi učinio prije leta u Australiju.

Dok su se svi njegovi konkurenti opuštali u Melbourneu, privikavali na vremensku razliku, malo trenirali, igrali tenis, išli na egzotične masaže, Kimi se u rodnoj Finskoj motornim sanjkama utrkiavao s 200 najbržih, najiskusnijih vozača tih vozila od 133 KS i brzine 160 km/h, suprotstavljajući ljudske živce s najnepraštajućim krajolicima koje možete zamisliti. Kimi je sve to radio skriven pod aliasom „James Hunt“.

Dakle, huligan? Možete se kladiti. Možda je prikladnije reći da je bez kontrole. Ah da ne zaboravim, Kimi je pobijedio u dvodnevnom natjecanju dugom više od 800 km. Nevjerojatno.

**F1**



U Melbourneu je Massa imao poteškoća, pa nije došlo do obračuna s Kimijem

RUBENS O NOVOM BRIDGESTONEU





živao sam u ratu guma između Bridgestonea i Michelinera jer je to utrka davala još više drame. Bilo je više nego uzbudljivo sudjelovati u tome. No unatoč svemu, zaista mi se sviđaju Bridgestonke koje ove godine koriste svi jer odgovaraju mom vozačkom stilu. Zato sam vrlo zadovoljan sa situacijom kakva jest.

Bridgestone je gumu za 2007. pokušao napraviti da ima manje gripa – prema zahtjevu FIA-e – a da istodobno bude pouzdane i čvrste. Ne žele da gume dobivaju mjehure ili se mrve, moraju biti trajne. Mislim da su ostvarili sve te ciljeve.

Kad sam prvi put isprobao nove gume, odmah sam osjetio da slabije drže. No, također sam se osjetio kao kod kuće. Bile su vrlo slične gumama koje sam vozio u Ferrariju 2004. i 2005. godine, pa sam ih mogao voziti na sličan način. Znae one televizijske reklame u kojima od ljudi sa zavezanim očima traže da prepoznaju razliku između dvije vrste vina? E pa, ako bismo to učinili s gumama, prepoznao bih ovogodišnje Bridgestone gume svaki put.

Radni opseg novih guma mnogo je širi od prošlogodišnjih, kad je rat guma bio na samom vrhuncu. Ako ste održavali prošlogodišnje gume na pravoj temperaturi, bile su fantastične. No ako bi izgubile samo par stupnjeva,

# GOSPODAR CRNOG PRSTENA

## RUBENS BARRICHELLO

Vođač koji gotovo čitavu karijeru vozi na Bridgestone-u najpozvaniji je govoriti o ovogodišnjoj kolekciji trenutno jedinog dobavljača F1 guma

**Rubens smatra da Bridgestonke za 2007. odgovaraju njegovu vozačkom stilu**

postalo ih je vrlo teško voziti i to mi je bilo žao jer sam prošle godine većinu svojih pozicija sa starta – kao i na ponovnim startovima – izgubio kad su gume bile hladne. Osim toga, nije bilo drugih poteškoća i uvijek sam bio konkurentan u utrci.

Neki vođači ne vole taj širi radni opseg, ali ja ga volim, jer mogu biti daleko agresivniji kad skrećem u zavoj. Prepričat ću vam taj proces.

U sporim zavojima – za prvu i drugu brzinu – kočim sasvim u ravnoj liniji, prije skretanja. Zatim jako zakrenem kotače da dovedem vozilo do vrška zavoja; stražnji dio obično bježi u tom trenutku, no to mi ne smeta. Međutim, Jenson Button voli kočiti i skretati u isto vrijeme, a to mu uvelike otežava vožnju u polaganim zavojima ove godine jer guma ne drži cestu kao prije.

Također moram kočiti malo ranije nego prošle godine jer moram poništiti 4-5 kilometara na sat više – inače bih ispao iz kruga. Upravo u tim polaganim zavojima vođač zaista osjeća razliku između guma iz sezone 2006. i 2007.

U brzim zavojima, kad automobil stvara mnogo potiska, guma još uvijek drži dovoljno dobro. Zapravo, čini se da drži jednako kao prošle godine. Posljedica je da postavljam bolid tako da mogu kočiti lijevom nogom istodobno sa skretanjem. Baš kao Jenson.

Morate biti vrlo precizni u sredini sporih zavoja jer nema prijanjanja da vas izvuče ako pogriješite. Zatim se morate pouzdati u sustav za održavanje traktacije da vam pomogne izvući se iz zavoja. No ako dobro uđete u zavoj i u sredinu zavoja, guma bi se trebala ponašati upravo kao i ona od prošle godine.

Dakle, premda je radni opseg ovogodišnje gume širi od onoga u 2006. godini, vođač još uvijek mora o mnogo čemu razmišljati. Najbolje iskorištavanje potencijala gume složen je posao.

FO

# Na vrhu svijeta

Ron Dennis, veliki mag McLarena, u Formuli 1 je već čitavu vječnost. Sada je čini se na vrhuncu snage, no u srpnju navršava šezdesetu, pa pomalo razmišlja o prepuštanju dirigentske palice. Stoga je Matt Bishop odlučio pitati sva teška pitanja – i on je na sva pošteno odgovorio.

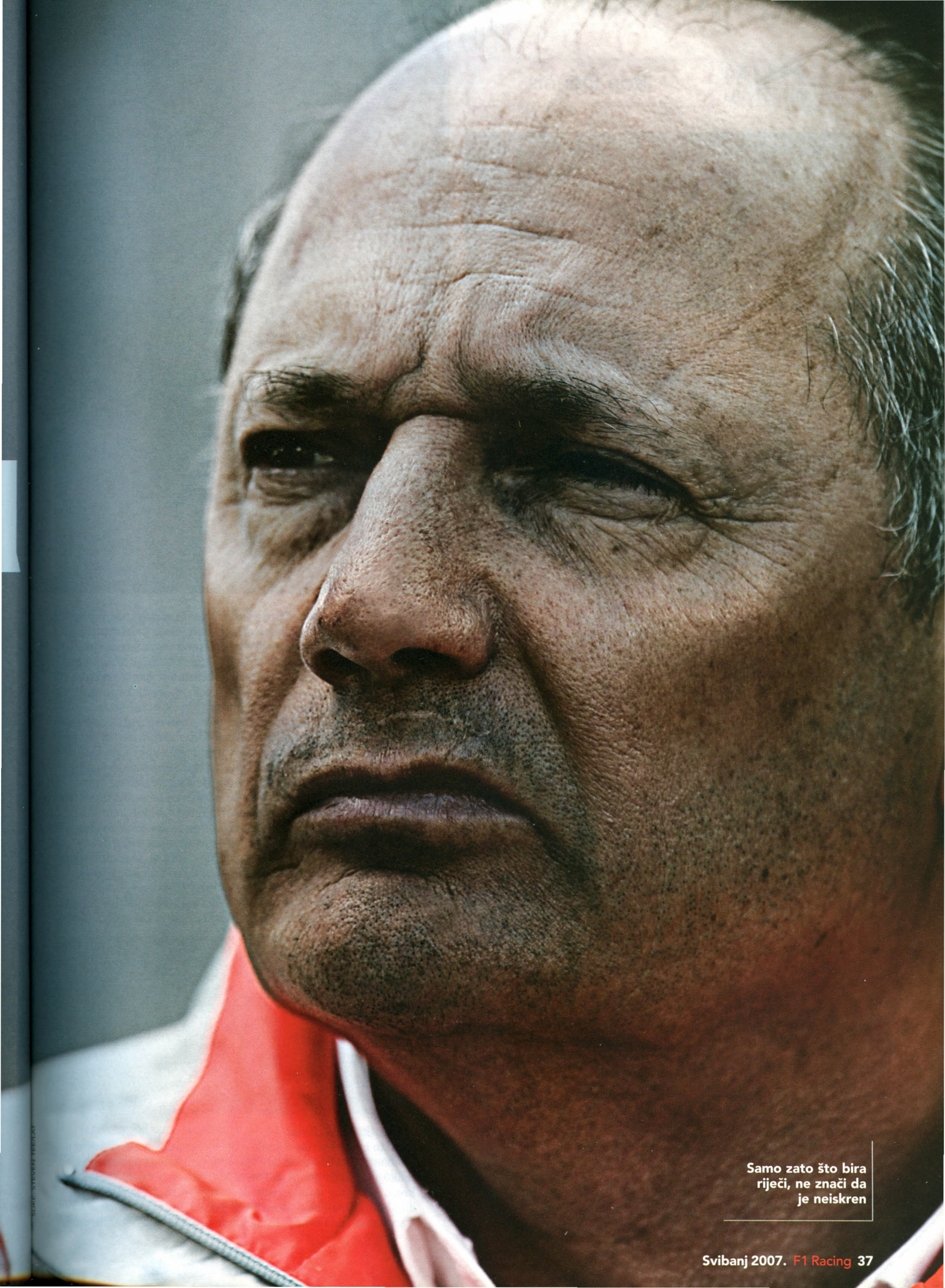
**J**este li znali da postoje internetske stranice posvećene prevodenju svakidašnjih pojmova iz automobilističkog sporta na tzv. Ron-jezik (odsurfajte na primjer na [www.pitpass.com/fes\\_php/pitpass\\_ronspeak.php](http://www.pitpass.com/fes_php/pitpass_ronspeak.php))? I jeste li znali da ukucate li, primjerice, "motor", prijevod na Ron-jezik glasi "sustav za pretvorbu Mobilovog fosilnog, sintetičkog maziva s energetske potencijalom u mehaničku energiju"? Ne? E, Dennisova djeca recimo znaju, pa ga zadirkuju zbog toga. A on se samo smije.

No činjenica da se smije i da je spreman podijeliti priču s novinarom, u potpunosti razbija raširenu predodžbu o čovjeku kojeg se pojmom "Ron-jezik" htjelo ismijati. Jer za Rona možda možete ustvrditi sve i svašta, ali ne i da je, usprkos Ron-jeziku, dosadni govornik.

Tračerske mudrosti sa staze (uvijek opasna stvar) kažu da kad intervjuirate Rona svako pitanje rezultira bujicom riječi... ali samo kapljicama informacija. E, to jednostavno nije istina. Ne, Ronovi odgovori su točni. I cjeloviti. I istiniti.

I da, katkad ne zvuče otmjeno i sažeto poput rečenica nekih drugih ljudi. Ali razmislite o ovome (malo strpljenja, molim): prijevod tibetanskog naziva za Mount Everest je "vrh koji ne možete vidjeti izbliza, ali ga možete vidjeti iz devet različitih smjerova, a ptica koja leti blizu vrha oslijepi". Ron-jezik je takav. Kao da želi da se izgubite u odgovoru, a zapravo je vrlo informativan.

Dakle, za razliku od mnogih drugih veličina Formule 1, Ron nije tajna do koje pitanja ne mogu prodrijeti. Ne, Ron sam (a i Ron-jezik) zapravo je vrlo jednostavan put do istine o njemu.



Samo zato što bira  
riječi, ne znači da  
je neiskren

## Fernando Alonso "Vrlo kompletan vozač" i "pravo osvježenje"



**Matt Bishop** Očito ste oduševljeni Fernandom. Opisali ste ga kao "vrlo kompletnog vozača". Što ste točno time mislili?

**Ron Dennis** Pa, prije svega, mislim da ne treba posebno napominjati da u vožnji iskazuje visokorazvijen natjecateljski duh, o čemu ću nešto reći kasnije, no također želim istaći da sa znanjem engleskoga, talijanskoga i materinjeg španjolskoga izvan bolida predstavlja san odjela za odnose s javnošću. Stoga je vrlo pristupačan u kontaktima s našim partnerima (ostale ekipe zovu ih "sponzori") te medijima.

**MB:** A u bolidu?

**RD:** Povrh neupitnog prirodnog dara, doista razumije kako funkcionira F1 momčad i bolid – i to mu daje sposobnost da gotovo uvijek izvuče najbolje iz svih situacija. Današnje F1 momčadi pune su visokokvalificiranih osoba koje obavljaju najrazličitije poslove – i da bi mogli izvući najbolje iz sebe, moraju poštovati tehničko znanje svojih vozača. I, vrlo brzo nakon što sam ga upoznao, postalo mi je više nego jasno, a zatim i svima ostalima u tvrtki koji rade s njim, da je iznimno tehnički potkovan vozač.

“Fernandova sposobnost proizlazi iz iskustva i stručnosti, ali i iz prirodne nadarenosti.”

**MB:** Što to tehnički potkovan vozač stvarno znači?

**RD:** Uistinu razumije kako natjerati bolid da ide brzo – i da ide brže, što ne mora nužno biti ista stvar. U stanju je tehničkim jezikom svojim inženjerima i ostalima opisati kakve mu povratne informacije daje bolid. Ta sposobnost dolazi s iskustvom i iz stručnosti, dakako i iz inteligencije, ali isto tako i iz visoke razine prirodne nadarenosti. A pozitivne strane takvog spoja su jasno vidljive. Sprječavaju da momčad zaglavi u tehničkim slijepim ulicama – pa, kao posljedica, razvoj bolida teče jednostavnije. Shvaćate li sad? Ronovi kritičari posljednji bi dio nazvali savršenim primjerom Ron-jezika – i jest. Ali kao takav logičan je, informativan i zadire u bit. Također je i oprezan, dakako, u smislu da ne uspoređuje Alonsovu iznimnu svestranost s onom njegovih prethodnika, a posebno ne s onom Kimija Räikkönena, koji nije ništa manje darovit od drugih vozača Formule 1... ali se doima kao da bi katkad mogao uložiti malo više truda. Pa pogurnimo malo Rona u tom smjeru...

**MB:** Čuo sam da Fernando posebno nadahnjuje vaše inženjere. Obožavaju raditi s njim i visoko cijene njegovu radnu etiku i profesionalizam.

**RD:** Apsolutno. Daje 100 posto. Ali...[stanka]...mislim da naslućujem kamo smjerate s tim pitanjem i neću se dati navesti na taj put. Bilo bi neprikladno da ja sad uspoređujem Fernanda s bilo kojim od prijašnjih McLarenovih vozača, pa to neću ni učiniti. Stoga sve što ću reći je da je Fernando unio golemo osvježenje – i da, premda mu nedostaje Fernandovo iskustvo, Lewis posjeduje iste kvalitete. K vragu!

**MB:** Ionako sam vas namjeravao pitati o Lewisu, naravno, pa možemo samo nastaviti. Možete li opisati svoje osjećaje dok ste stajali pokraj njegovog bolida na startu Melbournea?

**RD:** Da budem iskren, osim onog što se podrazumijeva – nadanja da će i on i Fernando proći prvi zavoj bez incidenta, što se uvijek nadate za svakog svojeg vozača u bilo kojoj utrci – doista sam suosjećao s njim. Primijetio sam pritisak na izrazu njegova lica pa je tih



nekoliko riječi koje sam mu uputio bilo više očinske prirode nego tehničke ili strateške. No odvezio je sjajnu trku, pa sam poslije bio doista sretan što je sav njegov naporan rad nagrađen. Istinski se radujem što ću s njim i s Fernandom raditi do kraja sezone. Jasno, zajedno sa svima u ekipi, nadam se da ćemo svi postići veliki uspjeh – ali, kako god bilo, mislim i da ćemo se odlično zabaviti. Kad se sve uzme u obzir, ovo je bio još jedan sveobuhvatan odgovor. Ronu bismo oprostili i da je otvorenije izrazio radost zbog iznimno dojmive premijere u Grand Prixu – no činjenica da nije, ili nije htio biti ispred mojeg diktafona, može se objasniti, mislim, ovako: (a) nije mu u prirodi da izaziva sudbinu javnim iskazima neobuzdane neskromnosti, i (b) želi javnosti poručiti da unatoč svoj halabuci oko Lewisa – koji je nedvojbeno najnovija F1 megazvijezda – postoje dva vozača u Vodafone McLaren-Mercedesu od kojih je jedan, ne zaboravimo, dvostruki svjetski prvak, stoga biste li mogli zadržati neku odmjerenu i izvješćivanju, gospodo? Drugim riječima, Ron se samo ponaša kao Ron. Svejedno, Lewisov debi bio je poprilično poseban, a moj je posao da izvučem Ronovo viđenje tog događaja...

**MB:** Jeste li ikad vidjeli bolji debi od Lewisovog? Odnosno, točnije, jeste li ikad vidjeli bolji prvi zavoj u nečijoj karijeri? Bilo kad, bilo gdje?

## Lewis Hamilton Ronov... i Božji poklon? Možda...



Jer ja mislim da nisam.

**RD:** Ono što me se najviše dojmilo u njegovom napadu na prvi zavoj u Melbourneu je što je bio dovoljno discipliniran da pusti gas, tek toliko, dok su ga tjerali na travu. Mnogi vozači, osobito novaci koji kreću s četvrtog mjesta, ostavili bi nogu na gasu i kotačima dotaknuli Heidfeldove gume [koji je kočio rano, tik ispred Hamiltona], no Lewis je bio pribran, podigao nogu i izabrao drugu



Alonso je, kaže Ron, brz i tehnički potkovan – i marketinški san

putanju. Čineći to, pomalo neočekivano našao se uz Fernanda [koji je startao kao drugi]. Ono što je uslijedilo bio je, prema Fernandovom priznanju, vrlo čist manevar, no nama je pomalo otežao život jer u tom trenutku nismo shvatili da mu je jedan dio prednjeg krila malo oštećen. Zbog toga se pomalo morao mučiti s podupravljanjem.

**MB:** Kako se oštetio? Je li dodirnuo nešto?

**RD:** Možda rub staze, no nismo sigurni. Bilo je vrlo sitno.

**MB:** Usprkos tome, oba su vaša vozača bila na postolju – i premda nisu pobijedili Kimija, sigurno ste bili vrlo zadovoljni tim prizorom. Kad biste imali čarobni štapić, biste li mogli začarati bolji par od Alonsa i Hamiltona ili držite da su upravo oni idealan duo?

**RD:** Očito je da je F1 bogata darovitim momcima, ali mislim da bi svatko s barem minimalnim poznavanjem i razumijevanjem F1 priznao da imamo dva vrlo uzbuđljiva nova vozača. Nasmijao sam se kad je Lewis u dijelu jednog odgovora na pitanje postavljeno u Melbourneu na FIA-inoj tiskovnoj konferenciji rekao: “Ja znam svoje mjesto u momčadi.” I to je točno – zna. Poštuje svoju momčad i svojeg kolegu – dakle ne podređenost, nego poštovanje. I to je važno. Mislim da je to značilo da.

**MB:** Koliko ste se približili potpisu Michaela Schumachera? O tome se razgovaralo prije nekoliko godina, zar ne?

**RD:** [Stanka] Da, on i ja sreli smo se prije podosta godina u Monte Carlu kako bismo raspravili mogućnost njegovog priključenja momčadi. Taj sastanak uslijedio je nakon neformalnog razgovora u Log Cabinu [bar pored staze Suzuka u kojem se cijeli cirkus Formule 1 tradicionalno običavao okupljati na završnom tulumu sezone].

**MB:** Koja bi to točno godina bila?

**RD:** Ne mogu se sjetiti. Ovako napamet, rekao bih 1998., 1999. ili 2000.

**MB:** Pa, kako je do toga došlo?

**RD:** [Stanka] Jasno je da nije bilo govora o njegovim vozačkim sposobnostima ili o kvaliteti naše ekipe. Iznos njegovog ugovora također nije bio sporan. Sporna su bila, ja bi ih nazvao, periferna financijska pitanja.

**MB:** Mislite na logotipove na kapama [Ferrari je Schumacheru dopustio da ih proda za golemu svotu, no McLaren to svojim vozačima nikad ne dopušta]?

**RD:** Da, takve stvari. Ah, pretpostavljam da nije bilo suđeno.

**MB:** Žalite li zbog toga?

## Michael Schumacher

Je li ikad postojala mogućnost da se pridruži McLarenu?



**RD:** Ne, pa ne možete tako živjeti, zar ne?

**MB:** Možda ne, ali baš u to vrijeme kad vaši pregovori nisu urodili plodom, on je nastavio postizati velike uspjehe u Ferrariju. Da ste ga uklonili iz te jednadžbe, razbili biste to suradništvo, a time...

**RD:** Da, ali toliko je stvari u životu na koje biste se mogli osvrnuti – kad bi vas netko podsjetio na njih – i reći “Da je bar...”, no ja to ne volim činiti jer mislim da to nije posebno plodan način razmišljanja.

Istina. No nikad dosad Ron nije tako otvoreno razgovarao o pregovorima s Michaelom, a da se to dogodilo novija bi F1 povijest nesumnjivo bila vrlo, vrlo drukčija.

**MB:** Dobro, dosta o vozačima. Što mislite koliko je dobar bolid MP4-22?

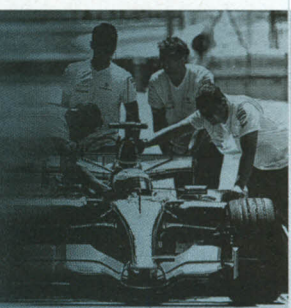
**RD:** Pa, mogao bi biti bolji – uvijek može biti bolji – ali, kao što je bilo očito u predsezonskim ispitivanjima i prvoj trci, to je poprilično dobar bolid. Rekao bih da je riječ o najboljem bolidu koji smo konstruirali u posljednjih četiri, pet godina.

Tu nema rasprave, ali hajdmo ga malo napaliti. Da vidimo možemo li ga izmamiti iz zone ugodnog čavrljanja...

**MB:** Što poručujete ljudima koji su sugerirali da će McLaren itekako žaliti za Adrianom [Neweyem, bivšim McLarenovim tehničkim

## The MP4-22

Koliko je dobar? Može li osvajati prvenstva?



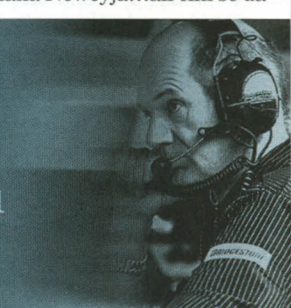
voditeljem koji je napustio tvrtku kako bi se kao glavni tehničar pridružio Red Bullu u studenome 2005.]?

**RD:** Za početak, dopustite mi da kažem da je Adrianov odnos sa mnom i mojim kolegama još uvijek odličan. Neću komentirati visoke ciljeve koje on i njegovi kolege u Red Bullu moraju osvajati – mislim da činjenice govore za sebe – ali Martinova [Withmarsh, glavni operativac McLaren Racinga] i Johnatanova [Neale, managing director McLaren Racinga] strategija trenutačno je učinkovita, a Vodafone-McLaren-Mercedes MP4-22 plod je napora mnogih članova momčadi.

**MB:** Zanimljivo je da ste na pitanje o Adrianu odgovorili govoreći o Martinovoj i Jonathanovoj strategiji jer kako su godine odmicale vidali smo porast autorskog pristupa konstrukciji bolida. Ljudi su se navikli govoriti o bolidu Colina Chapmana ili Gordona Murrayja ili Johna Barnarda ili Adriana Neweyja...ali čini se da

## Adrian Newey

Tko je sad novi glavni tehničar u McLarenu?



se to mijenja, zar ne?

**RD:** Zapravo, da. Mislim da je to već stvar prošlosti. Konstrukcija bolida danas se temelji na snazi podrobnih, strukturiranih razvojnih programa i discipliniranog proizvodnog procesa – a znam da su se svi u odjelu za motore u McLarenu i Mercedesu opako uhvatili u koštac s izazovom.

Politički podoban odgovor, bez pogreške – ali i neosporno točan. Multinacionalni korporativni divovi poput Toyote na razne načine nastoje prilagoditi dugovječne, iskušane radne procese kako bi mogli pravodobno i pobjedonosno reagirati na promjene u svijetu vrhunskog automobilističkog sporta, a manje ili više nedorađeni garažni pokušaji, poput Red Bullovih, tek trebaju naći pobjedničku formulu. Naći zlatnu sredinu – biti dovoljno velik da budeš moćan, ali dovoljno malen da budeš okretan – teška je (i dugotrajna) zadaća za vođitelje i upravu. Po svemu sudeći, međutim, McLaren je nakon poduže stanke učinio upravo to. Prije nego što ga upitam za B-ekipe, idemo raščistiti glasinu koja je prije sezone kružila po svim internetskim forumima.

**MB:** Što poručujete ljudima koji tvrde da ćete vi ili McLaren ili oboje kupiti cijeli Prodrive ili barem njegov dio?

**RD:** Gledajte, ni s kim u Prodriveu nije se o tome razgovaralo. Jedini moj razgovor s Davidom [Richardsom, Prodriveovim predsjednikom i glavnim izvršnim direktorom] bio je o mogućnosti – i u ovoj fazi to je samo mogućnost – da mu McLarenov marketing pomogne u prikupljanju novca za Prodrive F1 ekipu.

**MB:** Dobro, ali isključujete li time opskrbljivanje bolidima ili neko partnerstvo koje seže dalje od davanja marketinških usluga

## B-ekipe... da ili ne?

Nije pitanje, nego stvar načela. Osim ako se ne promijene pravila.



Prodriveu i/ili Davidu Richardsu u F1?

**RD:** Ne, nikad ne bih isključio partnerstvo s drugom momčadi u F1, ali mislim da je preuranjeno u tom kontekstu spominjati Prodrive.

**MB:** Međutim, već ste pokušali osnovati B ekipu, zar ne? O tome se, zapravo, dosta pisalo. Najprije se spominjao Team Dubai, zatim projekt Direxiv, pa se čini očitim da je to nešto u čemu vidite svoj interes.

**RD:** Da, nekoliko smo se puta time bavili – a, kao što sugerirate, u dva smo navrata takvu mogućnost podrobno analizirali. Ponuda za Direxiv [na natjecanju početkom 2006. kad je FIA odlučila dvanaesto mjesto za sezonu 2008. dati najboljem ponudaču – na posljertku je to bio Prodrive] bila je jaka i mislim da je činjenica što nije pobijedio na natjecanju bila vrlo demotivirajuća za Shina [Akiyamu, iz Akiyama Holdingsa, vlasnika Direxiva]. Nažalost se u tom razdoblju i razbolio. No što se tiče naših pokušaja, ni za čim ne žalimo jer kao tvrtka poslu pristupamo poduzetnički. Dobri odgovori, nisu li? Izravni, bez suvišnih informacija. Mislim da ću ga pogurati prema još spornijoj (ali i dalje povezanoj) temi...

**MB:** Znači li to da podržavate zamisao o B-ekipama u Formuli 1?

**RD:** [Stanka] Pa, mislim da imam dva neovisna stava po tom pitanju. Prvi je rezultat onoga što bih ja opisao kao moju dugotrajnu strast prema F1 i moju želju da ostane čista. Taj stav podržava preduvjet, koji je i dio propisa, da bi konstruktor F1 trebao biti upravo to: konstruktor F1.

