NAJPRODAVANIJI SVJETSKI GP MAGAZIN

LIPANJ 2006 20 kn/6 KM/300 din www.f1racing.com.hr

HR BiH SiCG

F1 RACING

SVJETSKA EKSKLUZIVA #1

JV NA RINGU

JACQUES VILLENEUVE KROTI STARI NÜRBURGRING U BMW-U M5

SVJETSKA EKSKLUZIVA #2

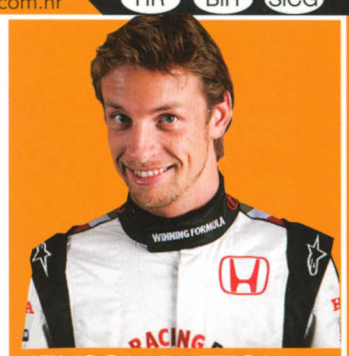
S FISICOM KOD KUĆE

GIANCARLO PRIPREMA OPAKU PIZZU ZA F1 RACING

SVJETSKA EKSKLUZIVA #3

KAKAV JE MAX STVARNO?

U POSJETI PREDSJEDNIKU FIA-E



JENSON BUTTON POD POVEĆALOM

"PONEKAD GRIJEŠIM, ALI I UČIM NA POGREŠKAMA"

McLAREN 40 1966 2006



UPOZNAJTE LEWISA HAMILTONA

KOGA? MOGUĆEG SVJETSKOG PRVAKA 2008, KAŽE PETER WINDSOR

NA 12 STRANICA

McLAREN

PRVIH 40 GODINA

OTKRIVAMO McLARENOVE NAJBOLJE McLARENE

vox-zagreb

ISSN 1845-8270

haymarket









F1 RACING
NAJPRODAVANIJI SVJETSKI GP MAGAZIN
www .f1racing.com.hr
ZEMLJE IZLAŽENJA

RUBRIKE

6 **Riječ, dvije glavnog urednika**

8 **Pitpass**
Fotka mjeseca

10 **Pitpass**
Gascoyneov odlazak iz Toyote, Hondine nevolje i još štošta

23 **Uz dlaku: Peter Windsor**
Kimi Räikkönen treba samo pobjednički auto. Novac će doći poslije

25 **Overdrive: Mladen Jergović**
Prošla je trećina F1 sezone: tko je što postigao, i zašto

26 **Gas do daske: Max Mosley**
Predsjednik FIA-e o manama demokracije i nekim svojim ludim idejama

70 **F1 na jedan: Aguri Suzuki**
O podvigu dolaska u Bahrein i prijetnji vlastite žene

82 **F1 na jedan: Pascal Vasselon**
Jučer se bavio samo gumama; danas je sjeo u fotelju Mikea Gascoynea

98 **Žuta zastava: Ivan Blažičko**
U Monte Carlo dolaze svi: i oni prepuni para i oni koji žele vidjeti ove prve

TEME BROJA

28 **Kud Turci, tud i mali Mujo**
U Formuli 1 svi (ideje) kradu svima

34 **Podiji me više ne zanimaju**
Legendarni Murray Walker razgovara s Jensonom Buttonom

40 **Najbolji pizzariol u Formuli 1**
Fisichella kod kuće nikad ne govori o GP utrkama

46 **McLaren u zrelim godinama**
U Monte Carlu Dennisova klapa će proslaviti veliki jubilej

58 **Zaboravite Buttona. Dolazi Lewis Hamilton**
Britanci imaju novu veliku F1 nadu. Ovaj put će upaliti, vjerujte

64 **Villeneuve kroti Nürburgring**
Najveći F1 buntovnik na najvećoj od svih staza

72 **I Formula 1 se okreće buba-mari**
Samo dva F1 vozača nemaju pojma o nogometu

76 **Kakav je stvarno čovjek Max Mosley?**
Peter Windsor u posjeti predsjedniku FIA-e

IZVJEŠTAJI S GRAND PRIXA

84 **San Marino** Kako je Schumi taktički preveslao Alonsa

88 **Europa** Ferrari prestiže Renault, ovaj puta i bez taktike

91 **Španjolska** Veliki povratak Alonsa i pobjeda kod kuće

NAJAVE GRAND PRIXA

92 **Monako** Glamur, novac, sjaj - jedinstveno mjesto za jedinstvenu utrku

94 **Velika Britanija** Čudno vrijeme, prometne gužve i dobra utrka

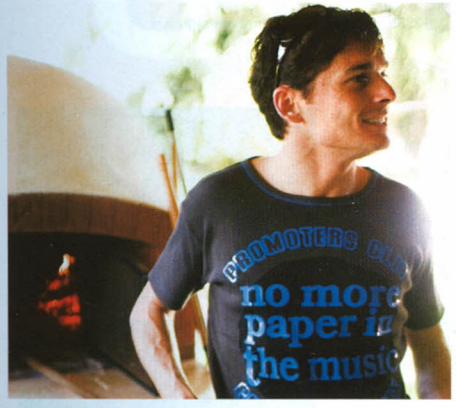
Fotografije na naslovnoj strani: Ripley & Ripley, arhiva LAT
Fotografije u ovom broju: Darren Heath, Steven Tee/LAT, Glenn Dunbar/LAT, arhiva LAT, Ripley & Ripley
Posebno hvala: Gary Anderson, Nicola Armstrong, Hanspeter Brack, Ann Bradshaw, Emma Bearpark, Liam Clogger, Chris Dearn, Andy Francis, Anthony Hamilton, Chris Hughes, Ellen Kolby, Jörg Kottmeier, Elisabeth Leriche-Bally, Bradley Lord, Marieluise Mammitzsch, Ruth Mathewson, Tracy Novak, Christel Picot, Giorgio Piola, Clare Robertson, Patrizia Spinelli, Richard Woods, Enrico Zanarini



34

SAD ME ZANIMAJU SAMO POBJEDE
Hondin novi ambasador Murray Walker o svemu s Jensonom Buttonom

SADRŽAJ

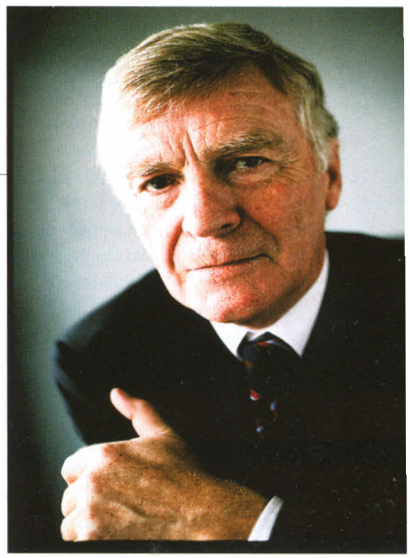


40
S FICOM KOD KUĆE
Upoznajte najboljeg pizzariola u Formuli 1

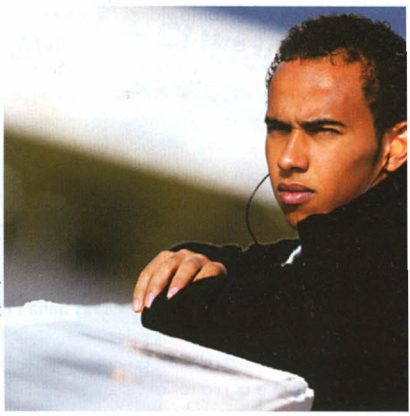


46
40 GODINA McLARENA
Pitali smo svakog zaposlenika: Koji je najbolji McLaren?





76
KAKAV JE STVARNO MAX MOSLEY
S predsjednikom FIA-e u prošlost i budućnost



58
UPOZNAJTE LEWISA HAMILTONA
Je li ovo lice svjetskog prvaka 2008? Windsor misli da jest



64
VILLENEUVE KROTI NÜRBURGRING
Stari Ring, 500 KS i Jacques. Ne može puno bolje...

F1 RACING

NAJPRODAVANIJI SVJETSKI GP MAGAZIN

IMPRESUM
Broj 6
25.5.2006
ISSN: 1845-8270
Cijena: 20 kuna

IZDAVAČ
Vox-Zagreb d.o.o.
Maksimirska 128
10000 Zagreb
Tel : 01-2335 555
Fax: 01-2335 111
Website:
www.vox-zagreb.hr

TISAK
Kratis d.o.o.
Franje Tuđmana 14a
10431 Sveta Nedelja

BRITANSKO IZDANJE
Glavni izdavač
Tony Schulp
Izdavač
Andrew Golby
Izvršni izdavač
Jonathan Haines
Glavni urednik
Matt Bishop

Izvršni urednik
Oliver Peagam
Grand Prix urednik
Peter Windsor
Urednik vijesti
Steve Cooper
Urednik produkcije
Peter Hodgetts
Umjetnički urednik
Frank Foster
Grafička urednica
Jody Hockley
Direktor marketinga
Ian Burrows
Direktor licencnih izdanja
Tim Bulley

HRVATSKO IZDANJE
Izdavač
Vox-Zagreb d.o.o.
Direktor
Oleg Šimić
Glavni urednik
Mladen Jergović
mladen.jergovic@vip.hr
Direktor marketinga
Josip Ivičić
Tajnica redakcije
Renata Gelo
Grafičko oblikovanje
Studio Q
Grafički urednik
Zdenko Kuča

Gost kolumnist
Ivica Blažičko
Stručni suradnici
Saša Teković
Ivan Zenzerović
Prevoditeljice
Dorina Vlakančić
Ljiljana Vlakančić
Dizajnerica
Zdenka Dogan
Lektura
Dorina Vlakančić
Website
www.f1racing.com.hr
E-mail adresa
f1racing@vox-zagreb.hr

PRETPLATA
Vox-Zagreb d.o.o., Maksimirska 128, 10000 Zagreb; Tel.: 01-2345 555; Fax: 01-2335 111 ;E-mail: f1racing@vox-zagreb.hr

RIJEČ DVIJE, GLAVNOG UREDNIKA

Malo je potrajalo, ali konačno smo dočekali da proradi i naš oficijelni website. Od sada ćete na www.f1racing.com.hr moći vidjeti čega sve ima u novom broju vašeg magazina, ali i mnogo drugih zgodnih stvari. Recimo, zanima vas kada smo sve na stranicama F1 Racinga pisali o Ayrtonu Senni? Uskoro će biti dovoljan samo jedan klik i saznat ćete. I onda, naravno, možete te brojeve, ako ste ih propustili, naručiti. O websiteu se brinu naši stalni suradnici, mladi Puležani Saša Teković i Ivan Zenzerović.

U ovih proteklih pola godine hrvatski F1 Racing se polako etablirao u našem miljeu, i sada je došlo vrijeme da počnemo razmišljati i o mogućim doprinosima vas samih. Za sada, osjećajte se posve slobodnima i pošaljite mi vaše eventualne prijedloge i sugestije za nove teme na adresu mladen.jergovic@vip.hr. Porazgovarat ćemo i vidjeti kako predloženo možemo i realizirati.

Kao što nam to u ovom broju objašnjava i Ivica Blažičko, nadolazeće svjetsko nogometno prvenstvo neće kolidirati s utrkama Formule 1, i neće nas tjerati u očaj i grozničavo skakanje s jednog TV kanala na drugi. FIA je prilagodila kalendar tako da su Grand Prix treninzi, kvalifikacije i utrke raspoređeni u pauzama između važnih događaja na njemačkim stadionima.

Iz iskustva znam da je nogomet najvažnija sporedna stvar i u F1 pedoku. U vrijeme mojih F1 godina, u tri navrata (1994., 1998. i 2002.) imao sam prilike vrlo zorno vidjeti da u tijeku utakmica (i) u Grand Prix svijetu sve drugo gotovo staje. TV prijenosi se prate na sve strane, i u press-centru, i u garažama, i u motorhomovima, ponekad čak i na velikim TV ekranima uz stazu. Kad padne gol, čak i ako niste u toku, to ćete odmah čuti. Formula 1 je toliko internacionalna da negdje u blizini uvijek ima nekog tko se veseli.

Kad je 1998. Hrvatska onako briljantno odigrala svjetsko prvenstvo, odjednom su mi počeli sa svih strana dolaziti menadžeri, mehaničari, novinari, kamermani, pa čak i sami vozači, i raspitivati se o zemlji o kojoj tada još nitko (bar ne u tom čudnom, ekskluzivnom Grand Prix okruženju) nije znao baš previše. Bilo je to lijepo iskustvo, baš kao i kad je Goran Ivanišević osvojio Wimbledon.

Tko zna, možda će jednog dana i Hrvatska imati svojeg vozača u Formuli 1? Kao i pri svakom velikom sportskom uspjehu posljednjih godina, bio bi to za ovu zemlju ogroman promotivni bonus. No, u ovom slučaju rezultat čak i ne bi bio toliko važan.

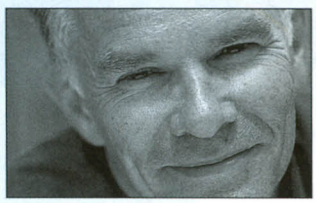


MLADEN JERGOVIĆ

PROTAGONISTI



Murray Walker
Legendarni engleski TV komentator, 83-godišnji Murray Walker, postao je Hondin svjetski ambasador. Ali, ostao je novinar u duši, i odmah sjeo razgovarati s kolegom iz firme - Jensonom Buttonom. Rezultat je ekskluzivni i vrlo otvoreni intervju (str. 34).



Peter Windsor
Windsor je još prošle jeseni napravio ovu briljantnu studiju Maxa Mosleya (str. 76), predsjednika FIA-e, i jednog od najzagonetnijih ljudi u Formuli 1. Kakav je Max zapravo? Pročitajte i iznenadit ćete se.



Ivica Blažičko
Komentator Formule 1 na HTV-u ovaj mjesec objašnjava zašto je Monako to što jest - najluđa i najbolja utrka u čitavom kalendaru. Da, usko je. Da, nema mnogo pretjecanja. Pa ipak, to je utrka koju samo luđaci i pijanci propuštaju (str. 98).



Tom Clarkson
Tom voli ispitivati ljude u Formuli 1 o neobičnim stvarima. Budući da ćemo u lipnju ionako svi misliti malo o Formuli 1, a malo o događajima u Njemačkoj, što je prirodnije nego ispitati što o Svjetskom nogometnom prvenstvu misle Grand Prix vozači (str. 72)?



Steven Tee
LAT-ov glavni fotograf bio je radišan u posljednje vrijeme. Najprije je mljackao Fizijevu pizzu, u društvu britanskog glavnog urednika Matta Bishopa, u Rimu (str. 40), a potom se plašio, uz Jacquesa Villeneuvea, po starom Nürburgringu (str. 64).



Ripley & Ripley
Ovaj fotografski par nam kaže da se već dugo nisu toliko zezali kao na studijskom snimanju Buttona i Walkera (str. 34), koji zajedno imaju 109 godina, ali jedan od njih još je daleko od tridesete. Možda Murraya tako vitalnim drži upravo F1 adrenalin?

F1 Racing izlazi mjesečno u Australiji, Bliskom istoku, Brazilu, Bugarskoj, Češkoj, Filipinima, Francuskoj, Grčkoj, Hong Kongu, Hrvatskoj, Indiji, Indoneziji, Italiji, Japanu, Južnoj Africi, Južnoj Koreji, Kini, Maleziji, Mađarskoj, Meksiku, Nizozemskoj, Njemačkoj, Poljskoj, Rumunjskoj, Rusiji, Sjedinjenim Američkim Državama, Španjolskoj, Švedskoj, Tajvanu, Turskoj, Ukrajini i Velikoj Britaniji.

Formula One, Formula 1 and F1 su zaštitni znakovi koji pripadaju Formula One Licensing BV-u, članu firme Formula One Group, i koriste se pod licencom.

Tisak: Kratis d.o.o., Franje Tuđmana 14a, 10431 Sveta Nedelja

Reprodukcija u cjelini ili bilo kojeg dijela fotografije, teksta ili ilustracije bez pismene suglasnosti izdavača zabranjena je.
Posebna pažnja neprestano se pridaje tome da sadržaj F1 Racinga bude potpuno točan, no izdavač i tiskara ne mogu prihvatiti odgovornost za pogreške ili propuste.
Detalji o pretplati: vidi stranu 87
F1 Racing izlazi 12 puta godišnje i izdaje ga Haymarket Motoring, član firme Haymarket Magazine Ltd u Velikoj Britaniji, a hrvatsko licencno izdanje izdaje Vox Media, član firme Vox-Zagreb.

VOX haymarket

F1 RACING VOX-ZAGREB, MAKSIMIRSKA 128, 10000 ZAGREB, HRVATSKA

Parada

Troboj na Ringu
Tri u jedan? Tiago Monteiro predvodi Nica Rosberga i svojeg timskog kolegu Christijana Albersa u prvi zavoj Nürburgringa, gdje se obično svašta događa. U ovom slučaju, međutim, sve je prošlo glatko. Dakle, ponekad ide i tri u jedan.

Mjesto: Nürburgring
Vrijeme: 14:01, nedjelja, 7. svibnja 2006.
Fotograf: Darren Heath
Oprema: Canon EOS 1V, film Fuji Velvia, objektiv 200 mm s konverterom 1,4x, 1/20 pri f32


RBS
GYA.CN
NG REAL ESTATE
www.midlandf1.com
denberg
TAG



Dobiva li Fisico nogu?
Samo nekoliko sati prije Grad Prixa Španjolske jedan je novinar pitao Dassasa, predsjednika ekipe Renault F1, da li je Fisichella vrhunski vozač. Ovaj je odgovorio: "Ne mogu na to odgovoriti. Ovaj... da, on je vrhunski vozač."

UŽARENI ICEMAN

TKO ĆE DOBITI KIMIJA?

Favorit za 2007. još je uvijek Ferrari, ali u igri su i druge vrhunske ekipe

Iako je Ron Dennis odbio to javno priznati, njegova izjava u pedoku Barcelone kako je McLaren počeo planirati potragu za vozačima za 2007. godinu ukazuje na njihovo nevoljko prihvaćanje odsustva Kimija Räikkönena u ekipi nakon 2006. Ali, gdje će Kimi, najisplativiji vozač u silly sezoni ove godine, pronaći mjesto?



Kimi u Nokia Renaultu (dolje), ili uz Heikkija Kovalainena, slike su koje razgaljuju Flavia Briatorea

Scenario broj 1
Kimi u Renaultu
Dok se svi trude dokazati kako pouzdano znaju da će Kimi sigurno u Ferrari, mogućnost njegovog odlaska u Renault uglavnom je zanemarivana. Ali, razmislite: nakon gubitka talismanskog Fernanda Alonsa, Flaviju Briatoreu očajnički nedostaje super-zvijezda za 2007.

Marketinški plan za udruživanje Räikkönena i njegovog sunarodnjaka Heikkija Kovalainena predstavljen je finskom telekomunikacijskom divu Nokiji navodno bez većeg uspjeha. Ali, vjeruje se da koncept dvostruke "Iceman" postave oduševljava druge potencijalne Renaultove sponzore, voljne zamijeniti Mild Seven i Telefonicu u 2007.

Presudno za sve ovo je Renaultovo priopćenje tik pred početak Grand Prixa Španjolske. Predsjednik Renault F1 ekipe Alain Dassas izjavio je vrlo otvoreno da ta ekipa, zapravo, ostaje u Formuli 1 sve do kraja 2012. godine. Također je rekao, "Sada se možemo usredotočiti na potragu za novim sponzorima i vrhunskim vozačima. Mislim da ćemo trebati vrhunskog postojećeg i vrhunskog mladog vozača."

Tjedan dana ranije, na Grand Prixu Europe, Räikkönen je priznao da je u pregovorima s tri ekipe, a njegov menadžer, Dave Robertson, viđen je u dubokom razgovoru s Briatoreom u pedoku Nürburgringa.

"Kimijevi kriteriji su jednostavni," kaže Robertson. "Jedino što želi je pobjednički auto. Očekujemo donijeti odluku nakon britanskog Grand Prixa."

Briatore je u privatnim krugovima izrazio zabrinutost zbog Räikkönenovih sklonosti veselim provodima po klubovima i partijima, no budući da je dobio zadatak da u Renault dovede veliku zvijezdu vjerojatno će morati prijeći preko tih stvari.

Flavio čak nema ništa protiv angažiranja dvojice vozača iste nacionalnosti, što se u Formuli 1 obično izbjegava jer se time ograničava globalni marketinški doseg.

"Moj posao je, jednostavno, stvoriti ekipu koja će privući najbolje," izjavio je Briatore za F1 Racing. "Heikki nas neće napustiti

> "Kimijevi kriteriji su jednostavni. Jedino što želi je pobjednički auto"

RENAULT: PLAVO-ŽUTO MOŽDA

ZA KIMIJA+++
- Imao bi neslužbeni status prvog vozača
- Dokazani boraz za svjetsko prvenstvo

PROTIV KIMIJA---
- Ekipa je izgrađena oko Alonsa
- Ne tako velika plaća



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



Konačno: Ron se zeza
Ron Dennis se smije na reakcije, nakon što je predložio da bi se Formulu 1 trebalo malo oživjeti tako da se vozačima podijele, recimo, pištolj na vodu. Njegov komentar: "Samo bih htio da se vrati malo humora."



DC i 200 Grand Prixa
Premda se radilo o statističkoj pogreški, David Coulthard je u Španjolskoj slavio svoj 200. Grand Prix. Najbolja utrka? "Magny Cours 2000. Pobijedio sam prestigavši na stazi Rubensa i Michaela. Trebalo mi je puno ljutnje da to izvedem"

krajem godine, i zato dva finska vozača u momčadi ne bi predstavljala problem. Ja samo želim dva brza vozača."

Scenario broj 2
Kimi u Ferrariju
Još uvijek najbolji scenarij za većinu promatrača. Glasine o tome su se u Španjolskoj čule posvuda. Prvo smo čuli za memorandum kojeg je svojem kolegi u DaimlerChrysler u Stuttgart poslao neimenovani marketinški Fiatov menadžer iz Torina. U pismu se zahtijeva informacija o Kimijevom oslobađanju od promocionalnih aktivnosti kako bi se mogle početi te aktivnosti u ime Fiata i pridruženih kompanija i partnera. Također smo čuli i da je ona cifra



Eh, kad bi bar mogli čuti... Flavio ćaska s Daveo Robertsonom, Kimijevim managerom

od 5 milijuna dolara, koja je Räikkönena zakaparila za 2007. zapravo malo pretjerana. Ispravna cifra je, navodno, 3,4 milijuna dolara, i taj detalj, zapravo, dodaje kredibilitet ovoj glasini.

S druge strane, pojavila se i glasina prema kojoj je ovaj depozit vraćen Ferrariju, što ukazuje da je Kimi već možda krenuo u smjeru Renaulta, i da je onaj memorandum u Stuttgart poslat bez autorizacije ili bez pravog poznavanja stvari.

Što god bilo u stvarnosti, jasno je da novac nije nikakva prepreka za Ferrari i njihovog glavnog sponzora Philip Morris (Marlboro).



Još jedna F1 fantazija? Schumi sretno grli vozača koji bi mogao oštetiti njegovu golemu reputaciju

FERRARI: CRVENO MOŽDA

ZA KIMIJA: +++
- Dragocjeno iskustvo iz Michelina
- Bezgranična Marlboro plaća

PROTIV KIMIJA: ---
- Još jedan vodonoša Schumiju?
- Neodređena budućnost Todta i Brawna

Oni žele Schumi-Kimi "dream-team" i za to su spremni platiti bezobrazno puno. Ako je potrebno, oni će posvetiti svoj cjelokupni godišnji marketinški budžet (1,05 milijardi dolara) Ferrarijevom F1 programu - da, svake godine!

Scenario broj 3
I na kraju...
Još jedna glasina koja se mogla čuti u Barceloni govori da je Michael već produžio ugovor s Ferrarijem za 2007. godinu i da ima veto klauzulu koja mu omogućuje izbor svojeg ekipnog kolege.

Nije vjerojatno da bi Ferrari tek tako propustio Kimija, pa se, prema glasinama iz Barcelone, pojavila još jedna solucija koju su razradili Bernie Ecclestone, Ferrarijev Luca di Montezemolo i Renaultov Flavio Briatore. Ona ide ovako: Kimi bi bio "smješten" u Renault samo tijekom 2007., što bi Briatoreu dalo 18 mjeseci da za Alonsa pronađe dugoročnu zamjenu, a Kovalainenu bi dalo priliku da sazrije na utrkama. Räikkönen bi 2008. godine prešao u Ferrari, gdje bi, nakon što se Schumacher povukao, postao - bez prepreka - novi vozač broj jedan.

Što namjerava Schumi? str.16
Windsor o Räikkönenu? str.23

POBJEDNICI & GUBITNICI

DOBAR MJESEC



... za Jacquesa Villeneuvea koji redovno osvaja bodove za BMW-Sauber i koji je konačno vozio po starom Nürburgringu (str. 64)

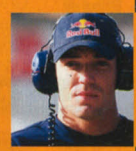


... za sve vozače Red Bullove obitelji. Coulthard, Klien, Liuzzi i Speed su dobili po jednog Maseratija Gran Sport na korištenje godinu dana od tvorničkog zastupnika u Austriji



... za Red Bullovog test vozača Roberta Doornbosa. Za njega nema Maseratija, ali je dobio Lamborghini Gallardo na korištenje za vrijeme PR putovanja po Saudijskoj Arabiji

LOŽ MJESEC



... za Roberta Doornbosa. Kad se vratio iz Saudijske Arabije, na Heathrowu mu nisu dali Ford Focus rent-a-car jer je premlad. Što je dobio? Ford Fiestu 1.25...



... za Jarna Trullija. 2005. je nakon pet utrka bio drugi u prvenstvu s 25 bodova. Ove sezone on je jedini vozač, osim onih iz Tora Rossa, Midlanda i Super Agurija, bez bodova



... za one koji misle da je Formula 1 šik. McLarenova nova ekipna uniforma, predstavljena u Nürburgringu, groznija je od one prošlogodišnje



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



Mirotvorac Damon za predsjednika
Damon Hill jednoglasno je izabran za predsjednika Britanskog kluba vozača utrka (BRDC). Nasljedio je Jackieja Stewarta. "Moja je uloga da ujedinim članove kluba," rekao je nakon izbora.

KOCKA JE BAČENA

FIA POTVRDILA DAVEA RICHARDSA

Pokušaj Direxiva, podržan od Rona Dennisa, nije uspio, ali koliko su ostali kandidati bili ozbiljni?

FIA je 28. travnja objavila da odobrava pristup Prodrivea svjetskom prvenstvu Formule 1 u 2008. godini, premda, obzirom da je tjedan dana ranije ostalih 10 ekipa (vidi dolje) primilo formalnu obavijest da su njihove prijave odbijene, rezultat nije nikoga iznenadio.

Zapravo, od 11 timova, samo ih je šest imalo šanse: Prodrive, Direxiv, Baram, Jordan, European Minardi i AMT Promotions (Carlin Motorsport). Ostale je jedan stari F1 insider opisao kao "nebitne".

Ali, sve je to odgovaralo FIA-inom predsjedniku Maxu Mosleyu da (a) preplaši GPMA odmetnike i natjera ih da se prijave za 2008. i (b) predstavi svoja pravila za 2008. kao vrlo atraktivna jer je, ni više ni manje, čak 22 ekipe predalo svoje prijave. Ali da je uistinu mislio ono što je rekao 28. travnja - "Ono što me najviše oduševljava jest visok kalibar prijavljenih" - tada bi zasigurno objavio njihova imena. Da to jest napravio, mnogi se ne bi složili da su BCM Competition, ALK Group, North Western, Filmty Interactive ili LuxRace Tech ekipe velikog kalibra, pa zbog toga to Mosley nije napravio.

Najveći gubitnik je Direxiv - čija je prijava, možda, bila jača i od one Prodrivea. Na primjer, za razliku od Prodrivea, Direxiv je uspješno sredio ekskluzivnu nabavku motora (koji su trebali biti jednu generaciju stariji Mercedesi V8)

Isto tako, dok se Prodriveov šef David Richards još uvijek bori s ekološkim prosvjednicima koji se žestoko protive ekspanziji njegove tvornice u Warwickshireu iz koje bi poslovala Prodriveova



Gospodar F1 lutrije Mosley (lijevo) izvukao je kombinaciju kojoj se nasmijao jedino Richards



UHVAĆENO MOBITELOM

Uhvatili nekog slavnog u F1? Pošaljite nam sliku!

BLAŽENI JARNO


Jarno Trulli
Sepang, 2006
Fotka: Aggie Reyes

Kakve su vaše Bridgestone gume, Jarno? Ma, super. A što je s Mikeom Gascoyneom? Nema problema...