Ako ipak, što se čini vjerojatnim, propisi za 2008. i ubuduće budu takvi da vođenje B-ekipe, ili isporučivanje šasije partnerskim momčadima, postane moguće, naravno da ćemo tada to s našim kolegama u Mercedes-Benzu ozbiljno razmotriti.

**MB:** A bit će tu sigurno i dobar prtok novca, zar ne?

**RD:** Da, ali nije stvar samo u zaradi. Izazov bi bio u uspjehu. Istina, trebala bi nam dodatna sredstva i tvrtki bi to trebalo pripisno



Dennis je ohrabrilo što je Lewis u Australiji podigao nogu kad je trebalo

nadoknaditi. A pritjecanje novca, kako vi kažete, omogućio bi nam i veća ulaganja u razvoj bolida itd. Pa, sve u svemu, mislim da se može reći da prevladavaju dobre strane.

**MB:** Koliko bi moglo biti opasno za ekipe poput Williamsa – odnosno, ekipe bez vlasničkog udjela proizvođača koje će se morati natjecati s

B-momčadima s proizvođačkom potporom – ako dijeljenje šasija zaživi kao što smo razgovarali?

**RD:** Pa, mislim da se 2007. i 2008. znatno razlikuju. Do 2008. vodit će nas nova pravila, od koji je FIA neka već osmislila. Ali 2007. je posve drukčija priča. Ove se godine još uvijek natječemo po važećem Konkordskom sporazumu [istječe potkraj 2007.], a mislim da su što se tiče dijeljenja šasija propisi vrlo jasni [želi reći da trenutni Konkordski sporazum to zabranjuje].

Nije nam baš odgovorio, zar ne? Morat ćemo otkriti više...

**MB:** Zašto se onda ne pobunite protiv toga? [Općepoznato je kako je zahvaljujući rupi u FIA-inim propisima, Super Aguri lanjska Honda, a Toro Rosso ovogodišnji Red Bull.]

**RD:** Iskreni odgovor je da je arbitraža skupa i dugotrajna – a budući da nas se zapravo ne tiče [jer je teško vjerovati da Super Aguri ili Toro Rosso mogu na stazi ugroziti McLaren], zasigurno nećemo trošiti vrijeme ili novac za ovogodišnju situaciju. Ali u velikoj mjeri suosjećam sa situacijom u kojoj su se našle neke ekipe [npr. Spyker, bez daljnjeg, pa čak i Williams].

Ron se očito neće dati uvući u raspravu o tome kako će propisi za 2008. o dijeljenju šasija, u obliku u kojem ih očekujemo, utjecati na Williams. Isto tako, nesumnjivo drži da je neprikladno da svojem prijatelju Franku dijeli savjete preko stranica F1 Racinga. Ali ako će Frank učiniti isto što je učinio Ron, onda će prodati dio udjela u Williams Grand Prix Engineeringu ulagačima, kao što su Ron i njegov partner Mansour Ojeh nedavno udjel u grupaciji McLaren prodali tvrtki Bahrain Mumtalakat Holding, kako bi novčano osigurao svoju obitelj i ubrizgao nasušno potrebni novac u Williams. Ali to je samo moje mišljenje, a što ja znam?

“Rekao bih da je MP4-22 najbolji bolid koji smo konstruirali u posljednjih četiri, pet godina.”



## GPWC, GPMA i CVC

Juha sa "slovima"  
ili novi VIP-ovci u F1?



- MB:** Kritičari Saveza proizvođača u Grand Prixu [GPMA, Grand Prix Manufacturers' Association, bivši Grand Prix World Championship] tvrde da taj Savez nikad nije ništa postigao. Pretpostavljam da se s tim ne slažete?
- RD:** Prije svega, morate zapamtiti da mi – McLaren – nismo proizvođač. McLaren je bio član GPMA/GPWC samo zbog našeg saveza s Mercedes-Benzom. Ali bez obzira na to što mi mislili o ljudima koji su bili dio epizode GPMA/GPWC, iz nje su se izrodile nedvojbeno pozitivne, ali i negativne stvari. Među dobrim stranama bili su razni detalji, uključujući financije, ali ne samo oni, već i sve što smo uspjeli prenijeti u Memorandum o razumijevanju [u svibnju 2006. potpisalo ga je svih pet članova GPMA: DaimlerChrysler (Mercedes-Benz), BMW, Honda, Renault i Toyota], zatim...
- MB:** Oprostite, mogu li vas prekinuti? Jasno mi je da je GPMA/GPWC imao ključnu ulogu u pregovorima za veći komad kolača od zarade u F1 – pri čemu mislim na televizijska prava, reklame na stazi i dobit od Paddock Cluba – ali kad kažete "ne samo oni", na što još točno mislite?
- RD:** Pa, bilo je još puno toga. Kostur budućeg Konkordskog sporazuma – a rekao bih i njegova glavna struktura – plod je djelovanja GPMA/GPWC.
- MB:** Bilo je i negativnosti?
- RD:** Da, neizbježno. GPMA/GPWC bio je odbor te je kao takav patio od svih tegoba od kojih odbori inače pate. Nije bilo dovoljno odlučnosti, nije bilo dovoljno zajedništva i bilo je razočaravajuće vidjeti neke ljude – neću ih imenovati – kako ne izvršavaju svoje obveze. Ja sam bio veoma aktivan u izradi nacrtu Memoranduma,

ali vrlo pasivan u ostalim djelatnostima GPMA/GPWC – ponajprije zato što McLaren nije proizvođač, pa nije ni bio jedan od pet članova. No, kad se sve zbroji, GPMA/GPWC imao je dobre ciljeve, a rekao bih i da su iz tog iskustva proizašli uglavnom pozitivni rezultati.

**MB:** Mislite li da CVC [zatvoreno dioničko društvo koje je krajem 2005. postalo većinskim vlasnikom Alpha Topcoa, tvrtke koja je u isto vrijeme osnovana kako bi nadzirala grupaciju Formula One] zasad djeluje dobro?

**RD:** Nastranu CVC, ono što mene jako zabrinjava je koncept zatvorenih dioničkih društava...

**MB:** Oprostite što vas opet prekidam – ali mislite li na zatvorena dionička društva u F1 ili na zatvorena dionička društva u svijetu općenito?

**RD:** U svijetu općenito. Zatvorena dionička društva po mom su mišljenju samo izvlačitelji zarade. Često komadaju tvrtke – a to nikako ne može biti dobro. U redu, moglo bi se reći da su neke od tvrtki koje preuzimaju neučinkovite, i to je možda točno – no bez obzira na to nedavno su zatvorena dionička društva usitnila nekoliko odličnih kompanija i prodala ih dio po dio zbog financijske dobiti, a meni se čini da je to zabrinjavajući trend. Život, pritom mislim i na poslovni, više je od puke utrke za novcem.

Za razliku od mnogih koji su život posvetili F1, Ron ima široke interese i izvan sporta. Da, trkač je svim svojim bićem – ali također je svim svojim bićem poslovni čovjek. Mnogo čita o poslovnom upravljanju i čak navodi da je na njega snažno utjecao Edward de Bono – izumitelj "lateralnog mišljenja" te čovjek koji je na vlastitoj internetskoj stranici ([www.edwdebono.com](http://www.edwdebono.com)) opisan kao "vodeći svjetski autoritet u području stvaralačkog mišljenja i izravnog poučavanja mišljenja kao vještine". Stoga, kad Ron izrekne nešto što na prvi pogled zvuči pomalo kao oksimoron – "život, pritom mislim i na poslovni, više je od puke utrke za novcem" – govori iz srca. Smisao posla za Rona je, dakako, u zarađivanju novca, ali i stvaranju nečega smislenog i trajnog te u obogaćivanju života zaposlenika i kupaca. I ako to ne shvaćate, onda ne shvaćate Rona.

**MB:** Vratimo se na CVC.

**RD:** Pa, u prilog im ide to što se čini da imaju vrlo jasne i pozitivne ciljeve za F1 – pa ću, premda bih ja volio da se u F1 zadrži više novca nego što će to biti pod CVC-ovim vodstvom, ipak reći da predstavljaju stupanj financijske stabilnosti za budućnost F1 i zato im želim svu sreću s njihovim ulaganjem.

Dobro, sad ćemo uletiti s čudnim i neprijatnim tračem koji je počeo kružiti na Melbourneu...

**MB:** U Melbourneu sam čuo glasinu da je CVC nedavno postavio postarijeg poslovnog čovjeka koji potječe izvan F1 – ne znam kako se zove – za glavnog operativca grupacije Formula One, no da je na tu odluku Bernie [Ecclestone, vlasnik komercijalnih prava F1] u posljednji čas uložio veto. Iстина? Laž?

**RD:** Ne znam ništa o tome.

**MB:** Doista? Niti glasinu niste čuli?

**RD:** Ne, ništa ne znam o tome. Nemam što dodati. Nikad nisam čuo glasinu. Znam da su imenovali dva neizvršna direktora u upravni odbor Alpha Topcoa [Peter Brabeck-Letmathe, predsjednik i glavni izvršni direktor Nestlea, te Martin Sorrell |glavni izvršni direktor WPP-a]. Poznajem ih obojicu i nadam se da će imati priliku dati svoj obol jer su vrlo dobre osobe. No u ovom smo trenutku na neki način zakočeni u upravljanju Formulom 1 jer još uvijek nismo dovršili novi Konkordski sporazum. A ja mislim da je u interesu svih da bude što prije dovršen i potpisan zato što će idući Konkordski sporazum postaviti temelje budućnosti F1. Ili je trač koji sam čuo u Melbourneu gomila izmišljotina ili za to zna tako malo ljudi da čak nije doprlo do Ronovih ušiju, što mi se ne čini baš vjerojatno. Ali tko zna? Možda se nakon što ovaj članak bude objavljen i nakon što ga pročitaju druge face F1 i što je jednako važno, njihovi suradnici, jezici raspletu...

**MB:** Zadržimo se još na budućnosti F1. Očito je da je McLaren, zajedno s Vodafoneom, u posljednje vrijeme učinio mnogo kako bi približio F1 publici – primjerice na predstavljanju MP4-22 u Valenciji u siječnju koju je vidjelo 200 000 Alonsovih navijača. No mislite li da je marketing u F1 u skladu s 21. stoljećem s obzirom na to da su

komercijalna prava u rukama 76-godišnjaka [Ecclestone]?  
Dobro, ne trebate biti genij da biste primijetili da snažno ciljamo na to da je F1 marketing u velikom raskoraku s vremenom. No ono što me zanima je li Ron – poput mnogih drugih ljudi iz branše, doduše privatno, spreman okriviti Bernieja za to.

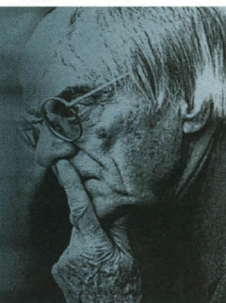
**RD:** Postavljate nezgodna pitanja! [Stanka] Gledajte, Bernie želi raditi ispravno. Sve što pokrene, radi se doista dobro, s velikom pozornošću na pojedinosti. Ali njega vodi težnja da optimizira financijski aspekt svakog posla u koji uđe, pa mislim da bih volio da je malo otvoreniji za mišljenja i sposobnosti drugih. Ne govorim o meni – govorim o mladima koje će F1 trebati u budućnosti. No shvaćam da nije lako. U tom smislu između Bernieja i mene postoje sličnosti. Nije lako izgraditi organizaciju autokratskim stilom, što mislim da smo i Bernie i ja učinili tijekom prijašnjih desetljeća, a zatim se naglo prebaciti na demokratski model i to još dok se pripremate za predaju štafete. Neophodno je, ali je neprirodno. S obzirom na to, nije mi teško priznati da mislim da radim bolje od njega – ali, kao što inače kažem, nije lako i zasigurno je mnogo izazovnije ako ste vlasnik komercijalnih prava globalnog sporta nego ako ste predsjednik i glavni izvršni direktor grupacije McLaren.

**MB:** Upravo sam vas zato to i pitao, kažu da ne možete naučiti starog psa novim trikovima. Znam da ćete u lipnju navršiti 60 – i ne nazivam vas starim psom – ali...

**RD:** Pa, ne smeta me – ja jesam stari pas [smije se dugo i zadovoljno]. Međutim, zapravo mislim da možete naučiti starog psa novim trikovima, ali morate mu stvoriti okruženje u kojem može učiti. Tako

## Bernie Ecclestone

Je li Bernie još uvijek budućnost... ili su starci opasni?



neće biti zbunjen nego zainteresiran za promjene. Ali, korektnosti radi, želim jasno reći da je Berniejev doprinos Formuli 1 tijekom svih ovih godina golem. Ja mu se divim, stoga kako da ga kritiziram? Dakle, da skratim: promjena je neizbježna, to je životna činjenica. No nadzirana, pozitivna promjena bolja je od neobuzdane i negativne. A ja mislim da bih htio vidjeti malo više prve.

Još jedan politički podoban, ali i točan odgovor.

**MB:** Može još jedno teško pitanje?

**RD:** [Smije se] Hajde...

**MB:** Dobro. Maxu [Mosleyu] je 66. Predsjednik FIA-e je od početka 1990-ih. Sljedeći predsjednički izbori održat će se 2009. Kaže da se neće kandidirati. Možda neće... možda hoće. Mislite li da dobro služi Formuli 1?

**RD:** [Stanka] Možda nam je svoj trojici [misli na Mosleyja, Ecclestonea i sebe] istekao rok valjanosti. Možda, kako reko, F1 treba svježiju krv u mnogim dijelovima. S obzirom na to, Max nije ništa drukčiji od mnogih osoba u F1 po tome da nastoji dobro odraditi težak posao. Jasno, kao i svi mi, ne može biti uvijek u pravu – a, kao što znate, baš sam ja u mnogo navrata bio najglasniji protivnik nekih njegovih predloženih ili provedenih promjena. Ali on je taj koji je izabran za predsjednika FIA-e i to moramo prihvatiti. Sve što je rekao stoji, ali još ću ga malo ubosti.

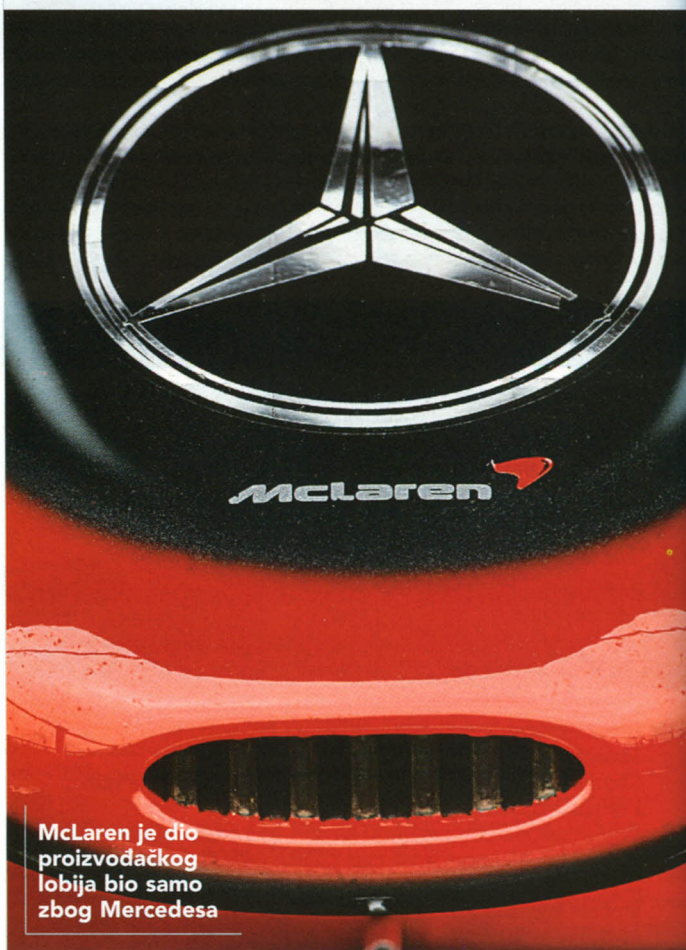
**MB:** Dobro, Ron, ali vi ste poznati kao jedan od Maxovih najžešćih kritičara...

**RD:** Pa, dobro, volio bih da dopusti mnogo dulje vrijeme za pripremu

“Bernie želi raditi ispravno, ali vodi ga strast za novcem...”

prije nego što donese izmjene tehničkih propisa. Tehničke promjene u Formuli 1 iznimno su skupe, stoga sam oduvijek branio, i još uvijek branim stav da stabilnost tehničke regulative daje mnogo kompetitivniju i jeftiniju formulu od bilo kojeg drugog pristupa. No to je više primjedba nego kritika i dalje od toga nisam spreman ići.

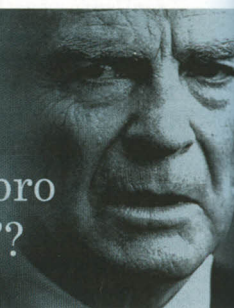
**MB:** Zanimljivo je da ste na moje pitanje o Formuli 1 pod Maxovom vlašću odgovorili sugestijom da je njemu, vama i Bernieju možda istekao rok valjanosti. Postigli ste iznimno mnogo otkako ste ušli u F1 kao mehaničar. Izgradili ste prekrasno zdanje [McLaren Technology Centre arhitekta Normana Fostera]. Čini se da se vaši bolidi na poslijetku približavaju pravoj kompetitivnosti. Uspostavili ste suradnju s Kraljevinom Bahrein [preko tvrtke Bahrain Mumtalakat Holding, koja je u stopostotnom vlasništvu Kraljevine Bahrein], pa Bahreinci sad imaju 30-postotni udjel u grupaciji McLaren. Dakle, Ron, siguran sam da slutite koje pitanje



McLaren je dio proizvođačkog lobija bio samo zbog Mercedesesa

## Max Mosley

Je li i on stari pas? Ili samo nastoji “dobro obaviti težak posao”?



slijedi...

**RD:** [Prekida me] Da, slutim [smije se].

**MB:** Pa ću ga postaviti: koliko još?

**RD:** [Stanka] Mislim da moj odnos sa čelništvom grupacije McLaren nikad nije bio bolji. [Opet stanka] Jednostavna činjenica ja da



Ron shvaća Berniejeve poteškoće - jer ih i sam doživljava

Martin i njegovi stariji kolege mogu bolje voditi tvrtku bez mene na položaju glavnog izvršnog. [I opet] Znam da Martin želi tu ulogu, i to s pravom. Tijekom godina iskazao je iznimnu lojalnost prema McLarenu, kao i mnogi drugi, pa kad na poslijetku odem bit će to više pomak ustranu nego odlazak. Jako uživam u situaciji u kojoj se momčad trenutačno nalazi, no to ne mijenja moju želju da drugima dam priliku koju zaslužuju. Dakle, da izravno odgovorim na vaše pitanje, zasigurno ću ostati na položaju predsjednika dok god to dioničari [DaimlerChrysler: 40 posto; Kraljevina Bahrein: 30 posto; Mansour Ojeh: 15 posto; Ron Dennis: 15 posto] žele, usto nedvojbeno imam i snažne moralne obveze – a moralne obveze su najvažnija obveze koje možete imati – ne samo prema našim novim dioničarima Bahreinu nego i prema DaimlerChrysleru i Mansouru. [Još jedna stanka] No ne vidim se kako zauvijek nastavljam u jednako napornom ritmu, a osim toga postoje druge stvari koje želim učiniti i za koje jednostavno neću imati vremena ako još dugo ostanem glavna izvršna osoba u McLarenu.

## Budućnost McLarena Uključuje li još Rona? Kad će se “pomaknuti u stranu”?

**MB:** Poput kojih?

**RD:** Obiteljske stvari. Iznimno mnogo dugujem svojoj ženi i djeci koji su tijekom godina vrlo strpljivo podnosili moje radno vrijeme i sva putovanja i koji su, naravno, najvažnije osobe u mom životu te s kojima želim provesti mnogo kvalitetnog vremena, zapravo zabavnog vremena. Dug odgovor, a pauze su bile teške, očito prepune promišljanja – čak i zavirivanja u srce. Jasno da je Ron htio pogoditi svaku riječ, svjestan da će ih s mikroskopskom znatiželjom čitati ne samo pripadnici automobilističke zajednice nego i, prije svega, njegove kolege i, naravno, njegova voljena obitelj. Što točno znači njegov odgovor? Pa, sigurno će se u nekoj

“Postoje stvari za koje ne bih imao vremena kad bih ostao glavni izvršni direktor.”

doglednoj budućnosti “pomaknuti ustranu” (da uporabim njegovu frazu) u velikom stilu. Zadržat će položaj predsjednika, a mjesto glavnog izvršnog direktora prepustit će Whitmarshu.

**MB:** Govorili ste o svojoj budućnosti, no što je s budućnošću McLarena – nakon vas?

**RD:** Mogao bih satima odgovarati na to pitanje, ali neću. Stoga ću reći ovo. Uprava grupacije McLaren ima iznimnu želju za širenjem te razvojem McLarena kao robne marke, a tu želju dijele svi dioničari i strastveno je podržavaju naši novi kolege u Bahreinu [koji su svoj



Dennis je svjestan da njegova supruga Lisa zaslužuje mnogo više vremena

30-postotni udjel stvorili kupnjom 15 posto dionica od Rona i 15 posto od Mansoura]. Posrijedi je ozbiljno ulaganje Kraljevine Bahrein, tj. bahreinske vlade, prilika da se ubrza vrlo uzbudljiva strategija rasta grupacije. Ne vidim je kao izlaznu strategiju za mene i Mansoura. Ne, kao što sam rekao, držim je strategijom razvoja grupacije jer ona to i jest.

Ron Dennis dugo je na čelu McLarena. To se vidi. Iznimno sposoban strateg, utire put k svojem umirovljenju, koliko to umirovljenje u njegovu slučaju, kao i kod slično nadahnutih ljudi, može uopće biti. Kao što je 16. američki predsjednik Abraham Lincoln jednom rekao: “Ako bih imao osam sati da posiječem drvo, sedam bih sati oštro sjekiru.” Ron razmišlja na isti način. Čini mi se da se pripremio, da je “naoštro sjekiru”.

SLIKE: LAT ARCHIVE; SFB; CC; INSET: VLADIMIR RYKOUEFF; IMAGES; GETTY IMAGES

SLIKE: DPPI; INSET: LAT ARCHIVE

FO

## JENSON BUTTON I HONDA

Jenson je svoje frustracije u Melbournu podijelio s Mattom Bishopom





# MUČNI RAZGOVORI

U redu, stavimo karte na stol. Honda je bila užasna u Melbourneu. Točnije, beznadna. Stoga je naš Matt Bishop upitao Jensonu Buttona što je tome razlog. Odgovor je stalno bio: „Mučno je.“ I budućnost Honde izgleda tako.

Slike Lorenzo Bellanca/LAT

## ŠTO JE S BUTTONOVIM IMIDŽOM?

**MB:** Pokušava li tvrtka 19 Entertainment (koja se bavi odnosima s javnošću Jenson Buttona) pretvoriti Jensa u Davida Beckhama Formule 1?

**JB:** Ne, nipošto. Nisam takav. David je vjerojatno zaradio malo više novca zbog svog imidža, ali meni je draže da mogu prošetati ulicom i da me većina ljudi ne prepozna.

**MB:** Jesi li zato pustio bradu? Skrivaš li se? Svida li se uopće Florence (Buttonovoj djevojci) taj tvoj imidž? Ah da, kako stvari s Florence?

**JB:** Odlično. No skratio sam bradu prije dolaska na VN Australije. Trebali ste me vidjeti ranije. Bila je stvarno dugačka. Nalikovao sam beskućniku.

**MB:** Malo prezahtjevno za održavanje?

**JB:** Da, prezahtjevna je za održavanje. No kao što rekoh, skratio sam je. Pretpostavljam da sada više ličim nalik frontmenu neke pop-rock grupe.

**MB:** Ako tako kažeš. Kad smo kod mode...

**JB:** Jesmo?

**MB:** Pa, moglo bi se reći. Treba mi poveznica...

**JB:** U redu, pitaj.

**MB:** Pa i u F1 ima mode, zar ne? Ti si u F1 2000. došao vrlo mlad, napuhan. Zatim je uslijedila nova generacija - Fernando Alonso/ Kimi Räikkönen, a zatim sljedeća generacija - generacija Lewisa Hamiltona. Treći val. Misliš li...

**JB:** (Prekida me). Naravno, no to je neminovno, nije li? Sad sam sretniji i imam više samopouzdanja nego kad sam tek stigao u F1. Osim toga meni je tek 27 godina, što znači da sam samo 3 ili 4 godine stariji od te nove generacije.



**"Trebamo uvelike mijenjati stvari. Ne samo tu i tamo nego dosta."**

**MB:** Kakav je bolid?

**JB:** (Dugi uzdah, zatim... tišina)

**MB:** Ovdje smo u Melbourneu, četvrtak je, dan prije početka sezone i mislim da je pitanje „Kakav je bolid?“ savršeno logično prvo pitanje.

**JB:** Da, naravno. Stvar je u tome ... (pauza)... pa, u redu, pa kad sam ga prvi puta zimus testirao shvatio sam da ima nekih poteškoća. Najveća je kočenje koje je znatno lošije nego na prošlogodišnjem bolidu.

**MB:** Znaš li razlog tome? Jer osim ako nije riječ o nečemu povezanom uz same kočnice, što mi se čini malo vjerojatnim, onda je problem s kočenjem uvjetovan problemom s prijanjanjem, zar ne? Koji je razlog tome?

Aerodinamika? Ili je stvar mehanike? Ili raspodjela mase? Ili nešto drugo?

**JB:** Prvo, ovogodišnji je bolid potpuno drukčiji od prošlogodišnjega. Stoga je vrlo teško točno reći u čemu je problem jer sve je novo. Kako kažeš, mogla bi biti aerodinamika, možda nešto vezano uz mehaniku, raspodjelu mase... no i mnogo drugih stvari osim navedenih. Otkrili smo neke od problema, ali ne sve. I dalje imamo problema s kočenjem.

Bolje je nego ranije, ali još nije savršeno.

**MB:** Ne koči dovoljno snažno ili je riječ o stabilnosti?

**JB:** Nedostatak stabilnosti je problem, osobito u stražnjem dijelu. Ne osjećate se sigurno pri kočenju, a nedostatak stabilnosti stražnjeg kraja pri kočenju pregrijava stražnje gume, što postaje dodatni problem. Na svakom zimskom testiranju usredotočili smo se na taj problem, no još ga nismo riješili. Usto, i brzinom smo daleko iza Ferrarija i McLarena.

**MB:** Brzinom zaostajete i za BMW-om i Renaultom. A prošle ste godine ovdje bili među prva tri...

**JB:** Ne podsjećajte me. Ali da, u pravu ste. Tu su Ferrari, McLaren, zatim BMW koji ima malenih problema s pouzdanošću, zatim Renault... zatim skupina automobila u srednjem redu koji se bore.

**MB:** Da, svi osim Toro Rossa i Spykera, što znači da ako se stvari riješe, mogli biste u kvalifikacijama biti deveti... ali ako ne, onda 18. Ne samo u Melbourneu, nego i na drugim utrkama jer bi razlike u performansama između devetog i

18. mjesta glede vremena kruga mogle biti vrlo malene...

**JB:** Da, mogli bi. Bit će napeto. Pretpostavljam da je to odlično za kvalitetu utrke, ali ne tako odlično za momčadi unutar te skupine. Stoga moramo biti na čelu te skupine. No dosta se toga mora promijeniti. Nije samo riječ o tome da tu i tamo nešto malo promijenimo.

**MB:** Jensone, ovo ti je osma godina u Formuli 1. Karijera ti je imala uspone i padove - rezultati nisu bajni. Dobro si krenuo u Williamsu 2000., zatim si nakon toga imao lošu sezonu u Benettonu 2001. Iduća sezona u Benettonu bila je sasvim zadovoljavajuća. Zatim je uslijedila još bolja godina u B.A.R. u 2004. Potom su stvari u istoj momčadi opet krenule nizbrdo. U sezoni 2006. stvari su krenule loše, ali su završile dobro. A sad ovo. Misliš li...

**JB:** (Prekidajući) Teško je. Kao što ste rekli, prošle godine nismo imali dobru sezonu, ali posljednja trećina sezone bila je odlična. I uživao sam u njoj. Bilo je prekrasno imati bolid u koji sam mogao sjesti i utrkivati se s najboljima (nakon 2004., kad je sezonu završio kao treći). Sjesti

zatim u ovaj novi bolid pri prvom testiranju i otkriti da, znaš, da smo prilično spori... pa teško je to. Želim se svake godine boriti za naslov prvaka i svake godine mislim da bih mogao imati bolid za tako što, no onda se to ne dogodi. Teško je to. No nema koristi od pesimističnog razmišljanja. Znam da nemamo dobar bolid, što mi je razočaravajuće, ali moramo jednostavno raditi na njemu - trebamo zaboraviti na rezultate i nastaviti dalje.

**MB:** Nakon tako odlične posljednje trećine prošlogodišnje sezone, jesi li pomislio da bi 2007. mogla biti tvoja godina?

**JB:** (Pauza) Da, jesam. Imao sam dva slobodna mjeseca tijekom zime, jer sam slomio rebra u karting utrci, a ta sam dva mjeseca proveo istinski se nadajući se dobrim rezultatima ove sezone. Sve što sam čuo bilo je vrlo pozitivno. No pretpostavljam da nismo očekivali da će najbolje momčadi tako daleko odmaknuti naprijed i pretpostavljam da nismo predvidjeli probleme s kojima smo trenutačno suočeni. Znaš, nestabilnost stražnjeg kraja pri kočenju velik je problem. Riješimo li to, možemo dobiti tri ili

**Predsezonske nade na prvju su se utrci sezone brzo raspršile. Glavni je krivac stabilnost pri kočenju**

četiri desetinke vremena, što je mnogo. U redu, i dalje se nećemo moći nositi s Ferrarijima ili McLarenima, ali mogli bismo s BMW-ima i Renaultima te bismo svakako bili bliži ostalima iz sredine poretka.

**MB:** Kako je još jedna sezona loše počela za tebe, vjeruješ li da Honda može nešto napraviti?

**JB:** (Pauza nakon kojeg slijedi uzdisaj) Nitko to ne zna... (još jedna, dulja pauza, a ono što slijedi izgovoreno je monotonim glasom, kao da je napamet naučeno)... no čvrsto vjerujem ljudima s kojima radim, u resurse koje imamo, u Hondinu ljubav prema sportu, u njihovu posvećenost... (još jedan uzdah) pa (još jedan)... jednostavno ne vidim zašto nam se to ne bi dogodilo. No, moram priznati, iznenađuje me gdje smo sada.

**MB:** Zašto...

**JB:** (Prekida me) Gle, naša testiranja u zračnom tunelu sve su opsežnija, što je pozitivno. U tvornici smo udvostručili broj osoba zaduženih za aerodinamiku, pa će nam i to pomoći. No to se dogodilo nedavno, pa pretpostavljam da ti novi ljudi nisu imali toliko utjecaja na ovogodišnji bolid. Pod tim

okolnostima hoćete li ponovno reći: „Možda iduće godine (misli na 2008.)?“ Ne, ne možete to učiniti. Ova je godina ova godina, tek je krenula, nismo tamo gdje smo željeli biti i vrijeme je da se usredotočimo i nađemo izlaz iz situacije. Mislim da će se to dogoditi. Nema razloga da se to ne dogodi.

**MB:** Čini se da si razočaran situacijom...

**JB:** Da.

**MB:** Da te pitam: svi se sjećamo afere Buttongate 1 i 2. Najprije si na sve moguće načine želio napustiti Hondu zbog Williamsa, nisi uspio, zatim si dao sve od sebe da izbjegneš prelazak iz Honde u Williams (uspio plativši Williamsu 30 milijuna dolara oštete).

Možemo li očekivati Buttongate 3?

**JB:** Ne, ozbiljno. Sretan sam ovdje (ponovno monoton glas). Dobro, priznajem, nisam zadovoljan bolidom i mislim da nitko u momčadi nije. No Honda je veliki proizvođač, prokletu dobar proizvođač i znam da će dati sve od sebe da mi naprave bolid dovoljno dobar za pobjede. Nakon isključivanja diktafona ne mogu se oteti dojmju da je Button na kraju te rečenice neizgovorenim ostavio jedno „ili...“

**F1**

**„Ne vidim zašto ne bi bili bolji. Moram priznati da smo iznenađeni sa sadašnjim lošim stanjem.“**

## NAJAVE NASUPROT STVARNOSTI

B. A. R, B. A. R-Honda, Honda... bez obzira o kojoj je momčadi riječ, nakon što se Jenson pridružio momčadi 2003. bilo je velikih razlika između najava i stvarnosti – katkad u pozitivnom, katkad u negativnom smjeru.

### 2003. – 26 BODOVA

**Najava:** „Želimo se natjecati za jedno od prvih tri mjesta, završiti svaku utrku te osvajati bodove i biti na postolju što je to češće moguće.“ Geoff Willis, tehnički direktor, siječanj 2003.

**Stvarnost:** Premda su poboljšanja u formi bila vidljiva, Jenson u svojoj prvju godini za B.A.R-Hondu nije pobijedio, nije osvojio nijedno postolje ili prvu startnu poziciju. Kvalifikacije završene u srednjem redu također nisu pomogle, ali nakon što je momčad osvojila ukupno 26 bodova, 2003. je bila najbolja sezona tijekom ere Jacquesa Villeneuvea.



### 2004. – 119 BODOVA

**Najava:** „Novi bi bolid trebao biti korak više u odnosu na B.A.R 005. Neće biti veliki iskorak, ali bit će značajan.“ David Richards, šef momčadi, siječanj 2004.

**Stvarnost:** Davide, nema potrebe za takvim pomnim biranjem riječi.

Ta je sezona bila najuspješnija za B.A.R - Jenson i novi momčadski kolega Takuma Sato osvojili su 119 bodova i zajedno 11 postolja, a Jens je na putu do osvajanja drugog mjesta među konstruktorima osvojio svoju i momčadsku prvu startnu poziciju.



### 2005. – 38 BODOVA

**Najava:** „Gotovo je s izgovorima. Želimo i moramo pobijediti.“ Jenson Button, siječanj 2005. „Drugi u prvenstvu bez osvojene pobjede bit će razočaranje.“ Nick Fry, CEO, siječanj 2005.

**Stvarnost:** Jadna 2005. ispunjena višestrukim kvarovima motora i sramotnim diskvalificiranjem u Imoli zbog kojeg su kažnjeni s dvije utrke zabrane. Nekoliko Jensonovih osvojenih postolja i startnih pozicija bila su slaba utjeha.



### 2006. – 86 BODOVA

**Najava:** „Svaku se utrku želimo natjecati za pobjedu.“ Nick Fry, CEO, siječanj 2006. „Spremniji smo nego ikada.“ Jenson Button, ožujak 2006.

**Stvarnost:** Prva Hondina samostalna godina od 1960-ih nije dobro krenula. U prvju je polovici sezone bilo problema s pouzdanošću i lošim kvalifikacijskim pozicijama. No završna je trećina sezone, okrunjena Jensonovom prvom F1 pobjedom na VN Mađarske, bila trijumfalna. Button je u tom razdoblju uspio bodovno nadmašiti sve ostale vozače.



### 2007.

**Najava:** „Želimo od početka biti konkurentni, biti konkurentni usred sezone i završiti odlično.“ Nick Fry, CEO, siječanj 2007. „Volio bih da je bolid brži jer brzinom ne možemo konkurirati najboljim momčadima, što je razočaravajuće.“ Jenson Button, veljača 2007.

**Stvarnost:** Fry je i dalje pod dojmom posljednjih rezultata iz 2006., no oprezniji Button navodi da je barem on na gorak način naučio da ne treba previše očekivati. Umjesto toga, bili su glavna tema razgovora zimus predstavljanjem svojih jedinstvenih ekoloških boja.



# MON AMI

Ovog je mjeseca 25-godišnjica smrti Gillesa Villeneuvea, smrti koja je bila razorni udarac umjetnosti, osjećajima, poetičnoj dinamici Formule 1. Njegov prijatelj



i konkurent **Patrick Tambay** prisjeća se slavnih dana

**T**eško je za povjerovati, zar ne, da je prošlo već četvrt stoljeća od smrti Gillesa, čovjeka rođenog da bude junak među junacima. Još se uvijek često sjetim svog prijatelja, onoga što bi mu se sviđalo ili ne u današnjem F1 svijetu i izvan njega. Sada bi imao 57 godina i siguran sam da bi se i dalje negdje utrkiavao i pomno pratio karijeru Jacquesa, svog sina. Gilles je bio vrlo strastveni zaljubljenik u F1, u vožnju i strojarstvo.

Ova me je godišnjica natjerala na razmišljanje zbog kojeg sam sanjao o pustolovinama nakon F1 za koje sam siguran da bismo obojica zajedno uživali – reli Pariz-Dakar, primjerice, ili u onim 24-satnim utrkama motornih sanjki. Sada vozim u natjecanju Grand Prix Masters i siguran sam da bi Gilles uživao u njemu. Nevjerojatno je zabavno – dobri bolidi, mnogo snage i ne toliko mnogo prijanjanja – te svi ti vozači iz naše generacije iz kasnih 1970-ih i ranih 1980-ih koji se utrkuju i zabavljaju. Sve me prisjeća na prekrasne trenutke.

Gilles nije bio samo fantastičan vozač, nego je bio i velik čovjek. Ne mogu reći da sam ikad pripadao krugu njegovih najbližih prijatelja, ali uvijek smo bili bliski, koliko to konkurentski vozači mogu biti, i nekako nam je prst sudbine uvijek povezivao karijere, stvarao sinergiju između nas. Obojica smo na istoj utrci debitirali u F1, GP Britanije 1977.

**“Bio je poseban, iskren i realan – nikad nije bio pompozan i nije govorio gluposti.”**

i obojica smo se natjecali za isto vozačko mjesto u McLarenu i Ferrariju. Pet godina kasnije, kad je Gilles poginuo, ukazana mi je čast da upravljam njegovim Ferrarijevim bolidom N027.

Bio je poseban, otvoren, iskren i realan – nikad se nije pompozno držao ili govorio gluposti. Uvijek je imao vremena za svoje fanove, za davanje autograma i čavrljanje i uvijek je sve tretirao kao ravnopravne, posebice osoblje u svojoj momčadi, što je bio glavni razlog zašto su ga Ferrarijevi mehaničari obožavali i bili mu odani.

Gilles u  
Ferrarijevom  
bolidu na putu  
do pobjede u  
Monaku 1981.;  
pobijedio je i u  
sljedećoj utrci u  
Španjolskoj



Gillesa sam prvi put upoznao u rujnu 1976. kad sam kao vozač Formule 2 pozvan da se natjecem na utrci Trois-Rivières Atlantic Formula. Bio je to odličan način da se svijetu pokaže koliko je dobar bio taj francusko-kanadski mladić. Naravno, razvalio nas je sve, uključujući i momčadskog kolegu i pretendenta za naslov svjetskog prvaka Jamesa Hunta. Njegov je naum uspio jer je Hunt otišao do Teddyja Mayera, šefa McLarena, i ispričao mu o tom mladiću.

Sljedeće godine u natjecanju Can-Am (ja sam vozio za momčad Lole Carla Haasa, a Gilles za Dallaru Waltera Wolfa) doista smo se zbližili. Dobro smo se slagali i često se družili. Krajem kolovoza u Kanadi su bile dvije utrke, u Motosportu i Trois-Rivièresu, a između utrka otišli smo u Berthierville, u Quebecu, gdje je Gilles živio. I tada sam znao da je Gilles zaluden neobičnim izazovima – katkad je znao sjesti na snježne sanjke i brzo projuriti kroz najgušću šumu koju je mogao naći i bilo ga je vrlo teško pratiti. Znao se svojim kamionetom popeti na strmi blatni brežuljak. Zaglavio je, ali nije odustao, nego je cijeli dan proveo izvlačeći se iz blata dok nije stigao do vrha.

Naravno, tada smo dobili svoje prve prilike da vozimo Formulu 1 u Silverstoneu. Ja sam dobio priliku da vozim za Ensign, a Teddy je Gillesu ponudio priliku kao trećem vozaču u McLarenu. Njegova je vožnja tog vikenda bila toliko svojstvena Gillesu. Najprije se na treningu vrtio posvuda po stazi da spozna krajnje mogućnosti bolida, a zatim brilijantno odvezio utrku.

Premda smo se 1978. obojica natjecali za isto mjesto u McLarenovoj momčadi, to nikad nije utjecalo na naš odnos. Ja sam također pregovarao i s Ferrarijem, no na dan kada sam se trebao naći s Commendatoreom, on se razbolio. Zatim me je, nakon Velike nagrade Austrije u kolovozu 1977. John Hogan upoznao s Teddyjem u njegovu uredu u Londonu i ja sam potpisao ugovor za McLaren. Zatim sam odletio u Ameriku na utrku Can-Am i odmah sam otišao do Gillesa i rekao mu: „Gle, ja sam za sljedeću sezonu potpisao za McLaren, ali znam da Ferrari za sljedeću godinu traži novaka kao partnera Reutemannu. Nazovi ih.“ Gilles je otišao na sljedeću Veliku nagradu, potpisao za Ferrari i prije nego je godina završila, vozio je za Ferrari.

Kada se te godine iz Kanade preselio u Francusku, Gilles, njegova supruga Joann i malena Melanie i Jacques kod mene su u Cannesu stanovali prva tri mjeseca dok se nisu snašli. Prije nego se Gilles preselio u Monako, uz pomoć nekih prijatelja pronašao sam mu kuću za iznajmljivanje u Plascassieru pokraj Cannesu za iduća tri mjeseca. Tijekom tog suživota shvatio sam da Gilles voli samostalno obavljati stvari. Nije bio samotnjak, nego je volio sve sam raditi. Bio je očaran brzinom i svime mehaničkim – kad smo bili slobodni običavao je ujutro izići i cijeli dan nešto prčkati po motorima. Potpuno bi ih rastavio, gledao kako rađe, a zatim ih ponovno sastavio. Obožavao je to. Uživao je u jednostavnim stvarima i nije mario za politiku i slične stvari. Usto, bio je nadareni glazbenik, vrlo dobar trubač i dobar pijanist. Mislim da je taj dar naslijedio od oca, a i zanimljivo mi je da je

Jacques nedavno snimio svoj album.

Naravno, radili smo svakakve gluposti (jurili uskim uličicama Cannesu), osobito u Gillesovom Ferrariju 308. Taj je automobil posvuda vozio bočno. Sjećam se da smo jednom bili gledatelji na Rallye du Varu, a do tamo smo se dovezli u Fiatu Abarthu 131. Gilles je vozio i doslovno je letio seoskim cestama, iznad rupa i mostova, u zavoje je ulazio pod ručnom kočnicom – ma sve je radio. Na stražnjem su sjedalu bili malena Melanie i Jacques. Melanie je bila sklupčana u svom uglu sjedala i čvrsto je spavala, a Jacques, tada sedmogodišnjak, digao se iz sjedala, stao između prednjih sjedala i primio se za njih i vikao: „Vozi brže, tata, vozi brže!“ Takav je bio Gilles – pravi avanturist.

I kako je njegovih četiri i pol godine u Ferrariju prolazilo, tako su svi F1 vozači, osoblje i fanovi od njega počeli očekivati nemoguće. Mislim, on je bio jedini vozač koji se utrkiavao na tri kotača, što smo svi jednom vidjeli u Zandvoortu. Svaki pojedinac ima svoje značenje riječi „rizik“, ali Gilles je bio svakako jedan od pravih hazardera. No bio je i vrlo savjestan vozač i uvijek sam se s njime osjećao sigurno, a njegova bitka s Arnouksom u Dijonu 1979. (možete je pogledati na YouTubeu) jedan mi je od najboljih primjera prestizanja.

Naravno, bio je i nadaren vrhunskim osjećajem za upravljanje automobilom – obožavao je zanositi automobil i plesati njime po cesti. Mogli biste ga pokušati pratiti, no ili biste daleko zaostali, ili biste morali snažno kočiti ili bi završili u zidu ili ogradi. Gilles je jednostavno obožavao brzinu.

No mislim da je Gilles, premda se mnogi s time neće složiti, bio pametan vozač. On je znao kako prikladno posložiti stvari. Prisjetite se njegove pobjede na Velikoj nagradi Španjolske 1981. u Jarami. U bolidu s užasnim upravljanjem krug za krugom zadržavao je za sobom četiri bolida. To je bila kontrolirana vožnja. Svatko tko se nije mogao kontrolirati napravio bi pogrešku, a Gilles je sve radio besprijekorno jer je to i trebao činiti.

**“Kako su Gillesove godine u Ferrariju prolazile, vozači i fanovi počeli su od njega očekivati nemoguće.”**

Prisjećam se toga, kao i načina kojim je prikazivao istinsku disciplinu i sposobnost osvajanja dodatnih bodova za Scheckterov napad na naslov svjetskog prvaka 1979. i zaključio sam da bi Gilles osvojio prvenstvo. Mogao je to učiniti, siguran sam.

Možda bi mu to pošlo za rukom u Ferrariju. Unatoč svim problemima 1982. smo osvojili konstruktorsku titulu, ponovili uspjeh sljedeće godine, pa mogu reći da su tada bolidi bili vrlo dobri. A i Gilles je volio Ferrarijevu romantičnost (bilo je vrlo prikladno da je vozio za njih), a Enzo je volio svog „Kraljevića Destrukcije“. No možda bi i otišao iz Ferrarija, možda u Williams te tamo osvojio prvenstvo. U svakom slučaju, dan kada je Jacques



Gilles je bio pouzdan, iskren i uvijek je davao sve od sebe na stazi, ali nije bio prgav vozač



## CV: Patrick Tambay

Datum rođenja: **25. lipnja 1949.**

Mjesto: **Pariz, Francuska**

Živi: **blizu Pariza**

VN **114**, pobjeda **2**, prvih startnih pozicija **5**, najbržih krugova **2**, bodova **103**

Prije utrka pohađao sveučilište u SAD-u



## CV: Gilles Villeneuve

Datum rođenja: **18. siječnja 1950.**

Mjesto: **Chambly, Quebec, Kanada**

Poginuo: **Zolder, Belgija, 8.5.1982.**

VN **67**, pobjeda **6**, prvih startnih pozicija **2**, najbržih krugova **8**, bodova **108**

Prije utrivanja u jednosjedima natjecao se u utrkama snježnih vozila i dragstera

	1972	
Osvaja natjecanje Pilote Elf		
	1973	
Drugo mjesto u francuskoj Formuli Renault		Quebec Formula Ford, prvak, sedam pobjeda u 10 utrkama
	1974	
European Formula 2, Alpine, 11.		Kanadska Formula Atlantic, March 74B, 16.
	1975	
Europska F2, Elf March drugi, jedna pobjeda (Nogaro)		Kanadska Formula Atlantic, March 75B, 5., jedna pobjeda
	1976	
Europska F2, Elf Martini, 3., jedna pobjeda (Nogaro)		Kanadska Formula Atlantic, March 76B, prvak, četiri pobjede; SAD Formula Atlantic, March 76B, prvak, četiri pobjede; prva u pokaznoj utrci Trois-Rivières
	1977	
Can-Am, Haas-Hell Lola, prvak, šest pobjeda, Formula 1 Ensign, sedam utrka, pet bodova, 17., nije se kvalificirao za VN Francuske, F1 Surtees, debitirao na VN Britanije u F1 Ensignu, odustao, pregovori s McLarenom i Ferrarijem završavaju odlaskom u McLaren		Kanadska Formula Atlantic, March 77B, prvak, tri pobjede, Can-Am, Wolf Racing Dallara, 12., Formula 1, debitirao u McLarenu (1 utrka na VN Britanije, u kvalifikaciji 9., završio 11.) i Ferrariju (umjesto Nikijsa Laude, 2 utrke), 0 bodova, potpisuje za Ferrari
	1978	
F1, McLaren, 15 utrka, osam bodova, 14. u prvenstvu		F1, Ferrari, 15 utrka, 17 bodova, 9. u prvenstvu, pobjeda u Kanadi
	1979	
F1, McLaren, 13 utrka, 0 bodova		F1, Ferrari, 13 utrka, 47 bodova, 2. u prvenstvu, 3 pobjede - JAR, Long Beach, US East
	1980	
Can-Am, Haas Lola, prvak, šest pobjeda		F1, Ferrari, 13 utrka, 14. u prvenstvu
	1981	
F1, Theodore and Ligier, 14 utrka, jedan bod, 18. u prvenstvu		F1, Ferrari, 15 utrka, 25 bodova, 7. u prvenstvu, 2 pobjede - Monako, Španjolska
	1982	
CART Champ Car, Haas Lola, na VN Nizozemske zamijenio Gillesa Villeneuvea u Ferrariju N027, F1, Ferrari, šest utrka, 25 bodova, 7. u prvenstvu, jedna pobjeda - Njemačka		F1, Ferrari, 5 utrka, 6 bodova, 15. u prvenstvu, poginuo u nesreći tijekom treninga na VN Belgije u Zolderu
	1983	
F1, Ferrari, 15 utrka, 40 bodova, 4. u prvenstvu, jedna pobjeda - San Marino		Tambay uzdignutih ruku nakon pobjede u Imoli za Ferrari 1983.
	1984	
F1, Renault, 15 utrka, 11 bodova, 11. u prvenstvu		
	1985	
F1, Renault, 15 utrka, 11 bodova, 12. u prvenstvu		
	1986	
F1, Haas Lola, 14 utrka, 2 boda, 15. u prvenstvu		





**Povrijeđen i ljut Gilles odbija biti dio Pironijevog pobjedničkog zalijevanja šampanjcem nakon pobjede u Imoli 1982.**

osvojio naslov u Williamsu 1997. meni je bio ispunjavanje onoga što je njegov otac počeo. Znam da bi Gilles bio nevjerojatno ponosan na svog sina.

Tog sudbonosnog dana 8. svibnja 1982. kad je Gilles poginuo tijekom kvalifikacija, bio sam u Zolderu. Napustio sam F1 početkom te godine, netom nakon štrajka vozača u Južnoafričkoj Republici. Mislio sam „Ne treba mi to više“. Trebao sam voziti za Arrows, no umjesto toga pridružio sam se momčadi Team VDS na Can-Amu i Champ Caru. Kad sam čuo vijest, bio sam u SAD-u i bio je to nevjerojatno tužan dan.

Uopće ne sumnjam da su zbivanja u Imoli dva tjedna ranije kumovala njegovoj pogibiji. Posljednji put kad smo pričali bilo je nakon Imole, kad me je nazvao i rekao da uistinu

sporiji od Pironija, tako jurio u drugom krugu kvalifikacija i načinio pogrešku kad je prestizao Jochena Massa u Marchu u vrlo zahtjevnom slijepom zavoju. Nakon toga izrečenog, za Gillesa je bilo vrlo specifično da uvijek vozi na maksimumu, bez prostora za pogreške...

Kao što možda znate, priča za mene nije tu završila. Tjedan ili dva kasnije Pironi me je nazvao i u ime Ferrarija upitao bih li želio preuzeti Gillesovo mjesto u bolidu N027. Morao sam stvarno dobro razmisliti o tome jer bilo je tu mnogo osjećaja, no na poslijetku sam pristao. Bila je to velika prekretnica u mom životu.

Moja prva utrka bila je Velika nagrada Nizozemske u Zandvoortu i pomalo sam se čudno osjećao. No momčad i svi fanovi su me

vjeruje da je njegov momčadski kolega Didier Pironi zanemario naredbe iz boksa i prestigao ga. Bio je vrlo uznemiren. Zbog toga je Gilles, koji je bio desetinku

podržavali i zbog njih sam se uvijek osjećao da radim pravu stvar. Pomislio sam da bi i Gilles odobravao moje postupke. No čim je utrka počela, sve te misli isparile su i ja sam se usredotočio na utrku.

Potom je na Velikoj nagradi Njemačke, tri utrke kasnije, Pironi doživio tešku nesreću u kojoj je slomio noge. Znao sam da zbog momčadi moram biti snažan i premda sam imao sreće, ta mi je pobjeda bila vrlo posebna, vrlo emotivna. Osjetio sam da je tog dana i Gilles bio sa mnom u bolidu. Usto, taj Ferrari 126C2 bio je vrlo dobar – Pironi je bio na dobrom putu da osvoji naslov i premda sam propustio prvu polovicu sezone, možda bih i osvojio naslov da zbog bolova u leđima nisam propustio dvije utrke kasnije u sezoni.

Epilog je stigao u Imoli sljedeće godine, godinu nakon Gillesove posljednje utrke. Pobijedio sam, pred tifosima, u Gillesovom N027, s istog startnog mjesta. Suze su mi ispunile kacigu. Bio je to emotivan trenutak i opet sam osjetio da je Gilles sa mnom.

No i danas to osjećam. I dalje mi nedostaje, kao i svima nama ali i danas se s ljubavlju sjetim čovjeka kojemu je brzina bila strast i cijeli život.