10 VAN, 1 OSTAJE OTKRIVAMO NADOBUDNE ZA 2008

DIREXIV

Prijava predana 29. ožujka 2006. Motor Mercedes. Japanska tvrtka je već dobro povezana s Formulom 1. Sa sređenom nabavom motora, činilo se da ništa ne nedostaje - osim, možda, FIA-inog blagoslova. S umiješanim Ronom Dennisom, tako nešto nije nikada zajamčeno.
F1 Racing ocjena vjerodostojnosti: HHHHH

PRODRIVE

Prijava predana 31. ožujka 2006. Motor još nije poznat. Koncern Davida Richardsa sudjeluje u svjetskom rally prvenstvu još od ranih devedesetih. Ali, izdvojimo li Richardsa, ekipi nedostaje iskustva u utrkama na stazama, osobito u kategorijama jednosjeda. Također, postoje sumnje u pogledu nabavke motora. Ali DR je dobro pozicioniran pri FIA-i.
F1 Racing ocjena vjerodostojnosti: HHHH/

BARAM F1

Prijava predana 29. ožujka 2006. Motor Mecachrome. Craig Pollock nije stranac u Formuli 1, ali njegovo iskustvo vođenja ekipe BAR nije uspješno. Pokušavao se vratiti, ali njegova prividna ravnodušnost prema vlastitom neuspjehu možda upućuje na nešto što mi ne znamo, a on zna. F1 Racing ocjena vjerodostojnosti: HHH//



JORDAN

Prijava predana 25. ožujka 2006. Motor nije poznat. Reference Eddieja Jordana u Formuli 1 su odlične, ali njegova je ekipa okusila sve, od pobjede do tragedije tijekom svojih 14 sezona, prije nego što je napokon bacila ručnik u ring. Više ne posjeduje postrojenje koje zadovoljava F1 standarde, ali ima sredstva za kupovinu novog.
F1 Racing ocjena vjerodostojnosti: HHH//

EUROPEAN MINARDI

Prijava predana 24. ožujka 2006. Motor Cosworth. Paul Stoddart ima novac, strast i karakter. Zapravo, nikada nije uspio podići Minardi u Formuli 1 i nedostaje mu potrebna tehnička podrška. Vjerojatno ga FIA smatra malo previše nestašnim za njegovo vlastito dobro.
F1 Racing ocjena vjerodostojnosti: HHH//

AMT PROMOTIONS

Prijava predana 29. ožujka 2006. Motor nije poznat. Vlasnik momčadi Trevor Carlin ima puno uspjeha u utrkama jednosjeda, ali se nije pokazao uspješnim u vođenju Midlanda prošle godine.
F1 Racing ocjena vjerodostojnosti: HHH//



Irvine osvojio Pamelu Anderson! 10 bodova.
Točno je! Bar je bilo u trenutku tiskanja ovog broja. Eddie i najslavniji komad iz Baywatcha su zajedno! I najbolje: navodno će sretni par uljepšati Grand Prix Monaka 28. svibnja.



Schumacher: 66 i idemo dalje
U Imoli je Michael Schumacher nadmašio rekord Ayrtona Senne od 65 pole positiona. "Naravno, ovo je velika stvar," rekao je. "Ali, to postaje bitno kad jednom završite karijeru, ne sada."

ekipa, Direxiv bi već bio spreman za promptno useljenje u bivšu McLarenovu tvornicu u Wokingu, u Surreyu.

Ipak, Prodrive ima bogato natjecateljsko iskustvo - i tu uvjerljivo vodi. Ali Direxiv bi, de facto, bila McLarenova B-ekipa, koja bi nastupala s McLarenovim štićenikom Lewisom Hamiltonom. Kao takav, Direxiv bi uživao u pokroviteljstvu bossa McLarena Rona Dennisa i sigurno bi bio u potpunosti profesionalna organizacija.

Najzad, Direxiv (u vlasništvu Akiyama Holdinga) je vrlo bogat kandidat. Na njihovoj je prijavi tržišni kapital prikazan s 350 milijuna dolara; za razliku od toga Prodrive je svoju netto vrijednost naznačio kao manju od 5 milijuna dolara.

Kad je bio upitan, Dennis nije htio komentirati Direxivov neuspjeh, ali je priznao da je bio iznenađen što cijeli proces nije bio rigorozniji. Mosley se, naravno, ne bi složio s time i već je izjavio kako "Prodrive ima najbolju kombinaciju financijske podrške, tehničke sposobnosti i iskustva na utrkama, i dobro je poznat FIA-i kroz svoje sudjelovanje u svjetskom rally prvenstvu. Također... David Richards, ima iskustva kao vođa ekipe u Formuli 1."

Eddie Jordan je bio ljut što nije odabran obzirom da je, kako kaže, imao bogatu podršku. Međutim, Craig Pollock je svoje razočaranje primio sa zadrškom – šireći glasine kako njegova ekipa Baram još nije poražena.

Uistinu, glasine u pedoku potvrđuju da je u cijelu stvar umiješan i Bernie Ecclestone i da bi Baram mogao završiti kao 12. ekipa - osobito ako bi se Prodrive negdje spotaknuo.

> "Ron Dennis je bio iznenađen što proces nije bio rigorozniji"

No, realno gledajući, F1 Racing očekuje da Richards, kao nevjerojatno sposoban i ambiciozan pojedinac, pobijedi prosvjednike i izađe iz svega s osmijehom na licu. Uostalom, ako ne uspije, vjerojatno će preuzeti Renaultovu operaciju u Enstoneu kada se Renault jednom povuče iz Formule 1, kad god se to dogodilo.

Kako god okrenete, DR se vraća.

FOTOGRAFIJE: JAKOB EBREY/LAT; CHARLES COATES/LAT; GARY HAWKINS/LAT; LAT ARHIVA; GETTY IMAGES; CORBIS; CADMIUM

BCN COMPETITION
Prijava predana 24. ožujka 2006. Motor nije poznat. Dizajner Enrique Scalabroni već je ranije pokušavao osnovati ekipu Formule 1. Posljednji put je probao 2002., kada se pokušao udružiti s dobavljačem motora Asiatech.
F1 Racing ocjena vjerodostojnosti: HH///

ALK GROUP
Prijava predana 26. ožujka 2006. Motor nije poznat. Ekipa pod vodstvom Kanea Khana i Adama Kitena mogla bi predstavljati priliku za britanskog (neuspješnog) vozača jednosjeda Adama Langley-Khana? Moguće.
F1 Racing ocjena vjerodostojnosti: H////

NORTH WESTERN
Prijava predana 31. ožujka 2006. Motor Cosworth (nije potvrđeno). Prijavljen od strane odvjetničke tvrtke Lennox Bywater, "jedne od najboljih odvjetničkih firmi na svijetu u području Formule 1". Ali, nitko koga smo kontaktirali nije čuo ništa o njima. Njihov website govori dosta toga - jedna stranica s fotografijom Toyote Mike Sala iz 2002. Hmm...
F1 Racing ocjena vjerodostojnosti: H////

FILMTY INTERACTIVE
Prijava predana 26. ožujka 2006. Motor Cosworth. Navodno sponzoriran od strane američke tvrtke za digitalnu tehnologiju Eye2Buy. Ali letimičnim istraživanjem Interneta nismo došli ni do kakvih daljnjih informacija.
F1 Racing ocjena vjerodostojnosti: H////

LUXRACE TECH
Prijava predana 31. ožujka 2006. Motor nije poznat. Zvuči kao trećerazredna ekipa Formule Ford, a direktor LuxRace Techa, Boris Barnes, uopće se ne pojavljuje ni na jednom internetskom pretraživaču.
F1 Racing ocjena vjerodostojnosti: /////

NEKAD KAO SAD

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

Pitanje 1: Koja je najšašavija stvar koju ste radili na utrkama
Pitanje 2: Da li ste bili svjesni da ste slavni? Kad ste to shvatili?

Stirling Moss 50-te

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



Odgovor 1: Obično smo znali odnijeti mali automobil Harryja Schella - sićušnu Vespu - na neko blesavo mjesto. Stavili bismo je u predvorje hotela, ili između dva stabla, tako da je nije mogao pomaknuti.
Odgovor 2: Obično kad bi me ljudi tražili autogram. Ali to nije bilo kao danas.

Jack Brabham 60-te

Rođen 1926., 126 Grand Prixa (1955.-1970.)
14 pobjeda, 3 naslova prvaka (1975., 1960., 1966.)



Odgovor 1: Jednom sam platio da se rentirani auto Augieja Pappsa baci u bazen za plivanje.

Odgovor 2: Nakon mojeg prvog osvajanja svjetskog prvenstva 1959.

Niki Lauda 70-te

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



Odgovor 1: Diskrecija mi zabranjuje da budem konkretan...

Odgovor 2: Onog trenutka kad pomislite da ste slavni, u velikoj ste nevolji. Tada riskirate da se shvatite suviše ozbiljno.

Keke Rosberg 80-te

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



Odgovor 1: Štrajk vozača u Južnoj Africi 1982. To je bilo odvratno, nepotrebno i radilo se, zapravo, o prijevari jednog ili dvojice upletenih ljudi.

Odgovor 2: Mogao bih reći "ne", ali da li je to točno ? Odjednom uspijevate dobiti mjesto u rasprodanom avionu. Mislim da je odgovor "da".

Damon Hill 90-te

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



Odgovor 1: Jednom sam napustio motorhome 10 minuta prije nego što sam bio potpuno uvjeren da sam učinio sve što sam mogao da pobijedim.

Odgovor 2: Uvidio sam da sam slavan kad sam morao početi govoriti "ne" umjesto "molim".



Uspjeh stvara uspjeh

U prve četiri utrke ove sezone Renaultovi sponzori uživali su televizijsku pokrivenost od skoro 40 posto, ili sveukupno 11.923 sekunde Ferrari je imao eksponiranost od 5.820 sekundi.

F1 EXPOSE



CIJENA LOGA U FORMULI 1

F1 Racing predstavlja, po prvi puta, detaljni pregled svih financijskih vrijednosti sponzorskih ugovora u Formuli 1. Ovo je živi novac koji pokreće automobile - od Ferrarija do sitne ribe

Iza zatvorenih vratiju vodi se bitka, jednako ljuta kao i ona na stazi, ljudi iz marketinga, odjevenih ne u kombinezone već u skupa prugasta odijela. Nagrada koja se priželjkuje? Sponzorski milijuni. Sponzorstvo u Formuli 1 mnogo je više od naljepnica na automobilima, to je financijska krv sporta koja ekipama daje godišnje prihode od jedne milijarde američkih dolara*. I, poput svih drugih stvari u Formuli 1, niti distribucija tih dolara nije baš ujednačena, kao što pokazuju naše brojke...

FERRARI

Ferrarijev uspjeh i status brenda diktiraju goleme prihode - 81,5 milijuna dolara više nego najbliži rival McLaren. Ovome možete dodati još najmanje 10 milijuna od Bridgestonea. No, u Ferrariju trebaju svaki cent - matična kompanija Fiat već je podugo u financijskim problemima. Napušta ih Vodafone i 2007. odlazi u McLaren, ali Philip Morris (Marlboro) će više nego ispuniti tu prazninu - njihov će doprinos biti 175 milijuna dolara za 2007., i rasti će do 215 milijuna u 2011. To je daleko najveći posao u povijesti Formule 1, ali vrijedan je i za Marlboro, budući da načini reklamiranja duhana ubrzano kopne, i time jako dobivaju na vrijednosti.

Ferrari odbija komentirati.

Marlboro 100 milijuna dolara
Vodafone 60 milijuna dolara
Shell 40 m milijuna dolara
AMD 12.5 milijuna dolara
Acer 4 milijuna dolara
Martini 4 milijuna dolara
Mahle 0.5 milijuna dolara
SKF 0.5 milijuna dolara
Brembo 0.5 milijuna dolara

Ukupno 222 milijuna dolara

McLAREN

McLaren je poznat po najskupljem oglasnom prostoru na svojim automobilima. Mercedes je, također, velika atrakcija za poslove OEM-a (original equipment manufacturers - proizvođače originalne opreme). Mobil 1 je jedan takav OEM posao, i varira od godine do godine, ovisno o broju cestovnih Mercedesa s Mobil 1 uljima u karterima. Posao s Johnnie Walkerom značajnije je narastao u 2006.; sada su njihove reklame na bokovima, ali i na stjenkama uspravnih usisa zraka. Za Emirate se govori da su tek prijelazni, jednogodišnji posao dok 2007. ne stigne Vodafone. Odlazak duhanskog (West) sponzora izgleda da nije osobito naškodio. McLaren odbija komentirati.

Mobil 1 40 milijuna dolara
Johnnie Walker 30 mil. dolara
Siemens 15 milijuna dolara
Emirates 15 milijuna dolara
Direxiv 10 milijuna dolara
SAP 8 milijuna dolara
Henkel 5 milijuna dolara
Schüco 5 milijuna dolara
AT&T 3 milijuna dolara
Nescafé Xpress 2.5 mil. dolara
Steinmetz 2 milijuna dolara
Hugo Boss 2 milijuna dolara
Tag Heuer 2 milijuna dolara
Hilton 0.75 milijuna dolara
Kenwood 0.5 milijuna dolara

Ukupno 140.75 miliona dolara

RENAULT

Iz Renaulta su potvrdili da je naša suma točna, i da osigurava značajnu subvenciju za ovu relativno štedljivu F1 operaciju. Renault sam plaća program motora u svojem postrojenju u Viry-Chatillonu, i tradicionalno pokriva polovicu plaća vozačima (ukupno 18 milijuna dolara). Druga polovica plaća dolazi od sponzorskih prihoda, čiji ostatak u kombinaciji sa FOM-ovim TV novcem (oko 28 milijuna dolara u 2005.) pokriva program šasije u Enstoneu. Japanski duhan (Mild Seven) odlazi krajem 2006. i njihovo nadomještanje je ključ za budućnost.

Mild Seven 60 milijuna dolara
Elf 20 milijuna dolara
i-mode 18 milijuna dolara
Telefonica 18 milijuna dolara
Hanjin Shipping 14 mil. dolara
Chronotech 2 milijuna dolara
Mutua Madrileña 1.5 mil. dolara
Guru 1 milijuna dolara
Magneti Marelli 0.5 mil. dolara

Ukupno 136 milijuna dolara

* Brojke su iznosi koje u gotovini plaćaju sponzori, izuzev proizvođača guma. Sponzori koji ne plaćaju u gotovini nisu navedeni. Sve brojke su procjene F1 Racinga.



Španjolska postaje hit
Uspjesi Fernanda Alonsa i posve rasprodane tribine u Barceloni premija su na F1 tržištu. Španjolski brendovi Telefonica i Repsol sada su glavni ciljevi za sve vodeće F1 ekipe.



I ekipe dobivaju dio kolača
Po prvi puta čini se da će i ekipe dobiti dio zarade od oglašavanja uz staze. To bi trebao biti jedan dio komercijalnog dogovora u Formuli 1 od 2008. na dalje.

BMW-SAUBER

BMW je za sponzore jako privlačan, i u svojoj prvoj godini nova je ekipa prošla izuzetno dobro po pitanju spoznorstva. Bivši Sauberov glavni sponzor, Petronas, sačuvao je svoj visoki profil, zajedno sa svojim brendom ulja, Sytiumom. Intel je bio veliki pogodak - BMW je tu u izravnoj borbi pobijedio Hondu i McLaren. Credit Suisse je također veliki sponzor, ali F1 Racing vjeruje da dogovor ne uključuje novac. Radije, CS-ove dionice Saubera su prepisane natrag ekipi. BMW odbija komentirati.

Petronas (+Syntium) 42.5 mil.dol.
Intel 30 milijuna dolara
O2 15 milijuna dolara
Dell 10 milijuna dolara
Certina Watches $2 mil. dolara
Dalco 0.6 milijuna dolara
Dräxlmaier 0.6 milijuna dolara
NGK 0.6 milijuna dolara
Walter Meier 0.6 mil. dolara
Würth 0.6 milijuna dolara

Total 102.5 milijuna dolara

WILLIAMS

Odlazak BMW-a na kraju 2005. uništio je Williamsovu mogućnost da osigura velike novce od OEM ugovora, ali kao privatna ekipa uspjeli su se održati na impresivnoj listi imena. Unatoč tome, bez financiranja proizvođača, 83.5 milijuna dolara, plus FOM-ov TV novac (27 milijuna dolara u 2005.) su otprilike svi prihodi koje je Williams ove godine ima. Za 2006. je Williams dobio i naknadu za prepuštanje ugovora Jensona Buttona (30 milijuna dolara). Ovo je platilo nabavu Cosworthovih motora, ali za 2007. trebaju ozbiljno velikog sponzora da pokrije ovaj račun - ili još bolje, besplatne Toyotine motore pod imenom Lexus (što nije jako vjerojatno). Williams odbija komentirati.

RBS 20 milijuna dolara
Petrobras 13 milijuna dolara
Budweiser 12 milijuna dolara
Allianz 9 milijuna dolara
Mobilecast 5.5 milijuna dolara
Fedex 5 milijuna dolara
Reuters 3 milijuna dolara
Tata 3 milijuna dolara
Accenture 2.5 milijuna dolara
Hamleys 2.5 milijuna dolara
Oris 2 milijuna dolara
Philips 2 milijuna dolara
QinetiQ 1 milijuna dolara
Castrol 0.5 milijuna dolara
DeWalt 0.5 milijuna dolara
Puma 0.5 milijuna dolara
Randstad 0.5 milijuna dolara
Battery 0.5 milijuna dolara
SKF 0.5 milijuna dolara

Ukupno $83.5 milijuna dolara

HONDA

Ovisnost o Lucky Strikeu sigurno nije bio problem dok je ekipa bila u vlasništvu BAT-a, ali ugovor za njihovih 60 milijuna dolara ističe krajem ove godine. Honda bi onda mogla pokriti cijeli račun. (Od njezinih sponzora, ne ovdje spomenutih, ugovor s ENEOS-om mogao bi uključivati i gotovinu, ali je vjerojatnije da je riječ samo o dobavljanju goriva i ulja.) Honda odbija komentirati.

Lucky Strike 60 milijuna dolara
Intercond 2.5 milijuna dolara
Ray-Ban 2 milijuna dolara
Seiko 1 milijuna dolara
Celerant Consulting 0.5 mil.d.

Ukupno 66 milijuna dolara

TOYOTA

Puno Toyotinih sponzorstava vezano je za OEM poslove - to nije iznenađenje kad je u pitanju druga najveća automobilska kompanija na svijetu. Dva najveća ugovora - Bridgestone i Esso - gotovo su nemoguća za procjeniti jer bi njihova apsolutna vrijednost za Toyotu Inc. mogla dosezati stotine milijuna dolara. Od ugovora s F1 ekipom, najveći je Panasonic, ali i njihovih 30 milijuna je samo sitnica u usporedbi s Toyotinim vlastitim budžetom. Toyota odbija komentirati..

Panasonic 30 milijuna dolara
Denso 10 milijuna dolara
Intel 10 milijuna dolara
KDDI 6.5 milijuna dolara
BMC Software 3 mil. dolara
Dassault Systèmes 1 mil. dolara
Ebbon-Dacs 1 milijuna dolara
EMC 1 milijuna dolara

Ukupno 62.5 milijuna dolara

SUPER AGURI

Super Aguri je potvrdio ukupnu brojku od 57 milijuna dolara. Od toga 20 milijuna vjerojatno dolazi od Samantha Kingza, japanske modne kuće. Dodatna dva milijuna ili nešto slično dolaze od malih ugvora, a ostatak od Honde. Kao i motore, Honda je ekipi pružila početni kapital samo za ovu godinu. Ako se vratimo natrag na ukupni iznos, procjenjujemo da Honda plaća 35 milijuna.

Honda 35 milijuna dolara
Samantha Kingz 20 mil. dolara
Mobilecast 0.5 milijuna dolara
Autobacs 0.75 milijuna dolara

Ukupno 57 milijuna dolara

MIDLAND

Većina Midlandovog sponzorskog novca dolazi od vozača (Christijana Albersa i Tiaga Monteira) čiji sponzori plaćaju oko 12 milijuna dolara za svakog. Dodatnih 8 milijuna dolazi od test vozača, a još 11,5 milijuna dolara dolazi od različitih manjih sponzora. Povrh ovoga, Midland sam osigurava budžet od 15 do 40 milijuna, ovisno o potrebama. Midland je ove iznose potvrdio.

Albers 12 mil. $ (JVC, Mingya, Dremel, Garcia, MAN, Lost Boys/LB Icon, F1 Racing.net).
Monteiro 12 milijuna dolara (Portugal, EuroPoker.com).
Test drivers 8 milijuna dolara
Rhino's 5 milijuna dolara
ZIM 3 milijuna dolara
Superfund 1 milijuna dolara
Liftec 1 milijuna dolara
TrekStar 1 milijuna dolara
Phard 0.5 milijuna dolara

Total 43.5 milijuna dolara

RED BULL 0 milijuna dolara
TORO ROSSO 0 milijuna

Stavili smo ih zajedno zato što obje ekipe zarađuju jednako od sponzorstava - tj. ništa. Red Bull omogućuje kompletni budžet, pa je izabrao da ne razrjeđuje brend logoima drugih kompanija. RBR ima tri imenovana sponzora - Rauch, Quehenberger i Alpinestars - ali niti jedan nije znatnije prisutan na automobilu i pretpostavljamo da niti jedan ne plaća u novcu.

Isto tako, STR-u Volkswagen samo dobavlja službene automobile. Red Bull je izjavio: "Obje ekipe imaju nekoliko sponzora, ali u filozofiju Red Bulla se ne uklapa da se o iznosima govori u javnosti."

Vidi: Pitpass Biznis, str.22



"IZGUBLJENO U PRIJEVODU"

ALAIN DASSAD (RENAULT)

"Ekipa Renault F1 danas je objavila da učvršćuje svoju podršku Formuli 1 i nakon 2008., nakon dogovora da će potpisati ugovor s firmom Formula One Administration." Službeno medijsko priopćenje Renaulta"

TRANSLATION:
Eto vidite, rekao sam vam da ćemo ostati u Formuli 1. Nitko nam nije vjerovao, čak niti Fernando Alonso. Nadajmo se da Kimi Räikkönen obraća pažnju. Jer, Kimi, mi te uistinu želimo. Zapravo, mi te strašno trebamo...

JOŠ DVIJE GODINE

SCHUMI BLIZU NOVOG POTPISA...

...ali pod uvjetom da sve bude baš točno, točno onako kako on želi, naravn

GLASINE koje govore da će Michael Schumacher najvjerojatnije potpisati dvogodišnje produženje ugovora s Ferrarijem nesumnjivo ukazuju da razmišljanja o povlačenju još uvijek ne dominiraju njegovom karijerom. Michael je nekoliko puta ponovio da će svoju odluku donijeti prije srpnja, ali čemu odugovlačenje kad već sada ima dvije osvojene pobjede?

F1 Racing saznaje da Michael želi srediti nekoliko stvari prije nego što potpiše bilo kakav novi ugovor...

Brige oko guma 2007.

Michaelova najveća zabrinutost vezana je uz nova pravila za gume u 2007. godini. Nakon što Michelin napusti Formulu 1 i Bridgestone ostane jedini dobavljač guma, Schumacher se boji da Ferrari više neće moći diktirati Bridgestoneov razvojni program.

> " Govori se da Schumacher povlači sve moguće veze da spriječi Räikkönenov dolazak u Ferrari "

Prema saznanjima od visoko pozicionirane osobe vrlo bliske Schumacheru, Michael zahtijeva izvješće o planovima japanske tvrtke za iduću godinu. On želi biti siguran da će Ferrari zadržati ključnu ulogu u razvoja guma i čak da će tim razvojem moći upravljati u vlastitu korist.

Brige oko timskog kolege za 2007

Michael je javno priznao da nema nikakvih problema da mu u 2007. partner u ekipi bude Kimi Räikkönen: No, eventualni dolazak Finca ipak nailazi na povelik otpor u Ferrariju jer, navodno, Schumacher drži konce u rukama na svakoj razini firme, i nastoji zadržati Kimija izvan nje. Privatno se vjeruje da je Schumacher zabrinut za gubitak posvemašnje pažnje i fokusa ukoliko im se pridruži vozač sličnog statusa koji i sam zahtijeva veliku pozornost. Činjenica da Räikkönenovi menadžeri proširuju opcije za 2007. upućuje da Michael uspijeva u odstranjivanju najvećeg rivala

Briga oko menadžmenta ekipe 2007.

Na kraju, Michaela zabrinjavaju planovi o nasljednicima Ferrarijevog sadašnjeg menadžmenta. Dugoročna budućnost u ekipi Jeana Todta - koji ima 60 godina - nije jasna. On je sada angažiran i u poslovanju Ferrarijevog odjela sportskih automobila, a baca oko i na moguću poziciju nasljednika predsjednika FIA-e, Maxa Mosleya. Iako Schumacherova budućnost nije ovisna o Todtovom ostanku, govori se da mu je obećano kako Todtova desna ruka, tehnički direktor Ross Brawn, neće uskoro otići. Štoviše, vjeruje se da Brawn ozbiljno razmišlja o samoj Todtovoj ulozi. Obzirom da je Ross jednako ambiciozan kao i Michael, Schumi želi biti siguran da će upravljanje njegovom budućnošću u Ferrariju ostati u sigurnim rukama.



F1 gume možda izgledaju dosadno, ali status kod Bridgestonea će biti jedan od ključnih faktora ostanka Schumachera u Ferrariju

ČUDO OD DJETETA POBJEĐUJE

HAMILTON PRESUDAN ZA BUDUĆNOST MCLARENA

Dvije uvjerljive GP2 pobjede Lewisa Hamiltona na Nürburgringu natjerale su sve u F1 pedoku da stanu i obrate pažnju. U jednom vikendu ovaj je 21-godišnjak postao sljedeća velika stvar u Formuli 1. Naredno je pitanje hoće li se u Formuli 1 iduće godine pridružiti bivšim GP2 maturantima Nicu Rosbergu i Heikkiju Kovalainenu.

Štoviše, šire se glasine prema kojima bi mogao postati timski kolega Fernandu Alonsu u McLarenu, ekipi koja već više od 10 godina brine o njegovoj karijeri. "Ne skrivamo činjenicu da bismo voljeli vidjeti Kimija u našem autu," rekao je McLarenov izvršni direktor Martin Whitmarsh. "Ali, nismo ni u kakvoj žurbi. Moguće je da će i Lewis biti s nama iduće godine, ali moramo procijeniti rizik dovođenja tako mladog vozača u ekipu."

Dok McLarenove nade o osnivanju B-ekipe polako nestaju (vidi str. 12), ambicije o privremenom smještaju Hamiltona u neku drugu ekipu, sklonu McLarenu, prilično su ograničene. I dok je jednako malo vjerojatno da bi Ron Dennis bio spreman na rizik i sam angažirati Hamiltona tako rano, on ima super-zvijezdu na čekanju, što je jaka krata za bilo koju vrstu pregovora.

Vidi priču o Hamiltonu, str. 58



Dvostruka GP2 pobjeda u Nürburgringu izbacila je Hamiltona u središte pažnje

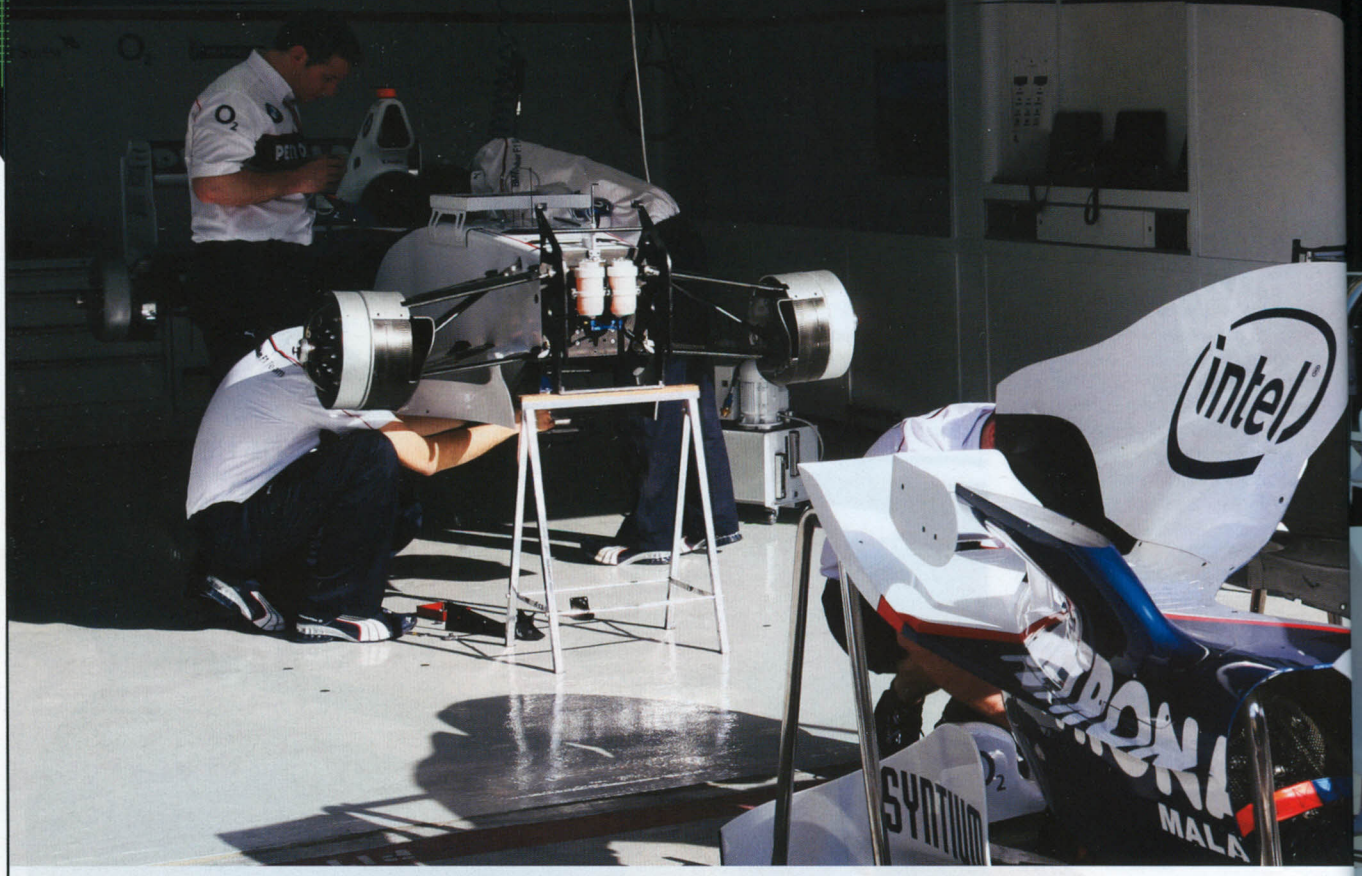


DC radi na promjeni kvalifikacija
David Coulthard predvodi one koji žele - još jednom - promijeniti format kvalifikacija. Ukinuo bi se postojeći Q3 (treći) dio i zamijenio jedan-po-jedan vožnjama najbrže desetorice, ili slobodnom jurnjavom s malo benzina.