FO

**"Za Gillesa je bilo svojstveno da uvijek vozi na maksimumu, bez prostora za pogreške."**



**Dijon 1979.: jedan od velikih dvoboja F1. Villeneuve i Arnoux se posljednjih nekoliko krugova bore za drugo mjesto**



**Brawn: Pokretač momčadi**

# POZDRAV ZA SADA ROSS I VRATI SE

Posljednjih 10 godina Brawn je pružao čvrst oslonac Michaelu, ali i cijeloj momčadi Ferrarija. Od kraja prošle sezone Ross Brawn je u mirovini. S obzirom na pozive iz nekih momčadi pitamo se je li vrijeme kratkog odmora prošlo?

**Riječi** James Allen

**S**tanovnici obale Južnog otoka Novog Zelanda upravo svjedoče pojavi prvog ledenjaka u posljednjih 75 godina. Zašto spominjem Novi Zeland? Zato što tamo uživa Ross Brawn, dugogodišnji najbliži suradnik Michaela Schumachera i čovjek koji je proveo 10 stresnih godina života na mjestu prvog čovjeka momčadi Ferrarija. U vrijeme kad su svi ostali u Melbourneu nervozno čekali početak nove sezone, Brawn je sa svojom suprugom krenuo na miran put oko svijeta na kojem će se moći diviti ledenjaku iz prve rečenice. A taj ledenjak može biti metafora za momčad Ferrarija – na prvi pogled impresivan i nevjerojatan, no svjetlucava površina tek krije njegov najljepši dio.

Ferrari svoje zlatne godine može zahvaliti neosporavanoj Schumacherovoj brzini, ali i silnim zakulisnim trudom momčadskih inženjera koji su zaslužni za konstrukciju pobjedničkih bolida. Brawn je ranije od ostalih shvatio punu vrijednost te zakulisne inženjerske uloge. Želimo li ući dublje u način razmišljanja Rossa Brawna i zaviriti ispod površine ledenjaka, najprije moramo shvatiti psihologiju vrha Ferrarija koji svojim rivalima nikada ništa nije poklonio, ni slabiju izvedbu u zračnom tunelu, a kamoli sporiji izlazak iz boksa.

U razgovoru s Rossom nakon završetka sezone u Maranellu, uhvatio sam sjajan citat koji po mojem mišljenju savršeno opisuje cijelu filozofiju Ferrarijeva uspjeha.



**“Uvijek kad mislite da nešto možete napraviti, izvucite dodatnih 10 posto snage.”**



SLIKE: DARREN HEATH; LORENZO BELLANCA/LAT. ARCHIVE



Apsolutistički slogan Rossa Brawna je: ne odustaj i ništa ti ne smije biti preteško

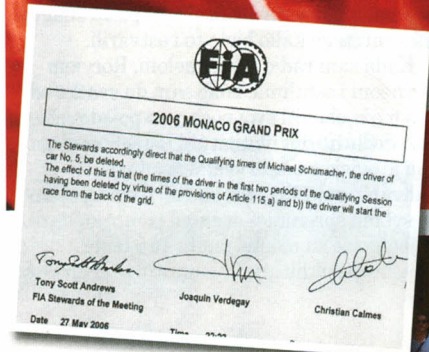
Čitajte pomno kako biste uhvatili bit. Svaki detalj je presudan. U suvremenoj Formuli 1 vrlo su rijetki revolucionarni koncepti ili ideje koje mogu zajamčiti ključnu prednost pred konkurencijom. Upravo zato ništa čime raspolazete ne smijete potratiti. Ne smijete kaskati u materijalnoj sferi koja se očituje primjerice u dizajnu bolida, ali ni u nematerijalnoj u koju spadaju natjecateljski duh momčadi ili pravilna interpretacija pravila. Uvijek morate biti apsolutno koncentrirani. Nekada zbog velike želje, ali u odsutnosti neke zle namjere, pretjerate u traženju tehničke savršenosti ili u tumačenju pravila. Zbog toga morate od cijelog tima tražiti da ponudi najviše što može, no u okvirima određenih pravila. Kako biste stvorili komparativnu prednost, svaki dio tima mora raditi na svom maksimumu, a takvu razinu mora držati tijekom cijele godine. Ipak, od puke produktivnosti i inovativnosti važnija je pouzdanost – ono što je potrebno načiniti ne smije nikada predstavljati prevelik problem. Uvijek kad mislite da nešto možete napraviti, izvucite dodatnih 10 posto snage i koncentracije kako biste to i ostvarili.

Kada sam radio s Michaelom, Roryjem Byrneom i ostalima, znao sam da svatko od nas može obaviti svoj posao, no pojedinačno smo dodatno bili motivirani uspjehom tima koji je ovisio o trudu svakoga od nas. Zahvalan sam što sam bio dio tima u kojem su svi bili spremni u svakom trenutku dati najbolje što su mogli i znali. Ta razina predanosti uključuje konstantnu iscrpljenost



Schumi i Rubens na predstavljanju novog F2002 zajedno sa sjajnim strateškim i inženjerskim Ferrarijevim kvartetom: inženjeri Martinelli, Brawn, Todt i dizajner Byrne. Je li to fleksibilno krilo (ispod)? Brawn zahtijeva da se sva pravila dovedu do granica





**U kontrolnoj sobi (gore); priopćenje o pomaku na gridu u Monaku (pisani dokaz); Michael (desno) natjeran na ulazak u boks na stazi u Monaku**



i stres, koji je nažalost rastu s brojem godina provedenih u timu. No takav način rada jamči velike rezultate, ne samo u sportu, nego i u poslovnom svijetu.

Ako se osvrnemo unatrag i pogledamo ostale timove u posljednjih šest sezona, primjerice McLaren, Hondu ili Williams, možemo uočiti jasnu krivulju – jednog su trenutka na vrhu, a već drugog na dnu. To samo pokazuje da je njihova agresivnost splasnula istog trenutka kad su dosegli vrh. Kad bismo na sličan način analizirali Ferrari, vidjeli bismo da je momčad bila na samom vrhu, uvijek je bila ona koju je trebalo pobijediti. Problematična je bila sezona 2005., no veći dio tadašnjih problema može se pripisati jednokratnoj promjeni pravila koja su Ferrari izbacila iz konkurencije.»

Zamislite i trud koji tim ulaže u nematerijalnu sferu, a koji se očituje, primjerice, u lobiranju kod FIA-e za ponovno uvođenje Michelinovih guma zabranjenih u sezoni 2003., inzistiranje na kažnjavanju Alonsa koji je prošle sezone u Monzi blokirao Massu itd. Ferrari uvijek koristi sve da pobijedi, bile metode poštene ili ne. Kako



Proslava dvostrukog naslova 2000. (sredina) i Ferrarijeva prva dva mjesta u Indiju 2006. (gore)

## Ross vrh momčadi opisuje kao "krug straha", što je velika prednost, ali i slabost tima.

je Flavio Briatore primijetio, teško je pobijediti Ferrari.

Čuo sam mnogo puta da Ross vrh momčadi opisuje kao «krug straha», pristup koji je po mojem mišljenju velika prednost, ali i slabost tima. Više puta su prozivani zbog nedostatka odgovornosti prema široj sportskoj zajednici, a upravo zbog upornog inzistiranja na najsitnijim detaljima i želje da drugima uskrate sve što mogu.

I Schumacher, očito, u tome je imao svoje prste, no on je samo prihvatio filozofiju tima. Kao ilustraciju možemo izvući utorku u Monaku gdje je Michael parkirao bolid tako da ga Alonso nije mogao preteći i uzeti pole position. Naravno, taj potez zaslužuje svaku osudu, no gledano timskom logikom može se opravdati – ništa ne ostavljaj drugima i nikad nemoj razočarati tim.

Stoga ne iznenađuje bezrezervna podrška vodstva Ferrarija u napadima koji su uslijedili na Michaela. Još jedan jasan primjer koji dokazuje odanost timu Velika je nagrada Austrije 2002. kad je Rubens Barrichello stao kako bi Schumacheru prepustio pobjedu, premda je Michael toliko rano u sezoni ostvario golemu bodovnu prednost pred ostalima.

Sve je to sada povijest, no jasno je da su Schumacher, Todt, Brawn i Byrne polovicom 1990-ih bili pravi susret istovrsnih duhova – četiri momka istog mentaliteta i s istom željom za uspjehom koji su postali nezaustavljiva sila.

Sad je Schumacher stao, a Brawn uzima godinu dana za promišljanje što će dalje. Jednom prilikom mi je Brawn rekao da ne



## Čvrsta ruka – Brawnov stil

Poznavajući Brawna i Schumachera mogu reći da njih dvojica dijele mnogo zajedničkog: obojica su iznimno ambiciozni i predani poslu, obiteljski su ljudi koji njeguju svoju privatnost, a istodobno su iznimno snažne i samouvjerene osobe. Često njihovu samouvjerenost ljudi tumače kao aroganciju, koju javnost donekle tolerira Brawn, no oštro osuđuje u Michaelovom slučaju.

Ross shvaća načelo podjele rada i odličan je u delegiranju poslova, što je vrlo rijetka i tražena menadžerska osobina. Ross je davno shvatio da su odbrojani dani solista poput Colina Chapmana i, u manjoj mjeri, Harveyja Postlethwaita koji su mogli sami obaviti sve poslove i u jednoj osobi utjeloviti sjajnog arhitekta, dizajnera, aerodinamičara i inženjera.

Od tih se vremena bolid Formule 1 prometnuo u toliko kompleksan i kompliciran sustav da ga jedan čovjek ni teoretski ne može u potpunosti savladati. Ross je to shvatio i od svojih suradnika, stručnjaka u pojedinim područjima, očekuje potpunu suradnju i odgovornost. A spreman je načiniti sve kako bi motivirao tim. Tu dolazi do izražaja njegova samouvjerenost i jednostavna životna filozofija "svi za jednoga, jedan za sve" u kojoj nema ni zrnca egoizma, nego samo ogromna želja da njegov tim bude bolji od svih ostalih.

Schumi i Brawn dijele još jedno obilježje, a to je iznimno brzo i čvrsto povezivanje s ostatkom ekipe. I jedan i drugi su potpuno otvoreni za svoje kolege.

Ross zadržava isti pristup bez obzira jeste li u momčadi stariji aerodinamičar ili mladi asistent, u svakom slučaju će u svojoj prikolici s vama popiti kavu.

Kao mlada Williamsova nada 1978. (sredina dolje) i kao šef Ferrarija



**"Vjerovao sam da će Ross karijeru završiti kao prvi čovjek Williamsova tima."**

može ni zamisliti rad s nekim drugim vozačem, što je i razumljivo znajući koliko Schumacher napora ulaže u pripreme i koliko je koristan cijelom timu. Netko poput Kimija Räikkönena koji sam sebe opisuje kao «dijelčinu», pa se počente pitati kako će se uklopiti u «krug straha». Odgovor je, naravno, da neće, pa je baš to razlogom da se sve mijenja.

Ross ima tek 52 godine, a s godišnjim prihodima koji su u nekim sezonama premašivali 5 milijuna dolara, financijski je potpuno neovisan.

Izbor vina u njegovom vinskom podrumu ne zaostaje za onima poznatih francuskih dvoraca, a u F1 svijetu osvojio je sve što je mogao. No od svoje 20. godine pripada tom svijetu. Je li njegova najavljena stanka trajna ili neće moći izdržati, a da se ne vrati u svoj svijet? Moje mišljenje je da ćemo ga ponovno vidjeti. Mislim da previše uživa u dokazivanju pred timskim glavešinama.

Njegovi prijatelji u Italiji rekli su mi kako cilja na mjesto Jeana Todta, sadašnjeg izvršnog direktora cijelog koncerna Ferrari. A ovom stankom kupuje vrijeme jer će vodstvo

Ferrarija tek sljedeće sezone shvatiti koliko im zapravo nedostaje takav čovjek.

Postoje li druge mogućnosti? Primjerice, ne mogu zamisliti da ode u momčad Honde jer se ona ne uklapa u njegov stil, a i vodstvo Honde nikad nije kupovalo istaknute pojedince samo zato da dobiju rat.

Više vole ljude stvarati iznutra. Prije sam vjerovao da će se Ross pred kraj karijere vratiti u Williams, momčad u kojoj je 1978. započeo svoju karijeru. On je čovjek koji bez sumnje može zamijeniti sve starije Franka Williamsa i Patricka Heada i vratiti slavu toj velikoj momčadi. No to su sentimentalna nagađanja, a Ross je poznati pragmatičar.

U međuvremenu, on će sa suprugom otići na put oko svijeta i posjetiti sva mjesta koja je želio, a nikad nije vidio.

Ross je zagriženi ribič, pa će posjetiti najbolja svjetska lovišta štika i lososa.

Pazi samo na ledenjake, Ross, i vidimo se ponovno 2008.



Predan obiteljski čovjek: Brawn sa kćeri Helenom i suprugom Jean



ROSS BRAWN I NJEGOVE SKULPTURE

# B194



# 2002



## PARADNI KONJI

Što im je zajedničko? Ross Brawn, čelni čovjek obje momčadi u vrijeme kada su predstavljene legendarni modeli Benettona iz 1994. i Ferrarija iz 2002. sezone u kojima su odnijeli naslove prvaka

Riječi Steve Matchett Slike Alex P

Williams je 1994.  
imao bolji bolid, no  
Benettonova  
rješenja na stazi  
bila su konkretnija



Favorit Rossa Brawna bio je koncept s  
jednom kobilicom - imali su ga svi  
njegovi Benettonovi i Ferrarijevi bolidi



Premda danas izgledaju zastarjelo,  
čelični amortizeri su 1994. bili  
standardom



Neželjene promjene na difuzorima,  
zahtjevane od omražene FIA-e,  
ozbiljno su narušile stabilnost B194



# B194

**F**ormula 1 svoj je tehnološki vrhunac dosegla sad već davne 1993. godine. Barem je tako činilo.

Automobili su bili opremljeni aktivnim amortizerima, kontrolom trakcije i startanja, potpuno automatskom mjenjačkom kutijom, sustavom protiv blokiranja kočnica i naprednim servoupravljačem. U to doba na vrhuncu su bile brojne inženjerske karijere. No FIA je slijedeći politiku povratka korjenima autosporta već 1994. zabranila uporabu tih naprednih tehnologija. Timovi su se ponovno morali uhvatiti u koštac sa staromodnim spiralnim oprugama, ovjesima i amortizerima.

Te 1994. nadu je zaljubljenicima u brzinu vratio novi Benetton B194, bolid koji je Michael Schumacher nazvao 'xraketomČ' i koji je isprva jamčio zanimljivu sezonu. No sezona 1994. svima je ostala u lošem sjećanju jer je pred užasan vikend u Imoli FIA dodatnim tehničkim zahtjevima doslovno osakatila timove. Da se podsjetimo – nakon Velike nagrade Španjolske Max Mosley je inzistirao na promjeni difuzora i na podignutim prednjim

B194 tu sezonu nije osvojio jer je bio najbolji bolid (inače, opće je prihvaćeno da je tehnički bolji bolid bio Williams FW16 Adriana Neweyja), nego zato što su se Brawn i Schumacher najbrže prilagodili novim uvjetima te istodobno izvukli najviše od onog čime su raspoložali.

Te 1994. su nakon deset godina u utruku ponovno uvedeni ulasci u boks, a inženjeri su se morali podsjetiti računice optimalnih količina goriva i trošenja guma. Nije tajna da su se u tome neki tehnički direktori snašli bolje od drugih. Primjerice, Brawn je upravo briljirao u tom vidu izbora učinkovitih strategija ulaska u boks. Sjajno je procjenjivao koliko će se gume trošiti pri određenoj težini bolida uzrokovanoj količinom goriva, koliko je zaustavljanja optimalno za svaku stazu, a često je prepravljao i mijenjao strategije za trajanja utrke.

Brawnova tehnička potkovanost, brzo razmišljanje i nepredvidivi potezi u kombinaciji sa Schumacherovom savršenom točnošću njihova izvođenja ostale su timove vrlo često ostavljali u oblaku prašine. I trinaest godina kasnije su pojedine strategije dvojca Brawn-

"Brawn je često bacao u očaj ostale timove"

## BENETTON B194

Sezona 1994.  
**Tehnički direktor** Ross Brawn  
**Glavni dizajner** Rory Byrne  
**Motor**  
 Ford Cosworth Zetec-R 3.5-litre V8  
**Gume** Goodyear  
**Pobjede** 8  
**Pole pozicije** 6  
**Bodova** 103



krilcima, u Kanadi su bolidima urezali otore za smanjenje tlaka u karoseriji, a minimalna težina bolida povećana je za 10 kilograma. U Njemačkoj je debitirala i iznimno nepopularna drvena daska – točnije neimpregniran djelić laminata koji je trebao smanjivati potisak bolida. Ta daska, bez sumnje najružnija stvar ikad nametnuta autosportu, i danas postoji na bolidima.

U tom razdoblju obilježenom čestim i radikalnim izmjenama tehničkih obilježja bolida, Ross Brawn je naporno radeći pokušavao svoj novi B194 održati što konkurentnijim. No najveća mu je boljka zahvaljujući čestim promjenama bila nestabilnost. Rekavši to, moram napomenuti da je u to doba problem nestabilnosti pri upravljanju bolidom bio najčešćim uzrokom glavobolje u svim timovima.

Imajući na umu sve navedene probleme, nije teško shvatiti da

Schumacher legende F1 svijeta. Zahvaljujući njima sada svi znamo, primjerice, da bolid sa 20 kilograma manje goriva skraćuje vrijeme kruga za otprilike 0,8 sekundi. No te sada zdravo za gotovo uzimane činjenice tada nisu bile poznate Benettonovim rivalima.

Primjerice, te je sezone na VN Francuske Damon Hill mogao samo gledati kako superbrzi Schumacherov B194 prolazi kraj njega. Sada znamo da mu je to na Magny-Coursu omogućila strategija s tri ulaska u boks. No dvojac Brawn-Schumacher je na istoj stazi, samo desetljeće kasnije, ponovno iznenadio sve. Kako bi nadmudrio momčad Renaulta odabrao je strategiju od čak četiri ulaska u boks. A tada su nevjeric i zbunjeni pogledi samo zamijenili vlasnike – umjesto Damona Hilla i Patricka Heada iz 1994., te 2004. tu su ulogu odigrali Fernando Alonso i Pat Symonds.



# F2002

**Z**a razliku od Benettona B194, bolida koji je stvoren i razvijan tijekom vrlo burnog i živog razdoblja za F1, Ferrarijev F2002 proživio je miran i lagodan radni vijek. Površno uspoređujući dva bolida lako se primjećuje da su pneumatice na F2002 imaju utore, te da je karoserija uža za 200 milimetara, obje novine nametnute novim pravilima iz 1998.

No, od te posljednje promjene pravila Ferrari je do legendarnog F2002 već razvio četiri modela, zbog čega je na njemu većina sitnica dotjerana do tehničke savršenosti.

Evolucijskim pristupom, bez velikih potresa i novih pravila, napravljen je pobjednički, pouzdan i stabilan bolid.

Mnogo govori i sama činjenica da je F2002 nasljednik dvostrukog prvaka F2001. Cijela momčad Ferrarija tehnički je napredovala na tom bolidu, a istodobno je razvijena i legendarna F1-2000 šasija.

Godine usavršavanja, pronalaženja i otklanjanja sitnih problema te finog brušenja dijelova zaslužne su da se ovaj bolid približio

suradnje pobjedom u poretku konstruktora (1999.), a tada nastupa niz prvih mjesta u poretku vozača i konstruktora sve do 2004.

Ako je bolid iz sezone 2001. imao neki veći nedostatak, onda je to bez sumnje njegova grubost prema stražnjim gumama koja je često ugrožavala izabranu momčadsku strategiju.

Strah od pretjeranog habanja stražnjih guma ograničila je mogućnost uporabe sastojaka koji bi omekšali gume, a nije dopuštala bitno povećanje broja kilometara bez ulaska u boks. A to posljednje bilo je posebno bolno za dvojac Brawn-Schumacher koji je bio poznat po čestim neplaniranim promjenama strategije usred same utrke.

Kako bi spriječili prenošenje te slabosti na novi F2002, inženjeri su promijenili kompletan mjenjački sustav te ponovno izračunali geometriju stražnjeg ovjesa. Kako bi se dodatno smirio zadnji kraj, momčad je mnogo pozornosti posvetila poboljšanju aerodinamičnosti stražnjeg krilca.

Nanovo su redizajnirani i otvori hladnjaka tako da je vruć zrak sada mogao izlaziti na bočnim otvorima,

U vrijeme kad je konkurencija iskušavala nove radikalne ideje, F2002 je slijedio zadani tempo evolucije prethodnika



**"F2002 je nastao nepretencioznim i finim dotjerivanjem F2001."**

konstrukcijskom savršenstvu, zbog čega su troškovi na uloženi napor inženjera bili sve niži. Schumacher je primijetio tu činjenicu: "...razlika između F2002 i bolida iz 2001. nije bila toliko zamjetna koliko ona između bolida iz 2000. i 2001. F2002 je razvijenija inačica F2001. To je savršen automobil u svakom pogledu."

Osmogodišnja tijesna suradnja Ferrarija i Bridgestonea pokazala se savršenim brakom. Momčad Ferrarija nije počela razvoj nijednog amortizera bez konzultacija Rossa Brawna i Bridgestoneovog vodećeg tehničkog konzultanta Hirohide Hamashime.

Slično, Hamashima nije ni razmišljao o proizvodnji nove gume prije nego što bi o novim konstrukcijskim postignućima razgovarao s Brawnem. Ta je veza nagrađena već u prvoj godini

ali i na otvorima smještenim oko ispušnih cijevi. Poznato je kako je svaki redizajn koji zadire u aerodinamiku bolida nevjerojatno kompliciran i dugotrajan, no rezultati dobiveni novim F2002 taj su trud i više nego opravdali.

I tijekom sezone nastavljen je tijesna suradnja Brawna i Hamashime. Timovi su zajednički fino podešavali upravljanje mijenjajući smjese pneumatika i njihovu konstrukciju te namještali savršen kut gaza gume, sve dok nije postignuta savršen sklad šasije i guma.

Rezultat tolikog truda bio je jedan od boljih bolida u povijesti automoto sporta - bolid čiji su trkači uspješni slični onima Mercedesu W196 iz 1995., Lotusu 25 iz 1963., McLarena

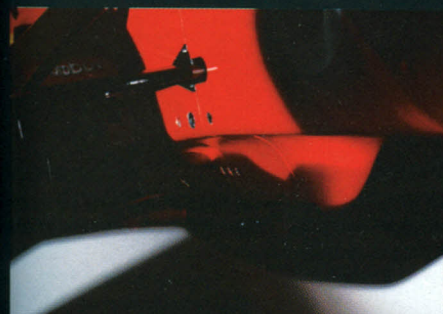
MP4/4 iz 1988., Williamsa FW14B iz 1992. te Ferrarija F2004. **F1**

## FERRARI F2002

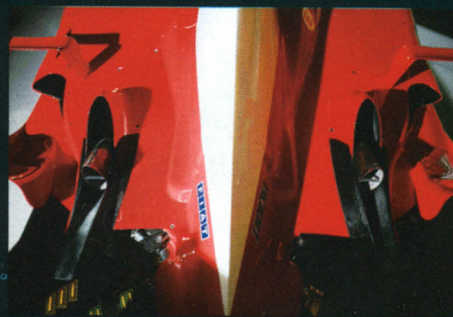
**Natjecateljske godine** od Brazila 2002. do San Marina 2003.  
**Tehnički direktor** Ross Brawn  
**Glavni dizajner** Rory Byrne  
**Motor** Ferrari 3.0-I 051 V10  
**Gume** Bridgestone  
**Pobjede** 14/1 (2002/2003)  
**Pole pozicije** 8/3 (2002/2003)  
**Bodovi** 207/32 (2002/2003)



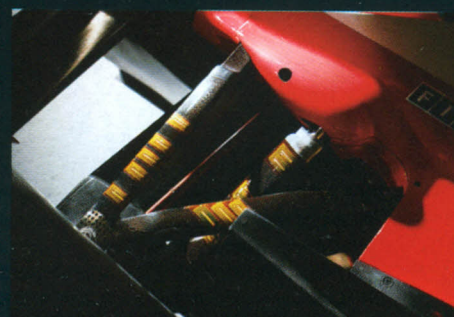
Posebna zahvala ekipi iz tvrtke Cars International ([www.carsinternational.com](http://www.carsinternational.com))



Konstrukcija s jednom kobilicom poboljšava krutost kućišta ovjesa - superioran sustav držača guma načinjen je tako da se svaki držač oslanja na onaj sljedeći kako bi se osigurala dodatna potpora



Ferrari je 2002. predstavio povišene bočne ispušne cijevi koje su omogućile bolju kontrolu i usmjeravanje ispušnih plinova. Poznati stražnji kraj oblika boce Coca-Cole još je više zaobljen, čime je aerodinamika bolida podignuta na višu razinu

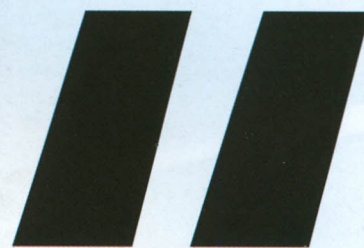


Ferrari je koristio potrošne karbonske usisnike smještene ispod ispušnih cijevi, dok su montirani mjeraci mjerili temperaturu ovjesa posve načinjenog od karbonskih vlakana

# DANI PONOSA I SLAVE

Svih današnjih 22 vozača Formule 1 imalo je svoje dane slave, najbolje trkaće trenutke. Donosimo vam njihov pregled.





**FERNANDO ALONSO**  
McLAREN

**Velika nagrada Brazila 2005.  
(Renault R25)**

"U toj sam utrci osvojio svoj prvi naslov prvaka Formule 1. Bilo mi je to ostvarenje sna i vrlo emotivan dan. Utrka je bila vrlo zanimljiva i o osvajanju naslova razmišljao sam od prvog kruga. Posljednjih nekoliko krugova protrnuo sam, misleći da čujem čudnu buku iz motora! No sve je prošlo u redu i sjećam se olakšanja nakon prolaska ciljne crte".



**To je to! Fernando osvaja prvi naslov prvaka - njegov najljepši trenutak dosad**



**LEWIS HAMILTON** McLAREN

**Velika nagrada Australije 2007. (McLaren MP4-22)** "Prije svoje prve utrke F1 u Melbourneu, rekao sam da mi je najdraža utrka bila prošlogodišnja utrka GP2 u Turskoj. Krenuo sam sa sedmog mjesta, probijao se, ponovno se vratio na drugo mjesto, dajući sve od sebe u svakom krugu. No utrka u Melbourneu bila je još bolja: završiti treći u prvom nastupu vrhunski je rezultat, kraj 13-godišnjeg putovanja do bolida Formule 1. Bolid je bio fantastičan, a ja sam odvezio dobru utrku. Sad mi je puno lakše kad znam da sam tako dobro završio tu svoju prvu utrku."