F1 ZNANOST

PRIPREMA ZA GRAND PRIX UTRKU

Što je to set-up za utrku, kako se postiže i koje promjene su uistinu važne?



To je nešto što stalno možete čuti u pedoku Formule 1, klasičnu ispriku vozača za loše vrijeme po krugu: "Podešenost auta nije bila baš dobra." Možda uistinu nije bila dobra, a možda i je, ali je vozač bio taj koji je pogriješio. Ono što zasigurno znamo je da je ovakav kratki govor često izlika za loš rezultat, objašnjenje koje krivicu svaljuje s vozača na stroj. Ali zašto se automobili ne ponašaju kako bi trebali i zašto ih je ponekad tako teško podesiti? Još važnije, što je to točno dobra podešenost i kako se postiže?

PRIJE UTRKE

"Devedeset posto posla naše podešenosti obavlja se u tvornici," govori Alan Permane, inženjer utrke Giancarla Fisichelle. "Naše pripreme automobila baziraju se na podacima prikupljenim na prijašnjim utrkama i testiranjima. Gledamo sve što je apsolutno najbrže na simulacijama, ali onda težimo određivanju aero potiska i pojedinih brzina u mjenjaču."

Simulacija ima nekoliko formi - kvazi-statična, koja pomaže pri određivanju generalnih parametara kao što su aerodinamički i mehanički balans; zatim simulacija staze, koja određuje udaljenost auta od tla i promjene u postavkama krila. Danas je određivanje stupnjeva prijenosa u mjenjaču puno manje ovisno o osjećaju vozača jer automatizirano korištenje gasa kada je traction control aktivan smanjuje potrebu za precizno usklađenim mijenjanjem brzina. Ekipa i vozači sastaju se četvrtkom navečer radi dogovora o cijelom vikendu i određivanju parametara za konačni izbor guma.

> "Ako se auto čini nervoznim, kažem inženjerima da to ignoriraju. Staza će biti ta koja će se promijeniti"
> Alex Wurz

PETAK

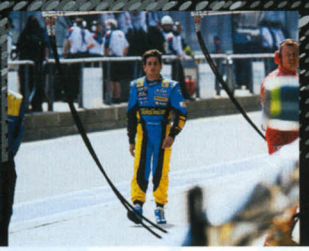
"Cilj je pronaći podešenost koja najbolje funkcionira i za kvalifikacije i za utrku," kaže Red Bull Racingov šef inženjeringa za utrke i testiranja, Paul Monaghan. "To treba biti nešto što se može prilagođavati unutar pravila parc ferméa - koja dozvoljavaju mijenjanje pritiska u gumama i nagiba zakrilaca na krilima."

Petak se sastoji od dva jednosatna treninga, ujutro i popodne. I dok prioriteti ostaju



Zbrka oko crvene zastave

Kvar na startnim svjetlima i mjerenju vremena doveo je do kratkog prekida kvalifikacija u Nüburgringu. Nekoliko je vozača moralo prekinuti svoje brze krugove, i trebalo je 10 minuta da se sve sredi.



Fisico proključao na Jacquesa

Nije kvar na sistemima bio taj koji je Jacquesu Villeneuveu omogućio da se u Nürburgringu ugura među 10 najbržih u kvalifikacijama. No pritom je navodno,malo blokirao Giancarla Fisichellu. Ovaj mu je to vrlo otvoreno predbacio.



Krila, diferencijali, traction-control, ovjesi i izbor guma - sve su to stvari koje treba fino podesiti prije utrke

štednja u korištenju rada motora i, dakle, limitiranost broja pređenih krugova, sve ekipe koriste ovo vrijeme za procjenu svojih primarnih i rezervnih izbora guma.

"Naša prva vožnja služi za provjeru pritiska u gumama," govori Williamsov test vozač Alex Wurz. "Onda provjeravamo je li opći balans generalno OK. Čak i ako se auto čini nervoznim, kažem inženjerima da to ignoriraju. Staza će biti ta koja će se promijeniti i okrenuti prema nama. To je prednost iskustva."

Na prvom treningu, vozač i inženjer jednostavno popravljaju balans automobila i rade sitne promjene na koje se ne troši mnogo vremena. Kako stvari napreduju, na red dolazi dodatno fino podešavanje: "Počinjemo podešavati stvari poput rasporeda težine," govori Permane. "Ovjese podešavamo tako da postanu tvrđi ili mekši, uglavnom regulirajući anti-rollbar."

Wurz dodaje: "Vrijeme ograničava ono što možete učiniti. U Bahreinu, na primjer, nisam mijenjao ništa na automobilu, uopće - samo sam se igrao sa tlakom u gumama, diferencijalom i traction controlom."

SUBOTA

Evolucija staze diktira kako će timovi naoštriti svoju podešenost. Opći balans je osjetljiv i iziskuje promjene na kutu prednjeg krila, udaljenosti od tla, balansu kočenja i elektroničkim jedinicama kontrole. Mehaničari se također bave amortizerima, anti-rollbarovima i poprečnom nagnutošću kotača.

Pravila za 2006. dozvoljavaju ekipama odgodu odluke o izboru guma do subote popodne. No, vožnja u ključnom posljednjem jednosatnom treningu prije kvalifikacija je limitirana.

"Taj jedan sat u stvari postaje 40 minuta," nastavlja Permane, "Nitko zapravo u prvih 20 minuta ne izlazi van jer prije toga GP2 utrka i Porschei jako zaprljaju stazu. Mi radimo dodatne tri vožnje; prvu radi provjere promjena obavljenih preko noći, drugu radi podešavanja balansa i treću zbog priprema za kvalifikacije, tako što ustanovljavamo balans na novim gumama."

PARC FERMÉ I UTRKA

Budući da se kvalifikacije i utrka praktički održavaju u parc fermé uvjetima, moguć je samo vrlo ograničen broj izmjena na automobilima.

"Može se promijeniti kut prednjih krila, pritisak u gumama i mapping motora," govori Permane. "Ali mi ne volimo mijenjati puno toga tijekom utrke - na primjer, nikad ne mijenjamo kut na prednjem krilu za više od jednog stupnja prilikom zaustavljanja u boksu, osim ako automobil ne leži na stazi izrazito loše.

"Ponekad možda promijenimo pritisak u drugom kompletu guma. Pratimo tijekom utrke i ako vozač misli da je auto malo prenervozan možemo povećati pritisak u prednjima, ili smanjiti pritisak u stražnjim gumama."

U kokpitu vozač je ograničen na samo nekoliko varijabli, kaže Wurz: "Mogu se mijenjati postavke diferencijala, traction controla i balansa kočnica. Ponekad mijenjaš mapping motora u svakom krugu, nekad ništa ne diraš kroz cijelu utrku. Otvoriš malo diferencijal, ili odrežeš traction control kako bi si dao više slobode u doziranju gasa."

> "Moraš imati hrabrosti reći ovo ne valja. Vratimo se na ono što znamo'
> Alan Permane

OD VISOKOG DO NISKOG POTISKA

Dok su razlike u aerodinamičkom otporu kojeg diktiraju brzine u Nürburgringu i Monzi znatne, automobili na ove dvije staze nisu toliko različito podešeni. Manjih razlika bit će, recimo, u veličinu i nagibu krila, i to će biti posve adekvatno.

U Monaku, međutim, promjene su znatno naglašenije - ne toliko zbog velikog potiska koji je potreban, koliko zbog same prirode te staze.

"Monako se jako razlikuje od bilo koje druge staze," kaže Permane. "U Monaku moramo držati auto odmaknutim od tla zbog neravnina, i to je onda posve druga priča. Tamo je sve okrenuto trakciji."



MONACO '05



MONZA '05

ŠTO AKO STVARI KRENU POSVE LOŠE?

Formula 1 je toliko intenzivna i metodična da se ovo rijetko dešava. U ekstremnom slučaju vozač može "maznuti" postavke podešenosti svojeg timskog kolege, ali na utrkama to se rijetko prakticira.

"Vozač se ponekad može izgubiti tijekom testiranja jer ima mnogo različitih vrsta guma s kojima se eksperimentira," priznaje Permane. "Moraš samo imati hrabrosti i reći: 'Ovo ne valja, vratimo se na ono što znamo.'"

Wurz dodaje: "Ako se dogodi da imam jednu ili dvije vožnje u kojima se auto ponaša loše, samo pričekam da se staza promijeni i okrene prema meni. Ja nisam tip koji stalno voli mijenjati nešto na autu. Ponekad ga moraš pustiti da bude takav kakav je - to nije uvijek najbrži način, ali ako promijeniš previše stvari možeš se izgubiti. Tada se moraš vratiti na početak. Da si ostao na početku, ne bi se zbunio jer bi znao točno što se dogodilo sa stazom."

Utvrđivanje podešenosti uvijek je kompromis. Ključ je u razumijevanju da inženjer nikada ne može poboljšati automobil u svim područjima. Naprotiv, vjerojatnije je da će se fokusirati (a) na najslabiju točku automobila i (b) na ono gdje se može zaraditi najveće poboljšanje vremena nekom promjenom.

Ako se vozač počne žaliti na probleme u jednom jako brzom zavoju, ekipa se time može baviti tijekom cijelog vikenda bez da to urodi značajnim poboljšanjem vremena po krugu - možda će se zaraditi koja stotinka sekunde. Ali u uistinu sporom zavoju, gdje se pokušava izliječiti poduprav ljanje, može se zaraditi i cijela desetinka sekunde ili dvije.

Identificirati najbolji pristup problemu jednako je važno kao i identificirati sam problem.

(NE)SIGURNOST U IMOLI

F1 PLJAČKA

Sigurnost u Imoli ozložena je žestokim kritikama nakon sljedžijskog napada na foto-reportera F1 Racinga Marka Thompsona za vrijeme Grand Prixa San Marina.

Thompson se vraćao u pedok nakon ceremonije proglašenja pobjednika kad ga je nekoliko mladića napalo i oduzelo mu fotografsku opremu vrijednu 13.000 dolara. Thompson se obratio obližnjem službeniku osiguranja ali mu je ovaj odbio pomoći. Thompson se onda dao u potjeru za lopovima i sustigao ih, no opet su ga napali i izudarali šakama i nogama.

"Zaštitar je samo slegnuo ramenima," rekao je kasnije Thompson. "Nije ništa učinio da mi pomogne."

FIA je primila kompletni izveštaj o ovom događaju i, kao prvu mjeru, uputila oštar protest organizatorima u Imoli.



Naš fotograf Mark Thompson nije se mogao osloniti na zaštitare u Imoli

VIJEST SA ZADRŠKOM

SENNIN ISPUHANI GAF

Da li je čuveni sudar Ayrtona Senne u Monaku 1988. bio, zapravo, izazvan praznom gumom? Uvijek se smatralo da je Brazilac udario u ogradu u posljednjim fazama utrke, nakon što je na trenutak izgubio koncentraciju. No, Neil Trundle, McLarenov glavni mehaničar u to vrijeme, izjavio je kako je uzrok sudara vjerojatno bila stražnja guma koja se polako praznila, a ne ljudski faktor.

"Ozbiljno smo sumnjali da Ayrton ima sporo ispuhivanje gume," kaže Trundle. "Automobil je počeo plesati po stazi, no Ayrton je odlučio pokušati završiti utrku, radije nego ići u boks, promijeniti gumu i izgubiti vodstvo."

Senna je vodio s ogromnom prednošću kad je bubnuo u zaštitnu ogradu



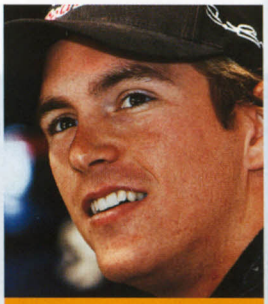
Vidi McLaren, str.46

KOTAČ UZ KOTAČ

CRVENA KRPA ZA BIKA

TONIO LIUZZI Vs SCOTT SPEED





1 Koja je širina restriktora za zrak na vašem V10 motoru? **Odgovor:** 77mm	77mm Točno	69 mm? Nemam pojma. Ali, bar sam odabrao dobar broj, ne? Krivo
2 Odakle ime Cosworth? A: Po osnivačima Mikeu Costinu i Keithu Duckworthu.	Po osnivačima, valjda. Nekome s riječima Cos i worth. Ne znam. Polovično	Osnivače su pitali zašto su u F1, i oni su rekli: "Jer se isplati." ('Cos it's worth it.' –op.ur.) Krivo
3 Što znači DFV u imenu motora Cosworth DFV? **Odgovor:** Double Four Valve (Dvostrukih osam ventila).	Nikad nisam čuo za DFV. Krivo	Nemam pojma. Krivo
4 Koji skakač na skijama, sponzoriran od Red Bulla, je nedavno proglašen za jednog od najznamenitijih Poljaka 20. stoljeća? **Odgovor:** Adam Malysz.	Blagi bože! Poljak? Scott Speed? Krivo	Dirk Digler? Nemam pojma, ali moji odgovori su sigurno najkreativniji. Krivo
5 Kada je posljednji put Amerikanac bio na pobjedničkom postolju u Formuli 1? **Odgovor:** Michael Andretti, na GP Italije 1993., treći u McLarenu.	Ne znam. (Kažemo mu odgovor.) Nemoguće! Nisam ni slutio da je uspio doći do postolja. Krivo	Michael Andretti 1993. U Belgiji? Skoro
6 Koja je bila oznaka posljednjeg Minardija? **Odgovor:** PS05	PS nešto. PS4? PS6? Krivo	POS05. (Kažemo mu odgovor.) Ne mogu vjerovati! Tako blizu... Dobar pokušaj
7 Tko je bio posljednji Talijan koji je vozio za Minardi? **Odgovor:** Gianmaria Bruni.	Bruni Točno	Bruni Točno
8 Što je radio Franz Tost prije nego je došao u Scuderiju Toro Rosso? **Odgovor:** Operativni menadžer u BMW Motorsportu.	Bio je u BMW-u, ali ne znam u kojem odjelu. Polovično	Radio je u BMW-u, ali ne znam što. Ne mogu se sjetiti ničeg smješnog. Polovično
9 Koji će se McLarenov aerodinamičar pridružiti Red Bull Racingu u studenom? **Odgovor:** Peter Prodromou.	Adrian Newey? Ne znam. Krivo	Juan Pablo Montoya? Nemam pojma. Krivo
10 Napišite ispravno Dietrich Mateschitz. **Odgovor:** As above	Dietriech Mateschitz. No,dobro. Siguran sam da on moje prezime piše "Luizzi". Skoro	Dietrich Matischitz. Skoro
Pobjednik ovog mjeseca je: **Tonio Liuzzi**	POBJEDNIK 3.5/10	GUBITNIK 3/10

F1 BIZNIS

FORMULA 1 KONAČNO POČINJE PRODAVATI SAMU SEBE

Bernie Ecclestone je oduvijek bio neobično nesklon promovirati Formulu 1 iz same njezine srži, ali postoje indicije da se to počinje mijenjati. 6. lipnja će, prvi put u povijesti, Formula One Management (FOM) predstaviti svoju paletu luksuznih F1 proizvoda. Ecclestone je također potpisao prvi sporazum s austrijsko-švicarskim proizvođačem satova Jacquesom Lemansom o proizvodnji satova sa službenim F1 logotipom, i njegova će kolekcija od sedam modela biti dio cjelokupne palete.

Ova je inicijativa možda tek oprezan početak, ali mogla bi odigrati važnu ulogu u popularizaciji Formule 1 u budućnosti. U marketinškim krugovima sport je dugo bio kritiziran jer nije uspio iskoristiti svoj vlastiti brend, za razliku od NASCARA - najvećeg automobilističkog prvenstva u Americi - čiji se navijači već dugo vremena opuštaju u svojim "NASCAR foteljama" kako bi gledali svoj omiljeni sport i ispijali pivo iz "NASCAR čaša".

Možda vam se ovo i ne čini nekim mjerilom dobrog ukusa, ali centralizirana marketinška inicijativa razorno je djelotvorna u popularizaciji NASCARA. I, ono što je još važnije, omogućava navijačima da se osjećaju dijelom sporta.

U skladu s Bernievom vizijom F1 ekskluzivnosti, F1 kolekcija sastoji se od elegantnih, poslovnih proizvoda - izrađenih od karbonskih vlakana ili luksuzne talijanske kože - koji predstavljaju sam vrh kvalitete i cijena. Na primjer, F1 podložak za kompjuterskog miša, koju su od karbonskih vlakana izradili tehničari za šasiju jedne F1 ekipe, prodaje se po cijeni od 250 funti (466 dolara), a privjesak za ključeve od karbonskih vlakana stoji 45 funti (84 dolara).

Ipak, nije sve tako super-skupo. Za "običnog" F1 gledatelja postoji paleta pamučne odjeće - uobičajene kape, majice itd. Svi predmeti nose službeni F1 logotip. Cjelokupna F1 kolekcija bit će dostupna na službenoj web stranici, www.formula1.com.

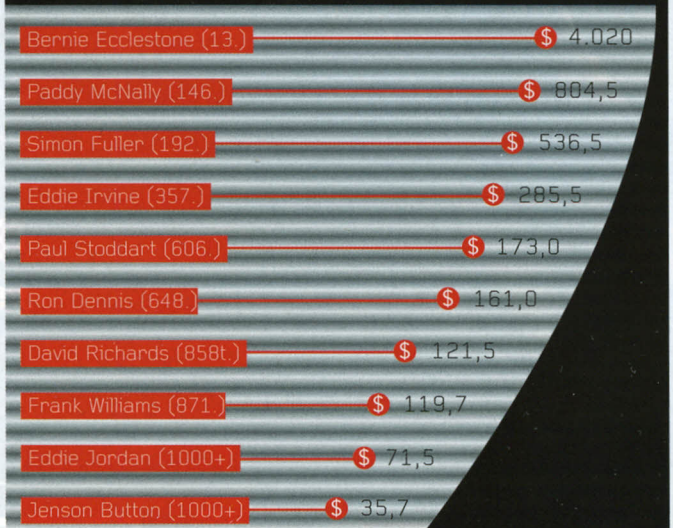
"Predstavljanje F1 dućana je direktan odgovor korisnicima naše web stranice, koji su sami rekli što točno žele," rekao je Bernie. "Otvaranjem dućana na Internetu, našu kolekciju stavljamo na raspolaganje najširoj mogućoj publici. Stvorili smo nešto što je drugačije, pazeći na dizajn, detalje i kvalitetu, i u ovoj početnoj fazi nastojali smo da svatko pronađe nešto za svoj ukus."



Klasni sat po klasnoj cijeni - novi sat, sankcioniran od FOM-a, stoji 740 dolara

KRIVULJA ZARADE

Najbogatiji Britanci u Formuli 1, prema listu The Sunday Times



NB: Cifre su samo procjene, objavljene u Listi bogatih 2006., u The Sunday Timesu i odnose se na milijune.
U zagradama su mjesta na listi najbogatijih Britanaca.

SHOWTIME: ZABAVLJA VAS BMW

Pit Lane Park BMW-Saubera pokazao se vrlo uspješnim prilikom nedavnog prvog predstavljanja u Nürburgringu. Čak je osvojio i blagoslov Bernieja Ecclestonea.

Ovaj kompleks od 5.400 m² dizajniran je kako bi posjetiteljima utrke još više približio doživljaj Formule 1. 90 metara dugi asfaltni pravac služi za pokazivanje F1.06 automobila, dok je interaktivni dio obogaćen i F1 simulatorom. F1 Racing je o projektu popričao sa šefom BMW Motorsporta Mariom Theissenom.

Koliko je podrške dao FOM? Kada smo im prezentirali ideju dobili smo pozitivne reakcije od Bernieja Ecclestonea i Allsporta. Rekli su da je to dobro za publiku i za Formulu 1. Podržali su nas od prvog dana.

A kako je reagirala publika? Fantastično! Bilo je krcato. Posjetilo nas je oko 15.000 gledatelja tijekom vikenda u Nürburgringu. Posjećenost pokazuje da je ovako nešto nedostajalo Formuli 1 posljednjih godina.

Mislite da će i ostale ekipe pratiti ovu ideju? Svakako. Ovo je najuzbudljiviji pristup do sada. S našeg gledišta, to je važan most koji zbližuje publiku i ekipe, ali na siguran način koji, osim toga, ne utječe na našu normalnu operaciju vođenja utrke.

Koliko vas je to koštalo? Čak i kad bih to znao, ne bih vam rekao! Ali, uvjereni smo da je to novac utrošen na dobru stvar.

Pit Lane Park će se ove godine pojaviti i u Silverstoneu, Montrealu, Monzi i Šangaju.



BMW-ova fešta u pit Lane Parku trebala bi biti primjer ostalima

Vidi: Villeneuve na Ringu, str.64

RAT JE GOTOV

MIR ZA NAŠE VRIJEME

Nakon četiri godine natezanja, plašenja i politiziranja zaraćene strane u Formuli 1 (ekipe s jedne i FIA s druge strane) konačno su pronašle financijsko rješenje i dogovor oko budućnosti sporta.

Premda su se rijetki stvarno bojali da će se Formula 1 rascijepiti (čime je prijetilo udruženje velikih proizvođača automobila - GPMA), glavni čovjek Formule 1 Bernie Ecclestone posegao je duboko u novčanik i obećao ekipama 50 posto zarade od ukupnih komercijalnih prihoda Formule 1.

Realno gledano, dogovor prestavlja uspjeh za sve - ekipe će konačno dobiti značajniji udio golemog F1 profita , a Ecclestone je uredno zaokružio priču koja je neko vrijeme prijetila i njemu i njegovom sportu. Na kraju svega, Flavio Briatore adekvatno je sumirao cijelu priču: "GPMA? GP, my arse." (Iliti: "GP moje dupe.")

KLUB MED

BERNIEJEV GP U RICARDU

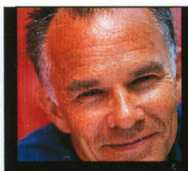
Najnovija ideja Bernieja Ecclestonea je Grand Prix Mediterana - sveobuhvatno ime za utrku koja bi se izmjenjivala između staza Paul Ricard, Valencia i novo-predloženih lokacija u Grčkoj i Maroku.

Vlasnici staze u Valenciji nedavno su obznanili svoje namjere da unaprijede tu stazu do razine potrebne za Formulu 1. Ali, puno luđa ideja čini se ona koja govori o održavanju GP utrke u Paul Ricardu samo za ugledne VIP goste Paddock Cluba i novinare. Paul Ricard, naime, nema tribina za publiku.

"Mi bismo bili sretni ugostiti samo korporativne goste, novinare i televiziju," kaže upravitelj staze Philippe Gurdjian. "Posve je moguće održati Grand Prix bez publike."



Bez publike?
Paul Ricard nema tribina



Peter Windsor

UZ DLAKU

Kimi zaslužuje da se s njim barata s više pažnje nego što je to trenuto slučaj

Neko vrijeme nije izgedalo dobro. Najbolje opcije Kimija Räikkönena za budućnost, izgledalo je, bile su ili da ostane s Fernandom Alonsom u McLarenu, ili da vozi uz ili bez Michaela Schumachera u Ferrariju. S Michaelom bilo bi... tijesno; bez njega bio bi to... vrlo izmijenjeni Ferrari.

I tada, usred vrlo zastrašujućeg vikenda u Barceloni, stigle su vijesti: Renault će ostati u F1 do kraja 2012. Odjednom, olakšanje kod svakog tko voli Kimija; ima nade. Sada je treća opcija kokpit kojeg će Alonso napustiti.

Jer, budimo otvoreni, Kimi je vrlo dragocjena roba. On je zapanjujuće brz i osupnjujuće skroman. Nikad ne reagira neprimjereno. Nije vulgaran, nije arogantan. A njegova lista prioriteta je jednostavna:

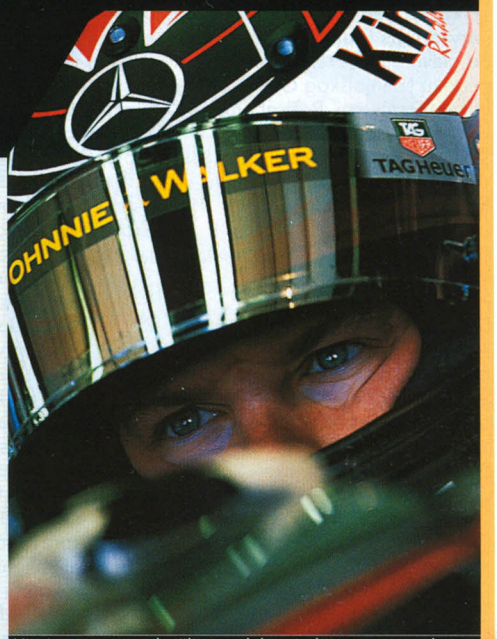
1. Auto/ekipa sposobni za osvajanje prvenstva,
2. Auto/ekipa sposobni za osvajanje prvenstva,
3. Auto/ekipa sposobni za osvajanje prvenstva,
4. Osvojiti svjetsko prvenstvo i napustiti Formulu 1 čim prije,
5. Smanjiti obaveze izvan automobila,
6. Zaraditi što je više moguće.

Drugim riječima, primjetio bih, Kimi je jedinstven među visoko plaćenima utoliko da ga uopće nije briga ubire li 15 ili 50 milijuna dolara godišnje, ukoliko niža cifra osigurava bolju kombinaciju automobil-ekipa. Kimi nije Michael, koji praktički vodi cijelu ekipu. Kimi je Kimi. Daj mu pobjednički auto i novci će se srediti sami od sebe.

"Kimi možda iskoristi Renault da poboljša svoju situaciju, bilo kod McLarena bilo kod Ferrarija (što bi bilo sjajno)"

Tome usprkos, imam utisak da točke jedan do pet nisu, u posljednje vrijeme, imale dobre izglede. Mogu zamisliti da je Kimi razmišljao kao i svi, i pretpostavljao je da će auto i ekipa biti dobri, i da zbog toga on ima pravo dobiti što je moguće više novaca. U stvarnosti, to je ipak drugačije. Pretpostavimo da su njegovi menadžeri prošle zime počeli pregovore s McLarenom s visokim iznosima - između 30 i 40 milijuna dolara, na primjer - i da je McLaren zatim podigao slušalicu i nazvao Fernanda Alonsa da usporedi brojke. Pretpostavimo da je Fernando rekao "Dvadeset!"; McLaren nije mnogo oklijevao da s njim odmah potpiše ugovor.

I tako razmišljam o velikoj Kimijevoj prilici koja je sad izblijedjela: da neposredno nakon prošlogodišnjeg Njemačkog Grand Prixa, gdje je



Kimi samo mora brižljivo odabrati ekipu; sve ostalo doći će samo od sebe

Kimi imao još jedan kvar, sjedne, u pratnji svoje menadžerske ekipe ili bez nje, s Ron Dennisom ili Martinom Whitmarshem i da kaže: "Vjerujem u ovu ekipu sto posto. Sad nam je teško, ali možemo opet pobjeđivati. Petogodišnji ugovor. Godišnji porast plaće od 20 posto. Veliki bonusi za pobjede. Manje dana u godini za marketing."

I tada - kako bi se Kimiju dalo ono što mu treba više od svega - izbaciti efektan završetak: "Kimi će odobriti izbor drugog vozača ekipe u vrijeme preostalih godina s ekipom." Ovo ne bi bilo zbog toga što Kimi ne bi mogao u krugu ili u utrci nadmašiti jednog Michaela ili jednog Fernanda ili Juan Pabla; ili zbog toga što mu treba zaštita. Bilo bi to logično zbog načina na koji se danas osvajaju prvenstva. To je politički (i stoga mnogo realističniji) ekvivalent za dodatnih 20 milijuna dolara.

Renault je, kao što sam rekao, spas za Kimija. On bi za njih mogao voziti (što bi bilo sjajno); on može iskoristiti Renault da poboljša svoju situaciju, bilo s McLarenom ili s Ferrarijem (podjednako sjajno). On bi mogao, što nije slučaj u McLarenu, voziti za Renault sa savršenim partnerom u drugom autu - jednim Heikkijem Kovalainenom, na primjer.

Neko vrijeme nije izgledalo dobro. Neko vrijeme novci su bili na prvom, a paket dobre ekipe na drugom mjestu.

I to, po mom mišljenju, nije bilo tako dobro.

Izvještaj iz Španjolske, str. 91

Tko će dobiti Kimija, str.10

Fotografije: Darren Heath, arhiva LAT

TOY STORY

KONAČNO: GRAND PRIX CRTIĆ!

Alonso i Schumi na velikom ekranu u globalnom animiranom hitu ovog ljeta

Novi crtani film, jednostavno nazvan Cars (Auti)*, bio je jedna od glavnih tema razgovora u pedoku španjolskog Grand Prixa u Barceloni. Režiser, John Lasseter (poznat po crtiću Toy Story), i glavna zvijezda, Owen Wilson (poznat po ulozi u filmu Starsky & Hutch), došli su na ovu utrku i, među ostalima, susreli su Bernieja Ecclestonea, Michaela Schumachera, Fernanda Alonsa, Jensona Buttona i Juana Pabla Montoyu. Ali pazite ovo: u filmu su zapravo glavne zvijezde Michael Schumacher i Fernando Alonso, koji "glume" sebe - baš kao i legendarni američki vozači Mario Andretti, Richard Petty, Darrell Waltrip i Dale Earnhardt Junior. Lasseter je glavni kreativni um Disney-Pixara (Disney je nedavno kupio Pixar, Lesseterovu kompaniju koja je napravila Toy Story, za 7,4 milijardi dolara). Kao i Toy Story, Cars je animirani film - Schumacher, Alonso, Andretti i ostali daju glasove animiranim likovima (baš kao što su mnogi slavni ljudi gostovali u Simpsonima u prošlosti).

Govoreći ekskluzivno za F1 Racing u Barceloni u nedjelju ujutro, Lasseter veli: "Cars je ljubavno pismo automobilima. Opisuje svijet u kojem su automobili živi, a sportski automobili su - sportaši. U tom svijetu nema ljudi. I nadalje, to nije samo dječji film - odraslima će se također svidjeti. Zapravo, čak će ga i zaljubljenici u automobile voljeti."

Veliki fan John Frankenheimerovog ikonskog klasika iz 1966., filma Grand Prix, Lasseter, jasno, sam voli automobile. "Prije mnogo godina radio sam kao menadžer za rezervne dijelove u jednom predstavništvu Chevroleta, tako da sam u ovaj film ugradio i veliko osobno iskustvo. I zato što toliko volim automobile i zato što mi tako mnogo znače, bilo mi je apsolutno esencijalno da je svaki detalj u filmu Cars točan. Od Grand Prixa - koji je, usput, fenomenalan film - nije bilo filmova orijentiranih na automobile ili utrke koji su dobro obradili sve prave detalje. Imate dojam da ljudi koji su radili sve te filmove u biti ne vole automobile, i onda naravno nisu bili u stanju napraviti dobru domaću zadaću.



Owen Wilson (lijevo) je "zvijezda" filma Cars, kojeg je režirao John Lasseter (desno) i koji će se pojaviti pred publikom 7. srpnja



"Još od Grand Prixa nema filma o utrkama koji bi dobro obradio sve detalje"

"To u filmu Cars neće biti problem. Ja zbilja obožavam aute. Živim blizu staze Sears Point u Kaliforniji, i volim to. Ali ovo je moj prvi Grand Prix. Noćas sam bio toliko uzbuđen da nisam mogao spavati."

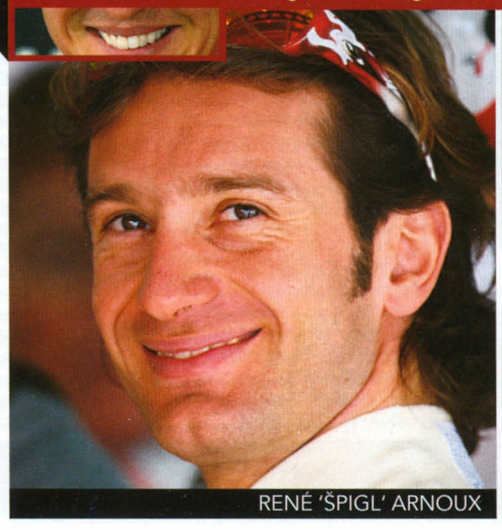
Wilson je bio gotovo jednako entuzijastičan. "Atmosfera ovdje je fantastična," rekao je F1 Racingu, stojeći na gridu dok je Alonso polako vozio prema svojem mjestu pred start. "Publika je tako strastvena. Upoznao sam neke vozače - Michaela, Fernanda, Juan Pabla - i oni su fascinantne ličnosti. Fizički su manji nego što sam očekivao, ali očito u sjajnoj formi i izuzetno fokusirani. I toliko su tehnički nastrojeni. Pretpostavljam da moraš biti tehnički nastrojen da bi bio dobar u Formuli 1."

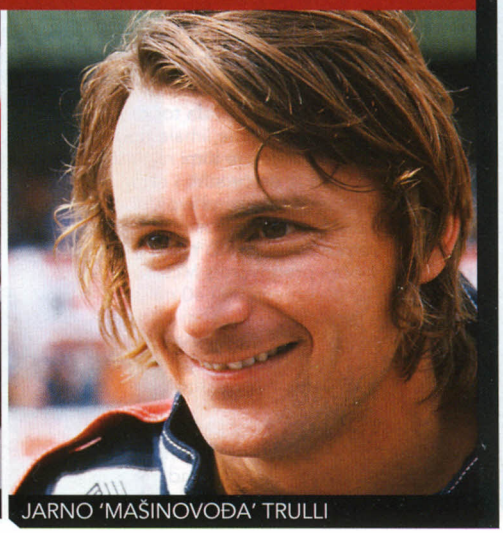
Tu imaš pravo, Owen.

• Film se širom Europe počinje prikazivati 7. srpnja.

KAO JAJE JAJETU

Tako je dečki, smijte se. To je nešto što svi oni koji se voze u vlakiću iza vas sigurno ne mogu.


RENÉ 'ŠPIGL' ARNOUX


JARNO 'MAŠINOVOĐA' TRULLI

DC U POKRETU?

TOYOTA NJUŠKA OKO COULTHARDA

U Red Bull Racing još nisu finalizirali svoje planove u pogledu vozača za 2007., ali nije nikakva tajna da bi David Coulthard s njima želio potpisati ugovor na još jednu godinu, osobito sada kad je izvjesno da će sljedeći njihov auto dizajnirati Adrian Newey.

Međutim, F1 Racing saznaje da se Toyota ozbiljno mota oko Coulthardа kojeg potencijalno želi u ekipi umjesto Jarna Trullija. Govori se da poprilično važnih ljudi u Toyotinoj gornjoj hijerarhiji nije baš zadovoljno ni Trullijem ni Ralfom Schumacherom, ne toliko zbog njihovog nedostatka brzine, koliko zbog njihove navodne pasivnosti u motiviranju i izgradnji cijele ekipe. A upravo su ovo velike kvalitete Coulthardа.

Iz Toyote se čuje žaljenje što DC nije angažiran posljednji put



U Toyotu? DC i njegov menadžer Martin Brundle odvaguju nove mogućnosti

kad se za to ukazala prilika (u ljeto 2004.). Budući da nakon "udaljavanja" Mikea Gascoynea moral u Toyoti nije na osobito visokim granama, mnogi i dalje misle da bi dolazak Coulthardа bio vrlo dobra ideja.

Ekskluzivno za F1 Racing Coulthardov menadžer Martin Brundle kaže: "David je još uvijek vrlo brz i u sjajnoj fizičkoj kondiciji. Nije uopće zasjenjen Red Bullovim mladim vozačima. Ne bih mogao komentirati glasine o Toyoti, a osim toga, David jako želi voziti RB3 Adriana Neweya iduće godine. Ali, moj je posao promatrati tržište vozača, i uzeti u obzir sve moguće opcije."

To je možda razlog što je naš foto-reporter uhvatio Coulthardа i Brundlea u vrlo živom razgovoru baš u neposrednoj blizini Toyotinog motorhoma, u Barceloni u subotu prije španjolskog Grand Prixa.

Vidi: Pascal Vasselon, str.82



Mladen Jergović

OVERDRIVE

Dok je Fernando Alonso ovu sezonu počeo jednako furiozno kao i lani, mnogi bi sve dali za prošlogodišnju bilancu nakon prvih šest utrka

Prošla je trećina sezone Formule 1 i vrijeme je za zbrajanje prvih utisaka. Naravno, nije sporno tko su vodeće snage ove godine, ali vrlo je zanimljivo usporediti proteklih 6 utrka s istim tim brojem Grand Prixa 2005. Neke su stvari frapantno slične, neke pak zapanjujuće različite.

Najprije, svjetski prvak. Fernando Alonso je počeo sezonu obrane svojeg svjetskog naslova u istom furioznom stilu kojim je "blicnuo" svoje rivale i 2005. Zapravo, čak i bolje. Lani u ovo doba Španjolac je imao 49 bodova, sada ih ima 54. To je napredak od otprilike 10 posto i rezultat je činjenice da je Alonso izgubio samo 6 bodova u svojem čudesnom nizu od tri pobjede i tri druga mjesta.

Njegovom timskom kolegi Giancarlu Fisichelli ide ponešto bolje nego lani. 2005. bio je u ovo doba sedmi u poretku s 14 bodova, a sada je četvrti s 10 bodova više. Ali, i njegova je sezona gotovo kopija lanjske: jedna dobra pobjeda, a ostali su rezultati bljedunjavi.

Ferrari je, naravno, u drastično boljoj formi nego 2005. Michael Schumacher je tada imao tek jednu dobru utrku (Imola) i bio deveti u poretku s 12 bodova. Sada se Njemac, na čvrstom drugom mjestu s 39 bodova i dvije pobjede, čini jedinom dostojnom konkurencijom Alonsu.

Schumacherov lanjski supatnik u Ferrariju Rubens Barrichello sada je, naravno, u Hondi. Lani 9 bodova i 11. mjesto, sada bod manje, ali osmo mjesto i optimizam izlaska iz početne krize. I kad smo kod Honde, recimo da je Jenson Button - unatoč mišu od rezultata nakon silnih brda koja su se tresla prije početka sezone - ipak u bitno boljoj situaciji nego u 2005. Naime, tada je Englez nakon 6 utrka još uvijek

"McLaren je lani u ovo doba počeo pokazivati znakove istinske veličine. Sada pokazuje znakove istinske slabosti"

bio na nuli. BAR-Honda je, sjetimo se, bila grozno nepouzdana, a i izbačena iz dvije utrke nakon navodnog tehničkog varanja u Imoli. Sada je Button respektabilan šesti (uz 16 bodova), a u Maleziji je bio i na podiju, premda su i on i Honda od sezone nesumnjivo očekivali više.

Ali, što onda tek reći o McLarenu? I Kimi Räikkönen i Juan Pablo Montoya posve su sigurno bili uvjereni da mogu od sezone očekivati dosta. OK, Finac je treći u poretku s 27 bodova, ali to se sada, osobito nakon utrke u Španjolskoj, čini pravim pothvatom i laska mnogo više njemu nego ekipi. Kimi ima čak 12 bodova više nego lani u ovo doba (kada je, doduše, bio drugi u poretku), ali treba reći da je 2005. on dobio petu i šestu utrku (Španjolsku i Monako), a trebao je i četvrtu da nije bio suviše brutalan prema svojem automobilu. Dakle, McLaren je lani u ovo doba upravo počeo pokazivati znakove istinske veličine. Sada počinje pokazivati znakove istinske slabosti.



Jano Trulli više nije popularan u Toyoti. Lani u ovo doba bio je u samom vrhu svjetskog poretka

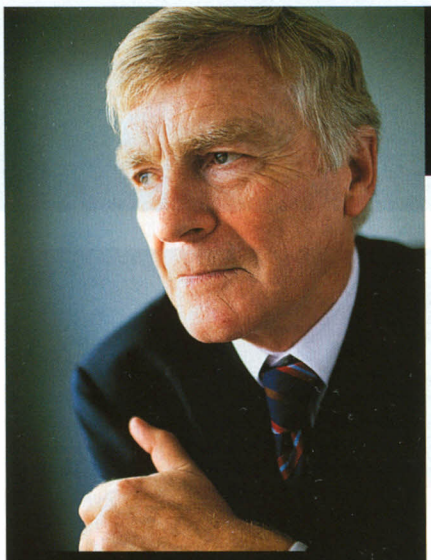
Montoya je otprilike na istoj razini kao i u 2005., s tim što je lani propustio treću i četvrtu utrku zbog ozljede ramena. Ove je godine, međutim, uspio jednom doći do pobjedničkog postolja (u Imoli), ali ostali su mu rezultati vjerojatno odraz trenutne forme ekipe - osrednji.

Toyota je prošle zime promijenila gume, i to se osjeća. Ralf Schumacher još prolazi tako-tako: deveti je sa 7 bodova (i postoljem u Melbourneu). Lani mu je išlo bolje jer je skupio 10 bodova više, i bio među 6 najuspješnijih vozača. Ali Ralf još može biti sretan. Karijera Jarna Trullija ovog se trenutka kreće nizbrdo - vrtoglavom brzinom. Lani je nakon 6 utrka bio sjajan treći u poretku s 26 bodova. Sada? Nula. Puno se pričalo o lošoj sezoni Barrichella, ali o Trulliju su prošle zime neki čak govorili kao o tihom kandidatu za naslov prvaka, a sada se već govori o tome da sigurno ispada iz Toyote krajem 2006. I sa ovakvim rezultatima ne može se baš reći da se u F1 pedoku tuku za njega.

Kad smo već kod kola sreće i nesreće, spomenimo Felipe Massu koji je danas peti vozač u svjetskom prvenstvu (20 bodova), značajno ispred jednog Buttona o kojem britanski tisak (pa onda i mi) pjeva ode. Jasno, Massa je "ubo" dobru godinu Ferrarija i to samo potvrđuje koliko sudbina vozača ovisi o njegovoj ekipi. Massa je lani kod Saubera u ovo doba sezone imao 2 mršava boda.

Tako je to u Formuli 1: samo oni uistinu najbolji mogu se izdići iznad automobila kojeg voze, i tada je uvijek dobro pogledati kako ide onom drugom vozaču u ekipi. Trenutno (kao i lani) Alonso je vjerojatno za nijansu bolji od Renaulta, Räikkönen je (kao i lani u početku sezone) mnogo bolji od McLarena, a Michael Schumacher (kao i lani) otprilike adekvatno koristi trenutni potencijal Ferrarija.

Fotografije: Steven Tee/LAT, arhiva LAT



GAS DO DASKE

Osobno viđenje Maxa Mosleya

Vlast u demokraciji, zar ne? Tako je to u Formuli 1. Svi imaju pravo glasa, i ekipe, i sponzori, i promoteri, i mnogi drugi. I tako se dogodi da ideje koje nisu omiljene vrlo teško prolaze

Sudeći po divlje netočnom tisku kojeg izgleda ponekad privlačim kao predsjednik FIA-e, pomislili biste, zar ne, da ja radim ono što ja želim, onako i kada to želim, i da je to način na koji se vodi posao unutar Formule 1. Da bar... Do vremena kad budete čitali ove retke, bar bi jedna stvar trebala biti zapanjujuće jasna: ovaj sport ima malo sličnosti s formom koju bih ja, kao pravi obožavatelj Formule 1 cijelog svog života, volio da ima. To je zbog toga što moja uloga nije da diktiram uvjete po postojećem Concorde Agreementu, već da poštujem sveukupnu demokratsku volju ekipa.

Sve odluke, osim onih koje se odnose na sigurnost staze i disciplinu, moraju proći kroz Formula One Commission, gdje ekipe imaju 12 od 26 glasova (čak i onda kad ih ima manje od 12) prema jednom glasu FIA-e. Osim toga, mora se dostići bar 18 od 26 glasova da se usvoji neka odluka, dok neka tehnička pitanja zahtjevaju jednoglasan sporazum svih natjecateljskih ekipa.

Ne treba niti spominjati kako je ovaj proces u potpunosti transparentan, s ekipama, promotorima utrka, sponzorima, dobavljačima motora i kompanijama guma, koji su svi uključeni u komisiju. Kritičari koji tvrde suprotno su redovito ljudi koji se nisu potrudili da ustanove pravo stanje stvari, poput onog predsjednika kompanije za proizvodnju guma koji nas je napao što ćemo imati samo jednog dobavljača guma u 2008., ne shvativši da se radi o jednoglasnom zahtijevu ekipa i proizvođača automobila, uključenih u Formulu 1. Činjenica je da, usprkos formalnim pravilima, u Formuli 1 ne možeš ništa napraviti, čak niti nešto unutar FIA-inih vlastitih ingerencija, bez podrške značajnog broja ekipa.

"Kad bi sve bilo prepušteno samo meni, uveo bih sistem za kojeg biste možda pomislili da nije praktičan, da je možda posve lud"

I sad, zamislite da je drugačije i da ja mogu raditi što mi se sviđa, nešto o čemu mnogi entuzijasti sanjaju. Zapravo, mi dobivamo more pisama koja nude sve vrste ideja, od kojih su neke zanimljive, neke nepraktične, a neke prilično blesave... Kada bih se ja mogao ponašati kao svaki entuzijast i ja bih, također, uveo neki sistem za kojeg biste mogli misliti da je nepraktičan ili čak potpuno lud. Ali, ne brinite. Ja već otprilike 20 godina bez uspjeha predlažem takve stvari, i one vjerojatno nikada neće proći kroz FIA-ine demokratske procedure.

Po mojoj bi shemi svjetsko prvenstvo funkcioniralo na potpuno drugačiji način. Zbog jednostavnosti, pretpostavimo da ima 12 ekipa i 18 utrka. Svaki vozač bi jedanput vozio svaki auto, pa bi nakon prvih 12 utrka svih 24 vozača po jednom vozilo vozili auto svake ekipe. U ovoj fazi bi vozač koji je u vodstvu nominirao šest različitih ekipa za koje bi vozio na posljednjih šest utrka. Vozač koji je drugi na prvenstvu birao bi "svojih" šest ekipa nakon toga, i tako dalje. Redoslijed kojim bi svaki vozač vozio za svaku ekipu bi se odlučio ždrijebom kako za prvih 12, tako i za posljednjih šest utrka. Bodovi bi se vozačima i ekipama dodjeljivali kao i sada.

Bilo bi fascinantno, zar ne, vidjeti kako bi se Michael Schumacher snašao u McLarenu ili STR-u, ili Kimi Räikkönen u Renaultu ili Midlandu; da i ne spominjemo sadašnje vozače STR-a, Midlanda ili Super Agurija koji bi imali svoju priliku u vrhunskim automobilima. Svaka bi utrka bila karakteristična po potpuno novim kombinacijama. I, najvažnije, nitko nikada ne bi mogao reći da je vozač osvojio naslov jer je imao najbolji automobil, ili da je automobil pobijedio jer je imao najboljeg vozača. Raspršile bi se mnoge iluzije.

Kako bi bilo s testiranjima, što sa sponzorima i tko bi plaćao vozače? Testiranja bi odradili ekvivalenti današnjih trećih vozača. Oni bi vozili petkom, kao što rade i sada, i odradili bi sav posao razvoja i podešavanja automobila. Primarno bi se iz ove skupine vozača izvlačili vozači za buduće utrke. Jedna od prednosti je ta da bi vozači ušli i ostali u Formuli 1 isključivo po zasluzi. Pozivi bi se slali na 24 svjetska vozača za koje bi selektori, izabrani na bilo koji način (a koji bi možda uključivali i gledatelje), smatrali da su najbolji.

Ovih 24 vozača bi bili plaćeni po skromnoj bazičnoj osnovi od strane posjednika komercijalnih prava, ali bi bili slobodni imati svoje vlastite sponzore. Neizbježno bi povremeno došlo do nekog konflikta između sponzora ekipe i sponzora vozača, ali iskustvo iz drugih oblika utrka (recimo, svjetskog prvenstva u rallyju) pokazalo je da to zapravo nije toliko važno. Jasno, sponzori bi navalili na najuspješnije vozače, dok bi sve ekipe profitirale - osobito one manje koje bi redovito također koristile velike vozačke zvijezde, na oduševljenje njihovih sponzora.

Eto, to je to - ja ne očekujem da će se ikada ostvariti, i to je samo jedna od stvari koje bih napravio kad bih mogao. Možda je i dobro da ne ovisi sve o meni. **FO**



Kad prestane muzika, koji će vozač voziti u kojem autu?

Skandal s fleksi krilom koji je izbio u Bahreinu 2006. samo je naglasio domet agresivnih metoda tehničara Formule 1. Po tom su pitanju svi vrlo otvoreni; u boksovima svatko nestrpljivo kopira svog susjeda i upravo se zato dobre ideje tako brzo šire.

"Prva stvar koju morate napraviti u Formuli 1 je zanemariti osjećaj ponosa vezanog uz to je li ili nije tvoj dizajn bolji od tuđeg," kaže tehnički direktor Williamsa Sam Michael. "Ako pratiš rad drugih ekipa, bazično multipliciraš svoj program u aerodinamičkom tunelu za oko 10 puta.

"Promatramo automobile svaki dan kad se pojave. Provjeravamo i internet i fotografske agencije, i tražimo vrlo detaljne fotografije. To je dio posla aerodinamičkog odjela. Obično oko 50 posto ideja dolazi od razrade vlastitih ideja na sastanacima, a oko 50 posto od promatranja ostalih ekipa."

"Mnogo toga se može vidjeti drugdje," pridodaje Hondin tehnički direktor Geoff Willis. "S fotografije možeš deducirati ideju. Ključevi ideja su tu, a većinu vremena mi u stvari znamo što tražimo."

Međutim, nije tako jednostavno snimiti i prekopirati ideju s jednog auta na drugi. Zbog aerodinamičkih komleksnosti nove se ideje vrlo rijetko mogu jednostavno transferirati; treba ih preraditi kako bi se skladno stopile u prevladavajući dizajn svake ekipe.

"Vrlo malo stvari će vam odmah dati bolji rezultat," kaže Red Bull Racingov šef aerodinamike Ben Agathangelou. "Na automobilima je sve vrlo rafinirano. Uvođenje nove stvari lako može narušiti harmoniju postojeće strukture aerodinamičkog strujanja."

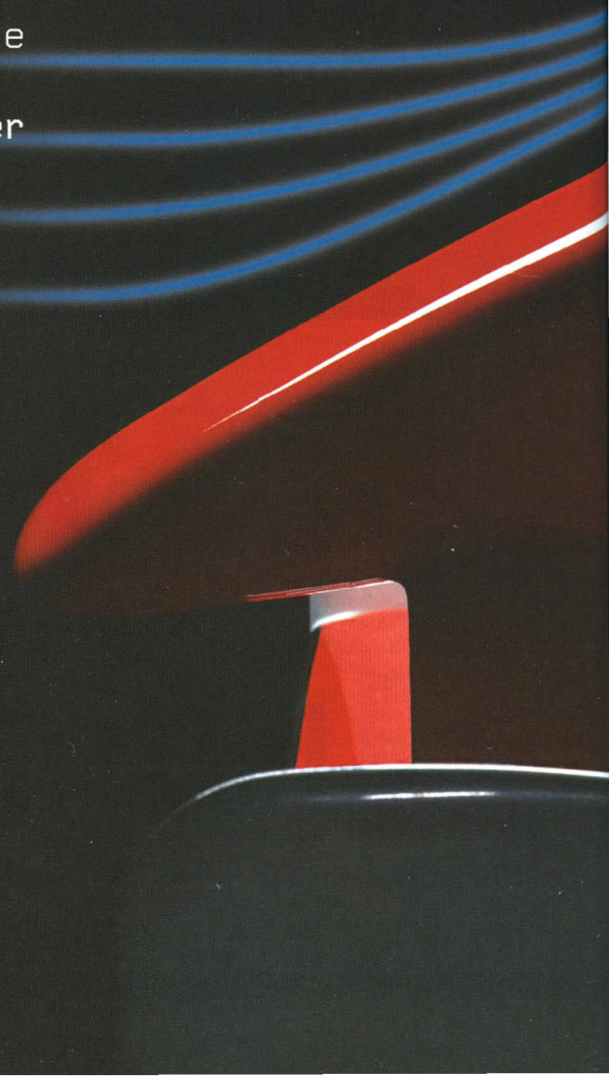
Willis se slaže: "U većini slučajeva kad pokušaš doslovno kopirati neku stvar, samo se jako razočaraš. Mali detalji čine da ideja profunkcionira - a te detalje moraš sam doraditi."

Ali, prema Toyotinom bivšem tehničkom direktoru Mikeu Gascoyneu, ima još razloga za izbjegavanje žurbe i nepromišljeno kopiranje: "Kopiranje tuđe ideje može zahtijevati mjesec dana rada i dobitak od jednog postotka, a ponekad, ako nastaviš po svojem originalnom planu, možda možeš napredovati čak i dva posto."

Početnom konceptu, jednom kad se ideja potvrdi, od kompjutorskog ekrana do aerodinamičkog tunela treba sedam do deset dana. Daljnje izmjene u tunelu mogu dodati nekoliko tjedana razvoja, premda su velike ekipe obično u stanju dovesti potpuno nove komponente do testiranja za tri do četiri tjedna.

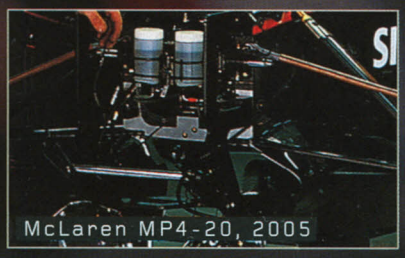
Kad jednom tu novu ideju kopira druga ekipa, ona se proširi kao vjetar. Prošetajmo modernim gridom kako bi ustanovili da danas u Formuli 1 rijetko postoji nešto što stvarno možemo nazvati novom idejom...

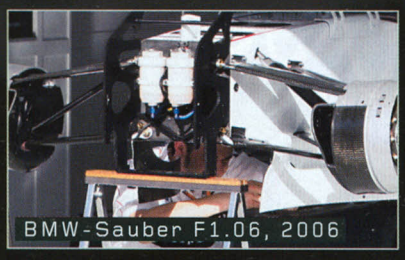
Tko je prvi podigao nos Grand Prix automobila? Tko je prvi maknuo ispušne cijevi iz difuzora i usmjerio ih kroz bočnu stranu karoserije? **Steve Cooper** istražuje odakle dolaze neke od najboljih i najraširenijih aero ideja u Formuli 1



Prepustimo se struji



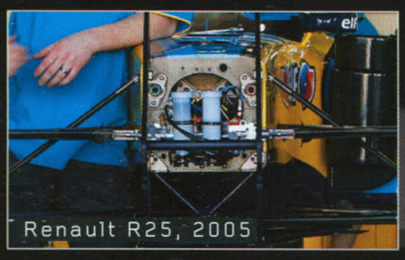

McLaren MP4-20, 2005


BMW-Sauber F1.06, 2006

1. BEZ KOBILICE

Najčišće i najsofisticiranije rješenje za pričvršćivanje ovjesa na šasiju. Podignti nos je u početku zahtjevao "kobiličasto" kućište ovjesa - gomoljaste peraje ispod šasije kao kućište spojeva ovjesa - ali su ove loše utjecale na protok zraka ispod automobila. Za 2005. McLarenov Adrian Newey je prekrojio prednje spone ovjesa i lišio suvišnih detalja cijeli dio nosa. Bio je to potez od velikog utjecaja - McLarenovu su ideju ove godine prihvatile još četiri ekipe.

Izvor: McLaren MP4-20 iz 2005.
Koriste: McLaren MP4-21, Toyota TF106, Williams FW28, Honda RA106, BMW-Sauber F1.06


Renault R25, 2005


Red Bull RB2, 2006

2. V-KOBILICA

Baš kao što se McLaren odlučio na elegantni oblik bez kobilice, tako je i Renaultov tehnički direktor Bob Bell stvorio V-kobilicu, konzolu ispod auta koja je u biti kućište donjih ovjesa. Ovaj dizajn, jednostavniji i lakši od onog bez kobilice, bio je aerodinamički efikasniji od oblika s jednom kobilicom ili onog s teškom dvostrukom kobilicom. Red Bull Racing ga je potpuno besramno prekopirao za 2006. U međuvremenu, Ferrari i Scuderia Torro Rosso su ostali vjerni isprobanom pristupu jednostruke kobilice. Midland i Super Aguri koriste automobile s dvostrukom kobilicom. Super Aguri, naravno, koristi Arrows A23 iz 2002. jednan od prvih dizajna s dvostrukom kobilicom.