**GIANCARLO FISICHELLA**  
RENAULT

**Velika nagrada Australije 2005. (Renault R25)** "Meni je ta utrka prva prava pobjeda u Formuli 1 jer nisam mogao proslaviti svoju pobjedu u VN Brazila 2003. u bolidu Jordana. Bilo je nekih nesuglasica oko rezultata (utrka je završena ranije zbog sudara nekoliko bolida) tako da nisam stajao na pobjedničkom postolju. Utrka u Melbourneu 2005. bila je kraj mog savršenog vikenda. Osvojio sam najbolje startno mjesto, bolid me je dobro služio i, samo da znate, maksimalno sam iskoristio večer nakon utrke."



**HEIKKI KOVALAINEN** RENAULT

**Nürburgring GP2 2005. (Dallara GP2)** "Imao sam problema u kvalifikacijama, pa sam u utrku krenuo kao 17. No bio je to jedan fantastičan dan i na kraju sam se probio na vrh, do pobjede. Svaki krug vozio sam gotovo savršeno, a momčad je imala odličnu strategiju. Budući da pričamo o najboljim utrkama, volio bih spomenuti paradnu Utrku prvaka 2004. Da, pobijedio sam Michaela Schumachera, no veći mi je užitak bio u reli automobilu pobijediti tadašnjeg svjetskog prvaka Sébastiana Loeba. Bili smo na njegovom terenu, a ne mojem."



**KIMI RÄIKKÖNEN** FERRARI

**VELIKA NAGRADA JAPANA 2005. (McLAREN MP4-20)** "MORAO SAM VRLO AGRESIVNO VOZITI KRENUVŠI SA 17. POZICIJE. UTRKA BILA VRLO UZBUDLJIVA JER JE U SVAKOM KRUGU BILO NEOČEKIVANIH SITUACIJA, A PRETJECANJE GIANCARLA FISICHELLE U POSLJEDNJEM KRUGU ZA POBJEDU BILO JE PRAVI UŽITAK."



Na VN Japana Kimmi je fantastičnim nezaboravnim manevrom pretekao Fisica.



#### FELIPE MASSA FERRARI

##### Velika nagrada Brazila 2006. (Ferrari 248)

“Oduvijek sam sanjao o pobjedi na VN Brazila, no to i ostvariti bio je poseban trenutak za mene. Od početka do kraja bolid je bio fantastičan i osjećao sam da potpuno kontroliram utrku. Mogao sam ići i brže da sam htio. Nikad neću zaboraviti kako sam stajao na gornjoj stubi podija noseći posebno trkaće odijelo označeno bojama Brazila. Bio je to vrlo emotivan trenutak za mene.”





#### JENSON BUTTON HONDA

**Velika nagrada Mađarske 2006. (Honda RA106)** "Moja prva F1 pobjeda bila je fantastičan trenutak jer sam cijelu karijeru podredio tome. U utrku sam krenuo kao 14. i svaki sam krug odvozio na rubu mogućnosti bolida. Svakog sam trenutka mislio da ću izletjeti, ali trebao sam maksimalno voziti kako bih se mogao boriti za postolje. Deset krugova prije kraja znao sam da ću uspjeti i nisam želio da utrka završi. Zasluženno smo pobijedili jer je cijela momčad odradila fantastičan posao."

#### RUBENS BARRICHELLO HONDA

**Velika nagrada Njemačke 2000. (Ferrari F1-2000)**  
"U utrku sam krenuo kao 18. i nisam mislio da ću pobijediti. Kako razmišljati o tome kad je toliko bolida ispred vas? No bolid je bio vrlo upravljiv, a to što sam utrku završio na glatkim gumama, premda je staza bila potpuno mokra, za mene još je veća pobjeda. Bio je to trenutak o kojem sam uvijek sanjao - moja prva pobjeda u F1 - i nije mogao biti bolji."



#### NICK HEIDFELD BMW-SAUBER

**Norising F3 1996. (Dallara F396)** "Imao sam poteškoća u kvalifikacijama i krenuo sam iz posljednjeg reda. U prvom sam zavoju prestigao 10 bolida i na kraju završio treći. Bio sam tako sretan jer je to bila moja prva sezona u F3 i nisam imao mnogo iskustva. Još pamtim druge dvije utrke: utrku Imola u F3000 1999. (u kojoj sam vrlo lako pobijedio) te VN SAD-a 2001. koju sam završio šesti, premda posljednjih nekoliko krugova nisam imao prvu, drugu i sedmu brzinu."

#### ROBERT KUBICA BMW-SAUBER

**Norising F3 2003. (Dallara F303)**  
"Bila mi je to prva utrka F3 u Europi i prva nakon loma desne ruke u automobilskoj nesreći u Poljskoj prethodne zime. Pobijedio sam u utrci, što mi je dalo snažan psihološki poticaj jer su mi tjedni nakon automobilske nesreće bili vrlo teški."

**S treće pozicije do prve u prvom zavoju, zatim zadržavanje prvog mjesta, čak i kroz boksove - Ralfova vožnja na VN Imole 2001. bila je pobjednička.**



**JARNO TRULLI** TOYOTA

**VN Monaka 2004. (Renault R24)** "Vrlo mi je teško odabrati najbolju utrku jer sam odvezio mnogo kvalitetnih utrka koje često ne privlače novinske naslove. No VN Monaka 2004. bila je jedna od utrka gdje je sve krenulo dobro, a bolid me je odlično služio. Sreća je bila na mojoj strani i utrka je prošla glatko. Bio je odličan osjećaj po prvi puta pobijediti u F1 utrci."

**DAVID COULTHARD** RED BULL

**VN Francuske 2000. (McLaren MP4-15)** "Vodio sam boj s Ferrarijima jer, da pobijedim, morao sam se utrkivati i prestići Barrichella i Schumachera. Vozač sam koji voli izravne dvoboje i trudim se imati ih što više u utrci. Bolid je bio vrlo dobar i nakon utrke sam se osjećao euforično. I dalje imam sliku Norberta Hauga kako me grli (gore). Ta utrka u Magny-Coursu i dvije pobjede u VN Monaka dokaz su da uživam voziti i pobijediti."

**MARK WEBBER**  
RED BULL

**Velika nagrada Austrije 2003. (Jaguar R4)** "U kvalifikacijama sam pogriješio, pa sam u utrku krenuo iz boksa. Zatim je momčad pogriješila dolijevajući mi gorivo nakon što se Cristiano de Matti ugasio bolid u boksu, pa sam kažnjen prolaskom kroz boks. No probio sam se pokraj posljednjih bolida i dostigao i prestigao momčadskog kolegu Antonija Pizzonija koji je u utrku krenuo kao peti. Na kraju sam utrku završio sedmi i postavio treće najbrže vrijeme, iza dominantnih Barrichella i Schumachera u Ferrarijima."

## RALF SCHUMACHER

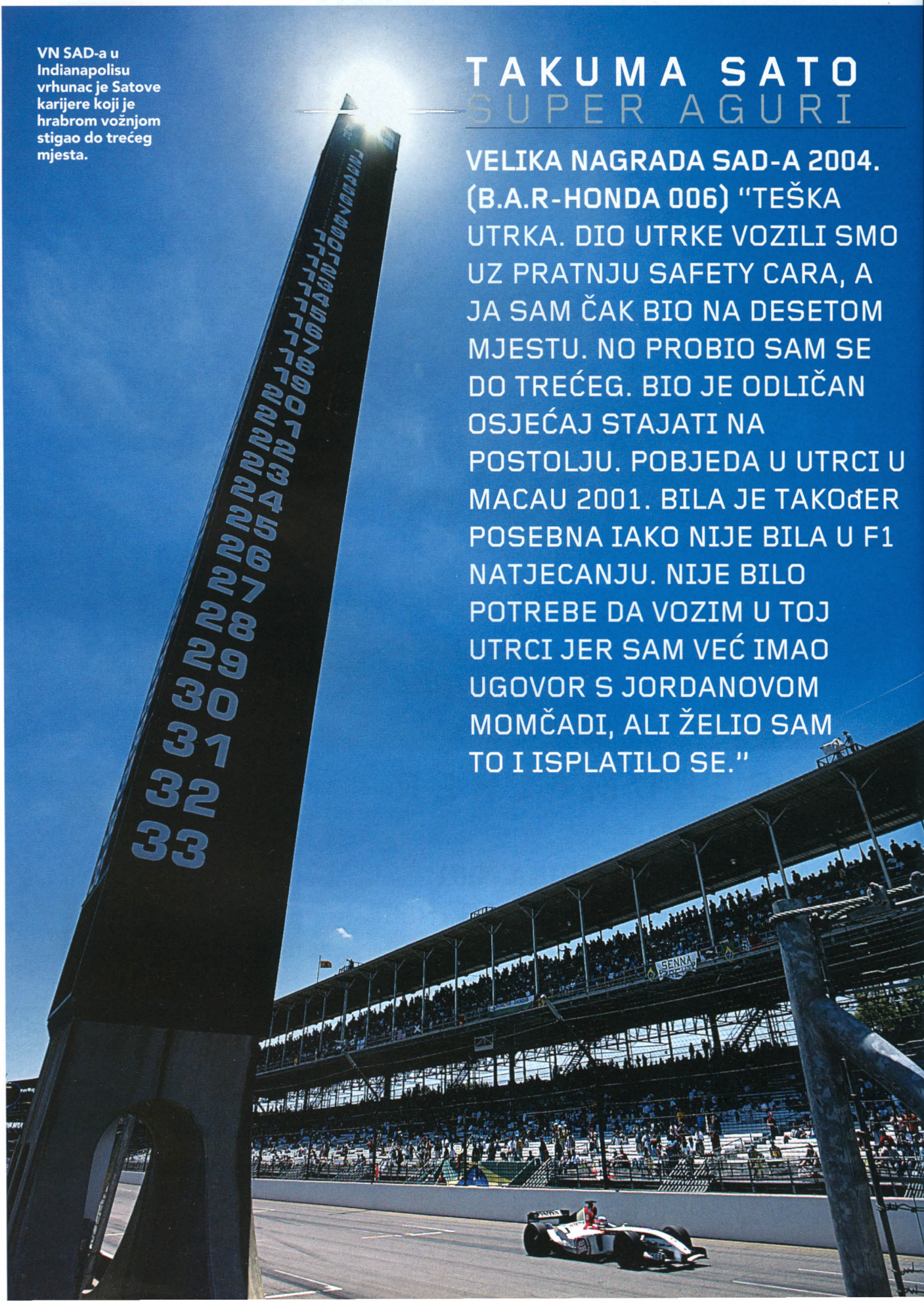
### TOYOTA

**VELIKA NAGRADA SAN MARINA 2001. (WILLIAMS FW23)** "KRENUO SAM S TREĆE POZICIJE I U PRVOM SAM ZAVOJU PRESTIGAO DAVIDA COULTHARDA I MIKU HÄKKINENA. NAKON TOGA SVE JE ODLIČNO FUNKCIONIRALO, BOLID JE BIO VRLO DOBAR I SVE MI SE ČINILO JEDNOSTAVNIM. NISAM NAPRAVIO NIJEDNU POGREŠKU I BIO JE ODLIČAN OSJEĆAJ PROĆI CILJNU RAVNINU I OSVOJITI SVOJU PRVU POBJEDU."

VN SAD-a u Indianapolisu vrhunac je Satove karijere koji je hrabrom vožnjom stigao do trećeg mjesta.

## TAKUMA SATO SUPER AGURI

VELIKA NAGRADA SAD-A 2004. (B.A.R.-HONDA 006) "TEŠKA UTRKA. DIO UTRKE VOZILI SMO UZ PRATNJU SAFETY CARA, A JA SAM ČAK BIO NA DESETOM MJESTU. NO PROBIO SAM SE DO TREĆEG. BIO JE ODLIČAN OSJEĆAJ STAJATI NA POSTOLJU. POBJEDA U UTRCI U MACAU 2001. BILA JE TAKOĐER POSEBNA IAKO NIJE BILA U F1 NATJECANJU. NIJE BILO POTREBE DA VOZIM U TOJ UTRCI JER SAM VEĆ IMAO UGOVOR S JORDANOVOM MOMČADI, ALI ŽELIO SAM TO I ISPLATILO SE."





#### NICO ROSBERG WILLIAMS

**Monza GP2 2005. (Dallara GP2)** "Do te je utrke prvenstvo bilo napeto, pa je svaki rezultat bio važan. U drugoj utrci krenuo sam sa sedmog mjesta i završio drugi te sam postavio najbrže vrijeme kruga. Bolid je bio vrlo dobar i svaki sam krug odvezio do samih granica."

#### ALEX WURZ WILLIAMS

**Hockenheim F3 1994. (Dallara F394)** "Duga staza na Hockenheimu tako je zabavna za vožnju. Tog dana potisak na bolidu je bio slab, pa je bilo mnogo poskakivanja preko neravnina. Tijekom kvalifikacija uništio sam motor, a nisam imao rezervni. No nakon razgovora sa Spiessom (tuner Opelovih motora op.a.), dobio sam rezervni motor Ralfa Schumachera koji je bio nevjerovatno snažan, za razliku od moga! Pobjedio sam nakon nekoliko izvrsnih pretjecanja."

#### TONIO LIUZZI SCUDERIA TORO ROSSO

**Monako F3000 2004. (Lola B02/50)** "Odlična utrka za mene, premda sam cijelu utrku za vratom imao Enrica Toccacela, ali odlično sam vozio. Nisam načinio nijednu pogrešku i pobjedio sam."

#### SCOTT SPEED SCUDERIA TORO ROSSO

**Velika nagrada Brazila 2006. (Toro Rosso STR01)** "Mnogo sam naučio prošle sezone i odvezio sam odlične utrke u Kini i Japanu. No u svakoj od utrka načinio sam pogrešku-dvije tijekom kvalifikacijskog vikenda. U Brazilu, međutim, nisam napravio nijednu pogrešku, pa je osvojeno 11. mjesto, ispred Red Bulla Roberta Doornbosa, bilo odličan rezultat za mene i momčad."

#### CHRISTIЈAN ALBERS SPYKER

**Estoril DTM 2004. (Mercedes C-klase)** "Teška utrka jer nismo imali najbolji automobil, ali svaki sam krug nešto improvizirao i uspio sam pobjediti. Najbolji dio utrke bio je kad sam u jednom potezu pretkeao Garyja Paffetta i Mattiasa Ekströma i preuzeo vodstvo."

#### ADRIAN SUTIL SPYKER

**Macao F3 2006. (Dallara F306)** "Tijekom kvalifikacija doživio sam sudar i morao sam krenuti s 15. mjesta. Probio sam se do trećeg, što je bilo vrlo zabavno. Nismo imali naš najbolji motor, zbog čega je užitek bio tim veći, a nemojmo zaboraviti i da je staza u Macau uska i ulična te je na njoj vrlo teško pretjecati."

#### ANTHONY DAVIDSON SUPER AGURI

**Karting utrka kadeta Sheningtona 1991. (Zip karting)** "Kasno sam se prijavio za utrku i nisam očekivao da ću nastupiti jer je utrka ograničena na 30 kartinga. No vozilo jednog natjecatelja nije upalilo i tako sam ja u posljednjem trenutku ušao u B završnicu i krenuvši s posljednjeg mjesta osvojio utrku. Potom sam u završnoj utrci pobjedio krenuvši sa šeste pozicije. Uistinu zadivljujuć dan. Još jedan istaknut događaj bila je pobjeda na Formula Ford Festivalu 2000. Nisam imao najbolji automobil i na kraju se sve pretvorilo više u borbu nego utrku. No izdržao sam."

FO





# Generacija '99

Od zamjetnog uspjeha momčadi Jordana (treći u sezoni 1999.) mnogi su izgradili samostalne vrlo uspješne karijere. F1 Racing je pratio njihov napredak

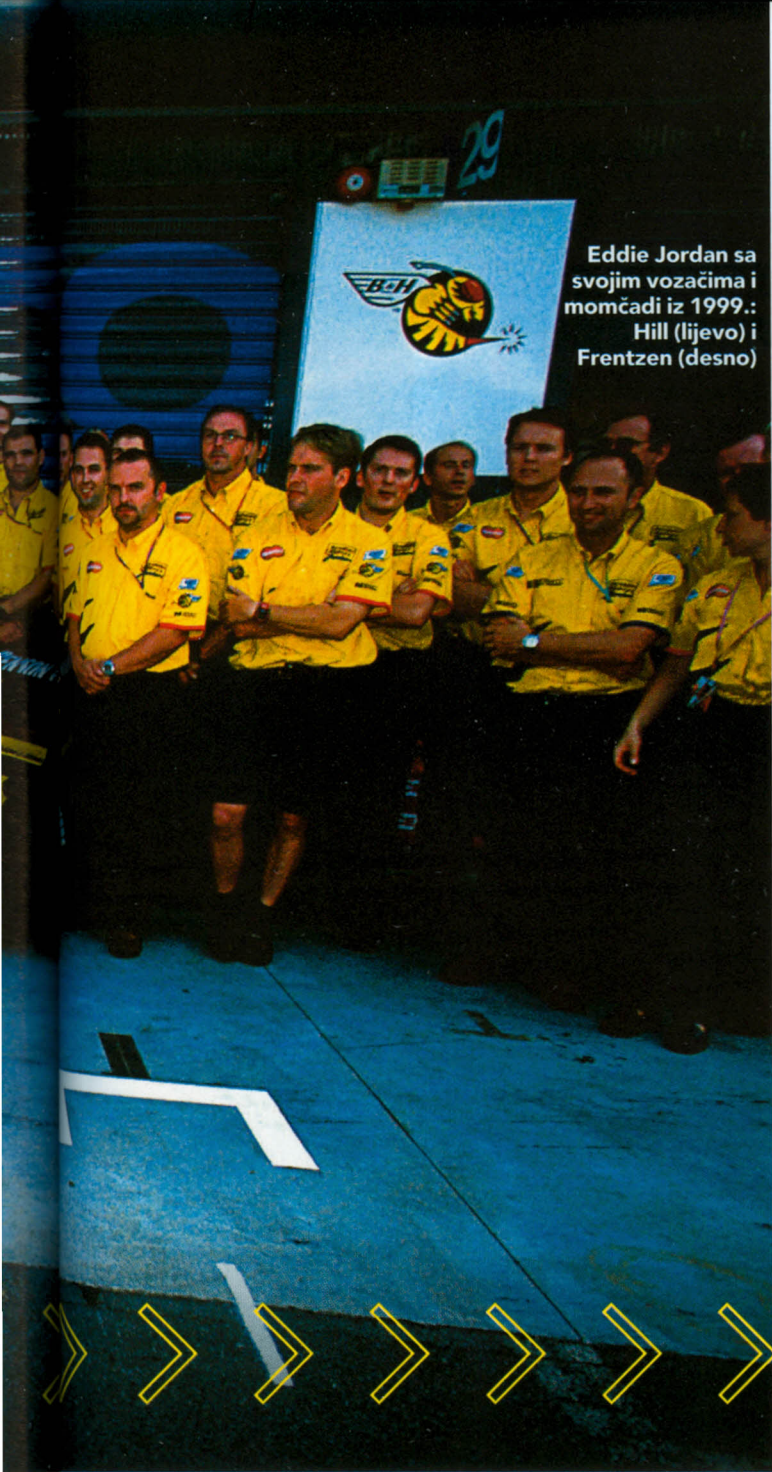


Slavlje Eddiea Jordana i njegovog vozača Frentzena nakon pobjede u Francuskoj 1999.

**MOMČAD JORDANA JE KRAJEM 1990-IH, DODUŠE SAMO ZAKRATKO, POSTIGLA USPJEH KAKAV JE UVIJEK OBEĆAVALA. NADAHNUTIM RADOM USPJELI SU NADOKNADITI MANJAK U PRORAČUNU I SITNE TEHNIČKE NESAVRŠENOSTI. ISTODOBNO JE NOVI SJAJ ŠASIJI BOLIDA ULIO MOTOR MUGEN-HONDE KOJI JE ZAMIJENIO ISCRPLJENI PEUGEOT.**

Ipak, puka statistika tih sezona ne pokazuje da je u usponu momčadi bilo i padova od kojih se ističu nepouzdanost momčadskih bolida na početku sezone 1998. te nesretna sezona 1999. za Damona Hilla u kojoj mu jednostavno ništa nije polazilo za rukom. No upravo je sezonu 1999. sa 61 bodom momčad završila na trećem mjestu u poretku konstruktora, a Heinz-Harald Frentzen je jurišao za naslovom prvaka.

Takav uspjeh do danas nisu ponovili. Sredstva su se istopila, raspala se nadarena ekipa, a vlasnici su se često izmjenjivali. No nadarenih je u Jordanu 1999. bilo toliko da su mnogi inženjeri postigli izvrsne karijere. Čak četvorica iz tadašnje momčadi danas sjede na mjestima tehničkih direktora, a druga četvorica su šefovi odjela aerodinamike drugih F1 momčadi.



Eddie Jordan sa svojim vozačima i momčadi iz 1999.: Hill (lijevo) i Frentzen (desno)

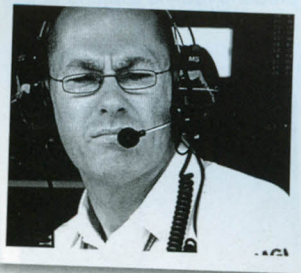
rezultiralo njegovim odlaskom početkom 2006. Nakon zaslužnog odmora vratio se u svoju staru momčad - sada sa novim imenom i vlasnicima - kao glavni tehnički direktor.  
**EDDIE JORDAN:** "Mike stvari vidi dugoročno, sjajan je planer. Izvrstan je u komunikaciji s ljudima i raspoređivanju zadataka."



**JON TOMLINSON**

Tada Inženjer u odjelu aerodinamike  
 Sada Prvi čovjek odjela za aerodinamiku, Williams

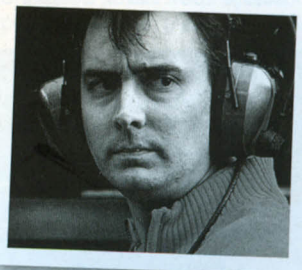
Još jedan talent koji je neposredno pred odlazak Gascoyne iz Jordana došao iz momčadi Benetton-Renaulta, gdje je nakon odlaska Johna Ileyja bio postavljen na mjesto zamjenika odjela za aerodinamiku. Krajem lanske sezone momčad Williamsa najavila je da će od ožujka Tomlinson raditi za njih kao prvi čovjek njihovog aerodinamičkog tima.  
**EJ:** "Naš odjel za aerodinamiku posebno se isticao, a Jon je bio ključna figura."



**MARK SMITH**

Tada Glavni dizajner  
 Sada Tehnički direktor, Red Bull

Jedan od ključnih, izvorno Jordanovih ljudi djelomično zaslužan za nastanak bolida 191. Smith je na poziv Mikea Gascoyne 2001. godine prešao u Benetton-Renault, gdje je Gascoyne organizirao odvojene timove dizajnera koji su paralelno radili na aktualnom bolidu i onome za sljedeću sezonu. Smith je bio glavni dizajner Renaulta R24 (2004.) u kojem je Jarno Trulli osvojio Veliku nagradu Monaka. Krajem 2004. Smith se u Jordan vratio kao tehnički direktor, ali samo nekoliko mjeseci kasnije ponovno je otišao zbog dolaska novog vlasnika Midlanda koji je dizajn šasije odlučio prepustiti Dallari. Smith je u momčad Red Bulla stigao na mjesto zamjenika tehničkog direktora Günthera Steinera, a neko vrijeme nakon Steinerovog odlaska u Red Bullu NASCAR momčad i prije imenovanja Adriana Neweyja bio je prvi čovjek Red Bullovog F1 tima.  
**EJ:** "Jedan od izvornih Jordanovih ljudi pod Garyjem Andersonom. Izvanserijski dizajner posebno za mjenjač i prijenos."



**JAMES KEY**

Tada Inženjer za analizu podataka bolida Heinz-Haralda Frentzena  
 Sada Tehnički direktor, Spyker

Key je bio stipendist Lotus Engineeringa, a profesionalnu je karijeru započeo 1996. kao jedan od dizajnera Lotusovog GT1 programa. Nakon što je program ukinut, Key je 1998. prešao u momčad Jordana gdje je kao inženjer za analizu podataka sa Samom Michaelom radio na bolidu Heinz-Haralda Frentzena. Brzo je napredovao i već je

**"Mike stvari vidi dugoročno, sjajan je planer. Izvrstan je u komunikaciji s ljudima" Eddie Jordan**



**MIKE GASCOYNE**

Tada Tehnički direktor  
 Sada Glavni tehnički direktor, Spyker

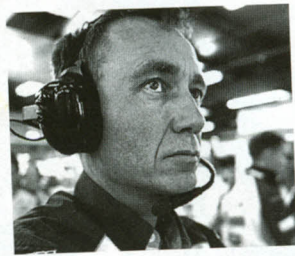
Štićenik i zamjenik pokojnog Harveya Postlethwaitea u Tyrrellu, Gascoyne se momčadi Jordana pridružio potkraj 1998. (zamijenio je Stewartovog čovjeka Garyja Andersona). To

mu je bio prvi izazov na mjestu prvog mehaničara momčadi. Ipak, sezona 2000. bila je razočaravajuća po momčad Jordana, što je Gascoyne potaklo na traženje drugog posla. Na početku 2001. prešao je u Benetton-Renault, momčad Flavio Briatorea tada na koljenima. Gascoyne je za samo nekoliko godina, uz pomoć nekih od kolega iz Jordana koje je doveo, uspio preokrenuti stanje u korist svoje nove momčadi. No u vrijeme kad su bili na vrhu (Mađarska 2003.) multimilijunski ugovor je Gascoyne odveo u Toyota. Sezona 2005. bila je najbolja u povijesti momčadi Toyote, no osebujan Gascoyneov način rada i ophođenja se sve više kosio s ostatkom momčadi, što je

2003. postao prvi čovjek konstrukcije bolida. Nakon odlaska Marka Smitha Key je preuzeo mjesto tehničkog direktora momčadi te je s vrlo malim proračunom nakon prekida ugovora o dizajnu bolida s Dallaram započeo razvoj bolida EJ15 i M16. **EJ:** "James je izrastao u sjajnog tehničkog direktora... inteligentan je, ambiciozan i odan. Spyker će morati načiniti sve kako bi ga zadržao."

dinamiku, a 1999. godine postao je prvi čovjek tog odjela. Radeći s Nicolom Petruccijem, regrutom iz redova Arrowsa, prešao je u odjel za aerodinamiku gdje je brzo postao odgovorni aerodinamičar. Potkraj 2004. Petrucci je otišao u Toyotu, a Phillips postao šef odjela za aerodinamiku.