Izvor: Renault R25 iz 2005.
Koriste: Renault R26, Red Bull RB2


Ferrari F2003-GA, 2003


Renault R26, 2006

3. REŠETKE

Ovo je još jedna dizajnerska modifikacija po prvi puta viđena na vrlo utjecajnom Ferrariju F2003-GA (vidi također i kiparski oblikovane bočne dijelove auta, str. 32). Auto iz 2003. je zahvaljujući ovom dizajnu zaradio nadimak "crveni morski pas", što je, u stvari, bio i homage Ferrariju iz 1961., zvanom "morski pas". Ekipa glavnog dizajnera Roryja Byrnea bila je prva koja je počela bočnim dijelovima automobila dodavati rebraste peraje, što je poboljšalo hlađenje radijatora, a bez štete za aerodinamiku. Nedavno je Renault -neprijeporni vođa na polju F1 aerodinamike - taj dizajn pogurao dalje, dodajući upadljivo rebrastu karoseriju, za čime su se povele i druge ekipe. Ovo sad, obzirom na razvitak mnogo rafiniranijih metoda hlađenja, postepeno izlazi iz mode.

Izvor: Ferrari F2003-GA iz 2003.
Koriste: Renault R26, Toyota TF106, Honda RA106, Williams FW28, Midland M16, Super Aguri SA105

"Ekipe su usvojile malo središnje krilo blizu roll-bara da bi se struja zraka ukrotila prije dolaska do stražnjeg krila"

Središnje krilo na Hondi 2006. (dolje), kao kod većine ekipa, vuče korijene od McLarenovog modela MP4/10

4. SREDIŠNJE KRILO

Ružno središnje krilo se prvo pojavilo 1995. na McLarenovom MP4/10, sigurno vodećem kandidatu u izboru za najružniji auto 90-tih. Poput X-krila (vidi broj 5, ispod), bila je to još jedna aerodinamička sprava koja je koristila kutiju otvora za usis zraka pri vrhu roll-bara. Sporadično su ga do kraja desetljeća prihvatile i ostale ekipe, da bi u ovom stoljeću postalo mnogo uobičajenija stvar. Većina ekipa je prihvatila središnje krilo na vrhu roll-bara kao regulator strujanja zraka ispred stražnjeg krila. Potpuno jedinstveno, McLaren je prihvatio i upadljive "rogove" - za koje, izgleda, jedino oni misle da su kroisni.

Izvor: McLaren MP4-10 iz 1995.
Koriste: sve ekipe osim BMW-a



McLaren MP4/10, 1995


McLaren MP4-21, 2006

5. X-KRILA

Ekipa Tyrrell je u početku, na svom modelu 025 iz 1997., razvila originalno X-krilo kako bi doskočila rupi u pravilima o dimenzijama aerodinamičkih pomagala. Do 1998. mnoge su ekipe prihvatile to aerodinamičko sredstvo, da bi ga ubrzo ogorčeni Bernie Ecclestone zabranio, službeno iz sigurnosnih razloga, a navodno jer je jednostavno smatrao da u TV prijenosima ta krila izgledaju suviše ružno. No, 2001. ekipe su još jednom počele koristiti ovo aerodinamičko pomagalo, i od tada su X-krila progresivno postajala sve veća.

Izvor: Tyrrell 025 iz 1997.
Koriste: sve ekipe - iako treba naglasiti da Red Bull Racing pričvršćuje svoja X-krila izravno na rub dimnjaka


Tyrrell 025, 1997


McLaren MP4-21, 2006

6. BOČNI AERO USMJERIVAČI

Ekipa McLaren je prva koristila bočne usmjerivače zraka na svom modelu MP4/8 iz 1993. U početku su oni bili tek velike, nesofisticirane ploče, ali su tijekom godina postali rafiniraniji. Trenutno nisu obavezni, i hoće li se koristiti u velikoj mjeri ovisi o aerodinamičkim sklonostima ekipe. Toyota i Williams su, na primjer, odabrali da ne koriste prednje bočne usmjerivače zraka, dok su ih Renault i McLaren pričvrstili u tandemu s izrazito oblikovanim bočnim dijelovima automobila.

Izvor: McLaren MP4/8 iz 1993.
Koriste: Renault R26, McLaren MP4-21, Ferrari 248, Red Bull RB2, BMW-Sauber F1.06, Torro Rosso STR01, Super Aguri SA105



McLaren MP4/8, 1993



Ferrari 248, 2006

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH; LA

7. ISPUSI PREMA GORE

"Ispušni otvori motora nekad su običavali izlaziti ispod stražnjeg difuzora. Međutim krajem 90-tih postajali su progresivno sve kraći do te mjere da je postojala opasnost da, ukoliko dođu ispod stražnjih ovjesa, počnu pregrijavati njihove komponente. Također, neravnomjerna količina ispušnih plinova tijekom jednog kruga mogla je naškoditi, kako aerodinamici, tako i ravnoteži auta.

Ferrarijev Rory Byrne bio je prvi koji je u modernom dobu uspješno prekrojio ispušne cijevi (u ground-effect eri 80-tih automobili su obično imali ispušne otvore pri vrhu), preusmjeravajući ih kroz gornji dio karoserije i na taj način pozitivno utječući na stražnje krilo. Ovo je u početku izazvalo zabrinutost za sigurnost auta; glavna je briga bila da bi vreli plinovi mogli zapaliti gorivo proliveno po njima. Ferrari je otklonio taj rizik ručno postavljajući zaslon između ispušnih cijevi i crijeva za gorivo tijekom zaustavljanja u boksovima.

Izvor: Ferrari F399 iz 1999.
Koriste: sve ekipe



Ferrari 399, 1999


Renault R26, 2006

"Ozbiljna sigurnosna zamjerka bila je u činjenici da bi se gorivo proliveno po vrelim ispusima moglo odmah zapaliti"



Ferrari F2003-GA, 2003



Renault R26, 2006

8. ZAOBLJENI BOKOVI

Ovo je bio još jedan utjecajni pionirski dizajn Ferrarija. U 2003. je Byrneov model F2003-GA bio prvi koji je koristio remodelirane hladnjake, u nastojanju da se maksimalno iskoristi strujanje zraka koje se prelijevalo s ruba bočnih otvora za hlađenje - to je zona koja značajno remeti strujanje zraka. Ideja je brzo kopirana i do 2004. svi su veliki igrači odgovorili svojim vlastitim varijacijama, a 2006. je to već postalo temeljnim dizajnerskim elementom.

Izvor: Ferrari F2003-GA iz 2003.
Koriste: sve ekipe osim Super Agurija

9. PODIGNUTI NOS

Krajem 80-tih su Harvey Postlethwaite i njegova dizajnerska grupa u Tyrrellu predstavljali jedan od dva pogona (drugog je vodio Adrian Newey u Marchu) koji su značajno podigli aerodinamičke kriterije u Formuli 1. On je 1989. stvorio Tyrrell 018, prekrasno čist i kompaktan mali auto koji je omogućio Jeanu Alesiju da izrazi ogroman potencijal u svojim prvim utrkama. Postlethwaite je 1990. izgradio još bolji automobil, nakon što mu je aerodinamičar Jean-Claude Migeot pomogao razviti ono što se u početku nazivalo "anhedralnim" nosem - izdignuti monokok sa spuštenim prednjim krilom. To je u trenu revolucioniziralo oblik automobila Formule 1.

Izvor: Tyrrell 019 iz 1990.
Koriste: sve ekipe



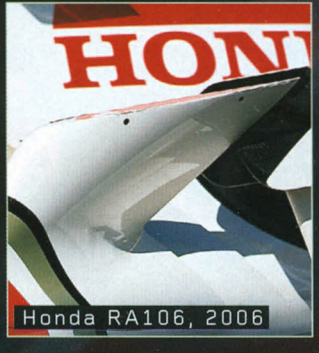
Tyrrell 019, 1990



Toyota TF106, 2006



McLaren MP4-15, 2000



Honda RA106, 2006

10. DIMNJACI

Kako su aerodinamički paketi bočnih dijelova automobila dobivali na važnosti, tako su novi efikasni načini hlađenja postajali sve značajniji (za provjeru napredka, možemo usporediti tipične bokove u obliku kutija od prije nekih pet godina s njihovim izrazito modeliranim modernim nasljednicima). McLaren je 2000. uveo dimnjake za izlaz toplog zraka iz hladnjaka na svojem modelu MP4-15 i od tada su oni postali sastavni dijelovi, kako hlađenja, tako i aerodinamike. Neke ekipe čak koriste i zaslone za dimnjake jer oni donose dodatna mala aerodinamička poboljšanja, pomažući nadzoru i usmjeravanju strujanja zraka oko stražnjih kotača.

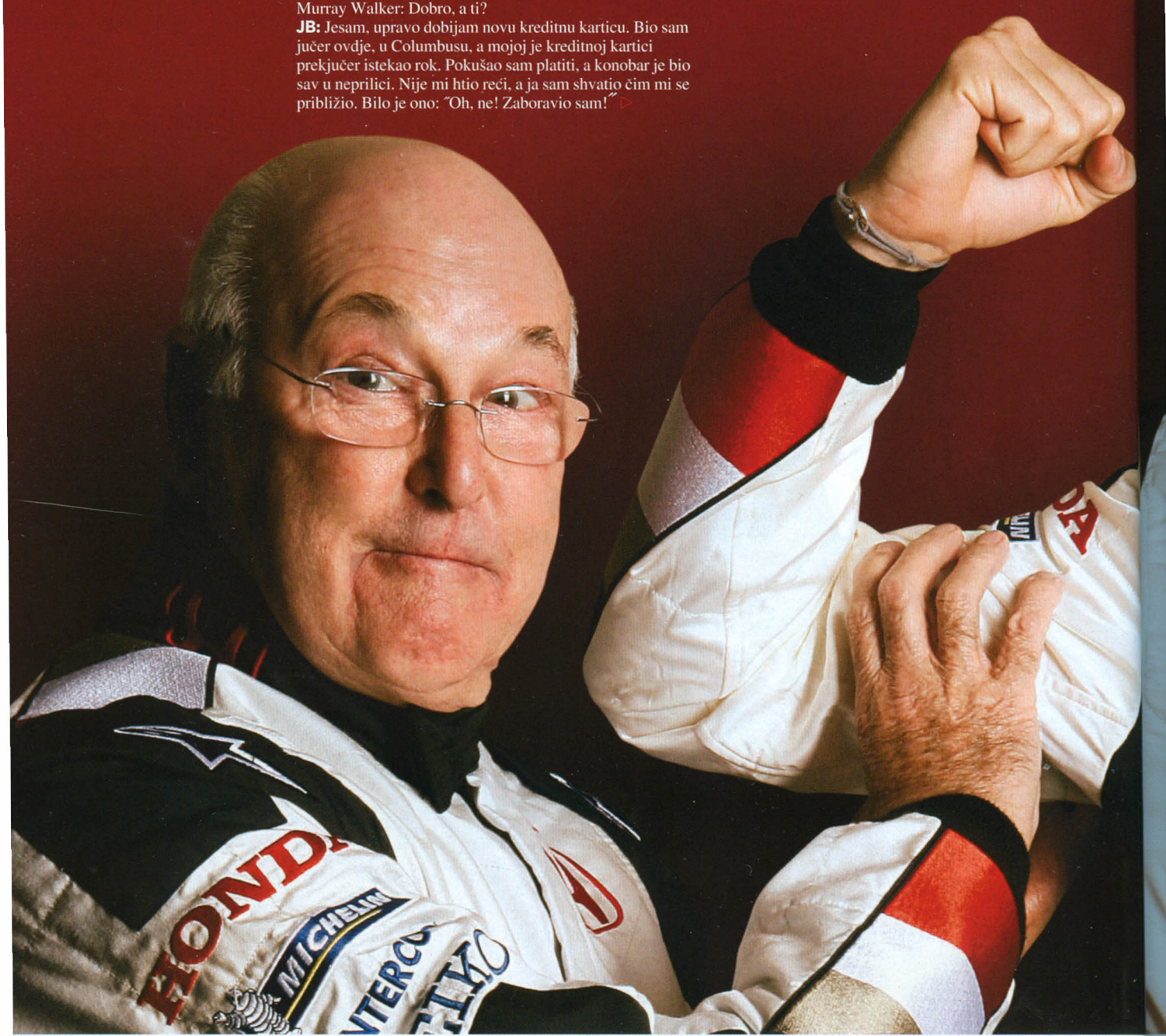
Izvori: McLaren MP4-15 iz 2000.
Koriste: sve ekipe F1

JENSON &

Sad kad je postao Hondin sportski ambasador Murray Walker (82) provodit će dosta vremena s Jensonom Buttonom. I počinje upravo ovdje: velikim intervjuom za *F1 Racing*

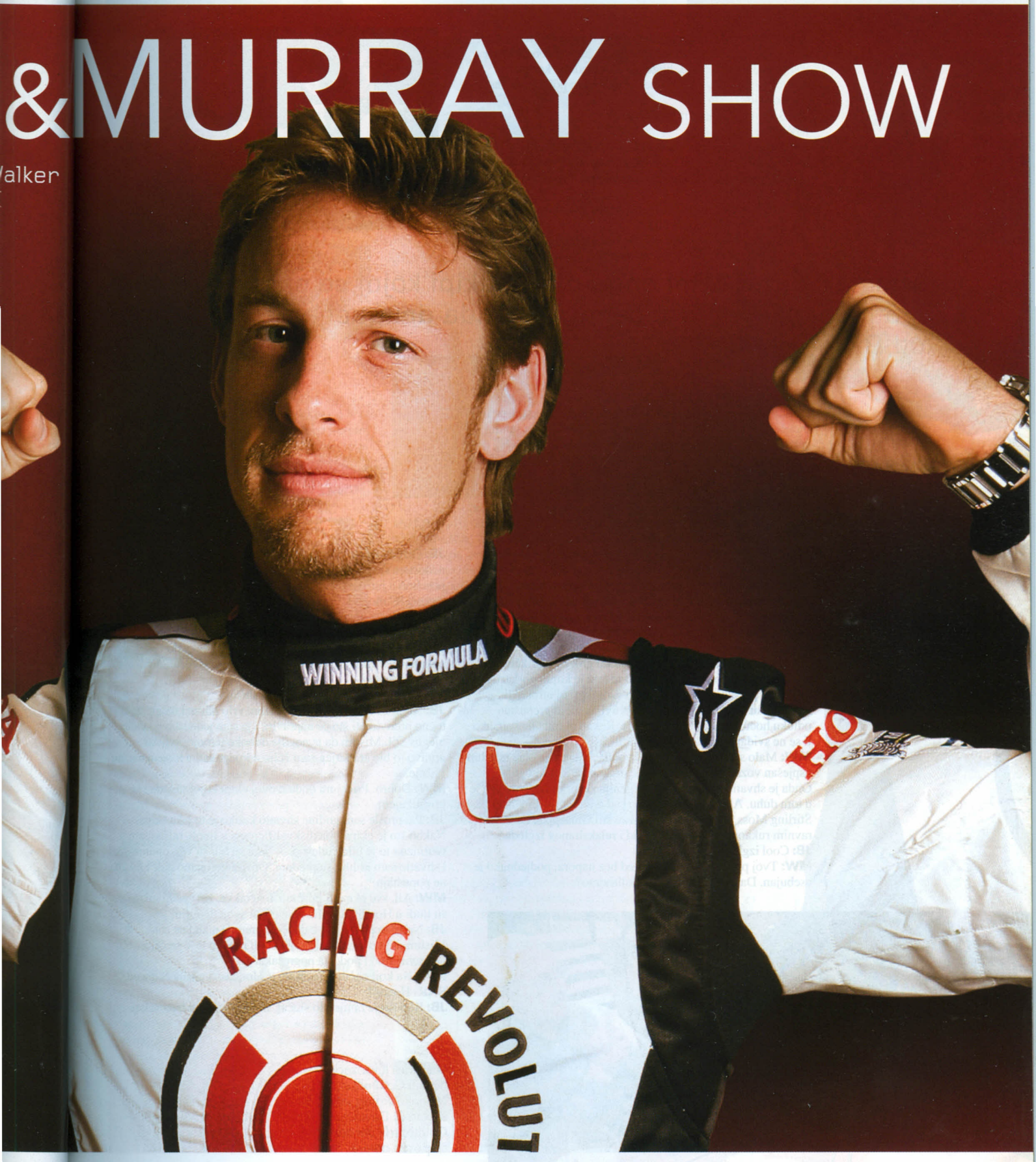
Fotografije: Ripley & Ripley

Jenson Buton: I, kako ste, Murray?
Murray Walker: Dobro, a ti?
JB: Jesam, upravo dobijam novu kreditnu karticu. Bio sam jučer ovdje, u Columbusu, a mojoj je kreditnoj kartici prekjučer istekao rok. Pokušao sam platiti, a konobar je bio sav u neprilici. Nije mi htio reći, a ja sam shvatio čim mi se približio. Bilo je ono: "Oh, ne! Zaboravio sam!" ▷



&MURRAY SHOW

alker



MW: (smije se) Ipak, Jenson, htio bih ti na početku ovog intervjua reći da ti zavidim. Ti si važna javna osoba, slavan u svjetskim razmjerima, bogat — ako kreditne kartice dozvoljavaju — naočit si, imaš glamurozan posao. Ali, da li ti se to sviđa?
JB: Sve ovo, ili samo moj posao?
MW: Sve.
JB: Najvažnija stvar u mom životu su utrke Formule 1 i nadmetanje s najboljim svjetskim vozačima. Mislim da je to ono za što sam rođen, i u čemu sam dobar. Što god dolazi uz to, manje je važno.
MW: Ali ne možeš biti normalna osoba i voditi normalan život. Da li to tebe uopće dira?
JB: (smije se) Pa... naučio sam biti vrlo sebična osoba, jer



Murray: "Pričaj mi onda o ovoj ekipi kojoj se sada i ja pridružujem. Po čemu je Honda drugačija ekipa od BAR- Honde?"

mislim da to trebaš biti. Sve što radim je da unaprijeđujem moju F1 karijeru, moju poziciju unutar ekipe i na stazi, pa bih mogao reći da sam u ovom trenutku vrlo zaokupljen samim sobom, ali je to zbog toga što moram biti takav kako bih postigao svoje ciljeve. Siguran sam da će se to, nakon Formule 1, promijeniti.
MW: Ovo je sad grozan odraz moje dobi, ali moram reći da sam nekad komentirao utrke rallycrossa i pričao o tvojem ocu, Johnu Buttonu, dok je vozio onu svoju nevjerojatnu "bubu"...
JB: Da, točno. Vidio sam neke stare video snimke!
MW: (smije se) Stvarno? Tvoj je otac vozio utrke. Da li si zbog toga i ti u tome?
JB: U početku je to sigurno bio razlog, jer mi je kupio go-kart kad sam imao sedam godina. Bio sam vrlo živahno dijete. Moji roditelji su se razveli kad mi je bilo sedam godina. Otac me je viđao vikendima, i ja sam uvijek tražio nešto novo.
MW: I on nije mogao izići na kraj s tobom?
JB: Da. Nisam volio nogomet, bio sam grozan u kriketu, i nikad me nije uspijevao smiriti. Onda mi je kupio go-kart, i tako je to počelo. Pobijedio sam u svojoj prvoj utrci. Ali, sjajna stvar bila je u tome što je on uvijek meni prepuštao odluku hoću li nastaviti s tim ili ne. Rekao bi mi: "Jenson, ako ti se ne sviđaju utrke, nemoj to raditi."
MW: Malo si poput Mikea Hailwooda. Njegov je otac htio biti uspješan vozač moto-utrka, ali je imao problem s nogom. Onda je shvatio da u Mikeu ima genija za utrke i odgajao ga je u tom duhu. Ali, porazgovarajmo sad o tvojem stilu vožnje. Stirling Moss je namjerno njegovao stil Giuseppea Farine, s ravnim rukama, naslonjen unazad i relaksiranog izgleda...
JB: Cool izgleda!
MW: Tvoj profinjeni stil, naizgled bez napora, podjednako je osebujan. Da li je to nešto što si kultivirao?



Jenson: "Svi su jako pozitivni jer znaju da Honda neće otići iz Formule 1 dok ne osvoji prvenstvo"

JB: Originalno to potječe iz utrka go-karta. Njima uvijek nedostaje snage i moraš biti što je moguće više blag i precizan, posebno u juniorskim kategorijama, i ne dozvoliti pad okretaja motora. U mojoj karijeri uvijek sam se toga držao. Sjećam se da sam gledao utrke Formule 1 1988., kad su Alain Prost i Ayrton Senna obojica bili u McLaren-Hondi. S gledišta osmogodišnjaka, za Ayrtona sam mislio da je malo nekonzistentan u svojem stilu vožnje. Sjajan vozač, ali nekonzistentan.
MW: Mislim da si u pravu, u oba slučaja.
JB: Alain Prost bio je vrlo precizan, vrlo miran i mogli ste točno predvidjeti što će napraviti, i ja sam jednostavno volio njegov stil. Mislim da je negdje duboko u mojoj svijesti upravo to bio stil kojeg sam želio odnjegovati u mojem načinu vožnje.
MW: Dobro. Pričaj mi onda o ovoj ekipi kojoj se sada i ja pridružujem.
JB: Pa, prošle sam godine shvatio koliko je to jaka ekipa. Nakon što je ekipa bila diskvalificirana u Imoli, otišao sam u tvornicu i to je bilo čudesno — ljudi su bili su vrlo optimistični i shvatio sam koliko su predani. Oni nevjerojatno rade i nikada ne popuštaju.
MW: Ali, sve ekipe u Formuli 1 su takve, zar ne? Ili misliš da su ljudi u Hondi izuzetno posvećeni svojem poslu?
JB: Ne znam. Čini mi se da jesu, premda nikad ne znaš. Mislim jedino da smo do sada imali mnogo loše sreće, a napravili smo i podosta pogrešaka.
MW: Na koji način osjećaš da je Honda drugačija ekipa od BAR- Honde?
JB: Kao što je ranije bio slučaj, imamo ljude iz Japana koji ▷

Na terasi luksuznog hotela Columbus u Monaku (kojeg je suvlasnik David Coulthard), Jenson se posve otvara

JENSONOVI F1 PRVIJENCI

MOJA PRVA EKIPA >>
BMW-WILLIAMS, 2000.
"Dolazak u Formulu 1 s BMW-Williamsom bilo je izvanredno iskustvo. Došao sam izravno iz Formule 3, i odmah počeo raditi s vodećim proizvođačem automobila. Bio sam vrlo iznenađen razinom profesionalizma. Broj ljudi koji radi u ekipi - preko 400 - je bio jednostavno zapanjujući. Nisam tako nešto očekivao."





>> MOJ PRVI GRAND PRIX
AUSTRALIJA, 2000.
"Bila je to uzbudljiva utrka. Startao sam otraga, s 21. mjesta, ali kako se utrka odvijala, probijao sam se naprijed. U jednom sam trenutku bio četvrti. Konačno sam se skrasio na šestom mjestu, što bi mi donijelo i prvi F1 bod, ali je onda motor eksplodirao 12 krugova prije kraja utrke..."

MOJ PRVI BRITANSKI GRAND PRIX
VELIKA BRITANIJA, 2000.
"Bilo je vrlo specijalno. Voziti uokolo u krugu usporavanja nakon utrke, mahati mnoštvu, u onoj suludoj atmosferi. Djelomično zbog toga što sam bio nov i završio na petom mjestu, ali i zbog toga što je Coulthard pobijedio, bilo je uistinu čudesno. Plus, pred kraj je moj motor ostao bez jednog cilindra, pa je zadnjih 15 krugova bilo vrlo teško."





MOJ PRVI F1 SUDAR
AUSTRALIJA, 2000.
"Na treningu sam kotačem otišao van staze u zavoju 7 i to me bacilo u zid. Ali moj prvi pravi sudar dogodio se na treningu u Monaku 2003. Možda sam bio malo prebrz na izlazu iz tunela, i zadnji kotači su blokirali pri kočenju. Udario sam u zid silom od 33 G-a. Kad sam se probudio rezali su moje odijelo i imao sam četiri igle u ruci. Prilično zastrašujuće."

MOJ PRVI F1 BOD
BRAZIL, 2000.
"Završio sam na šestom mjestu. Bio sam tada najmlađi vozač koji je ikada osvojio bod u utrci svjetskog prvenstva. Bila je to sjajna utrka. U kvalifikacijama sam bio brži od Ralfa, i startao sam kao šesti. Ali, imao sam loš start. Sjećam se mnogih pretjecanja, osobito onog Verstappena - ne baš najlakšeg vozača za prijeći."





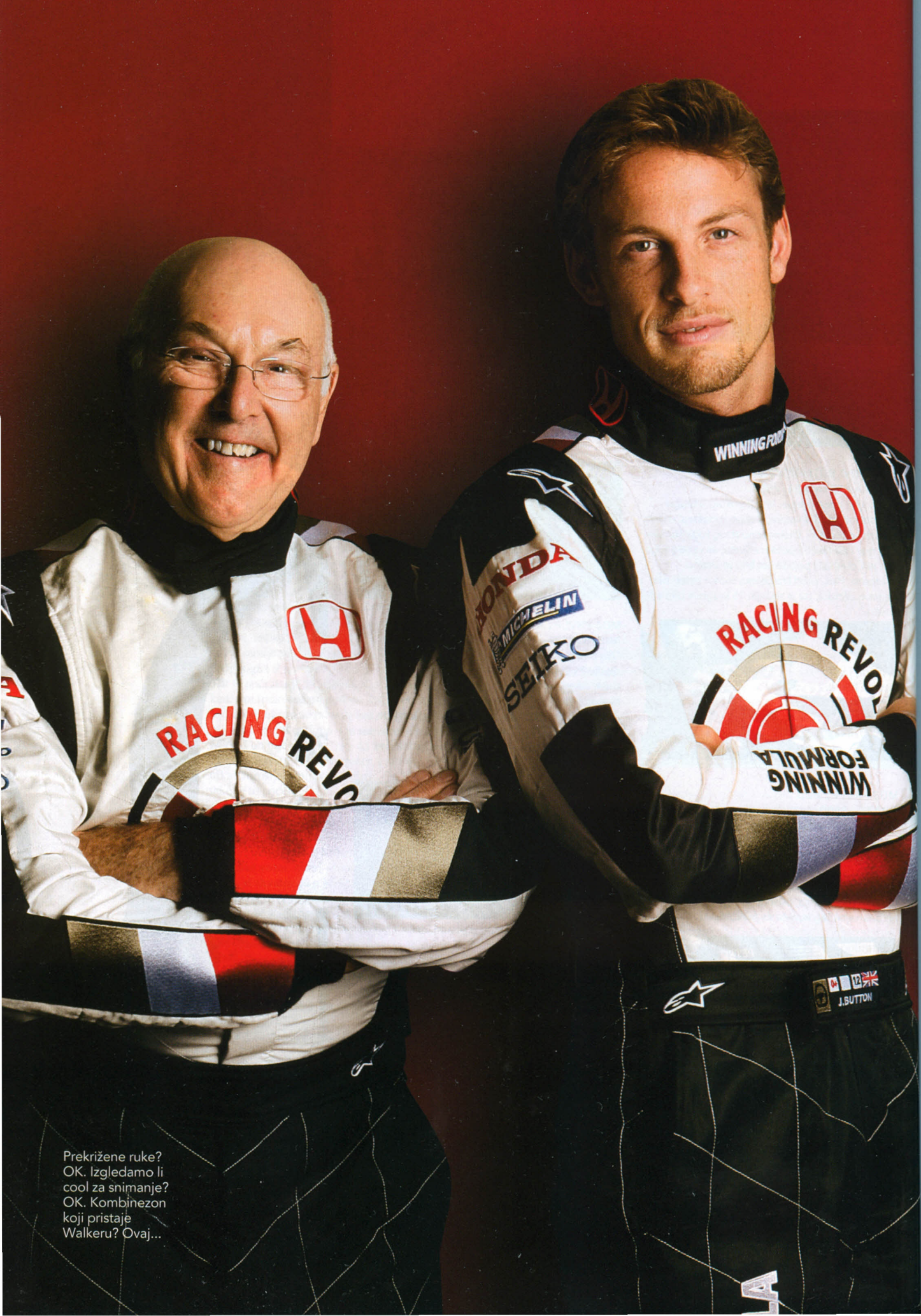
MOJ PRVI PODIJ
MALEZIJA, 2004.
"Bio je to apsolutno čudesan dan za mene. Da budem iskren, moj prvi podij trebao je biti dvije godine ranije, 2002., isto u Maleziji, s Renaultom, ali sam imao kvar na ovjesu dva kruga prije kraja. Bio sam treći i i Michael (Schumacher) me prestigao u zadnjem krugu."