**EJ:** "Simona smo zadužili za fluide i stereolitografiju. Odan je i predano radi na uspjehu tima."



**BOB BELL**

**Tada** Šef istraživanja i razvoja  
**Sada** Tehnički direktor, Renault

Bell je 1980-ih i 1990-tih radio kao stariji član timova za aerodinamiku pri McLarenu i Benettonu, a Jordanu se pridružio 1999. kao prvi čovjek odjela za istraživanje i razvoj. S Gascoyneom je 2001. otišao u Benetton-Renault, gdje je radio kao njegov zamjenik, a na čelo tima se probija kad je Gascoyne prešao u Toyotu. Bolidi pod njegovom dirigentskom palicom odnijeli su po dva prvenstva - vozačka i konstruktorska.

**EJ:** "Bob je pravi Irac. U momčad je došao iz McLarena, a sa sobom je donio dozu pragmatičnosti i mirnoće koju je prenio na sve s kojima je radio."

**EJ:** "Kompliciran, no brilijantan. Izniman entuzijast potpuno posvećen inženjerstvu. Perfeccionist čiji je rad uvijek morao biti bolji od konkurencije."



**JOHN ILEY**

**Tada** Glavni u odjelu za aerodinamiku  
**Sada** Šef odjela za aerodinamiku, Ferrari

Još jedan diplomac Imperial Collegea koji je odmah krenuo na konstruiranje sportskih automobila. Iley je nakon diplome radio na modelu Brun C91, nakon čega se uhvatio inovativnog no neuhodanog modela Allard J2X. Jordanu se priključio 1995., a već je 1998. bio na čelu odjela za

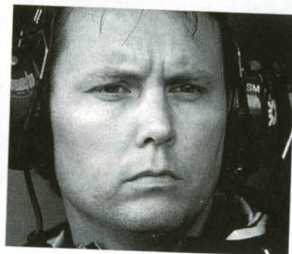


**JOHN McQUILLIAM**

**Tada** Glavni dizajner  
**Sada** Glavni dizajner, Spyker

McQuilliam je radio na svim Jordanovim F1 bolidima do modela 191, a glavni dizajner postao je 2001. nakon odlaska Marka Smitha u Benetton-Renault.

**EJ:** "Tih momak, jedna od stijena na kojima se temeljio rast Jordan Grand Prixa. Bio je vrlo odlučan rukovoditelj konstrukcijskog odjela."



**SAM MICHAEL**

**Tada** Inženjer za kontrolu bolida za vrijeme utrke; zadužen za Heinz-Haralda Frentzena  
**Sada** Tehnički direktor, Williams

U momčad Jordana došao je potkraj 1994. iz propalog Lotusovog tima. Michael je u sezoni 1998. bio inženjer za kontrolu bolida Ralfa Schumachera za vrijeme utrke. Sljedeće sezone radio je s Frentzenom koji je u toj sezoni dvama pobjedama nadmašio Damona Hilla. Početkom 2001. prešao je u Williams na mjesto starijeg operativnog inženjera, a 2004. je nakon odlaska Patricka Heada postao tehnički direktor Williamsovog tima.

**EJ:** "Iskustvo u Jordanu je pomoglo Samovom razvoju... Možda bi mu još koja sezona u Jordanu pomogla i više jer se Williamsu pridružio kad je tim prolazio kroz teško razdoblje. Izvrstan je mladi inženjer, a od samog početka obećavao je veliku karijeru."



**DINO TOSO**

**Tada** Inženjer za kontrolu bolida za vrijeme utrke; zadužen za Damona Hilla  
**Sada** Šef odjela za aerodinamiku, Renault

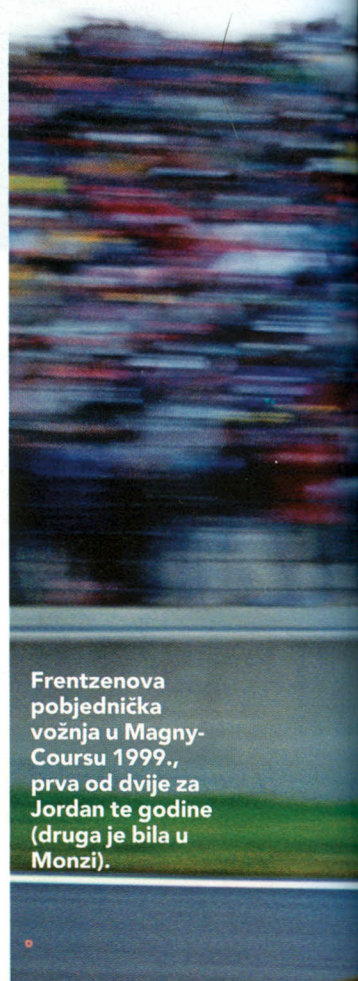
Toso, inženjer aerodinamike po struci, u Jordan je došao 1997. kao analitičar podataka. Nakon nekog vremena premješten je u odjel kontrole bolida za vrijeme utrke, gdje je dvije sezone radio s Damonom Hillom, a kasnije s Jarnom Trullijem. Gascoyne ga je 2000. odvuкао u odjel za aerodinamiku pri Benetton-Renaultu, na čije je čelo došao 2003. nakon odlaska Johna Ileyja u Ferrari, koji je propustio slavje nakon što su R25 i R26 osvojili naslove F1 prvaka.



**SIMON PHILLIPS**

**Tada** Šef odjela za računalnu dinamiku  
**Sada** Šef odjela za aerodinamiku, Spyker

Phillips je u Jordanov tim došao 1996. kao inženjer za računalnu



**Frentzenova pobjednička vožnja u Magny-Coursu 1999., prva od dvije za Jordan te godine (druga je bila u Monzi).**

**"Sam Michael radio je s Frentzenom, koji je u toj sezoni dvama pobjedama nadmašio Damona Hilla"**



## GISELLE DAVIES

**Tada Osoba za odnose s javnošću**  
**Sada Direktorica odjela za odnose s javnošću, Međunarodni olimpijski odbor**

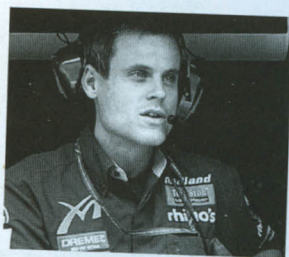
Pogrešno bi bilo misliti da su samo inženjerske karijere profitirale od ponosnih Jordanovih dana 1999. Poliglottinja Giselle Davies, koji je u Jordan 1997. došla iz Benettona, izrasla je u jednu od najboljih menadžerica za odnose s javnošću u sektoru. Lakoća suradnje s ekscentričnim Eddijem Jordanom donijela joj je ugled u F1 svijetu, ali i šire. Na sadašnje mjesto direktorice PR-a u Međunarodnom olimpijskom odboru, gdje jednog trenutka mora odgovarati na optužbe o dopingu sportaša, a već drugi zauzeti stav o tome treba li dopustiti transeksualcima natjecanje u međunarodnoj sportskoj areni, došla je 2002. **EJ:** "Giselle je briljirala u odnosima s javnošću. Bila je vrlo oštra sa mnom i zahtijevala da radim stvari koje nisam uvijek htio činiti. IOC je pravo mjesto za tako izniman talent."

aerodinamiku. Kao Gascoyneov čovjek 2002. odlazi u Renault, odakle ga je u drugoj polovici 2003. Ferrari povukao na ispražnjeno mjesto Nica Tombazisa.

**EJ:** "John ima iznimno znanje i osjećaj za aerodinamiku. Bio sam vrlo razočaran kad je otišao. Načinio je sjajan posao u Ferrariju što me, poznavajući njegove potencijale, uopće ne iznenađuje."

za kontrolu bolida za vrijeme utrke. Tijekom sezone 2003. radio je isključivo s Ralphom Firmanom, a prije imenovanja na mjesto prvog čovjeka odjela za testiranja i utrke surađivao je s Giorgijom Pantanom, Narainijem Karthikeyanom i Christijanom Albersom.

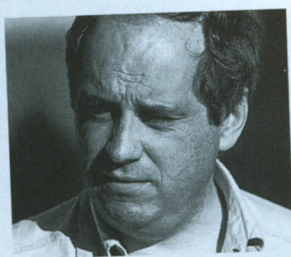
**EJ:** "U Dominicu sam od početka vidio velik potencijal koji se u vrlo kratkom vremenu pokazao u pravu svijetlu."



## DOMINIC HARLOW

**Tada Inženjer za obradu podataka**  
**Sada Glavni inženjer za testiranja i utrke, Spyker**

Harlow je u Jordan došao 1999. kao inženjer za obradu podataka, a 2001. je zahvaljujući radu na T-bolidu postao inženjer



## JOHN DAVIS

**Tada Inženjer aerodinamike, Glavni inženjer za testiranja i utrke**  
**Sada Menadžer, Tehnički centar Lola Cars**

Davisu je nakon obrane doktorata Imperial Collegea

veliku priliku za karijeru u F1 dao Gerard Ducarouge koji ga je 1982. doveo u momčad Lotusa. Nakon kratkog izleta na američkom tlu u timu Ligier and Patrick Racing Champ Car, u svijet F1 vratio se 1996. kroz momčad Jordana. U Jordanu je do 1999. gotovo paralelno radio u odjelima za aerodinamiku i inženjering, a bio je angažiran i na projektu poboljšanja zračnog tunela. Potkraj 1999. otišao je u Arrows na mjesto prvog čovjeka odjela za istraživanje i razvoj, a 2001. seli u Minardi gdje ga postavljaju za zamjenika tehničkog direktora. Već sljedeće godine odlazi u Williams kako bi nadgledao izgradnju i puštanje u pogon njihovog novog zračnog tunela, nakon čega je ostao raditi kao konzultant za Williams. Ove se godine prihvatio mjesta menadžera visokotehnološkog centra tvrtke Lola Cars u Huntingdonu. **EJ:** "John je iz niskobudžetnog zračnog tunela koji je radio za Jordanov bolid 199. izvukao najbolje rezultate koji su se mogli ostvariti uz ta sredstva. Ono što smo imali u Brackleyju je bilo nevjerojatno pouzdano."

F1

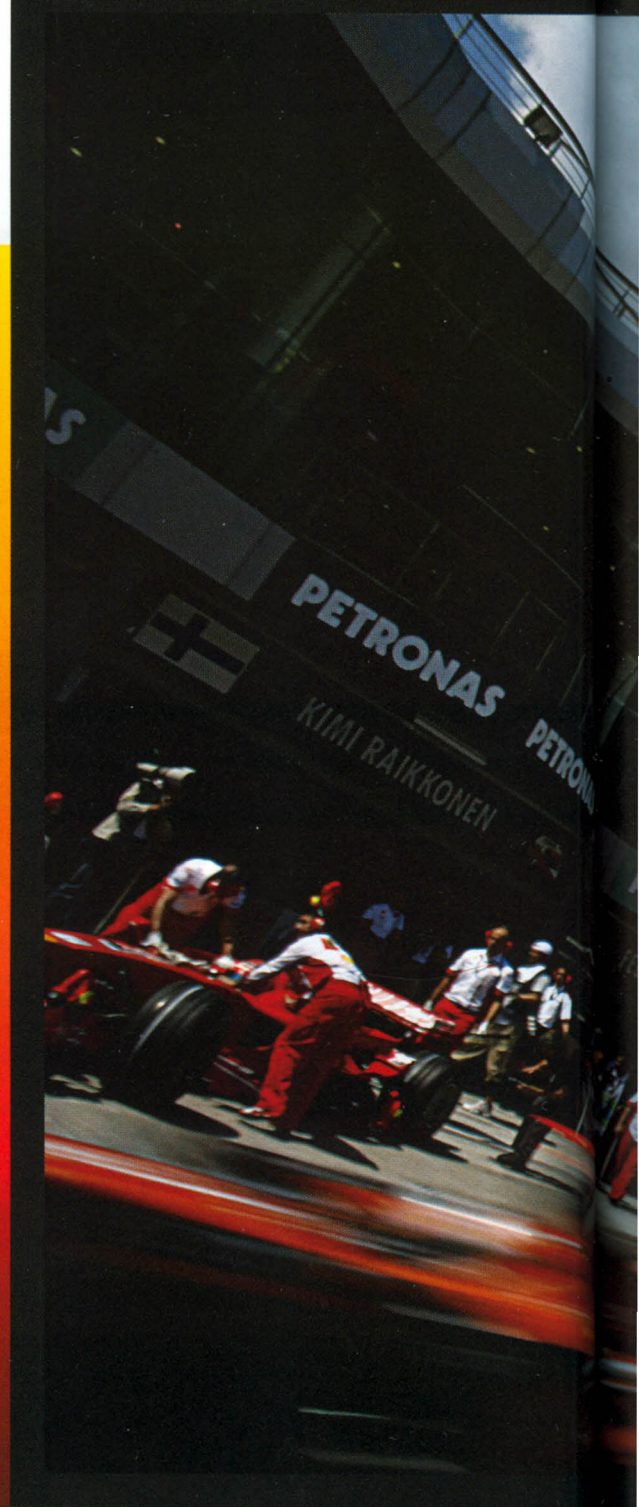
**"Giselle je bila vrlo oštra sa mnom, zahtijevajući da radim stvari koje nisam uvijek htio činiti"**  
**Eddie Jordan**



# PREVRUĆE ZA IZDRŽATI

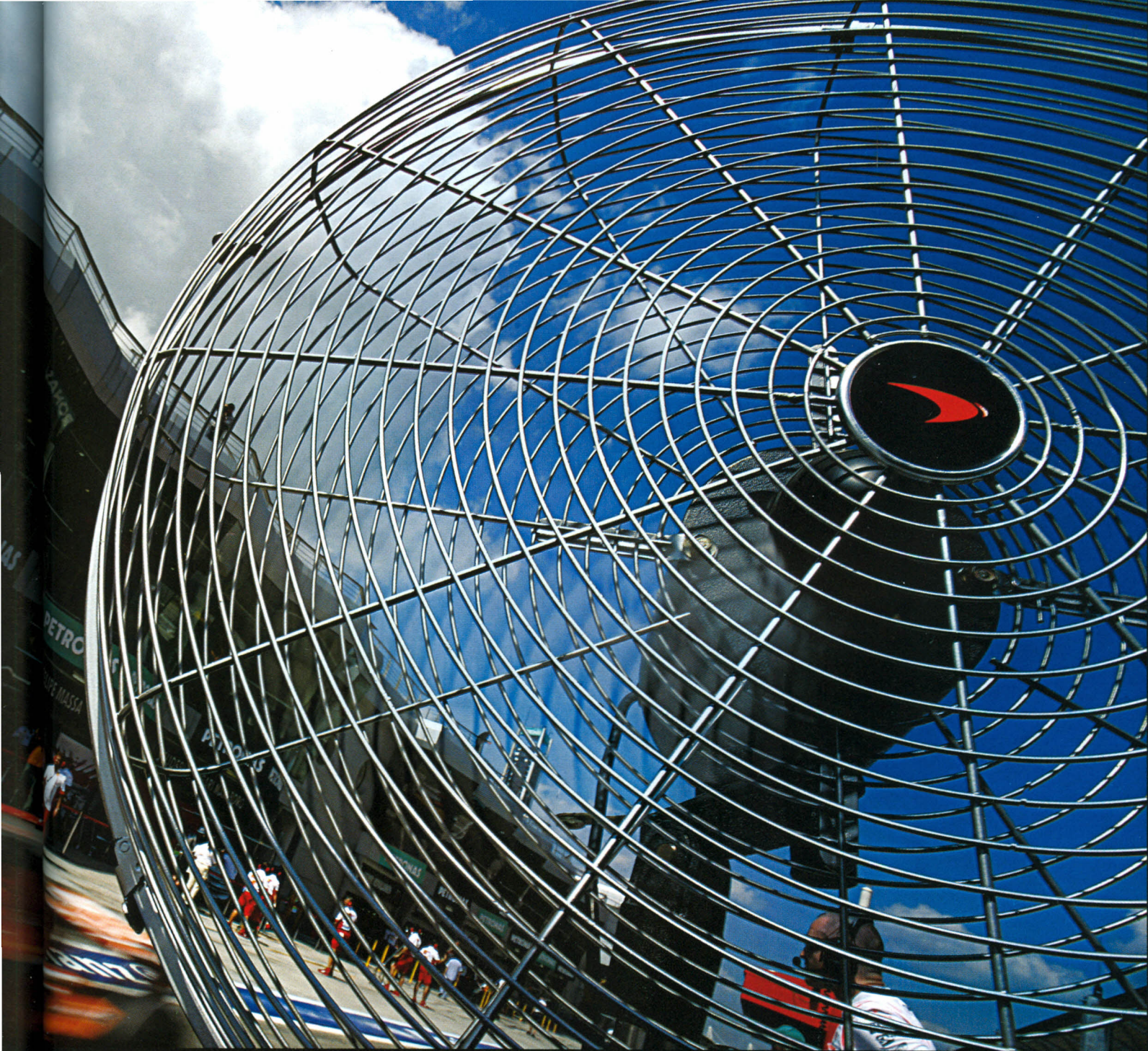
Vlažno, teško vrijeme Malezijski GP čini najtežim u kalendaru. A u Sepangu ne pate samo vozači...

Slike Darren Heath



## BURKHA STYLE

Možda kontroverzan ponegdje na svijetu, ali veo je odlična stvar za ovog kontrolora utrke. Ne zaboravite da je zadužen za zastavice upozorenja, pa se možda samo čuva od neželjenog ulja ili prašine.



## McLAREN OV NAJVEĆI VENTILATOR

Tamo na gridu postaje prevruće, pa je Ron Dennis izmislio vlastiti vrhunski klima uređaj. Pitamo se je li ga našao u svom zračnom tunelu ili...



## IMA TEMPERATURU

A ovaj će Bridgestoneov tehničar poslije nošenja ovog vatrootpornog kombinezona sigurno trebati mnogo tekućine. Temperatura na stazi se tijekom utrke digla na 55°C.



## VITEŠTVA VIŠE NEMA!

Hej, Jensone, muško je zaduženo za akciju s kišobranom. Buttonova pomoćnica za odnose s javnošću Jules Kulpinski dragovoljno je promijenila uloge, a Jensonu, budimo poštenu, ne možemo okriviti za to - trebat će mu puno snage da mušičavu Hondu dovede do cilja.





## NEGDJE U IZMAGLICI

Vidi li Kimi ovako Ferrari nakon noći sa svojim pajdašima? Sepangova vrućina zaslužna je za ovaj pogled na Kimijeve kolica. Ili se staza - zajedno s bolidima - jednostavno topi na vrućini?



## MOKRE BRIGE

Suze na licu ovog momka iz Tora Rossa kad je čuo da se Liuzzi u prvom krugu sudario sa Satom? Ili se samo polio vodom? Vi odlučite... ❖



## BLIZU SUNCA

Visok kao košarkaš fotograf Charles Coates sav se oznojio, a glava mu je doista blizu suncu. Slana jezera na njegovoj košulji (lijevo). Ovom je umornom fotografu (gore) pomogao moker ručnik.



## ROSBERG UGLEDAO LEDENJAK

Mi u F1 Racingu vrlo smo ljubomorni. Kako šminker Nico Rosberg može biti ovako cool, čak i kad je tako vruće? Možda zato jer je zbog kvara na bolidu odvezio samo 42 od 56 krugova. Da je završio utrku vjerojatno bi izgledao iscrpljeno poput svih nas poslije noći u baru.



## PRIJE POLIJETANJA

Helikopter koji se prži na malezijskom suncu.

## OVO JE ŠPRICER?

Mislili smo da su špriceri nešto što se piju u baru. Ali u Sepangu je riječ o ohlađenoj vodi koja se prodaje kao luda. Pitamo se zašto?





## SREDI KOČNICE

Čak i kočnicama Coulthardova Red Bulla treba hlađenje. Usprkos činjenici da ih DC nije mogao rabiti kako treba – izgleda da je papučica smetao stup upravljača.

## ZAMRZNUT U VREMENU

Suhi led: čest rekvizit na nastupima brojnih rock zvijezda 1980-ih – a danas zgodno pomagalo za hlađenje Toyotinih hladnjaka prije starta utrke.

1





## IZVJEŠĆE UTRKE Peter Windsor

Hamilton se pretvara u ono što najviše frustrira Ferrarijeve vozače: dobro vođena zapreka



# McLARENNOV NAPAD

Druga trka Lewisa Hamiltona u Formuli 1 njegovoj je hladnokrvnosti, agresivnosti i vještini bliske borbe dodala briljantno taktičko razmišljanje. Sve je to omogućilo Fernandu Alonsu bezbrižnu vožnju prema cilju

**S**agledajmo McLarenovu malezijsku dvostruku pobjedu iz prave perspektive. Na tom je pokalu pisalo Massino ime. Njegov se Ferrari, naime, tijekom dvodnevni treninga i kvalifikacija ponašao savršeno. Brzina Kimija Räikkönena iz Melbourn nestala je u slabijoj izvedbi pobjedničkog motora, a Felipe je

pobjedom u trećoj kvalifikacijskoj vožnji na Sepangu osigurao četvrti pole position karijere. Uzmite u obzir i da su momci iz McLarena prije trke izjavljivali da je Ferrari brži te da će Felipe odnijeti pobjedu ispred Kimija i Fernanda, naravno uz snažan Lewisov pritisak.

Lako je reći - sve je to nestalo u prvom zavoju. Fernando Alonso došao je u vodstvo a Lewis Hamilton mu je čuvao leđa. Lako je navesti činjenice. Stvarnost je da su McLarenovi vozači - zajedno - odnijeli zapanjujuću pobjedu na teritoriju koji je Ferrari držao svojim. Stvarnost je da su sve one priče o telemetriji i ravnoteži, prijanjanju i aerodinamici stavljene u sasvim drugi plan. Iznenada, naglasak je prešao na vožnju.

Dakle, McLaren je stigao u Maleziju. A stigao je i mladi svjetski prvak, jako pristojan i jako dobro raspoložen - vidjeli smo ga u kavani hotela Pan Pacific sa menadžerom, posve sigurnog u ono što čini i govori. Bio je to prizor vrhunskog vozača u savršenom

skladu s vlastitom ekipom - znali smo to jer smo sličnim prizorima srećom već imali prilike svjedočiti. Clark/Lotus. Stewart/Tyrell. Schumacher/Ferrari. Rekao bih i Senna/McLaren, no to bi bilo zanemarivanje tadašnje uloge g. Alaina Prosta. Alonso danas ima savršenu momčad oko sebe.

Ipak Fernando je bio pomalo razočaran što nije na prvom startnom mjestu u Sepangu. A bilo mu je nadohvat kotača: srednje tvrde i tvrde Bridgestonke bile su meke (kao i uvijek) na rubovima. Meni i vama to znači "preupravljive" - osobito ako nisu dobro zagrijane. Uzmite u obzir da je ovogodišnja mješavina na Sepangu bila relativno tvrda, tako da na posljednju dobijete gume (čak i po "srednjim" specifikacijama) koje vozači poput Kimija, Jarna Trullija i, do neke mjere, Lewisa teško mogu brzo učiniti djelotvornima. Felipe, Fernando i Mark Webber s druge strane s tim nisu imali nikakvih poteškoća.

Ferrarijev tim radio je kao podmazan, no ovaj put to nije bilo dovoljno da se zaustavi McLaren



Najprije Alonso, a zatim Hamilton, uspjeli su naći put između Ferrarijevih bolida i zaštititi vodstvo



Najbrži u Q1 i Q2, Fernando nije isto ponovio u Q3 – bio je nedovoljno brz za osvajanje pole positiona. Trka će, dakako, biti nešto sasvim drugo. Felipe, malo lakši, i uživajući u tome kako Ferrari leti posvuda po Sepangu, u brzim i sporim zavojima, po putanji i malo izvan nje, zaslužio je subotnji pljesak za 0,3 s. Alonsoov krug u Q2 bio je, međutim, najbrži krug dana.

U jedno ste mogli biti sigurni: sad kad je Fernando opet osvojio mjesto u prvom redu, vjerojatnost da izgubi mjesto pri startu bila je ravna izgledima da u nedjelju padne snijeg. To mu se dogodilo u Melbourneu prvi put u 25 utrka. U prijevodu, krajem ljeta

## PROKLIZAVANJE 1

### WILLIAMS SE I DALJE SMIJEŠI

Tri tjedna nakon izvrsnog sedmog mjesta u Albert Parku, Nico Rosberg u Sepangu je odvezio još jednu vrhunsku trku. Krenuo je sa šestog startnog mjesta i činilo se da će obraniti taj položaj sve dok trinaest krugova prije kraja nije bio primoran odustati.

Momčadskog kolegu Alexa Wurza poteškoće su pratile u kvalifikacijama, neposlušna mjenjačka kutija donijela mu je 19. mjesto na startu. U prvim je krugovima bio nabrijan; već do osmoga bio je trinaesti. Zatim je u trinaestom krugu napao dvanaesto mjesto Davida Coultharda s vanjske strane. Maksimalno je iskoristio rani odlazak u boks (17. krug) i, nakon što su ih svi odradili, bio je deseti. Kad je Nico odustao to se pretvorilo u deveto mjesto. Obojica su, međutim, pokazala da je brzina FW29 itekako stvarna.

Matthew Marsh

Wurz obilazi Ralfa Schumachera u dojmljivom pohodu kojim se s 19. mjesta na startu domogao devetog na cilju



2005., kad je još bio mladac kojeg je tek čekalo osvajanje prvenstva. Dakle, pred nama je novih 25... Felipe je krenuo dobro, no Fernandoov je start bio čist i brz, krenuo je prema unutarnjoj strani; razmišljao je napadački, planirao je zakočiti ultrakasno i možda prisiliti Felipea na pogrešku.

No, nije to morao učiniti. Felipe je zaspao i nemarno širom otvorio vrata. Fernando jedva da je mogao povjerovati. Vodstvo.

A sad druga veličanstvena scena. Lewis Carl Hamilton. Četvrti na startu. Mirniji u prvom zavoju od Fernanda, mirniji pri kočenju.

Uletio je bez zadržke – čisto, strelovito, smireno i brzo. Njegov tok misli sigurno je izgledao poput – eno Fernanda s Felipeove unutarnje strane u prvom zavoju! Evo i mene! Na trenutak je skrenuo s putanje u drugom zavoju, izgubio je na trenutak idealno prijanjanje, no nastavio je njuškati, plesati, žonglirati i kliziti... i Felipe je popustio. Lewis je, međutim, znao da će Felipe sad imati brzinu kroz treći i četvrti zavoj, kao i na ravnoj dionici između. Znao je da se mora posvetiti obrani. A tek je to bio primjer vožnje kakvu dugo niste

Massa se vadi iz nevolja nakon što je pretjerao u napadu na Hamiltona u četvrtom zavoju. To ga je stajalo trećeg i četvrtog mjesta



## PROKLIZAVANJE 2

### HEIDFELD ZAUSTAVIO MASSU

Ono što je moglo završiti katastrofom – dodir dva BMW-Sauberera u prvom zavoju, i to na domaćem terenu velikog sponzora Petronasa – završilo je kao pet bodova za Nicka Heidfelda.

Vožnja Roberta Kubice bila je, pak, pravi kaos. Probušena guma nakon dodira s Heidfeldom, a zatim i nevolje s mjenjačem. "Najbolje je da što prije zaboravim ovu trku", rekao je poslije. Inače, na kraju je bio osamnaesti. Heidfeldov najbrži krug bio je peti najbrži krug utrke; pobijedio je u dvoboju s Massom, čija je vožnja u odnosu na dan ranije bila vrlo nestalna. "Pitanje je kad ću opet nadmašiti Ferrari", izjavio je Nick, "pa je današnji rezultat tim vrjedniji."

"Bili smo solidni", složio se voditelj ekipe Mario Theissen.

Robert Holmes



BMW-Sauber još je jednom, ovaj put s Heidfeldovim čvrstim, bezbrižno osvojenim četvrtim mjestom, dokazao svoju snagu

vidjeli: Lewis je jednostavno znao da će Felipe zaroniti s unutarnje strane i u milisekundu je predvidio trenutak Felipeovog napada. Tada se i on pomaknuo

"Dva sjajna vozača su pobijedila, svaki na svoj način."



Alonso se provukao u početnim sekundama, odjurio i više ga nitko nije pokušao zaustaviti

## PROKLIZAVANJE 3

### DC U KVARU, WEBBER BLIJED

David Coulthard imao je iznimno frustrirajuć vikend. Kvalificirao se kao trinaesti i odlučio je krenuti s teškim spremnikom. Zbog toga je, u kombinaciji s tvrdim gumama, bio spor u prvom dijelu - koji je, s obzirom na to da je potrajao do boksa u 26. krugu, bio podugačak. No zatim je na mekšim gumama odmah poletio novootkrivenom brzinom. Krug je prešao zamalo iznad 1:38, dok su svi ostali taj dio vozili između 1:39 i 1:40. Nažalost, kvar na papučici kočnice ga je prizemljio. "Jedino što sam mogao je samo stati", razočarano je rekao. Uz Davida, Mark Webber bio je jedan od samo četvorice vozača koji su odlučili voziti na tvrdim gumama, i to ne samo u posljednjem dijelu - Jenson Button i Jarno Trulli bila su druga dvojica - i nije im se isplatilo. S deset krugova do kraja, Mark je zaostajao za 0,5 s za Alexom Wurzom, no do cilja se to pretvorilo u četiri sekunde.

Matt Bishop

Zabrinutost? Konstruktorska zvijezda Adrian Newey (lijevo) s Davidom Coulthardom promišlja Red Bullovu taktiku



- zajedno s Ferrarijem. Felipe nije imao nikavih izgleda s unutarnje strane. Nije bilo mjesta. Pokušaj s vanjske strane Felipe, ako se usudiš.

Lewis je dotad već shvatio da su Ferrariji lakši. Osjetio je to po njihovu ubrzanju. A znao je i da je on razmjerno težak. Kucnuo je odlučujući čas. Lewis, druga trka i pun do vrha, ispred oba Ferrarija. Za to se pripremao otkad... otkad mu je bilo devet ili deset. Tisuću se puta tako utrkiavao - no nikad protiv vozača poput Masse ili

**"Kucnuo je odlučujući čas. Lewis se za to pripremao od desete godine."**

Räikkönen, usto s težim bolidom, na možda najtežoj stazi na svijetu, odnosno sigurno najtežoj na kojoj je on dosad vozio.

Felipe je pokušao još dvaput proći s unutarnje strane u četvrtom zavoju. Oba je puta zakočio prekasno i završio izvan staze. U drugom je pokušaju izgubio toliko vremena da se priključio tek iza Nicka Heidefelda. Kraj dana za Massu.

No nije bila stvar samo u Felipeovom kočenju. Lewis je ostao na idealnoj putanji - i nastavio gaziti - zakočio je tek na doista posljednjem centimetru. Smanjio je pritisak taman koliko mu je trebalo da zabije nos u zavoj i sačuva brzinu. Sam za sebe, to nije bio najbrži način za prolazak kroz četvorku,

"Hvala, partneru." Fernando i Lewis (sa žutom kacigom) svjesni su da su odvozili gotovo savršenu trku



no bio je najbolji način da nekom s unutarnje strane ponudite dva izbora - odustani i vrati mi zavoj... ili nestani. Iz Felipeovog kuta to nije bila naročita mozgalica - bila je to njegova trka i morao je pokušati. I pokušao je. I platio za to.

Odvijale su se tu i druge drame. Fernando neko vrijeme nije imao radiovezu. Lewis se skamenio u dva navrata: prvo kad mu je prebrzo ponestalo osvježavajuće tekućine i drugi put kad je pri kraju trke shvatio koliko mu se Kimi približio.

Zamislite: Lewis Hamilton protiv Kimija Räikköneni u završnoj fazi uzavrelog malezijskog Grand Prix. Svi bi mu oprostili malu pogrešku. Svi bi pljeskali trećem mjestu. No Lewis, očito na granici tjelesnih mogućnosti, nije pokleknuo.

Fernando je lako pobijedio. Lewis je tijekom cijele utrke bio bolji od Ferrarija. Dva sjajna vozača su pobijedila, svaki na svoj način. I tako je nova McLarenova momčad postala nova sjajna zvijezda na nebu Formule 1.

# Grand Prix MALEZIJE

## STATISTIKA

Svi podaci s 2. utrke



## Jeste li znali?

Lewis Hamiltonovo drugo mjesto u Malaziji, dodano njegovom trećem mjestu u Australiji, učinilo ga je prvim vozačem od vremena Petera Arundella, u 1964., bodovi na stazama u njegova prva dva grand prixa. Prodaja službenih sportskih proizvoda u Sepangu bile su do 40 posto u usporedbi s prošlom godinom.

## STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	MOTORI U: 1. ILI 2. UTRCI	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU	
1m35.043s (set in Q3)	17	2.	<b>Felipe Massa</b>	→ 1
1m35.310s Q3	18	2.	<b>Fernando Alonso</b>	→ 2
1m35.479s Q3	18	2.	<b>Kimi Räikkönen</b>	→ 3
1m36.045s Q3	20	2.	<b>Lewis Hamilton</b>	→ 4
1m36.543s Q3	22	2.	<b>Nick Heidfeld</b>	→ 5
1m36.829s Q3	19	2.	<b>Nico Rosberg</b>	→ 6
1m36.896s Q3	11	2.	<b>Robert Kubica</b>	→ 7
1m36.902s Q3	18	2.	<b>Jarno Trulli</b>	→ 8
1m37.078s Q3	19	2.	<b>Ralf Schumacher</b>	→ 9
1m37.345s Q3	21	2.	<b>Mark Webber</b>	→ 10
1m35.630s Q2	23	2.	<b>Heikki Kovalainen</b>	→ 11
1m35.706s Q2	23	2.	<b>Giancarlo Fisichella</b>	→ 12
1m35.766s Q2	26	1.	<b>David Coulthard</b>	→ 13
1m35.945s Q2	17	2.	<b>Takuma Sato</b>	→ 14
1m36.088s Q2	21	2.	<b>Jenson Button</b>	→ 15
1m36.145s Q2	2	2.	<b>Vitantonio Liuzzi</b>	→ 16
1m36.578s Q1	17	2.	<b>Scott Speed</b>	→ 17
1m36.816s Q1	18	2.	<b>Anthony Davidson</b>	→ 18
1m37.326s Q1	17	2.	<b>Alex Wurz</b>	→ 19
1m38.279s Q1	---	2.	<b>Christijan Albers</b>	→ 20
1m38.415s Q1	---	2.	<b>Adrian Sutil</b>	→ 21
1m36.827s Q1	12	1.	<b>Rubens Barrichello*</b>	→ 22

\* Kazna zbog promjene motora.

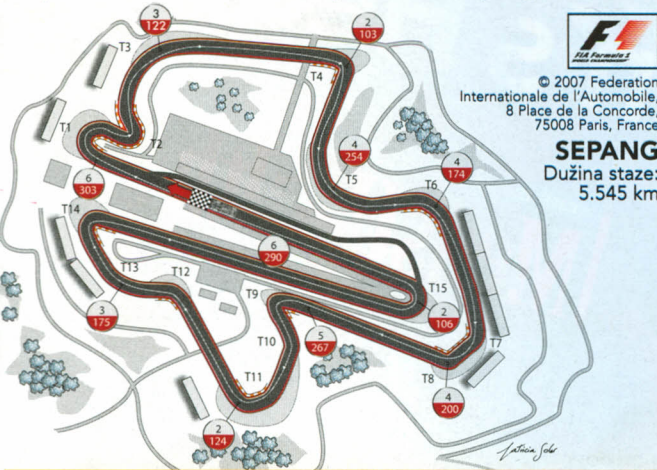
## REZULTATI UTRKE

VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLASMAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
<b>Fernando Alonso</b> McLaren-Mercedes MP4-22	1	1h32m14.930s
<b>Lewis Hamilton</b> McLaren-Mercedes MP4-22	2	+17.557s
<b>Kimi Räikkönen</b> Ferrari F2007	4	+18.339s
<b>Nick Heidfeld</b> BMW-Sauber F1.07	5	+33.777s
<b>Felipe Massa</b> Ferrari F2007	3	+36.705s
<b>Giancarlo Fisichella</b> Renault R27	8	+65.638s
<b>Jarno Trulli</b> Toyota TF107	9	+70.132s
<b>Heikki Kovalainen</b> Renault R27	10	+72.015s
<b>Alex Wurz</b> Williams-Toyota FW29	18	+89.924s
<b>Mark Webber</b> Red Bull-Renault RB3	11	+93.556s
<b>Rubens Barrichello</b> Honda RA107	20	+1 krug
<b>Jenson Button</b> Honda RA107	16	+1 krug
<b>Takuma Sato</b> Super Aguri-Honda SA07	19	+1 krug
<b>Scott Speed</b> Toro Rosso-Ferrari STR02	14	+1 krug
<b>Ralf Schumacher</b> Toyota TF107	13	+1 krug
<b>Anthony Davidson</b> Super Aguri-Honda SA07	15	+1 krug
<b>Vitantonio Liuzzi</b> Toro Rosso-Ferrari STR02	17	+1 krug
<b>Robert Kubica</b> BMW-Sauber F1.07	6	+1 krug
NISU KVALIFICIRANI RAZLOG ODUSTAJANJA		
<b>Nico Rosberg</b> Williams-Toyota FW29	7	hladnjak - 42 krugova
<b>David Coulthard</b> Red Bull-Renault RB3	12	upravljanje - 36 krugova
<b>Christijan Albers</b> Spyker-Ferrari F8-VII	21	mjenjač - 7 krugova
<b>Adrian Sutil</b> Spyker-Ferrari F8-VII	-	udes - 0 krugova

## GRAND PRIX MALEZIJE

Datum: 08. 04. 2007. Vrijeme: suho/vlažno 36 °C

Temperatura staze: 55 °C Gledatelja: 115.000 Broj krugova: 56



© 2007 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France  
**SEPANG**  
Dužina staze: 5.545 km

## BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

**Najbrži krug:** Lewis Hamilton 1m36.701s na krugu 22 (206 km/h)  
**Najbrže zaustavljanje:** Nick Heidfeld 27.692s  
**Najspornije zaustavljanje:** Vitantonio Liuzzi 37.684s  
**Najveća brzina:** Felipe Massa 303 km/h  
**Najmanja brzina:** Christijan Albers 286 km/h

## SEPANG IZ KRUGA U KRUG

**START** Alonso pretječe Massu. Hamilton ima još bolji start i pretječe oba Ferrarija postajući drugi

**Krug 1.** U 4. zavoju Adrian Sutil penje svoj Spyker na leđa Buttona i završava neslavno. Krajem kruga Alonso vodi Hamiltona, Massu i Räikkönena

**Krug 3.** Massa prolazi Hamiltona u 4. zavoju i zatim ga opet gubi

**Krug 6.** Massa prolazi Hamiltona na 4. zavoju ali ide preširoko i zauzima peto mjesto, iza Räikkönena i Heidfelda

**Krug 13.** Wurz, 19. na startu, uzima Coultharda za 12. mjesto

**Krug 18.** Alonso (koji ima radio drame) i

Räikkönen u boks. Hamilton vodi **Krug 20.** Hamilton u boks; Heidfeld vodi

**Krug 22.** Heidfeld u boks, predaje vodstvo ponovno Alonso

**Krug 38.** Hamilton drugi put u boks **Krug 40.** Alonso u boks drugi put; Räikkönen vodi

**Krug 41.** Räikkönen u boks; Alonso vodi 12.5s ispred Hamiltona

**Krug 43.** Hamilton je samo 7.7s ispred Räikkönena

**Krug 46.** Razmak smanjen na 5.6s **Krug 55.** Zadnji krug, i samo 0.8s

**Krug 56.** Alonso pobjeđuje za McLaren. Hamilton zadržava Räikkönena

## SEZONA DO SADA

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

R = odustao

KARTA: PATRICIA SOLER; SLIKA: LORENZO BELLANCA/LAT



SAKHIR 15.04.07

# IZVJEŠĆE UTRKE Peter Windsor



Massa slavi ulazak u pobjednički klub sezone 2007. Drugo mjesto Lewisa učinilo je pobjedu još sladom

### POREDAK VOZAČA nakon 3 od 17 utrka

1.	Fernando Alonso	22
1.	Kimi Räikkönen	22
1.	Lewis Hamilton	22
4.	Felipe Massa	17
5.	Nick Heidfeld	15
6.	Giancarlo Fisichella	8
7.	Jarno Trulli	4
8.	Robert Kubica	3
9.	Nico Rosberg	2
10.	Heikki Kovalainen	1
10.	Ralf Schumacher	1
12.	Alex Wurz	0
12.	Mark Webber	0
12.	Rubens Barrichello	0
12.	Takuma Sato	0
12.	Jenson Button	0
12.	Vitantonio Liuzzi	0
12.	Scott Speed	0
12.	Christijan Albers	0
12.	Adrian Sutil	0
12.	Anthony Davidson	0
12.	David Coulthard	0

### POREDAK KONSTRUKTORA nakon 3 od 17 utrka

1.	McLaren-Mercedes	44
2.	Ferrari	39
3.	BMW-Sauber	18
4.	Renault	9
5.	Toyota	5
6.	Williams	2
7.	Red Bull	0
7.	Honda	0
7.	Super Aguri-Honda	0
7.	Scuderia Toro Rosso	0
7.	Spyker	0

## BITKA JE TEK POČELA

Istjeravši demone Malezije, Felipe Massa priključio se tamo gdje zna da mu je mjesto - izjednačenom trojcu na vrhu.

**O**vdje se sve vrtilo oko Felipea i Lewisa. Nakon Malezije, a još i više nakon kvalifikacija - Felipe Massa osvojio je najbolju startnu poziciju, a Lewis Hamilton prvi put u svojem kratkom životu u Formuli 1 mjesto u prvom redu - bilo je posve jasno da će ta dvojica voditi glavnu riječ.

Razlozi za to umnogome objašnjavaju i sve ono što se događalo tijekom trke. Fernando Alonso, na primjer, tog travnjaškog vikenda ni u jednom trenutku nije izgledao kao da se nalazi u istom dijelu Bahreina kao njegov kolega, a kamoli kao da je na istoj stazi, inače još jednom dizajnu Hermanna Tilkea. Ondje gdje je Lewis - u novim Sparcovim trkaćim cipelama, a ne više u Puminim kao u Maleziji - išao široko u vrhu zavoja, tražeći dijelove

asfalta za bolje prijanjanje koje bi ga izravvalo prije iduće zone kočenja, Fernando se s druge strane oslanjao samo na refleksije i rad nogu. Plesao je po idealnoj putanji, a pri snažnim kočenjima borio se s blokiranim prednjim kotačima i nestabilnim stražnjim te općenito nedosljednim ponašanjem bolida. Kladio bih se da je oko subotnjeg podneva, dokad ga je Lewis već nadmašio treći put zaredom, Fernando odlučio utrkivati se s punim spremnikom goriva. Jer što mu je

To što nije mogao potegnuti šampanjaca koliko bi htio, nimalo nije umanjilo Lewisovu radost zbog trećeg postolja sezone



drugo preostalo? S istom količinom Mobilovog goriva nikad ne bi uspio pobijediti Lewisa. U tom slučaju, pomislio je, treba mi strategija.

Za razliku od njega, Kimiju Räikkönenu jako je smetala gužva, odnosno Giancarlo Fisichella da budemo točniji (na prvom kompletu novog Bridgestonea), a onda - a tko bi drugi - Lewis Hamilton. Naime, obojica su vozili posljednji krug, istina nije to bilo nalik onoj Massa-Alonso-Monza situaciji, no ako postoji nešto što Kimi ne voli, onda je to kad ga ometaju u posljednjem krugu.

Međutim, na putu mu se ispriječio Lewis. Kimi je ustuknuo, dajući si prostora - no tada je, pri kraju svojeg posljednjeg kruga, osjetivši da nailazi na druge bolide, i Lewis bio primoran ponovno usporiti. Kimi je pritiskom na gas pokušao još nešto izvući, ali već se počeo nazirati posljednji zavoj, pa nije bilo dovoljno vremena za improvizaciju. Kimi je izgubio brzinu i taj je krug bio za zaborav.

Ostalo znate. Kimi je izvrsno krenuo sa starta i skliznuo na vanjski dio staze u prvom zavoju, no našao se za trunčicu preblizu Lewisu (opet!), pa se morao povući. Fernando ga je prestigao - i tako je njihova



Heidfeld opet ispred Kubice. Treću trku zaredom Nick ostavlja kolegu u oblaku prašine

utrka odlučena. Vukući se u McLarenovoj turbulenciji, Kimi je osjetio da je poraz neminovan. Istina, prestigao je Fernanda u boksu – i čini se da je bio barem jednako brz kao Felipe no za njega je trka bila izgubljena. Ovaj put pripadala je Felipeu i Lewisu.

Na startu sam razgovarao s Ronom Dennisom i bio je, koliko to Ron može biti,

## PROKLIZAVANJE 1

### COULTHARD I DAVIDSON

Anthony Davidson i David Coulthard u Bahreinu su se morali iskazati. Momčadski kolege nadmašili su ih u Maleziji, pa su se počela postavljati pitanja.

Za Davida nije počelo dobro. Problem s mjenjačem onemogućio ga je u kvalifikacijama, pa je završio na 21. mjestu. No to ga nije obeshrabrilo, dapače vozio je vrlo nadahnuo. U 28. krugu prestigao je Marka Webbera, koji je krenuo kao osmi. Bio je čak sedmi kad mu je otkazalo pogonsko vratilo i prisililo ga na rano tuširanje.

Anthony je bio vrlo dojmljiv u kvalifikacijama, nadmašivši Takumu Satoa za 0,7 s. Krenuvši kao trinaesti sa starta, odvezio je najduže prvi dio, pa je prije prvog odlaska u boks bio šesti. Kvar na motoru na posljednju ga je primorao da parkira bolid.

Dva odustajanja, istina, ali nadahnute izvedbe. Bravo momci!

Tom Clarkson

DC je oduvijek tvrdio da obožava pretjecati – prije odustajanja popeo se s 21. na 7. mjesto



doista uplašen zbog prvog zavoja i onog što bi se moglo dogoditi. Felipe je, u jednu ruku, bio pod pritiskom da svoj najbolji startni položaj pretvori u vodstvo u trci, no s druge mu je strane ponajprije bilo važno da ne učini nijednu pogrešku u malezijskom stilu. Lewis? Lewis je bio Lewis – zanimalo ga je samo kako će iskoristiti svaku, pa i najmanju priliku koja naiđe. Pritisak ga je zabrinjavao jednako kao što su Gulf Airove hostese brinule zbog negativnog bočnog nagiba kotača ili gumenih prigušnih blokova.

Sve zajedno činilo je eksplozivan spoj – osobito stoga što su prvi i drugi, desni pa lijevi zavoj u Bahreinu uski; kao da su osmišljeni posebno za pretjecanja u prvom krugu.

Dok su se svjetla semafora ugasila, obojica su prošla brzo i čisto – Felipe mrvicu bolje od

Fernando se borio s blokiranjem prednjih kotača, nestabilnim stražnjima i nepostojanošću – a i usporio je Kimija.



## PROKLIZAVANJE 2

### SMIJ SE ILI PLAČI JENSONE

Ah, jadni JB. Očajan početak sezone, postao je još gori u Bahreinu kad ga je u kvalifikacijama nadmašio Rubens Barrichello i nije uspio završiti krug.

Čini se da se Button mučio otkad mu je Hondin RA807E V8 eksplodirao tijekom treninga u petak. Od toga se nije uspio posve oporaviti jer su ga problemi s podešenjima pratili do kraja vikenda. U kvalifikacijama njegovom RA107 manjkalo je potisne sile, pa su mu kotači blokirali u nekoliko zavoja i završio je 16., dva mjesta iza Barrichella.

Samu je trku dobro započeo, napredovavši tri mjesta u prvom zavoju, no Sato ga je pretekao u drugom, baš kao i Coulthard u trećem. Zbog dodira s Davidovim bolidom okrenuo se i stao. Uh, ne opet!

Matthew Marsh



Kratko i nesretno poslijepodne za Jensonu – zavrteo se i stao odmah nakon starta.



Kimi je bio frustriran vožnjom sporog Alonsa, no ipak je pretekao svjetskog prvaka nakon prvog boksa

Lewisa, što mu je omogućilo da zadrži putanju s dobrim prijanjanjem sve do trenutka kočenja. Nakon Malezije, gdje je Felipe pustio da spojka malo proklizi, to je izgledalo zapanjujuće.

Ponovno smo na ravnoj dionici, a Felipe je i dalje ispred Lewisa. Vjerujem da se sjećate što se zbilo 2006. u sličnim uvjetima. Uznemiren zbog Fernandovog pritiska, Felipe je prekasno zakočio. No dvanaest mjeseci dugo je razdoblje – osobito ako ste nekoliko puta pobijedili uz Michaela

**“Nakon Malezije, gdje je mu je spojka proklizala, Felipeov start bio je zapanjujuć”**

Schumachera kao kolegu u ekipi. Sad je, međutim, Felipe, izvan putanje, ali štiteći unutarnju stranu, savršeno procijenio kad i kako kočiti. Lewis je, dakako, napao vanjsku stranu i tražio procijep na izlazu... no Felipe ga je zatvorio. Svima koji su predviđali da Kimi ove godine neće dominirati Ferrarijem – klanjam se.

I za tu izvršnu vožnju Felipe je propisno nagrađen - ulaskom Safety Cara. Da, ponovni startovi nakon njega nisu uvijek laki, i taj su dan u Sakhiru snažni vjetrovi u prsa mogli načiniti manji nered, ipak sigurnosni automobili vozaču u Felipeovoj situaciji donose mali predah. Naime, Felipe je dobro procijenio je koliki pritisak na startu, savršeno je krenuo, pa se sad, s Lewisom iza njega,

### PROKLIZAVANJE 3

#### RALF SE MUČI – OPET

Toyota se provukla sa sedmim mjestom Jarna Trullija, koji je za krug nadmašio Ralfa Schumachera. Ralf se vukao negdje odostraga uz povremeno blisko društvo Honde Rubensa Barrichella i na poslijetku završio dvanaesti. Jarno se tužio na sporost na ravnim dionicama, možda izazvanu ostrim naletima vjetra.

No u zavojima je pronašao dovoljno brzine da u velikom stilu pretekne oba Renaulta. Ralf se nije mogao tužiti na najveću brzinu – imao je šesto najbrže vrijeme u speed trapu nakon što je podesio prednje krilo tijekom drugog posjeta boksu. Njega je mučilo što ovosezonske Bridgestonke zahtijevaju da se pri podešavanju uračuna podupravljanje kako osjetljivije stražnje gume ne bi stradale. Ralf, kojem više odgovaraju postavke između neutralnog i preupravljanja, muku muči s novom situacijom.

Stuart Codling

Trulli (dolje) bolje je iskoristio uvjete od Schumachera i uspio prešći oba Renaulta



mogao opustiti krug ili dva i isplanirati sljedeću fazu utrke.

Lewis je, naravno, vrebao na ponovnom startu, podsjećajući Felipea da će i za najmanju, najsitniju pogrešku na izlazu biti kažnjen s McLarenom slijeva ili zdesna... no Felipe nije podlegao pritisku. S Michaelom kod kuće ispred malog ekrana, Fernandom negdje otraga, Kimijem zarobljenim iza njega, nove zvijezde Formule 1 pokazivale su nam u što se pretvorio start ovogodišnje sezone.

Felipe je pobjedu praktično osigurao u drugom dijelu utrke. Svima, a osobito McLarenovim vozačima s načetim, srednje tvrdim gumama taj je dio utrke predstavljao poteškoće. Sve se prašilo. Honde su iskašljavale ulje, a svima koji su za start izabrali mekše Bridgestone gume (svi osim Tonija Liuzija) bilo je inako dovoljno teško, da bi sad bez dovoljno gripa novih guma, grčevita borba mogla početi.

Za sve osim Felipea Masse. Felipeu su se sviđele načete gume, pa se posvetio povećavanju vodstva. Dvije sekunde, tri. Tri i pol. Četiri. I tako dalje. Lewis je odgovorio u završnom dijelu, kad su svi vozili na tvrdim gumama, a količina ulja i pijeska bila je još i gora, no Felipe si je tada već mogao dopustiti turističku vožnju. U tom je trenutku bilo važno sačuvati motor i ne činiti pogreške.

I tako je završilo. Nitko od vozača poslije utrke nije se činio umornim. Bio je to mačiji kašalj u usporedbi s Malezijom. Felipe je pobijedio demone Sepanga – i Kimija Räikköna. Lewis je ušao u povijest postavši prvi novak Formule 1 koji je nakon prve tri utrke svaki put završio na pobjedničkom postolju. A usto je još pobijedio Fernanda



Davidson je bio dobar u kvalifikacijama i energičan u trci – prije nego što mu je otkázao motor bio je čak šesti

Alonsa. Iza pozornice, pripremajući se za prvi od milijun intervjua, Lewis je obrisao lice ručnikom i pogledao prema svojem suparniku. “Još deset krugova i vidio bi što je utrka,” rekao je Lewis sa sjajem u očima.