MOJ PRVI POLE POSITION
SAN MARINO, 2004.
"Morao sam voziti rano (redoslijed je bio određen plasmanom u prethodnoj utrci) i sjećam se da sam bio jako zadovoljan postignutim vremenom. Kako je vrijeme odmicalo, nitko od ostalih nije uspio doći niti blizu mojem vremenu. Samo je Michael ozbiljno zaprijetio, ali onda je pogriješio tri zavoja prije kraja kruga. Pomislio sam: "Pobijedio sam Schumachera u njegovom vlastitom dvorištu!"





FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT



Prekrižene ruke? OK. Izgledamo li cool za snimanje? OK. Kombinezon koji pristaje Walkeru? Ovaj...

rade na šasiji i na aerodinamici. Ljudi iz odjela za istraživanje i razvoj u Tochigiju imaju nekih sjajnih ideja, osobito za iduću sezonu i onu nakon nje. Ali, glavna je razlika u atmosferi. Sada izgleda kao da smo svi mi dio jedne obitelji — svi su jako pozitivni jer znaju da Honda neće otići iz Formule 1 dok ne osvoji prvenstvo.

MW: Ti si u Formuli 1 jednu, dvije, tri... (broji na prste)

JB: Ovo mi je sedma godina.

MW: Hvala! Što misliš o Jensonu Buttonu, onom što je napravio i o onom što slijedi?

JB: Posljednjih šest godina izgleda poput jedne. Začuđujuće je koliko to brzo prolazi.

MW: Pričaj mi o tome!

JB: To je ludo, nije li? Mislim da je to zbog toga što nema nikakve stanke. Zima je puna testiranja. PR odrađivanja i treninzi, sve je to jedna neprekidna sezona. Ali, ja sam osobno vrlo sretan pozicijom u kojoj sam sada. Svi smo mi pravili greške, i ja sam pravio greške u prošlosti, ali sam i naučio iz njih. I imam 26 godina, uz šestogodišnje iskustvo u Formuli 1, ali još uvijek imam reakcije nekog u srednjim dvadesetim. U kontekstu Formule 1 mislim da sam još uvijek vrlo mlad. Da budem iskren, mislim da je čudesno to što sam postigao s opremom koju sam imao. Vrlo sam uvjeren u to, i kažem točno onako kako se osjećam.

MW: Trebao bi biti ponosan. Da li si zadovoljan?

JB: Ne, nisam zadovoljan. Razočaran sam što je toliko vremena prošlo bez pobjede na utrkama. Toliko su me puta pitali "Zašto nema pobjede u sto Grand Prix utrka?", ali nitko ne bi bio pobijedio u autima koje sam imao u tih sto utrka. U to sam sto posto siguran. Michael Schumacher, Fernando Alonso, Kimi Räikkönen — osobno mislim da mogu bolje od njih odraditi posao. To kažem zbog samopouzdanja kojeg imam. Moja vozačka sposobnost — to znam jer sam sebičan i možda i uobražen - znači da ako sam u najboljem autu na gridu, ili čak u autu koji je jednak onome najboljih vozača na gridu, ja ću pobijediti, jer imam dovoljno samopouzdanja da to ostvarim.

MW: A što je sa svjetskim prvenstvom?

JB: Bio bih strašno nesretan kad ne bih osvojio prvenstvo, jer je to ono što sam uvijek želio postići. Ja puno radim - više nego što su ljudi svjesni. Osobito sam tijekom prošle zime mnogo radio na fitnessu, jer sam znao da će ove sezone automobili biti teži za vožnju. I, ja sam sve dao ekipi i mojoj karijeri u Formuli 1. Ako jednom u budućnosti ne osvojim svjetsko prvenstvo, vjerojatno će mi to biti vrlo teško podnijeti.

MW: Britanski Grand Prix se približava. Nikad nisi bio na pobjedničkom postolju u Silverstoneu. Možeš li to zamisliti ove godine?

JB: Bilo bi sjajno, ali to me više ne stimulira. Volio bih pobijediti, i vidjeti reakciju publike.

MW: Velika Britanija bolno žudi za pobjedničkim vozačem u Formuli 1, nekim tko bi nasljedio Jamesa Hunta, Nigela Mansella i Damona Hilla. Da li ti je važno mišljenje britanske publike?

JB: Da, naravno da je. Vrlo sam patriotski nastrojen, i mogu zamisliti atmosferu ako pobijedim. Čak i kad završim četvrti ili peti, mnoštvo žamori. Vidjeti Union Jacks i zastave s mojim likom, to je najčudesniji osjećaj.

MW: Dobro, Button, ja mislim da imaš ogroman potencijal.

JB: Hvala. Da budem komentator, ili što? Nadam se da niste na to mislili! (smije se)

MW: (smije se) Ne!

JB: Onda, kako se osjećate u tom Hondinom kombinezonu?

MW: Da, dobro. Malo tijesno oko struka. Čovjek zadužen za odijela na utrci je rekao da sam veličina 50R.

JB: Što znači onaj R?

MW: Raskošan... F1

UMJETNOST KOMENTIRANJA

MW: Jenson, radiš tek drugi najstresniji posao na svijetu. Najstresnije je TV komentiranje utrka. Prošle godine u Monaku, kad je tvoja ekipa imala zabranu, ti si komentirao za ITV, i mislim da si bio fantastičan!

JB: Stvarno?

MW: Da, snašao si se kao patka na vodi. Nije baš najjednostavnije, zar ne?

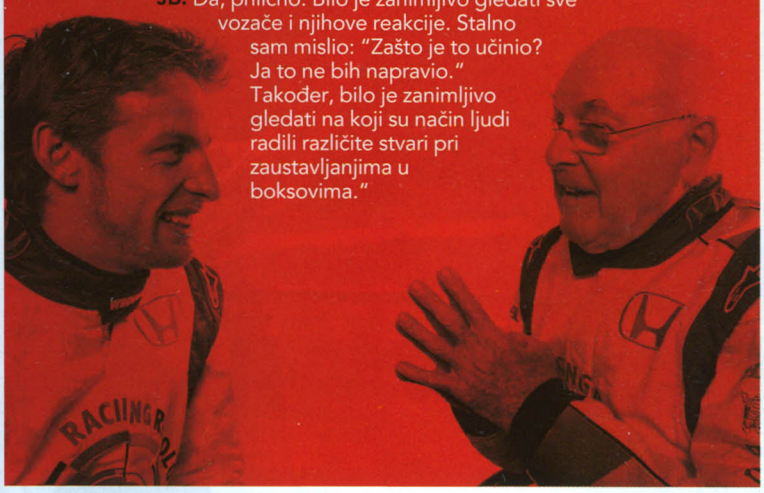
JB: Ne, nije. Bio sam zapanjen koliko se malo uspije vidjeti. Nema TV ekrana u svakom zavoju, a i ne čuje se ništa. Najbolje je bilo primijetiti stvari koje druga dvojica (James Allen i Martin Brundle) nisu primijetila — nekog tko je otišao u boksove, na primjer. Mislim da je važno imati stav vozača koji sada vozi, koji je u ovom desetljeću.

MW: To je vitalno. Komentator opisuje što se događa u utrci i čini je zabavnom, a posao je vozača uz njega da sve nadopunjuje detaljima koje ovaj prvi ne zna. Ti si to odradio nadasve dobro. Da li si uživao u tome?

JB: Jako. Ali je začuđujuće koliko brzo utrka prođe, a ti želiš reći još toliko toga. Nadajmo se, ipak, da neću ubrzo ponovno imati priliku raditi taj posao.

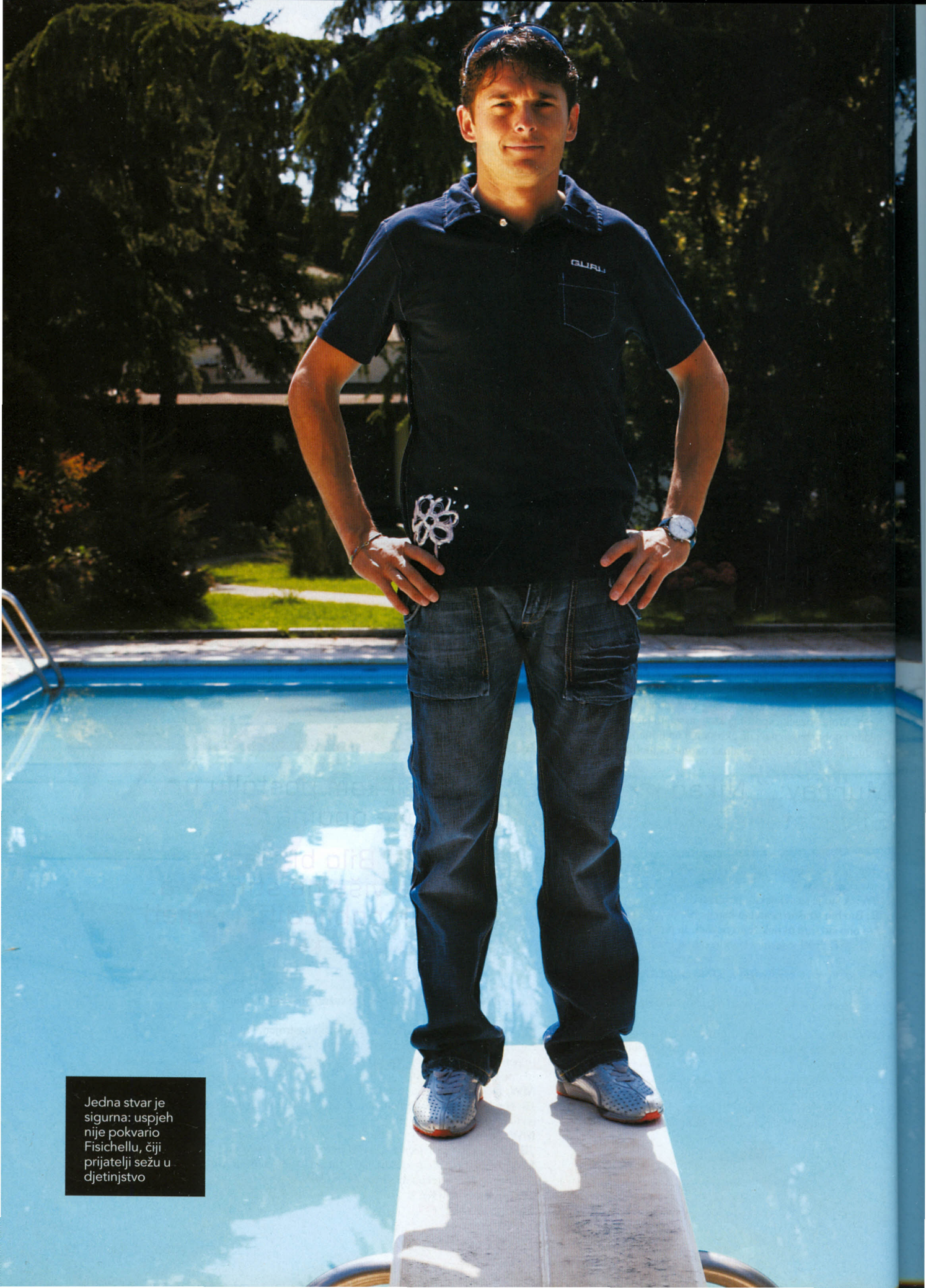
MW: Upravo tako. Da li si nešto naučio?

JB: Da, prilično. Bilo je zanimljivo gledati sve vozače i njihove reakcije. Stalno sam mislio: "Zašto je to učinio? Ja to ne bih napravio." Također, bilo je zanimljivo gledati na koji su način ljudi radili različite stvari pri zaustavljanjima u boksovima."



Murray: " Nikad nisi bio na pobjedničkom postolju u Silverstoneu. Možeš li to zamisliti ove godine?"

Jenson: "Bilo bi sjajno, ali to me više ne stimulira. Volio bih pobijediti, i vidjeti reakciju publike"



Jedna stvar je sigurna: uspjeh nije pokvario Fisichellu, čiji prijatelji sežu u djetinjstvo

F1 KOD KUĆE

Iz ovog čovjeka ne možete otrgnuti Rim. Ne možete čak niti otrgnuti Rim od njega. Pridružimo se **Mattu Bishopu** na pizza partyju priređenom u vrtu iza kuće Giancarla Fisichelle

FOTOGRAFIJE: STEVEN TEE/LAT

Vratimo se na kraj siječnja 1997. Nalazimo se u Londonu, u Park Lane Hiltonu, a Jordan lansira model 197 s Peugeotovim motorom. Glavni je glumac, naravno, Eddie Jordan, koji poskakuje od veselja, slavi i izvodisvoje uobičajene ludorije. Uz njega, njegovi mladi vozači, 21-godišnji Ralf Schumacher i 24-godišnji Giancarlo Fisichella, izgledaju očito zbunjeni svim tim metežom.

Giancarlo izgleda posebno preplašeno. Kad je pozvan da komentira kako je došao do svojeg prvog pravog angažmana u Formuli 1 - prije toga je vozio samo osam Grand Prixa, i to za loš Minardi, prethodne godine - mrmlja na lošem "banana" engleskom četiri riječi koje će promptno, premda vrlo nepravedno, iskristalizirati njegov imidž F1-rookieja kao brzog-ali-tupog: "Ja sam jako sretan."



Cesare (posve lijevo) koji je izgradio pizza peć, Giancarlo, Luna i neki od najboljih prijatelja



Kad smo ga fotograf F1 Racinga Steven Tee i ja nakon devet godina posjetili u Rimu, u srijedu prije Grand Prix-a u San Marinu, bilo nam je jasno da je Giancarlo u mnogočemu puno drugačiji, ali se u nekim drugim stvarima uopće nije promijenio. Drugačiji je jer je startao na 163 Grand Prixa (više od Ayrtona Senne), pobijedio je na tri (više od Wolfganga von Tripsa), završio je 14 puta na pobjedničkom postolju (više od Jochena Rindta), osvojio tri najbolja startna mjesta (više od Gillesa Villeneuvea), postigao je dva najbrža kruga (više od Jeana Behre) i osvojio je 188 bodova na utrkama za svjetsko prvenstvo (više od Marija Andrettija).

Ne previše loše za dečka koji je rođen 14. siječnja 1973., u obitelji kojoj su se Grand Prix utrke činile gotovo neizmjerno egzotičnim. Nesumnjivo, Giancarlovo je porijeklo skromno, - "ne, veoma skromno," objašnjava on, na engleskom koji je sad mnogo fluentniji nego što je bio u Park Lane Hiltonu, ali s još uvijek jakim naglaskom - i od tada se nije se bavio usponom na društvenoj ljestvici. "Moj je tata bio mehaničar," kaže. "Nije bio bogat čovjek. Uopće. Moja je obitelj bila - kako se kaže? - normalna."

Dakle, Fisico, kako voli da ga zovu, vozi besplatni Renault Clio RS, oblači se casual - Guru majice i jeans, Puma tenisice, Zero RH+ sunčane naočale, što je sve također dobio od raznih sponzora - i živi u velikoj, ali ne prevelikoj, kući u Castelu dei Ceveri, u otmjenom, ali ne preotmjenom, sjevernom predgrađu Rima. Kuću ne voli ispuniti pripadnicima jet-seta već starim prijateljima. Poput Giancarla, oni svi govore talijanski sa specifičnim rimskim naglaskom kroz nos - talijanskom verzijom londonskog cockney dijalekta, recimo.

"Volim ovdje pozvati svoje prijatelje. Jedemo, pijemo, zezamo se. Nikad ne pričamo o Formuli 1"



Chicco, na primjer. "O, da, Chicco," kaže Fisico, cerekajući se. "Hm, to nije njegovo pravo ime, ali ga svi tako zovu. On i ja smo najbolji prijatelji od petnaeste godine. Išli smo zajedno u disco klubove, ganjali cure i to. Provodili smo se vraški dobro zajedno. On je sjajan frend."

Ili Pietro, koji radi u fitness centru i "prijatej je godinama i godinama". Ili Cesare, koji "mi je prijatelj od devete godine. S njim sam se znao utrkivati u kartingu, dok smo bili klinci. Sad je građevinar. Izgradio je peć za pizu u mom vrtu."

Ah, peć za pizzu. Središte - ili bolje: srce - Case Fisico. "Ja volim peći svoju vlastitu pizzu (vidi 'Pizza Fisico', str. 44) Volim pozvati svoje prijatelje i njihove supruge ili djevojke i sjediti u vrtu, jesti i piti i smijati se. Nikad ne pričamo o Formuli 1. Mi samo razgovaramo."

Većinu vremena o nogometu: izgleda da su svi u družini uporni navijači AS Rome. I ne samo da razgovaraju o nogometu, već i pjevaju. Teško je skinuti tekst pjesme, ali sudeći po provalama smijeha koje prate neke refrene, radi se o prilično bestidnim stvarima. Mnogo je pjesama o SS Laziju, drugom rimskom nogometnom klubu, kojeg nisu obožavatelji.

Luna, majka dvoje Giancarlove djece (Carlotta, sedam, i Christopher, tri), pridružuje se pjesmi. Ona poznaje svog čovjeka - oduvijek su zajedno, i to se vidi. On je nježan prema njoj. Jasno, imaju isti smisao za humor, ali se ne ulaguju jedno drugom. Nisu novopečeni mladenci.

"Ona je sjajna," kaže Fisico, i smješeći se,

Fisi s Lunom, majkom njegove djece (gore). Bolji nego u Formuli 1? Giancarlo je vrlo vješt pizzariol



Njegov automobil nije crven i egzotičan - tek običan, premda sexy i brz, Renault Clio RS od 200 konja



Bishopu pizzu servira Pietro, "stari, stari prijatelj". Fisico sve to pomno prati



blago je kori jer joj je tako dugo trebalo da se spremi za Stevenovo fotografiranje.
"Mogu li vas oboje slikati na ljuljčkama u dnu vašeg vrta?" pita Steven. Rečeno - učinjeno.

Ni vrt ni kuća ne bi zanimali umjetničkog direktora nekog art/casa magazina - ne zato što nisu šik ili nisu u modi ili nisu dobro namješteni, već zato što tako očigledno čine nepretenciozan obiteljski dom. Igraćke su razasute posvuda, kako unutra, tako vani: bicikli, tricikli, auti na pedale, trampolini, tobogani, Barbie kućice i ljuljačke. Uokolo trčkaraju zec i - nevjerojatno - magarac. "Kućni ljubimci moje djece", izjavljuje naš domaćin, kao da je objašnjenje uopće potrebno.

Dobro se osjećamo ovdje. Dobija se dojam da Fisico i njegovi prijatelji jednostavno uživaju u plodovima njegovih uspjeha, bez postavljanja pitanja i davanja odgovora. Ništa u njihovom tjelesnom govoru ili ponašanju ne bi moglo otkriti posjetiocu, koji ne zna ništa o Formuli 1, da je jedan od ovih momaka globalna sportska mega-zvijezda, još manje da je multimilijunaš. Nekako je neprikladno ispitivati Giancarla o Formuli 1, pa svodim pitanja na minimum. Ali, samo da znate, Giancarlo je "siguran da će u 2007. voziti Renault", osjeća se "vrlo snažan ove sezone", misli da je "R26 čak bolji automobil od lanjskog R25", i pita se sa zanimanjem, više

Pizza Fisico

Želite si spremiti pizzu kao pravi Rimljani? Pročitajte ovo... ne može biti jednostavnije

Promatrajte Giancarla Fisichellu kod njegove pećnice za pizzu i vidjet ćete ono na što Jamie Oliver misli da liči, ali mu ne uspijeva: frajer, koji dobro izgleda, zeza se s prijateljima, izbacuje fore, zadirkuje cure (uključujući i vlastitu).

"Obožavam pizzu," Fisico inzistira da trebate znati. "Volim je pripremati brzo, i neprestano mijenjati arome. Često počnem s bazičnom pizzom, znate već,s rajčicom i mozzarellom, ali onda mogu dodati i vrhunsku šunku iz Parme, ili mnogo češnjaka, ili s puno zucchinija, ili nešto drugo. Ili mogu pripremiti onu koju najviše volim, koju zovem Fisico." (slika dolje)

"Vrlo je jednostavno. Napravim vrlo tanko tijesto i prekrijem ga vrlo tanko rezanim krumpirima. Kad je gotovo, dodam ružmarina, zavrtim malo grubo mljevenog crnog papra, i to je to. Izvanredno!"
U pravu je. Zaista je izvanredno.



"Osjećam se vrlo jakim ove godine. R26 je čak bolji automobil od lanjskog R25"

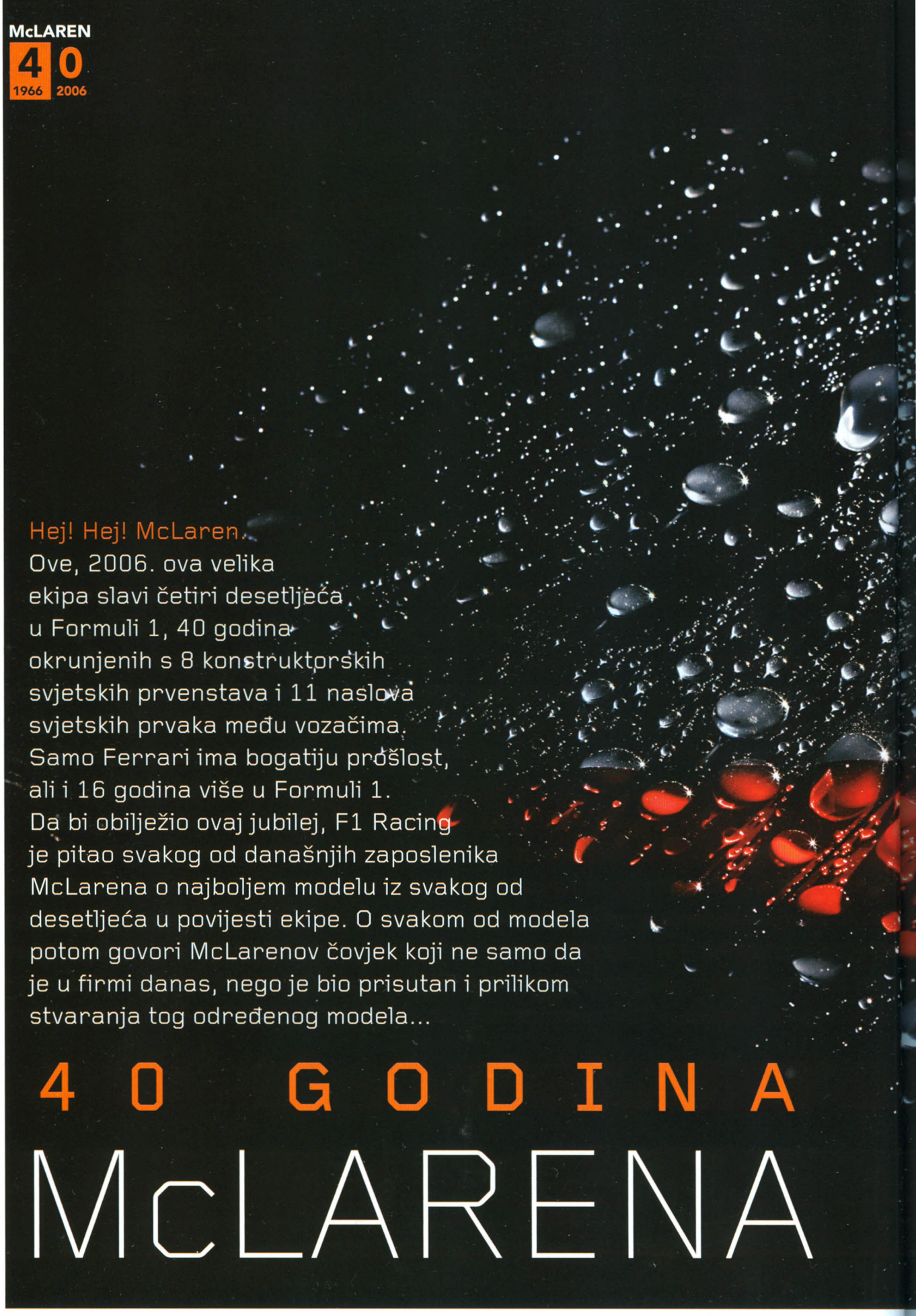


Giancarlo je posudio svoje ime jednoj vrsti niskoalkoholnog piva, sve u sklopu kampanje protiv alkohola i vožnje

negoli s uzbuđenjem "tko će biti moj timski kolega u Renaultu sljedeće godine".

Dosad, se nije uspio suprotstaviti zadivljujućim pothvatima Fernanda Alonsa u plavo-žutoj ekipi i toga je svjestan. Ali 2006. je tek pred nama - i, možda još važnije, kontinuitet koji bi Fisichella trebao osigurati Renaultu nakon odlaska Alonsa iduće godine bit će pogodnost koju će ova ekipa sigurno znati iskoristiti. Flavio Briatore bi bio lud da ga sada odbaci.

"U Renaultu (pauza) sam vrlo sretan," kaže i prasne u smijeh. F1

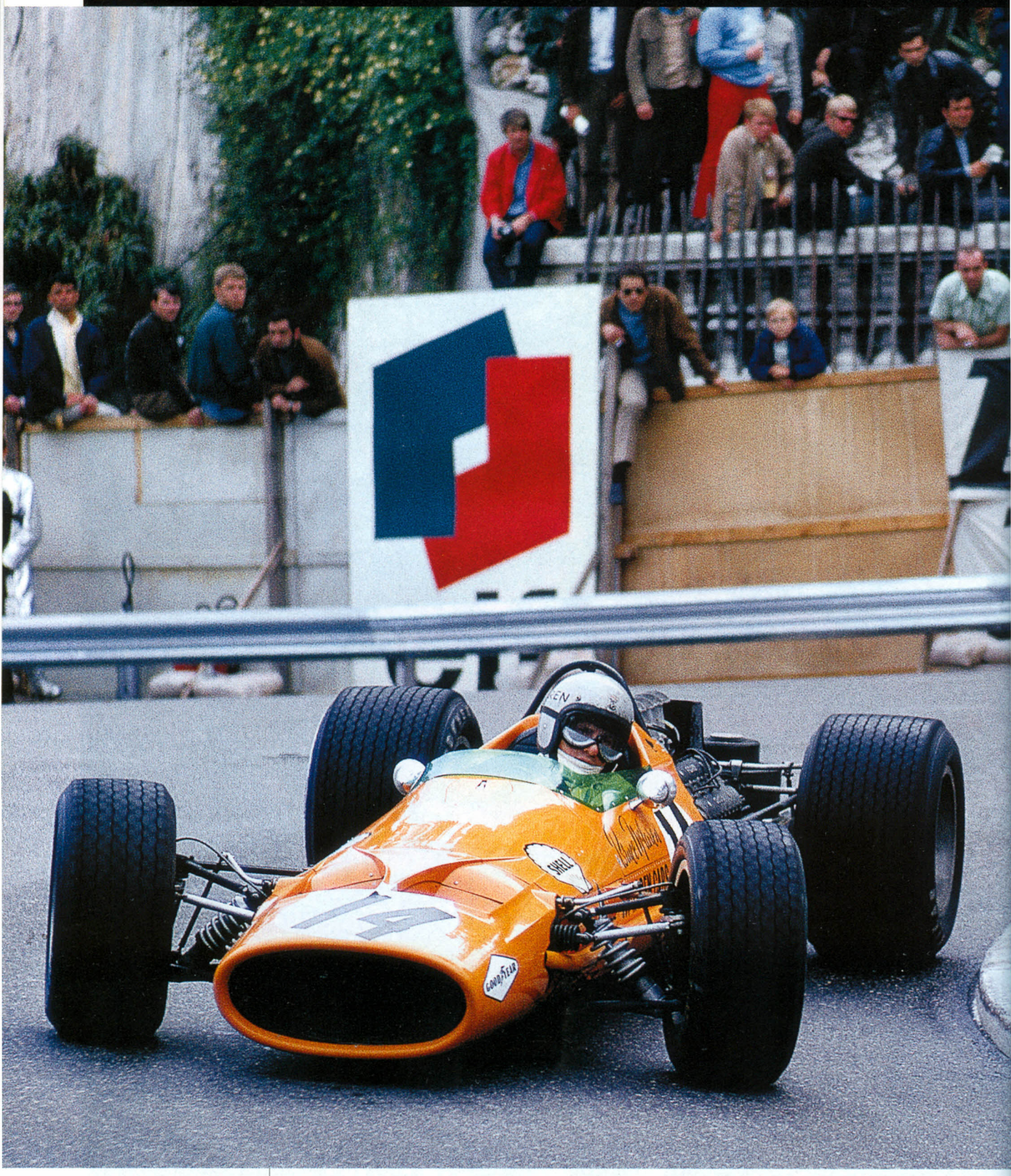


Hej! Hej! McLaren.
Ove, 2006. ova velika ekipa slavi četiri desetljeća u Formuli 1, 40 godina okrunjenih s 8 konstruktorskih svjetskih prvenstava i 11 naslova svjetskih prvaka među vozačima. Samo Ferrari ima bogatiju prošlost, ali i 16 godina više u Formuli 1. Da bi obilježio ovaj jubilej, F1 Racing je pitao svakog od današnjih zaposlenika McLarena o najboljem modelu iz svakog od desetljeća u povijesti ekipe. O svakom od modela potom govori McLarenov čovjek koji ne samo da je u firmi danas, nego je bio prisutan i prilikom stvaranja tog određenog modela...