“Da, ali vozio sam polako,” odgovorio je Felipe. “Štedio sam bolid...” Bio je to trenutak međusobnog uvažavanja, laganog tapšanja po leđima – i iskrenog, sportskog zadovoljstva što su vozili sa sto posto svojih mogućnosti. Pred nama je novo doba u kojem glavne uloge možda neće pripasti onima kojima biste pomislili.

# BAHREIN Grand Prix

## STATISTIKA

Svi podaci s 3. utrke



## Jeste li znali?

Kimi je po treći put uzastopno završio treći u Bahreinu. Šampanjac se uopće nije pio na podiju; bio je to sok napravljen od lokalnog voća i gazirane vode. Kraljevstvo Bahreina ima 688.000 stanovnika

### STARTNI POREDAK

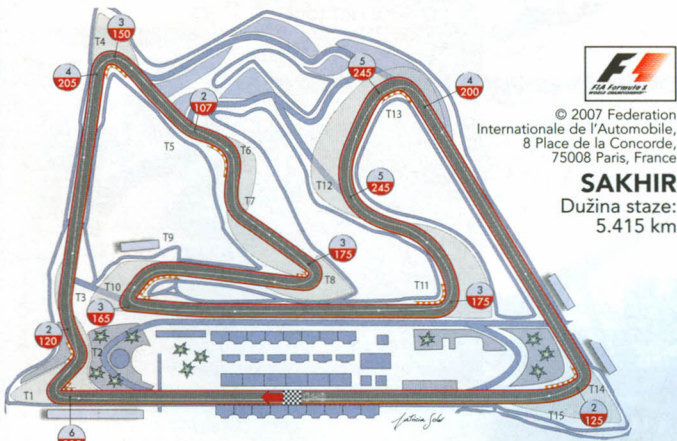
KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	MOTORI U: 1. ILI 2. UTRCI	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU	
1m32.652s (set in Q3)	21	1.	<b>Felipe Massa</b>	→ 1
1m32.935s Q3	19	1.	<b>Lewis Hamilton</b>	→ 2
1m33.131s Q3	23	1.	<b>Kimi Räikkönen</b>	→ 3
1m33.192s Q3	22	1.	<b>Fernando Alonso</b>	→ 4
1m33.404s Q3	23	1.	<b>Nick Heidfeld</b>	→ 5
1m33.710s Q3	23	1.	<b>Robert Kubica</b>	→ 6
1m34.056s Q3	19	1.	<b>Giancarlo Fisichella</b>	→ 7
1m34.106s Q3	18	1.	<b>Mark Webber</b>	→ 8
1m34.154s Q3	21	1.	<b>Jarno Trulli</b>	→ 9
1m34.399s Q3	22	1.	<b>Nico Rosberg</b>	→ 10
1m32.915s Q2	17	1.	<b>Alex Wurz</b>	→ 11
1m32.935s Q2	25	1.	<b>Heikki Kovalainen</b>	→ 12
1m33.082s Q2	28	1.	<b>Anthony Davidson</b>	→ 13
1m33.294s Q2	17	1.	<b>Ralf Schumacher</b>	→ 14
1m33.624s Q2	26	2.	<b>Rubens Barrichello</b>	→ 15
1m33.731s Q2	-	1.	<b>Jenson Button</b>	→ 16
1m33.984s Q1	20	1.	<b>Takuma Sato</b>	→ 17
1m34.024s Q1	2	1.	<b>Vitantonio Liuzzi</b>	→ 18
1m34.333s Q1	-	1.	<b>Scott Speed</b>	→ 19
1m35.280s Q1	1	1.	<b>Adrian Sutil</b>	→ 20
1m35.341s Q1	17	1.	<b>David Coulthard</b>	→ 21
1m35.533s Q1	20	1.	<b>Christijan Albers</b>	→ 22

### REZULTATI UTRKE

VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLASMAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
<b>Felipe Massa</b> Ferrari F2007	1	1h33m27.515s
<b>Lewis Hamilton</b> McLaren-Mercedes MP4-22	2	+2.360s
<b>Kimi Räikkönen</b> Ferrari F2007	4	+10.839s
<b>Nick Heidfeld</b> BMW-Sauber F1.07	5	+13.831s
<b>Fernando Alonso</b> McLaren-Mercedes MP4-22	3	+14.426s
<b>Robert Kubica</b> BMW-Sauber F1.07	6	+45.529s
<b>Jarno Trulli</b> Toyota TF107	10	+81.371s
<b>Giancarlo Fisichella</b> Renault R27	7	+81.701s
<b>Heikki Kovalainen</b> Renault R27	9	+89.411s
<b>Nico Rosberg</b> Williams-Toyota FW29	13	+89.916s
<b>Alex Wurz</b> Williams-Toyota FW29	11	+1 krug
<b>Ralf Schumacher</b> Toyota TF107	18	+1 krug
<b>Rubens Barrichello</b> Honda RA107	16	+1 krug
<b>Christijan Albers</b> Spyker-Ferrari F8-VII	19	+2 kruga
<b>Adrian Sutil</b> Spyker-Ferrari F8-VII	20	+4 kruga
<b>Anthony Davidson</b> Super Aguri-Honda SA07	12	+6 krugova/motor
NISU KVALIFICIRANI		
RAZLOG ODUSTAJANJA		
<b>Mark Webber</b> Red Bull-Renault RB3	8	mjenjač - 41 krug
<b>David Coulthard</b> Red Bull-Renault RB3	15	pogonska osovina - 36 krugova
<b>Takuma Sato</b> Super Aguri-Honda SA07	14	motor - 34 kruga
<b>Vitantonio Liuzzi</b> Toro Rosso-Ferrari STR02	17	hidraulika - 26 krugova
<b>Jenson Button</b> Honda RA107	-	udes - 0 krugova
<b>Scott Speed</b> Toro Rosso-Ferrari STR02	-	udes - 0 krugova

## BAHRAIN GRAND PRIX

Datum: 15.04. 2007. Vrijeme: suho/vjetrovito 31°C  
Temperatura staze: 41°C Gledatelja: 42.000 Broj krugova: 57



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

**SAKHIR**  
Dužina staze: 5,415 km

### SAKHIR IZ KRUGA U KRUG

**START** Odličan start za Felipea, Hamilton kasni u prvom zavoju - ništa od napada  
**Krug 1.** Alonso i Räikkönen u borbi za treće mjesto, iza njih Button, Coulthard i Speed nešto pokušavaju. Button i Speed su out, Safety Car je in. Na kraju prvog kruga Massa vodi ispred Hamiltona, Alonsa i Räikköna.  
**Krug 4.** Safety Car u boks, utrka ponovo počinje, bez promjena na vrhu  
**Krug 8.** Liuzzi je kažnjen zbog pretjecanja dok je Safety Car bio na stazi  
**Krug 19.** Hamilton odlazi u boks  
**Krug 21.** Massa je u boks, vraća se ispred Hamiltona. Alonso je trenutno u vodstvu  
**Krug 22.** Alonso odlazi u boks

**Krug 23.** Räikkönen, Heidfeld i Kubica istovremeno odlaze na promjenu guma  
**Krug 24.** Massino vodstvo ispred Hamiltona iznosi 4.6 sekundi  
**Krug 32.** Heidfeld prelazi Alonsa, i 4. je  
**Krug 36.** Räikkönen radi najbrži krug i kasni za Hamiltonom samo 1.4 sekunde  
**Krug 40.** Massa je u boks, Hamilton vodi  
**Krug 41.** Räikkönen i Heidfeld u boks  
**Krug 43.** Alonso u po drugi put boks  
**Krug 44.** Hamilton također u boks, vraća se na 2. mjesto, između Masse i Räikköna  
**Krug 57.** Massa pobjeđuje sa 2.3 sekunde prednosti ispred Hamiltona, Räikkönen je treći, Heidfeld četvrti

### BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

**Najbrži krug:** Felipe Massa 1m34.067s na krugu 42 (207 km/h)  
**Najbrže zaustavljanje:** Robert Kubica 28.055s  
**Najsporije zaustavljanje:** Adrian Sutil 5m08.638s  
**Najveća brzina:** Alex Wurz 314 km/h  
**Najmanja brzina:** Scott Speed 228 km/h

### SEZONA DO SADA

	AUSTRALIJA	BRZIL	JAPAN	BELGIJA	TURSKA	MAĐARSKA	FRANCUSKA	ŠPANIJA	UKRAJINA	INDIJA	BAHREIN	MALEZIJA	AVSTRALIJA
Fernando Alonso	2	1	5										
Lewis Hamilton	3	2	2										
Giancarlo Fisichella	5	6	8										
Heikki Kovalainen	10	8	9										
Kimi Räikkönen	1	3	3										
Felipe Massa	6	5	1										
Jenson Button	15	12	R										
Rubens Barrichello	11	11	13										
Nick Heidfeld	4	4	4										
Robert Kubica	R	18	6										
Ralf Schumacher	8	15	12										
Jarno Trulli	9	7	7										
David Coulthard	R	R	R										
Mark Webber	13	10	R										
Nico Rosberg	7	R	10										
Alex Wurz	R	9	11										
Vitantonio Liuzzi	14	17	R										
Scott Speed	R	14	R										
Christijan Albers	R	R	14										
Adrian Sutil	17	R	15										
Takuma Sato	12	13	R										
Anthony Davidson	16	16	16										

R = odustao

KARTA: PATRICIA SOLER; SLIKA: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

# GRAND PRIX ŠPANSJOLSKE



## Utrka 4

Barcelona 13.05.07

## NAJAVA

**PODESITE SATOVE**  
11. - 13. svibnja 2007.

**Petak** - trening, dva puta po 90 minuta  
10:00 - 11:30, 14:00 - 15:30

**Subota** - trening i kvalifikacije  
11:00 - 12:00; kvalifikacije u 14:00

**Nedjelja** - utrka u 14:00



Katedrala Sagrada Familia, jedan od najvećih  
dosega svjetske arhitekture, ponos je Barcelone

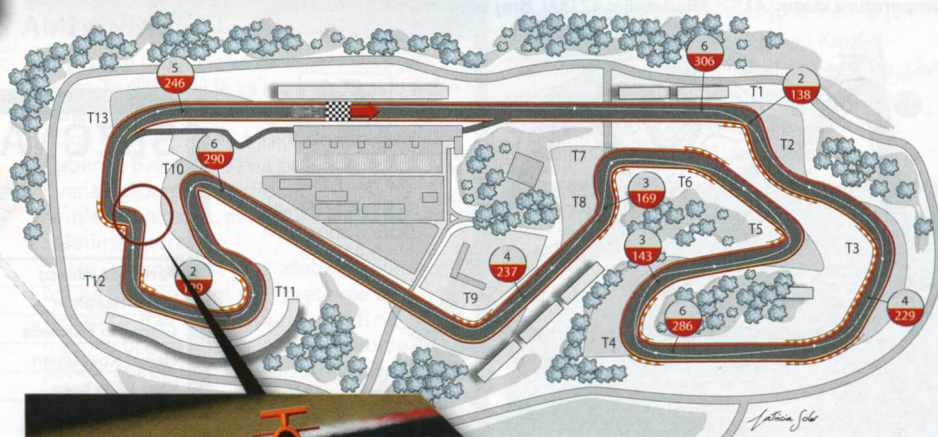


## VOZAČKI POGLED Katalonska staza

Izgrađena je nova šikana, kaže Nico Rosberg, pa će svi morati dobro promisliti kako ju što brže proći

Završetak kruga tijekom zime je izmijenjen što znači drukčiji ritam vožnje. Ne smeta mi nova šikana, ali mislim da nije ispala onako kako su se neki nadali. Ako se htjelo usporiti bolide, u tome se baš i nije uspjelo. Na izlasku iz posljednjeg zavoja sporiji smo za samo oko 10 km/h u odnosu na dosadašnji oblik, pa ako skrenete s putanje opet ćete doživjeti veliku nesreću. No, ako ništa drugo, promjene su svima dale povoda za razmišljanje. Ionako smo staru stazu svi jako dobro poznavali.

Morat ćemo sačekati utrku kako bismo vidjeli pomaže li promjena pri pretjecanju. Teško je procijeniti nakon prvog testiranja, ali nadajmo se da se barem to postiglo. Staza je, međutim, čak i s novom šikanom, i dalje zabavna. Zavoji 3 i 9 vjerojatno su najizazovniji jer su zahtjevni, nepregledni i srednje brzi. No za postizanje dobrog prolaznog vremena bolid se mora dobro ponašati na svim dijelovima staze, stoga mnogo vremena trošimo na podešavanja za



Fisichella ispituje visinu rubnjaka na novoj šikani. Rosberg drži da neće previše usporiti bolide

sporije zavoje. Najveća posebnost španjolske VN nedvojbeno je publika. Gledatelji u posljednje vrijeme iznimno strastveno prate F1, a, naravno, doista vole Fernanda Alonsa. Možete ih vidjeti kako skaču na tribinama ako vodi, a opći ugođaj koji stvaraju čini trku posebnom svim vozačima.

## Katalonska staza

**Broj krugova:** 66 **Duljina staze:** 4,66 km  
**Duljina utrke:** 307,11 km **Pobjednik 2006:**  
Fernando Alonso (Renault R26)  
**Najbrži krug:** 1.15:641, Giancarlo Fisichella  
(Renault R25), 2005. (na staroj konfiguraciji staze)

Usto, Barcelona je sjajan grad, no ja ga ne stignem vidjeti tijekom vikenda jer stalno boravim na stazi u momčadskom motorhome-u. Mnogo mi je draži od hotela jer su mi sve stvari pri ruci i ne moram razmišljati o prometu. Taj promet je jedini nedostatak Fernandove popularnosti u Španjolskoj!

# NAJBOLJI IKADA... ŠPANJOLSKI GP

Mjesto Jerez

Datum 13. 4. 1986.

Nakon 304 km Senna i Mansella dijelilo je samo nešto više od stotinke.



## U KAKVOJ SU FORMI?

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

## PROŠLOGODIŠNJI POREDAK



- 1. Fernando Alonso**  
Renault R26 1h26m21.759s  
(212 km/h)
- 2. Michael Schumacher**  
Ferrari 248 +18.502s
- 3. Giancarlo Fisichella**  
Renault R26 +23.951s
- 4. Felipe Massa**  
Ferrari 248 +29.859s
- 5. Kimi Räikkönen**  
McLaren-Mercedes MP4-21 +56.875s
- 6. Jenson Button**  
Honda RA106 +58.347s
- 7. Rubens Barrichello**  
Honda RA106 +1 krug
- 8. Nick Heidfeld**  
BMW-Sauber F1.06 +1 krug

## Nemilosrdan okršaj Mansella i Senne

Najprije je jedan vodio, zatim drugi – a nakon završnog sprints obojica su bila uvjerenjena da su pobijedili

PRIZOR kako se Gilles Villeneuve odupire napadačkim hordama u Jarami 1981. kad se pet prvoplasiranih bolida nalazilo unutar 1,24 s, učinio je tu utrku vodećim kanadidatom za najbolji španjolski GP. No jedan drugi fotofiniš – Ayrton Senna pobjeđuje Nigela Mansella u Jerezu 1986. – za malo ga je nadmašio, ponajprije zato jer nitko nije znao tko će pobijediti, čak ni na izlasku bolida iz posljednjeg zavoja.

Bio je to prvi GP u Španjolskoj od 1981. i tek druga utrka sezone, ali Senna i Mansell pobrinuli su se da od nje stvore ljepoticu. Sennin Lotus krenuo je s prvog startnog mjesta, a Mansellov Williams bio je u drugom redu. Osim bliskog susreta Jonathana Palmera i Alana Jonesa u prvom krugu, prvi dio utrke bio je podosta nezanimljiv. Senna je vodio bez većih poteškoća, no Mansell se, u svojem tipičnom stilu, odbio predati, unatoč nepouzdanom pokazivaču količine goriva. Postupno mu se približavao i u 40. krugu, kad je Brazilac bio uhvaćen u klopku iza posljednjeg bolida, izjurio na čelo.

Mansell je zatim poletio i brzo stekao prednost od četiri sekunde, trka je naizgled bila dobivena, no njegove poteškoće s gumama Senna su vratile u igru. U 62. krugu, s još samo deset krugova do kraja, Lotus se probio na čelo, primoravši Mansella na odlazak u boks po nove gume.

Izašavši iz boksa sa zaostatom od 20 s, iza Alaina Prosta u McLarenu, i još samo

“U 62. krugu, s još samo deset krugova do kraja, Mansell je morao u boks po nove gume.”

devet krugova do kraja, Nigel je dao sve od sebe, u čemu mu je pomogla činjenica da su sad Senna počele mučiti gume.

Mansell se provukao pored Prosta u pretposljednem krugu i dok je Senna ušao u jedan od posljednjih zavoja bili su gotovo poravnati. Od tog je trenutka to bila mrtva utrka do samog cilja, pa je dvojac prošao kroz cilj naizgled istodobno. Činilo sa kao da Williams ima bolje ubrzanje, no oba su vozača slavodobitno podigla šake.

Golim okom nije se moglo razlučiti, no pobjeda je otišla na Senninu stranu s razlikom od samo 0,014 s. Tada je to bio drugi najneizvjesniji kraj u povijesti GP-a.

**Stewart Williams**

## Kamo izaći u Barceloni...

Barcelona je sjajan grad. U bilo koje doba godine, osim tijekom Grand Prix, obvezno otidite na bučnu zabavu do jutra u Las Ramblas.

Učinite li to tijekom GP vikenda, naići ćete na brojne navijače F1... ali ne i članove ekipe. Oni će biti u jednom od tri hotela – Rey Juan Caros I, Arts ili, ako uhodite McLarenovo osoblje, Hilton. No na povratku s posla često odlaze na večeru u Granollers, ugodno predgrađe Barcelone, od staze udaljeno samo deset minuta vožnje. Osobito su im draga dva restorana: El Trabuc i Casa Fonda Europa. El Trabuc je otmjeniji – Michael Schumacher ga voli – ali Casa Fonda Europa je jeftiniji, srdačniji i gotovo jednako pun slavni iz F1 svijeta.

**Matt Bishop**

# AGS ŠKOLA FORMULE 1



F1 Racing magazin imao je priliku posjetiti vozačku školu koja vam jamči nezaboravo F1 iskustvo. Naše dojmove i kratke informacije donosimo vam ovdje. Za detalje posjetite [www.agsformule1.com](http://www.agsformule1.com) i [www.tagheuer.com/f1](http://www.tagheuer.com/f1)

**AGS** (Automobiles Gonfaronnaises Sportives) vodeća je škola Formule 1 u svijetu. Smještena nedaleko St Tropeza, Circuit du Var idealno je mjesto za početak F1 avanture.

Zaljubljenik u mehaničarski posao, Henri Julien 1968. stvorio je momčad AGS u Gonfaronu u srcu Provance te je u 39-godišnjem razdoblju proizvodnje, razvoja i uporabe bolida prošao kroz sve faze auto natjecanja.

Tijekom godina za upravljačem AGS-ovih bolida sjedili su mnogi slavni vozači poput Pironija, Capellija, Dalmasa, Tarquija te je njihovo tehničko znanje i iskustvo ugrađeno i u sadašnje AGS-ove bolide.

S namjerom da približi iskustvo vožnje F1 bolida široj populaciji, AGS je napravio cijelu flotu F1 bolida dostupnom pojedincima koji žele jedinstveno uzbuđenje i tako je upravljanje pravim F1 bolidom postala privilegija dostupna svakom.



**AGS**  
**Formule 1**





Desetogodišnje iskustvo u poučavanju ljudi vožnji F1 bolida te znanje stečeno na najvišim natjecateljskim razinama usmjereno je prema vozačkim tečajevima.

AGS FORMULE 1 nudi tri razine škole vožnje Formule 1 - "Hi-Tech", "Grand Prix" and "Masters", od kojih svaka ima posebnu pripremnu fazu. Flota AGS-a sa 15 F1 bolida - AGS, ARROWS, PROST, JORDAN i dva dvosjeda nesumnjivo je jedna od najprestižnijih flota na svijetu. Osim vlastite staze AGS programe vožnje održava i na drugim europskim stazama uključujući PAUL RICARD i BARCELONU čineći ovaj jedinstveni provod dosupan 140 dana u godini.



Kvalificirani instruktori, poučavati će vas posebnim tehnikama potrebnim za vožnju bolida Formule 1: od analiza putanje, ovladavanja kočnjem pri velikim brzinama te provjere stečenog tehničkog znanja.

Sve je organizirano da bi užitek u vožnji bio što veći. Kao i svaka F1 momčad, AGS posebnu pažnju pridaje sigurnosti koju osiguravaju tehničari i inženjeri zaduženi za savršenu tehničku pouzdanost.

Sigurnost se kao i na pravom Grand Prixu održava video nadzorom, pomoćnim osobljem, liječnikom i ekipom za hitne slučajeve.

Dojmu aktivnog sudjelovanja u Grand Prix utrci pridonijeli su i službeni mjeritelji vremena za McLaren-Mercedes F1 momčad.

Ekipa iz TAG Heuera aktivni je partner McLarenove momčadi ali i AGS-a. Njihova iskustva i priče sa mnogobrojnih utrka izazvali su neobičnu pozornost ali i veliku količinu smijeha za sve prisutne.



**TAGHeuer**

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860



**NELSON PIQUET**  
Grand Prix Brazil, 1981.





Dan koji je...

## TAZIO NUVOLARI ...učinio nezaboravnim

Popularni Murray Walker nije samo običan novinar i komentator F1 utrka. On je i istinski zaljubljenik u automoto sport. Iz bogate kolekcije sjećanja i anegdota samo za ovaj broj F1 Racinga izabrao je svoj najdraži dan

**T**azio Nuvolari je iz mnogih razloga moj najveći idol. Ponajprije zbog njegove motociklističke pozadine – bio je vrlo uspješan motociklist te je uspio spojiti svoju auto i moto karijeru. S druge strane, pretpostavljam i zbog njegove velike karizme.

U današnje vrijeme suočeni smo sa samim prokletim robotima, ali on je za razliku od mnogih uvijek bio spreman pokazati i izraziti svoju osobnost.

Njegova su postignuća bila uistinu fantastična a to prije svega moramo pripisati njegovoj golemoj svestranosti. Pretpostavljam da bi današnji vozači Formule 1 bili također prilično dobri u svojim sportskim i turističkim automobilima kad bi bili u stanju pokazati tu vrstu odvažnosti, ali kao što već znate, oni to nisu. A u njegovim su danima svi bili takvi, a on je bio jednostavno nevjerovatan: osvojio je dvaput Mille Miglia, Targa Florio, TT, zatim Le Mans i Vanderbilt Cup u Americi. A utrkivao se s vozačima poput Varzija, Rosemeyera, Caracciole, Langa i von Brauchitscha. Upoznao sam ga nakratko 1938. godine na Grand Prixu u Doningtonu kad mi je bilo 15 godina. Priča ide ovako: moj je otac bio profesionalni vozač motociklističkih utrka – osvojio je prvu GP pobjedu u Nürburgringu 1928. te ponovno 1930.

Tijekom godina natjecanja na utrkama upoznao je tipa zvanog Joe Woodhouse. Joe je bio u britanskoj vojsci tijekom Prvoga svjetskog rata te je u sklopu okupacijskih postrojba ostao u Njemačkoj i poslije rata. Oženio je Njemicu Ritu i pokrenuo posao s motorima koji je uključivao i prodajna prava za MG u cijeloj Njemačkoj, iz čega se da zaključiti da mu je posao išao jako dobro.

Ipak, prilično se brzo povukao iz toga te je više-manje iz hobija

prihvatio posao prevoditelja za momčad „Auto Union“ kada god su morali ići u zemlje engleskoga govornog područja.

Kad bi dolazili u Britaniju Joe i Rita su uvijek odsjedali kod nas. Bio sam u Doningtonu 1937. kad je Rosemeyer pobjedio, a te se godine Nuvolari nije natjecao. No ponovo sam bio u Doningtonu i 1938. Utrka je bila odgođena tri tjedna jer je baš te 1938. nastala prava uzbuna oko toga hoćemo li zaratiti s Njemcima ili ne. A onda se Neville Chamberlain, tadašnji premijer zaputio u Njemačku i vratio mašuci komadićem papira na kojem je pisalo „Mir u naše vrijeme“. To je rezultiralo povratkom svih njemačkih momčadi te je utrka na kraju održana u trećem tjednu mjeseca listopada. Bio sam tamo na dan utrke i upravo zahvaljujući Joeu Woodhouseu postao dijelom pratnje – zamislite samo 15-godišnjaka kojemu oči ispadaju pri samom pogledu na te njemačke automobile. Kada su me predstavili Nuvolariju, ne mogu se točno sjetiti što je bilo izrečeno, ali pretpostavljam da je bilo nešto poput „Ovo je Murray Walker, sin Grahama Walkera, vozača motociklističkih utrka.“ Pokušavam se sjetiti je li se moj otac utrkivao s Nuvolarijem – a vjerojatno se to moglo dogoditi u Monzi.

Andy Kitson bio je vrlo ljubazan te mi je načinio posebnu sliku – i upravo je gledam dok ovo zapisujem u svojoj radnoj sobi – onu kad Nuvolari osvaja Donington Grand Prix u Auto Unionu. Držim njegovu figuricu na svojoj polici, a model njegova Auto Uniona i sad je kraj mene. Na slici je prikazan u trenutku kad prestiže Coppicu. Doista je nevjerovatan kako su automobili i u to doba bili proketo brzi, ne mnogo sporiji nego što su danas, ali s onim uskim gumama i velikim volanom. Veliko je

mnoštvo bilo tamo, a Nuvolarija – koji je poprilično nagazio gas – i cijelu tu gomilu dijelilo je samo uže.

Dakle, tako je to izgledalo kad sam upoznao Tazija Nuvolariju i dobio njegov autogram. Ako pogledate Nuvolarijeve fotografije primijetiti ćete da je oko vrata nosio simbol kornjače, sa svojim inicijalima „TN“, gdje uspravni potez slova T presijeca kosi potez slova N. Auto Union je načinio nekoliko kopija tog znaka i ja sam dobio jednu, ali je nestala tijekom godina. Što bih sve sada dao da mi je ponovo imati tu kopiju! **FO**

“... osvojio je dvaput Mille Miglia, Targa Florio, TT, zatim Le Mans i Vanderbilt Cup...”