40 GODINA McLARENA

FOTOGRAFIJA: STEVEN TEE/LAT





RASPORED GLASOVA

1	M7A	1968	60%	2	M2B	1966	16%	3	M7A/C	1969	15%	4	M4B	1967	6%	5	M5A	1967	1%

1960-te

McLaren M7A (1968)

Prisjeća se:
Tyler Alexander



Dob: 65
Dolazak u McLaren: rujan 1963.
Funkcija 1963.: direktor /glavni mehaničar
Funkcija danas: sistemski savjetnik

"Bilo je vrlo živo u ekipi tijekom te zime, 1967. Preselili smo u našu novu tvornicu u Colnbrooku; pobijedili smo u Can-Am s McLarenom M6A, a sad smo pribavili i Cosworthov DFV motor u Formuli 1, s ekipom koja je bila veća i pripremala je dva automobila - za Brucea i novog svjetskog prvaka, Dennyja Hulmea.

"M7A je bazično dizajnirao Robin Herd. Odradio je vrlo dobar posao, ali mislim da je Bruce bio malo uznemiren kad je Robin početkom 1968. otišao raditi za Cosworth. Rezultat toga je bio da je sam Bruce odigrao prilično veliku ulogu u kasnijim fazama dizajniranja modela M7. Odradio je mnogo toga na geometriji ovjesa, a bilo je tu i još mnogo drugih 'Bruceovih poteza'. Na primjer, odluka da se koriste Lockheed kočnice bila je tipično Bruceova. U to vrijeme svi su imali problema s ventiliranim diskovima, ali Bruce je pronašao rješenje. Peter Jackson iz firme Specialised Mouldings i slikar auto-utrka i Bruceov dobar prijatelj Michael Turner također su mnogo radili na detaljima. Peter je, osim svojeg doprinosa u aerodinamici tog automobila, došao i na ideju bojenja u baš tu nijansu naranđaste. Ne sjećam se više tko je predložio promjenu boje s crveno-srebrne. Možda smo to bili i Bruce i ja: u to smo vrijeme dijelili kuću i razgovarali o strašno mnogo stvari.

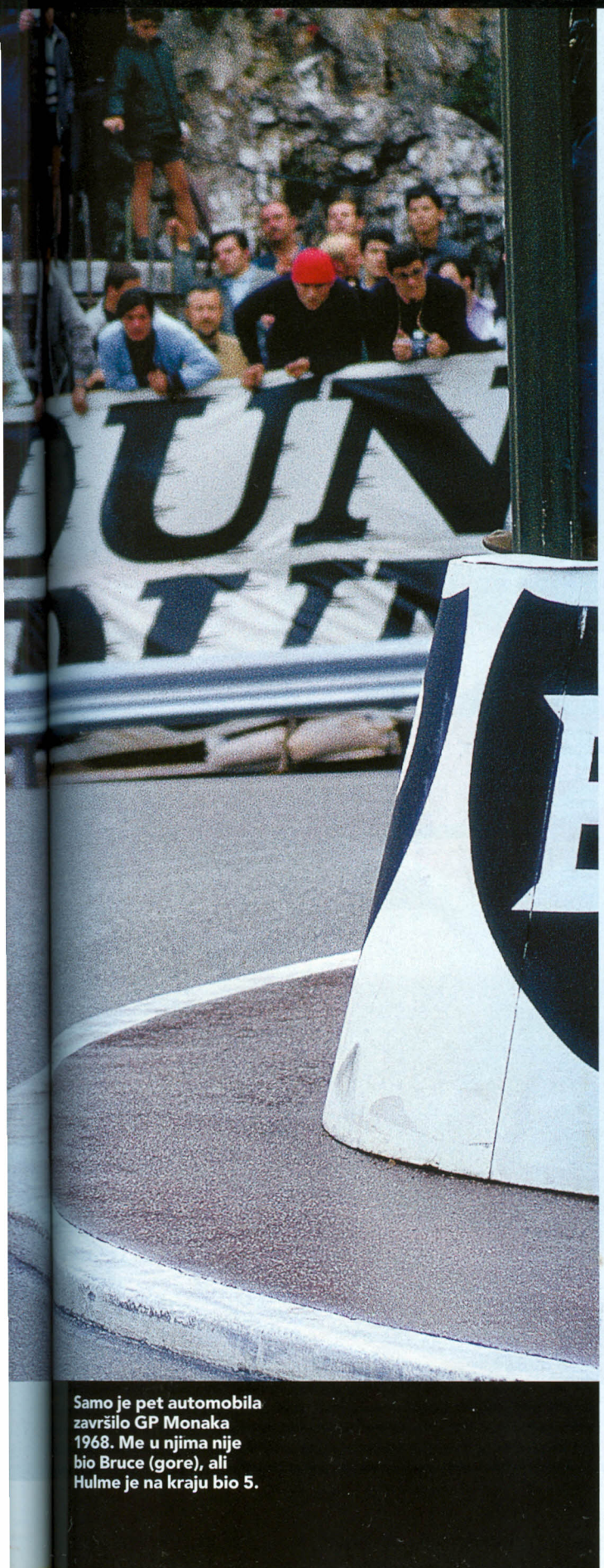
„Bruce je volio testiranja; sjećam se koliko smo mnogo isprobavali M7 početkom 1968. u Brands Hatchu. Nešto kasnije Bruce je tamo pobijedio i u Utrci prvaka (naša prva F1 pobjeda), a Denny je odmah potom dobio i utrku Daily Express Trophy u Silverstone. Zatim je Bruce pobijedio na belgijskom Grand Prixu u Spau i postao treći vozač u povijesti koji je pobijedio u Grand Prix utrci u automobilu kojeg je sam konstruirao.

"Pretpostavljam da se može reći da je model M7A/B/C uveo McLaren kroz velika vrata Formule 1. Denny je 1968. pobijedio na talijanskom i kanadskom Grand Prixu, što nam je osiguralo drugo mjesto u prvenstvu, a onda je 1969. dominirao u Meksiku. Mnogo se ljudi ne sjeća toga, ali ja uvijek mislim kako je nekako lijepo da je Bruce obilježio početak i kraj šezdesetih: 1960. je osvojio prvi GP desetljeća u Cooperu, a 1969. njegov je auto pobijedio i na posljednjoj utrci.

"M7 je bio mali skladni auto - jednostavan, funkcionalan i elegantan. Nije bio ono što bih nazvao 'lijepim'; lijepe trkaće automobile gradio je Colin Chapman. Ovo je, međutim, bio klasični Bruceov auto - i to govori sve o tom čovjeku. Imam predivnu fotografiju Brucea kako pobjeđuje u Brandsu 1968. Ne znam tko je slikao - volio bih da sam ja! - ali ta slika doista sve govori. U svjetlu koje blijedi, Bruce prelazi ciljnu liniju i pozdravlja kockastu zastavu podignutom rukom. Bio je to veliki trenutak."

Prva utrka: GP Španjolske (12. svibnja 1968.)
Posljednja utrka: GP Meksika (19. listopada 1969.)
Startova: 37 *
Pobjede: 4
Pole positioni: 0
Najbrži krugovi: 0
Prvenstva vozača:
1968. Denis Hulme 3. (33 boda), Bruce McLaren 5. (22 boda) Dan Gurney 21. (3 boda)
1969. Bruce McLaren 3. (26 bodova), Denis Hulme 6. (20 bodova) Vic Elford 13. (3 boda) Basil Van Rooyen bez bodova *
* privatno sudjelovanje

Prvenstva konstruktora:
1968. 2. (49 bodova)
1969. 4. (38 bodova)



Samo je pet automobila završilo GP Monaka 1968. Me u njima nije bio Bruce (gore), ali Hulme je na kraju bio 5.

FOTOGRAFIJE: SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHY, SUTTON MOTORSPORT IMAGES



RASPORED GLASOVA

1	M23	1976	55%	2	M23	1974	28 %	3	M23	1977	4 %	4	M23	1973	4 %	5	M19A	1971	2 %
6	M19	1972	2%	7	M26	1978	2 %	8	M29	1979	2%	9	M23	1975	1%				

1970-te



1976. James Hunt je odletio do svoje treće pobjede (od ukupno 6) na starom Nürburgringu u modelu M23; borba za naslov bila je vrlo napeta

Prva utrka: GP Južne Afrike (3. ožujka 1973.)
Posljednja utrka: GP Italije (10. rujna 1978.) *
Startova: 175 *
Pobjede: 16
Pole positioni: 14
Najbrži krugovi: 10
Prvenstva vozača:
1973. Peter Revson 5. (38 bodova)
Denis Hulme 6. (26 bodova)
Jacky Ickx 9. (12 bodova, 4 za Mclaren)
Jody Scheckter bez bodova
1974. Emerson Fittipaldi 1. (55 bodova)
Denis Hulme 7. (20 bodova)
Mike Hailwood 11. (12 bodova)
David Hobbs, Jochen Mass, Dave Charlton * bez bodova
1975. Emerson Fittipaldi 2. (55 bodova)
Jochen Mass 8. (20 bodova)
Dave Charlton * bez bodova
1976. James Hunt 1. (69 bodova)
Jochen Mass 9. (19 bodova)
1977. James Hunt 5. (40 bodova)
Jochen Mass 6. (25 bodova)
Bruno Giacomelli, Gilles Villeneuve, Brett Lunger *, Emilio de Vilotta * bez bodova
1978. Brett Lunger *, Emilio de Villota *, Nelson Piquet *, Tony Trimmer * bez bodova
* privatno sudjelovanje
Prvenstva konstruktora:
1973. 3. (58 bodova)
1974. 1. (73 boda)
1975. 3. (53 boda)
1976. 2. (74 boda)
1977. 3. (60 bodova)

McLaren M23 (1976)

Prisjeća se:
Ray Grant



Dob: 57
Dolazak u McLaren: siječanj 1976.
Funkcija 1976.: drugi mehaničar (na Huntovom automobilu)
Funkcija danas: menadžer produkcije

"Nakon što sam stigao u Colnbrook, gdje je McLaren bio smješten 1976., moja je prva utrka bila Južna Afrika, drugi Grand Prix sezone. M23 je tada već bio uspješan automobil koji je 1974. osvojio svjetsko prvenstvo s Emersonom Fittipaldijem za volanom. Čim sam stigao u Kyalami, uvidio sam da nije samo brz već i dobro konstruiran auto - i lagan za rad mehaničara. Ukratko, vrlo ozbiljan i praktičan auto.

"Pa ipak, nismo osvojili dovoljno bodova u prvoj polovici sezone i Niki (Lauda, Ferrarijev vladajući svjetski prvak) je ubrzo stekao veliku prednost. U vrijeme dolaska u Brands Hatch u srpnju, na britanski Grand Prix, znali smo da moramo početi pobjeđivati.

"Niki je osvojio najbolje startno mjesto, ali James je na P2 bio samo za 0.06 sekunde sporiji. U utrci Niki je dobro startao, ali Clay Regazzoni, koji se bio kvalificirao kao četvrti u drugom Ferrariju, krenuo je još bolje i uspio prestići Jamesa. Kad su svi stigli do zavoja Padock Hill, Regga je dodirnuo Nikija, a James ih nije mogao izbjeći. M23 je odletio u zrak, ali je pao natrag na kotače.

"Utrka je zaustavljena, a James se nekako odvukao natrag do boksova - i pritom je koristio prečicu da do tamo stigne. Bilo je to, očigledno, protivno pravilima, i dok smo užurbano popravljali auto, službeno je objavljeno preko razglasa da je James isključen. Hm, trebali ste čuti tu grmljavinu nezadovoljstva i lagano, ritmičko pljeskanje publike. Nije gotovo dok nije gotovo, pa smo mi, za svaki slučaj, nastavili raditi. Zatim su Jamesu ipak dozvolili da se pojavi na startu, uz nevjerojatnu, gromoglasnu galamu gledatelja. Svi smo se naježili, i znali da se isplaćuju sve one neprespavane noći i toliki trud oko pripreme automobila.

"U utrci, naravno, James je u stopu pratio Nikija 40 krugova, i onda izveo ono sjajno pretjecanje uzavoju Druids. Nakon što je pobijedio, publika je posve poludjela. No, dva mjeseca kasnije FIA je uvažila protest Ferrarija i oduzela pobjedu Jamesu. U međuvremenu, naravno, Niki je jedva preživio svoju veliku nesreću na Nürburgringu, propustio dvije utrke i vratio se osvajanju bodova u Monzi. Nakon toga je James brilijantno pobijedio u Mosport Parku i Watkins Glenu, i ishod prvenstva bio je posve neizvjestan. Otišli smo u japanski Fuji, i James je zaostajao tri boda za Nikijem. Na dan utrke padala je nevjerojatna kiša.

"James je vodio do 61. kruga, ali je imao velikih problema s gumama i morao je usporiti. Ipak, bio je drugi samo pet krugova prije kraja, kad su mu se istovremeno probušile dvije gume: prednja lijeva i zadnja lijeva. Uspio se nekako vratiti do boksova, i mi smo žestoko prionuli promjeni guma. Tada to nije bila rutinska stvar kao danas. Ja sam bio na zadnjoj lijevoj, a Dave Ryan, koji je danas McLarenov menadžer ekipe, na prednjoj lijevoj.

"Odradili smo svoj posao - moram reći da sam ja prvi završio s mojim kotačem, pa sam pohitao da pomognem Daveu - i James je izišao van kao peti. To nije bilo dovoljno dobro: trebali smo biti četvrti da bi se izjednačili s Nikijem u bodovima, a treći da budemo bod ispred njega. Ali, James je bio nevjerojatan - pravo oličenje britanskog borbenog duha - i fantastično brz tog dana. A to je bio njegov dan. Pretekao je Alana Jonesa za četvrto mjesto, a zatim i Regazzonija. Na kraju je bio treći.

"Ali nakon svih zaustavljanja u boksovima, naša je evidencija bila pobrkana, i nismo bili posve sigurni. James sigurno nije znao što se dešava - mislio je da je još uvijek peti. Kad je izišao iz auta, poludio je, vikao i psovao. 'Vi, nitkovi!' urlao je. Ali tada je odnekud dotrčao Frank Williams i povikao: 'James, treći si! Uspio si!'

Da, uspio je, a s njime i mi."

FOTOGRAFIJE: SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHY, RAY GRANT COLLECTION



RASPORED GLASOVA

1	MP4/4	1988	76%	2	MP4/5	1989	10%	3	MP4/2	1984	4%	4	MP4/2B	1985	3 %	5	M2	1980	2 %
6	MP4	1982	2%	7	MP4/1	1983	1%	8	MP4	1981	1%	9	MP4/2C	1986	1%				

1980-te

McLaren MP4/4 (1988)

Prisjeća se:
Neil Trundle



Dob: 61
Dolazak u McLaren: siječanj 1980. (opet se pridružio 1985.)
Funkcija 1988.: glavni mehaničar
Funkcija danas: menadžer odjela za mjenjače

"Po prvi put smo vozili M4/4 na predsezonskom testu u Imoli, samo nekoliko tjedana prije otvorenja sezone u Riju. Nakon samo nekoliko krugova, Alain (Prost) je bio brži od svih, vratio se u boksove i odšetao do Rona Dennisa. Rekao mu je da je posve siguran da će ovaj auto pobijediti na svjetskom prvenstvu. Kad smo jednom dokazali svoju brzinu na prvim utrkama, počeli smo govoriti da osjećamo kako bismo mogli pobijediti čak i u svim utrkama sezone. Bilo je to specijalno vrijeme za sve nas.

"Naravno, svi se sjećaju onih nekoliko problema koje smo imali u toj sezoni. U Monaku je Ayrton Senna udario u ogradu gotovo nadomak cilju. Ali, mislimo da je zapravo lagano gubio zrak u jednoj od stražnjih guma. Auto je postao nestabilan, ali Ayrton nije želio u boksove. Nadao se da će uspjeti nekako doći do cilja. Ta ga je nesreća promijenila - stvorila je od njega još dubljeg i još predanijeg vozača.

"U Monzi smo u završnim krugovima izgubili utrku, zbog nevjerojatno glupog razloga. Najprije je Prostov motor imao problema sa svjećicama, od kojih je jedna izgorjela i ostavila ga na pet cilindara. Još je neko vrijeme tako vozio, ali je onda odustao. Bojeći se sličnog problema s Ayrtonovim motorom, obogatili smo mješavinu. Vozio je s malo goriva i morao je riskirati više nego što je normalno - zbog toga je toliko žurio s pretjecanjem i sudario se s Jean-Louisom Schlesserom. Naša je pobjednička serija završila, i svi smo se osjećali vrlo loše.

„Bila je to prva Ayrtonova godina s nama. Vozači su bili podjednako jaki ali čim je Ayrton prvi put sjeo u McLaren, Alain je znao da se među njima sprema velika broba. Mislim da je Ayrton uspio izvući nešto više iz Hondinih motora, ali je mnogo učio i od Alaina. Originalno je, na primjer, imao vrlo grubu tehniku promjene brzina, ali je brzo usvojio Alainov super-nježni stil.

"Bilo je uvijek ohrabrujuće znati da imaš dva najbolja svjetska vozača. To je nama mehaničarima učinilo život zanimljivim; više smo se trudili. Postojalo je prijateljsko rivalstvo između dviju strana ekipe, ali smo bili uvijek spremni pomoći jedni drugima kad bi se dogodilo da moramo do kasno u noć raditi u boksovima. Bilo je to vrijeme velikog drugarstva.

"Ne mislim da je MP4/4 bio najbolji McLarenov auto svih vremena. Bio je to, konačno, samo vrlo efikasno razvijen prvi model od karbonskih vlakana, nastao još 1981. Ali svi su detalji bili savršeni - auto je bio lagan, imao je dobar aerodinamički potisak, vrlo efikasne kočnice, ovjes, gorivo i legendarni motor - i, naravno, dvojicu najboljih vozača svijeta.

"Nakon svih ovih godina, još uvijek sjajno izgleda. U predvorju tvornice imamo niz naših starih automobila - i to je još uvijek najniži i najdotjeraniji auto od svih izloženih. To je doista bio savršen paket."

Prva utrka: GP Brazila (3. travnja 1988.)
Posljednja utrka: GP Australije (13. studenog 1988.)
Startova: 32
Pobjede: 15
Pole positioni: 15
Najbrži krugovi: 10
Prvenstva vozača:
1988. Ayrton Senna 1. (90 bodova) Alain Prost 2. (87 bodova)
Prvenstva konstruktora:
1988. 1. (199 bodova *)
* brutto bodovi



U kvalifikacijama za Grand Prix Monaka 1988. Senna je bio brži od Alaina Prosta za sekundu i pol

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT



RASPORED GLASOVA

1	MP4-13	1998	55%	2	MP4/8	1993	16 %	3	MP4/6	1991	13 %	4	MP4/5B	1990	6 %	5	MP4-14	1999	4 %
6	MP4-12	1997	2%	7	MP4/7A	1992	1%	8	MP4/10	1995	1%	9	MP4/11	1996	1%	10	Others		1%

1990-te



Svi u McLarenu su već nakon zimskih testiranja 1998. znali da su i ekipa i Mika Hakkinen glavni favoriti za svjetska prvenstva te godine

McLaren MP4-13 (1998)

Prisjeća se:
Neil Oatley



Dob: 52
Dolazak u McLaren: studeni 1986.
Funkcija 1986.: voditelj projekta za atmosferske motore
Funkcija danas: direktor za dizajn i razvoj

"Mi stvarno nismo očekivali da ćemo biti toliko uspješni. Kad smo prvi put vozili MP4/13, bili smo sami na tom testu. Nakon toga smo otišli u Barcelonu i doslovno prvi leteći krug bio je brži od bilo čijeg kruga tog tjedna. Bio je to dobar nagovještaj da imamo prilično brz auto.

"Kada znaš da imaš dobar auto, taj se osjećaj provlači kroz ekipu. To ujedno uzrokuje neraspoloženje u ostalim ekipama - njihove se ambicije smanjuju kad shvate da moraju uložiti ogroman trud kako bi uhvatili tvoj ritam. Ali, kao i u mnogim sportovima, nervozniji si kad si u vodstvu, nego kad ti je vodstvo izazov. To je malo utjecalo na naše živce jer smo od prvog dana znali da smo dovoljno brzi - prvenstvo je bilo naše, osim ako sami ne uprskamo stvari.

"Sa stanovišta inovativnosti MP4/13 bio je vrlo vjerojatno prilično nezanimljiv - možda je zato i bio tako dobar. Bio je to prvi auto na kojeg je Adrian (Newey) imao direktan utjecaj, i neke od njegovih aerodinamičkih ideja su se razlikovale od onog što smo ranije radili. Proces dizajna MP4/13 je relativno kasno započeo - i s tog aspekta bio je to auto koji je napravljen prilično na brzinu - ali je zato Adrian snažno utjecao na dizajn šasije i aerodinamike, što je zapravo dalo snagu cijelom programu. Bio je to u cjelini vrlo skladan, zgodan paket; prilično malen i kompaktan automobil. Nismo pokušavali uvesti nikakav veliki novitet, pa je od početka sve dobro funkcioniralo.

Prva utrka:
GP Australije
(8. ožujka 1998.)
Posljednja utrka:
GP Japana
(1. studenog 1998.)
Startova: 32
Pobjede: 9
Pole positioni: 12
Najbrži krugovi: 9
Prvenstva vozača:
1998. Mika Hakkinen
1. (100 bodova)
David Coulthard
3. (56 bodova)
Prvenstva konstruktora:
1998.
1. (156 bodova)

"U Melbourneu je izgledalo da smo znatno ispred bilo kog drugog. Oba auta su radila poput švicarskog sata, a istovremeno su bili i vrlo brzi. Usprkos svemu, Mika (Hakkinen) je te sezone napravio nekoliko očiglednih pogrešaka, a imali smo i nekoliko mehaničkih kvarova dok smo vodili u u trkama, pa je odluka o svjetskom naslovu pala tek u posljednjoj utrci u Japanu.

"Kad cijelo prvenstvo ovisi o jednoj, posljednjoj utrci, to nije nikako dobro za tvoj nervni sistem. Ali Mika je u Suzuki odvezao izuzetnu utrku. Cijelog je vikenda bio veoma brz i nije niti jednom pogriješio, a i auto je bio jako snažan.

"Uspjeh modela MP4/13 nam je dozvolio da MP4/14 poguramo dalje nego što bi to inače bili u stanju. Da bi se postigla aerodinamička prednost moraš 'stisnuti' cijeli paket, što ti onda daje veću slobodu pri poigravanju aero profilima. S modelom MP4/14 imali smo više vremena i mogli smo si dozvoliti malo odvažnosti u nekim od njegovih mehaničkih aspekata. To je očigledno također funkcioniralo, iako je i prvenstvo 1999. odlučeno u posljednjoj utrci sezone!"

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT

2000-te

McLaren MP4-20 (2005)

Prisjeća se:
Mike Coughlan



Dob: 47
Dolazak u McLaren: rujan 2003.
Funkcija 2003.: glavni dizajner
Funkcija danas: glavni dizajner

"MP4/20 je mnogo bazičnih stvari preuzeo od nevoljenog modela 18A, koji nismo nikad vozili u utrkama. Da nije stvoren 18A, svi kasniji modeli ne bi bili tako dobri i uspješni.

"Nismo odstupali od svog stanovišta, jer smo imali povjerenja u njega. Znam samo da smo s 18A bili preagresivni, premda ga to nije učinilo lošim autom. Naveo nas je na krivi izbor, ali ne i na krivu filozofiju. 18A je bio prelagan, prefleksibilan, neki od parametara dizajna su bili preagresivni i nismo zapravo razumjeli kako da uskladimo parametre opće čvrstoće, performansi i snage. Ali, na temelju modela 18A shvatili smo gdje smo previše gurali, pa smo se onda mogli vratiti korak unazad i stvoriti 19B i 20.

"Problem kod evolucije je da na koncu postaneš konzervativan. Prava je majstorija u dizajnu automobila Formule 1 biti dovoljno agresivan kroz cijeli njegov razvoj. Opasnost je, ako to nisi, da to onda moraš rješavati poduzimajući velike korake. To što smo ustrajali i nismo odustali od te filozofije dizajna, govori dosta o McLarenu. Kad razgovaram s prijateljima u ostalim ekipama, neka od njihovih gledišta su: 'Vi ste postigli da vam to funkcionira, a mi smo od toga odavno morali odustati.'

"MP4-20 je imao sjajan LFD - omjer između aero potiska i otpora zraka. Aerodinamički je bio briljantan, apsolutno briljantan. Naučili smo idealan kompromis između čvrstoće i težine, postavili smo ciljeve performansi koje smo dostigli ili smo im bili blizu, i posve smo shvatili posao koji smo radili. Bili smo u stanju napraviti izbor koji se temeljio na prosuđivanju inžinjeringa. Na svakoj utrci smo automobilu nešto pridodavali, nešto što ga je neizostavno činilo bržim. Naravno, imali smo i nekih problema, ali mislim da MP4/20 nije bio 'brz, ali nepouzdan', kako su neki govorili. Izuzmemo li probleme s motorima, dijelovi na koje smo moja ekipa i ja utjecali zakazali su samo dva puta.

"Imola je bila ključna utrka. Kimi je nosio puno goriva, a ipak se kvalificirao na pole position. Za utrku smo imali usavršen motor, a napravili smo i neke promjene na ovjesima, i auto je postao bitno brži. No, najbitnije, konačno smo u potpunosti razumjeli kako rade gume. Znali smo da imamo izuzetno brz auto, što se i pokazalo točnim. Na idućoj utrci u Barceloni bili smo posve premoćni - bila je možda naša najdominantnija utrka u 2005. Bili smo dobri i u Monaku. Nosili smo mnogo benzina, i znali smo da nas nitko ne može prestići. Kimi je, naravno, odradio sjajan posao.

"Ne bih rekao da je to najsavršeniji auto na kojem sam radio - to je, kod mene, uvijek onaj sljedeći. Ja nisam veliki obožavatelj trkaćeg auta, ja sam inženjer. I gledam naprijed, nikad natrag." FO

Prva utrka:
GP Australije
(6. ožujka 2005.)
Posljednja utrka:
GP Kine
(16. listopada 2005.)
Startova: 38
Pobjede: 10
Pole positioni: 7
Najbrži krugovi: 12
Prvenstva vozača:
2005. Kimi Räikkönen
2. (112 bodova)
Juan Pablo Montoya
4. (60 bodova)
Alex Wurz
17. (6 bodova)
Pedro de la Rosa
20. (4 boda)
Prvenstva konstruktora:
2005. 2. (182 boda)



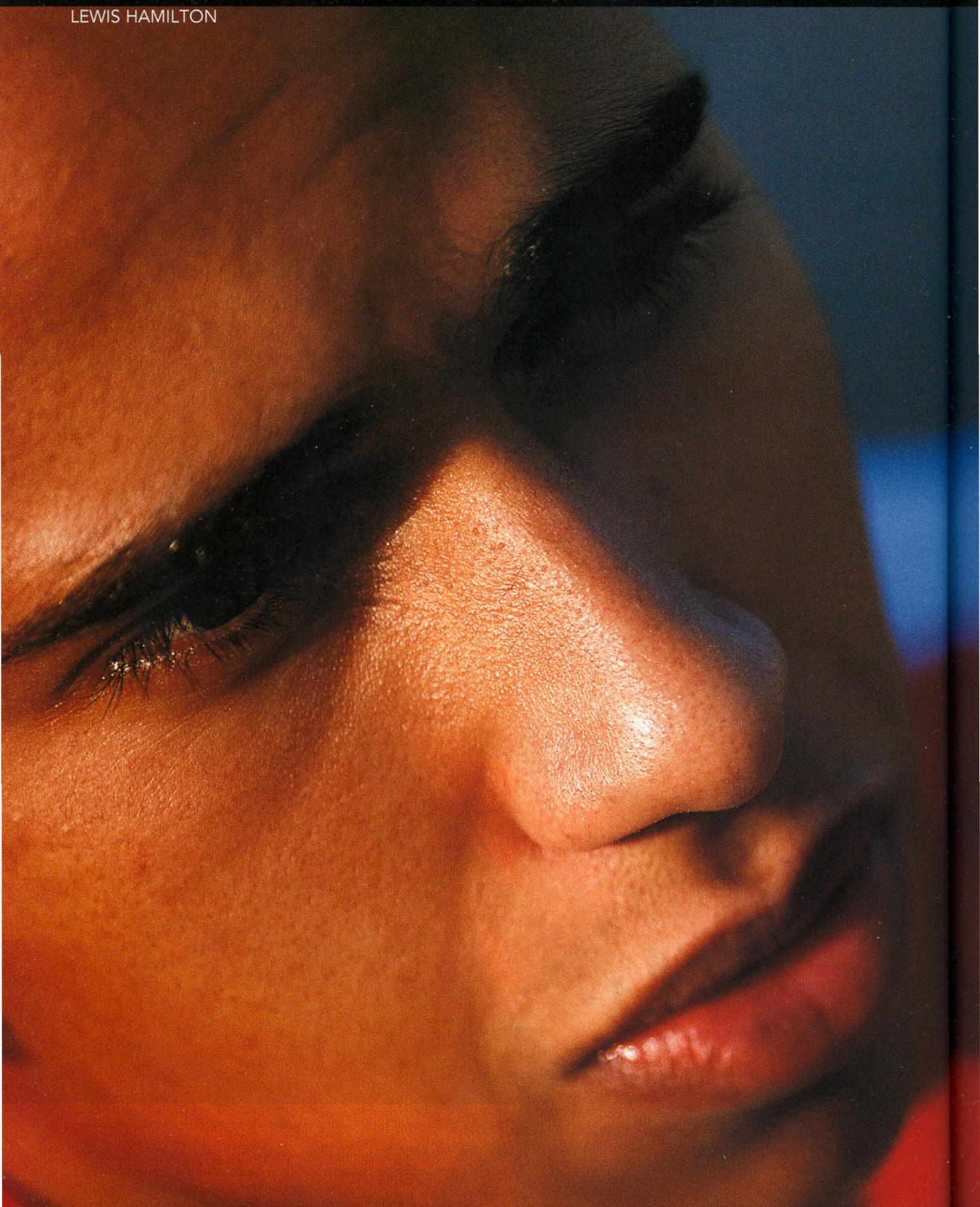
Model MP4/20 baziran je na osnovama nikad korištenog MP4/18A

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, SUTTON MOTORSPORT IMAGES



RASPORED GLASOVA

1	MP4-20	2005	82%
2	MP4-17D	2003	9%
3	MP4-15	2000	5%
4	MP4-16	2001	3%
5	MP4-17	2002	1%



Djed Lewisa Hamiltona je sredinom 1950-tih stigao u Englesku i, poput mnogih imigranata s Kariba, dobio posao na željeznici. I njegov otac, rođen u Engleskoj 1960., također je postao željezničar. Lewis se rodio 1985. Hoće li i njegova budućnost biti u British Railu? Ne, neće. On je još u ranoj dobi zavolio karting, a od presudnog značaja je bilo osvajanje pehara na Autosport Awards 1995. godine — događaj koji je ko-sponzorirao McLaren. S tek 10 navršenih godina, novo-odlikovani Lewis je te iste večeri odmaršira ravno do Rona Dennisa i upitao ga hoće li moći, jednog dana, voziti za McLaren. Kako Ron nikad ne zaboravlja takve stvari, nakon tri je godine nazvao Lewisovog oca. Ostatak će biti — a po mnogim aspektima već i jest — povijest. Jer Lewis će uistinu voziti za McLaren, možda čak i vrlo skoro, možda čak već slijedeće godine. A pored toga — i bolje bi vam bilo da mi vjerujete — jednog će dana biti svjetski prvak.

Da, zaista je tako dobar.

Intervju: Peter Windsor Portreti: Glenn Dunbar/LAT

vi, pa čak i oni s tek površnim zanimanjem za automobilističkim sport, pred desetak su godina morali čuti za Lewisa Hamiltona. Njemu je tad bilo tek 11, a utrke kartinga dobivao je istom lakoćom kojom su njegovi vršnjaci proždirali Big Macove. Ali nije to bio samo karting; jer bilo je tu mnogo mladih budućih F1 zvijezda kalibra Tonija Liuzzija, Nice Rosberga i Heikkija Kovalainena. Ne, ovaj je momak bio drugačiji.

Različit iz dva razloga: kao prvo, Lewis je crnac; kao drugo, imao je podršku Ron Dennisa, bossa McLarena. Tamnoputi, bistar mladi engleski vozač go-karta, sponzoriran od McLarena. Novine su ga obožavale, bio je san urednika. Bio je predodređen da bude Tiger Woods auto sporta, savršen vozač utrka za politički korektno 21. stoljeće. U međuvremenu, svijet utrka je pratio i čekao – da Lewis pogriješi. Nikom, obrecnuli su se, ne bi smjelo biti tako lako. Nitko ne bi smio biti predodređen za Formulu 1, sa svim podmirenim računima. Gdje je ona goruća ambicija jednog Marija Andrettija – ono što čak niti Marijov najdarovitiji sin Jeff nije nikad imao? Gdje je ona suluda snaga volje, sazdana na tolikim razočaranjima, jednog Nigela Mansella? Ovo je sigurno, govorili su, još samo jedna reklamna bomba – još jedan u nizu primjera McLarenove komercijalne mudrosti.

Sigurno je, govorili su, to neće upaliti.

PREDODREĐEN ZA ZVIJEZDU

U Valenciji smo, u Španjolskoj, na premijernoj utrci FIA GP2 prvenstva za 2006. – kategoriji iz koje su Nico Rosberg, Scott Speed i Heikki Kovalainen nedavno katapultirani do punopravnih uloga u Formuli 1. Nakon tjedana mrzlih engleskih vjetrova i monotonog sivila, Valencija izgleda kao spasonosno lječilište energičnih jutara i veličanstvene sunčeve svjetlosti. Izmaglica se povlači s obližnjih brda, odjekuje zvuk motora i evropska sezona počinje svoj puni zamah.

Tema razgovora u pedoku s blještavim transporterima leđima naslonjenim na garaže, je sinoćna večera otvorenja prvenstva. Bijele, metalne strukture složenih formi valencijskog Grada umjetnosti i znanosti bile su okvir naranđastom sumraku s večernjim programom po Flavijevom receptu: žestoki filmovi, žaoke Bernieja Ecclestonea, kakofonija vatrometa i Heidi Klum.

Slijedećeg jutra, dok se svi drugi još razgibavaju i traže svoj ritam, Lewis započinje



S 12 godina Lewis je već uživao u punom patronatu Rona Dennisa

> "Lewis je od samog početka bio vrlo brz — zapravo najbrži, za dobar dio cijele sekunde"

narednu, kritičnu fazu svoje karijere na jedini način na koji on to može: staloženo, mirno, minuciozno – i s istom onom bezbrižnom predanošću koju je Ayrton Senna tako dobro utjelovljavao. Lewis je brz od samog početka, najbrži čak, i to za cijelu sekundu. To vrijeme nije ostalo, jer su žute zastave omele njegov drugi i treći pokušaj, u doba kad je staza bila najbrža, ali utisak je ostao, i time je posao djelomično obavljen. Svi koji su to jutro vidjeli Lewisa, pa bilo to makar poluzatvorenih očiju, morali su znati da gledaju nekoga tko je predodređen da postane zvijezda.

Vozi prekrasno – poput Jarna što se tiče ritma, poput Nica u pogledu energije, poput Michaela kad je riječ o hladnokrvnom korištenju staze. Naelektrizirao je Valenciju.

TRAGOM HAMILTONOVIH KORJENA

Pitanje je sada sljedeće: radi li se o sreći ili o dobroj procjeni? Je li Lewis dobar zbog McLarena – ili je 1998. McLaren uočio nešto što se onda razvilo svojim prirodnim tokom?

Prije svega trebamo ustanoviti Lewisovo okruženje. On je ono što bi Amerikanci nazvali 'Afro-Karibijac'. U stvarnosti, rodio se u Engleskoj, od engleskih roditelja; njegov je djed po ocu emigrirao iz Grenade sredinom 50-tih kad su Englezi u Karibima regrutirali ljude za rad u njihovom sistemu javnog prijevoza. Djed Hamilton nije u svojoj mladosti bio, kako sam se ja nadao, veličanstveno brzi karibijski kuglaš, ili treći batsmen u kriketu; zapravo u obitelji uopće nema tradicije sportskih uspjeha. (Što naravno ne znači da potencijal nije postojao. Vjerojatnije je da je nedostajala tek prava prilika, a ne talent.)

Lewisov otac Anthony, rođen 1960. u Engleskoj, imao je tek 15 godina kad se djed Hamilton odlučio vratiti mirnijem životu na Karibima. I Anthony je nastavio tamo gdje je njegov otac stao – kao zaposlenik British Raila. Drugim riječima, bio je tipični marljivi sin imigranta prve generacije. Oženio se engleskom djevojkom i imali su dva sina – Lewisa 1985. (nazvanog po američkom atletičaru Carlu Lewisu; drugo ime samog Anthonyja je Carl, kao što je i Lewisovo) i Nicolas Carl (rođen 1992.). Prosječna engleska obitelj, prosječnih težnji. Kao dijete, Anthony je imao samo jedan komplet bolje odjeće – za specijalne prilike i nedjeljom za crkvu. Odgojen je na etičkim principima koje će obilježavati razvoj i njegove vlastite obitelji.

Lewis je u ranoj dobi pokazao zapanjujuću nadarenost za aute na radio upravljanje (upravo kao što je i Ayrton Senna bio vješt pilot radio-modela aviona). Gotovo od trenutka kad je prohodao, Lewis je pokazivao natprosječne sposobnosti koordinacije, opipa i ravnoteže. Imao je šest godina kad se (s radio-modelima) natjecao s odraslima – i pobjeđivao.

ZATIM SU DOŠLI GO-KARTI

Radio-modele su potom naslijedili kadetski go-karti. Lewis je od samog početka bio brz i uspješan. Ne sjeća se ni jednog specifičnog trenutka kad se sve posložilo na način da mu je postalo jasno da je to upravo ono što mora raditi, ali se sjeća osjećaja pri prvom brzom kočenju i prvom ubrzanju. "Bilo je naprosto fantastično," kaže. "Bio sam tek dijete, ali bilo je tako dobro." 1994., na dan kad je Ayrton poginuo u Imoli, Lewis je vozio u Rye Houseu, u Hertfordshireu. Kad mu je otac rekao što se dogodilo, sakrio se i plakao.

Imao je 10 godina kad je 1995. osvojio tu Autosportovu nagradu. Roditelji su ga upozorili da ne oklijeva suviše, i Lewis je odšetao do Rona Dennisa i upitao ga hoće li jednom moći voziti za McLaren. Ron je zapamtio tog dječaka, zapamtio je taj trenutak. Tri godine kasnije Ronova je tajnica nazvala obitelj Hamilton, nakon što je u međuvremenu Lewis osvojio sve što se moglo zamisliti,.

"Gospodine Hamilton, Ron Dennis bi želio popričati s vama." Bio je to, naravno, sudbonosni trenutak – kako za Rona, jer je poboljšati nečiji život prekrasna stvar, tako i za Hamiltonove, čiji će živote to izmijeniti zauvijek. Međutim, ono što Ron nije napravio, je upravo ono što svi misle da jest, a to je potpisati 50-godišnji ugovor s Lewisom, s



CV Lewis Hamilton

Rođen: 7. siječnja 1985., Tewin, Hertfordshire, Engleska
Mjesto stanovanja: Tewin, Hertforshire
Visina: 1,74 m
Težina: 64 kg
Bračno stanje: neoženjen

1995
Prvak Velike Britanije u kartingu (klasa kadet)
Prvak Velike Britanije u STP karting seriji

1996
Prvak u karing seriji Budući prvaci
Sky TV Masters prvak u kartingu

1997
Prvak Velike Britanije u karting seriji Yamaha Junior
Prvak Velike Britanije u karting seriji Super One

1998
Drugi u karting seriji McLaren Mercedes
Budući prvaci
Četvrti u talijanskom karting open prvenstvu
Obznanjena službena podrška F1 ekipe McLaren Mercedes

1999
Prvak Italije u kartingu (klasa Industrials)
Vice prvak Europe u kartingu (JICA)
Pobjednik Trofeja Pomposa u kartingu
Četvrti u talijanskom karting open prvenstvu

2000
Europski prvak u kartingu (Formula A)
Pobjednik Svjetskog kupa u kartingu (Formula A)
Pobjednik Elf Mastersa u kartingu u Bercyju (Paris)

2001
Peti u britanskom prvenstvu u Formuli Renault

2002
Treći u britanskom prvenstvu u Formuli Renault

2003
Britanski prvak u Formuli Renault

2004
Pobjednik utrke Bahrein Superprix u Formuli 3
Pobjednik prve utrke Macau Grand Prixa u Formuli 3

2005
Europski prvak u Formuli 3

Hamilton je privukao mnogo pažnje na GP2 testiranjima za ekipu ART: vrlo je brz i precizan

FOTOGRAFIJA: SUTTON MOTORSPORT IMAGES





Valencia 2006.: u razgovoru s Windsorom (lijevo), u punoj vožnji za ekipu ART, s kojom je lani Nico Rosberg bio prvak

mnoštvom opcija za McLaren, za uzvrat za plaćanje Lewisovih utrka i nadzor nad njima od tada nadalje. Ne, nakon što je već neko vrijeme promatrao Lewisa i nakon što je razmislio o implikacijama sponzoriranja vozača crne puti, Ron je učinio savršenu stvar: rekao je da bi želio "pomoći". Ono što je želio za uzvrat je da se Lewis usredotoči na vožnju

"Ono što Ron nije napravio bilo je potpisati s Lewisom 50-godišnji ugovor, obilato naklonjen McLarenu"

utrka, da se ponaša korektno i da dokaže da ima talenta za daljnji napredak.

Na taj je način stvoreno možda najbolje moguće trkaće sveučilište. Za razliku od ostalih vozača koji provode dane pitajući se gdje pronaći još koji dolar, još koji ugovor, Lewis je imao drugačije opterećenje – ostvarivši tako rano Dennisovu podršku, pitanje je bilo kako je zadržati i kako je uvećati.

Anthony Hamilton je morao odigrati svoju ulogu. Lewisu je bilo 13, a ne 23 godine. Pravila su se stvarala u hodu. Nije to bilo poput neke teniske akademije koju bi Lewis mogao pohađati. Isključivo je na njima samima bilo da cijelu stvar odrade kako treba – ako bi suviše trošili ili premalo postigli ili ako bi negdje zabrazdili, vjerojatno im se gospodin Dennis ne bi više nikad javio. Bila je to, mislim, jedinstvena jednadžba u povijesti automobilističkih utrka.

Pokazalo se da su je Hamiltonovi gotovo savršeno riješili. Martin Hines iz Zip Karta im je pokazao kako da stvore pravi paket – savjetovao ih je u kojim prvenstvima treba sudjelovati, u kojim se ekipama natjecati, u kojim hotelima odsjedati. Anthony bi Ronu nakon svake utrke poslao poruku, obavještavajući ga o svemu, ali bi nekad prošli tjedni bez odgovora. Anthony nije navaljivao, ili tražio ništa više od minimalnog. Suglasnost za natjecateljski budžet je bilo sve što mu je trebalo. Sljedeća utrka je bila sve što je bilo bitno.

I naravno, Lewis je većinu svojeg vremena počeo provoditi na putu. Anthony, pod sve većim pritiskom British Raila je morao za Lewisa zaposliti pratioca – sve do onog vikenda 1999. kad je bio primoran napraviti odabir. Hoće li raditi prekovremeno, kako je zahtijevao British Rail, ili će pratiti Lewisa na utrke, kako je on sam bio planirao. Odabrao je ovo drugo i dao je otkaz. Sljedećeg je ponedjeljka osnovao svoju vlastitu informatičko-tehnološku kompaniju (Corporatec, s fokusom na investicijskom bankarstvu).

Od tada se obitelj potpuno usredotočila na Lewisova natjecanja – i na zapanjujuću priliku koju im je pružio jedan od najvećih ljudi u Formuli 1. To je bio jedini način; Lewis je bio suviše mlad da sam iznajmljuje automobile, suviše mlad da sam troši tuđe novce. U mnogim je pogledima to bila žrtva – ali je postojala još jedna skrivena dobrobit. Svojim utrkama, svojim putovanjima, svojom stalno prisutnom slikom budućnosti, Lewis je svom bratu Nicolasu pružao dodatni život. Rođen s cerebralnom paralizom, i s malom mogućnošću da vidi, a kamoli da hoda, on je bio Lewisov najbolji drug. Pružanje je napravilo puni krug.



2000. godine Lewis je bio najbolji svjetski kartingaš; dobio je i Elf Masters u Parizu

KAD JE LEWIS POBIJEDIO NICA

Lewis je bio natprosječno uspješan. 2000. je osvojio svjetsko i evropsko prvenstvo u go-kartima Formule A, i nadmašio svog ekipnog kolegu Nica Rosberga. Zablistavši u Formuli 1, Nico (tek mjesec dana stariji od Lewisa) je sada dovoljno mudar da ne osporava ovu činjenicu. Lewis je bio bolji vozač. Osvojio je više utrka. Vidio sam ih obojicu po prvi puta kako voze u Kerpenu, u listopadu 2001., onom prilikom kad je Michael Schumacher vozio u karting-egzibiciji za Tony Kart. Premda su se Lewis i Nico cijele godine mučili s njihovim Team MBM Parolinsima, ipak će kvalifikacije u petak ostati u sjećanju. Čist i precizan, manipulirajući svojim go-kartom trzajima zglobova u

LAT ARCHIVE

Michaelovom stilu, Lewis je završio kao drugi iza tri godine starijeg Tonia Liuzzija.

Te je godine, sjeća se Anthony, Keke Rosberg obznanio svoje proročanstvo. "Od svih momaka ovdje," rekao je Keke, "samo će dvojica ući u Formulu 1 – Nico zbog mene, i Lewis zbog McLarena." Krenula je nova utrka.

Četiri godine kasnije Nico je zaista uspio ući u Formulu 1 – kroz Formulu BMW, kroz dvije godine evropskog prvenstva u Formuli 3 i nakon toga, 2005., kroz pobjedu u seriji GP2. Lewis je dvije godine vozio u britanskoj Formuli Renault (i bio prvak 2003.) prije no što je napredovao u evropsku Formulu 3. Završio je peti (s ekipom Manor Racing) u prvenstvu 2004., a Nico četvrti. Što dalje?

Nico je odabrao novu GP2 kategoriju – i pobjedio u velikom stilu s ekipom ART. McLaren se tom prilikom, s Lewisom sada pod pravim ugovorom, odlučio za još jednu sezonu u Formuli 3 (ovaj puta s Frédéric Vasseurovom ekipom ASM). Lewis je totalno dominirao i za 2006. je preuzeo Nicovo mjesto u ekipi ART u GP2.

PRIVIKAVANJE NA GP2

Na zadovoljstvo našeg fotografa Glenna Dunbara, španjolsko sunce na napuštenim tribinama Valencije uranja baš pod pravim kutem. Anthony pomaže s reflektorom, Glen daje instrukcije.

"OK, Lewis. Samo gledaj ravno u mene," kaže Glenn. "Ako je sunce suviše jako, zatvori oči, i opet ih otvori kad ja nabrojim do tri."

Lewis čini upravo tako. Staloženo. Bez problema ili

"Ako mu stvari baš krenu na ruku, Lewis bi se već 2007. mogao naći u McLarenu pored Fernanda Alonsa"

priče. Pitam ga o njegovom kvalifikacijskom krugu. Koliko je po njegovim standardima bio dobar?

"Prilično dobar. Napravio sam pogrešku u posljednjem zavoju, ali je osim toga bio OK."

Kakvu pogrešku?

"Želio sam dobiti zaista čisti izlaz, pa sam ušao rano. Auto je skrenuo malo više nego što sam predvidio i tu sam izgubio malo vremena."

Dakle, mnogo novih stvari. Pa kako ide privikavanje?

"Dobro. Poznajem ekipu iz Formule 3, iako su ovdje, naravno, stvari drugačije. Sve je sjajno. Ekipa je odlična."

Lewis sad vozi za Vasseura i Nicolasa Todta, sina Ferrarijevog Jean Todta. Dobro organiziran i efikasan, Todt u mnogo čemu nalikuje na Lewisa. Ne priča mnogo. Misli unaprijed. Lewis je besprijekoran u pripremama – izgleda blještavo u svom crveno bijelom Puma kombinezonu s novo obojanom Arai kacigom. Mercedes i Mobil logotipi potvrda su veze s McLarenom, kao i nova sedefasta traka ekipe McLaren uokolo kacige.

A što je s bojom kacige? Prevladava žuta.

"Daa, kad sam bio u juniorskim go-kartima, Anthony je želio da boja odskače od ostalih, pa smo se odlučili za žutu. Nije ih bilo puno tada."

Svog tatu zove 'Anthony'?

"Ne, ne uvijek. Samo kad govorimo o biznisu – utrkama, mislim. On je moj prijatelj i savjetnik, kao i moj tata."

Možda stoji priča o upadljivoj boji, ali njezino osnovno značenje je očito: žuto, zeleno i crveno su nacionalne boje Grenade. Koliko mu njegovo porijeklo s Grenade znači? Je li bio tamo?

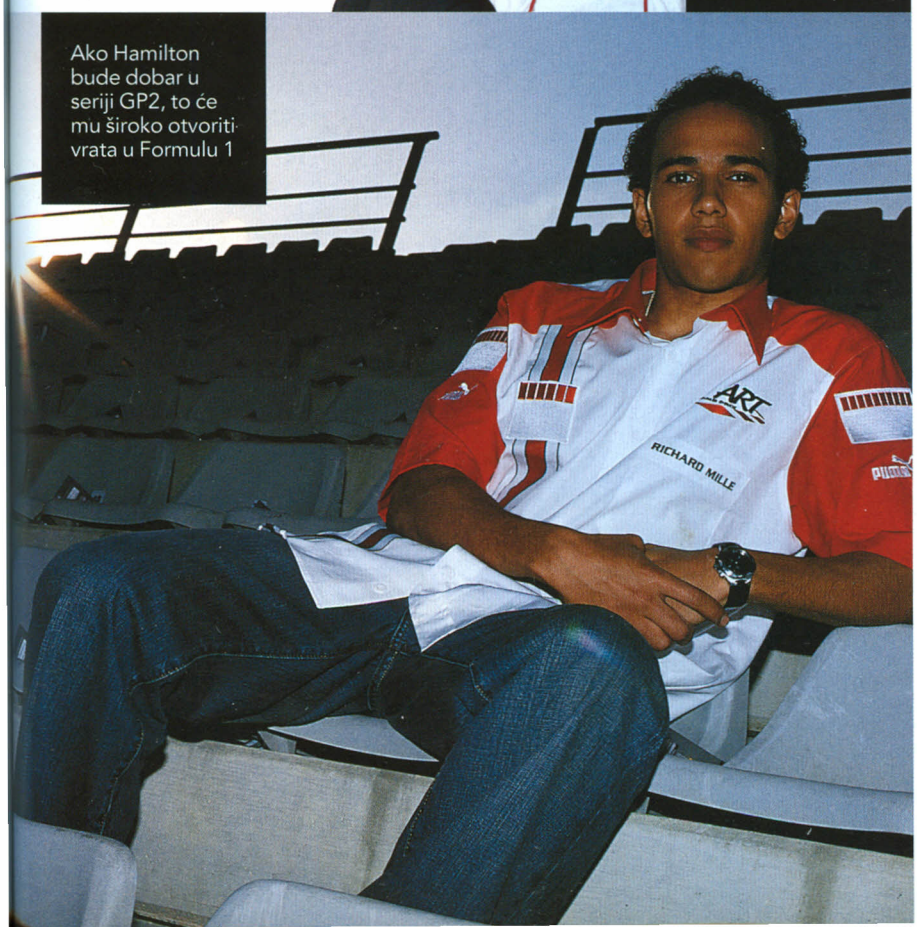
"Da – i obožavam Grenadu. Ne tako davno sam bio tamo i volio bih opet otići. To je prekrasno mjesto. Veliki dio naše obitelji živi tamo."

Da li je u glavnom gradu, St. Georgu ime Lewis Hamilton već poznato?

"Ha! Još ne! Možda u budućnosti."



Veliki prijatelji: Lewis i Nico kuhaju zajedničku taktiku za Macau Grand Prix 2003.



Ako Hamilton bude dobar u seriji GP2, to će mu široko otvoriti vrata u Formulu 1

POBJEDNIK MEĐU NAJBOLJIMA

Glen je završio i diže se vjetar. Krećemo se osvježiti večerom u GP2 hospitality zoni. Lewis, Nicolas i njegovi roditelji sjede zajedno, snažni i čvrsti – i nikad sretniji, moglo bi se pomisliti, jer, kako Nicolas ističe, po prvi puta su mogli vidjeti snimke iz kamere montirane na Lewisov auto. Pretpostavljam da je postojao trenutak kad je Anthony na to sve trebao privoliti Rona koji prezire vozačeve pratnje i kad mu je na najboji mogući način trebao objasniti koliko je važno da može prisustvovati Lewisovim utrkama. Tek kad vidite kako se Lewis šali sa svojim bratom na račun brzine kojom bi odvezao stazu u njegovim invalidskim kolicima, i kad vidite pažnju kojom Hamiltonovi pružaju obojici sinova, tek tad možete razumijeti koliko je to za sve njih važno i koliko se kategorički za to Anthony vjerojatno morao zalagati.

Ima i drugih dobrobiti: Corporatec sad zapošljava 40 ljudi i između ostalih može se pohvaliti da im je klijent nekadašnji British Rail, sada EWS Railway. To se ne bi dogodilo da se Lewis nije počeo utrkivati – ili da Ron Dennis nije tada nazvao. Ili da Lewis u dobi od šest godina nije pokazao taj bogom dani talent koji je u tom trenutku, ako nikom drugom, bio tako očit njegovom ocu.

Da, Lewis će uskoro ući u Formulu 1. Mogao se ove godine, kao treći vozač pridružiti BMW-u, ali je Ron, odabravši opciju s više utrkivanja, rekao ne. Možda će se 2007. pojaviti u McLarenovoj B ekipi, a možda će biti negdje drugdje.

Mogao bi se, ako mu stvari baš krenu na ruku, naći i u McLaren-Mercedesu uz bok Fernanda Alonsa. A ako se to dogodi, nemojte sumnjati da će Lewis svoj posao odraditi perfektno. Pobjeđivat će u utrkma i osvajat će prvenstva. On je tamo gore, ravan najboljima. FO

FOTOGRAFIJA: SUTTON MOTORSPORT IMAGES

VILLENEUVE. NORDSCHLEIFE. M5. YES.



Nevjerojatna staza. Nevjerojatni auto. Bivši svjetski prvak istražuje pravi Nürburgring po prvi put. F1 Racing je prestrašeni suvozač

Piše: Steve Cooper
Fotografije: Steven Tee/LAT, Charles Coates/LAT, Lorenzo Bellanca/LAT, Glenn Dunbar/LAT, Andrew Ferraro/LAT



Jacques u brzom desnom Fuchsröhe zavoju - M5 je brz, glasan i super-brz

Počelo je zlokobno. Pričvršćujem pojaseve u nürburgringškom taksiju; bijelom BMW-u M5, na sjedalu do Jacqesa Villeneuvea. On odsutno i neuspješno pokušava zakopčati svoj pojas na pravo mjesto dok se vrpoljeći namješta u svom BMW-ovom kombinezonu. Istovremeno, bori se s njemu nepoznatim električnim podešivačem retrovizora, a naravno, cijelo se to vrijeme vozi natraške, uzbrdo i kroz uski prolaz napučen znatiželjnim promatračima.

"Dobro," kaže, paleći klimu. "Znate li kuda treba ići?"

"Što?" odgovaram. "Zar niste nikad vozili ovuda?"

"Pa, ne," progovara. "A vi?"

Postaje jasno da će F1 Racing sudjelovati u Villeneuveovim prvim ikada krugovima na moćnom Nordschleifeu, 22.835 km dugačkom toboganu koji zavija, ponire i uzlijeće kroz spektakularnu pokrajinu Eiffel. To je staza koja je još 1976. smatrana tako opasnom da ju je Formula 1 odbacila - a to je bilo doba kad je slomiti noge još uvijek predstavljalo "siguran" sudar. Ukratko, ima auru najzahtjevnije staze na svijetu.

A Jacques Villeneuve, postaje jasno, je 'Ring vozio samo na video igrama. To ne ulijeva povjerenje, složit ćete se, osobito dok bacam pogled preko svog desnog ramena i primjećujem da je vozeći unatrag opasno blizu zarđalom starom stupu. Pa ipak nekako, u trenu naglo ispravlja, pričvršćuje svoj pojas, sređuje svoj kombinezon i namješta retrovizore na mjesto. Iz kaosa izvire red. Sad smo, čini se, spremni.

Ovaj događaj ima specijalnu rezonancu za Villeneuvea. Njegov se otac, legendarni Gilles, priželjkivao utrkivati na 'Ringu, ali je u Formulu 1 došao upravo u doba kad je stari gigant spremljen u naftalin.

"Daa, moj tata se zaista želio natjecati ovdje," kaže Jacques. "Ali zakasnio je godinu dana." I za sina je ovo specijalan trenutak. Obzirom da vožnja na 'Ringu predstavlja jedno od vrhunskih povijesnih uzbuđenja Formule 1, ona je Sveti Gral za vozače. Nekako ne izgleda ispravno da je JV dosad propustio to iskustvo, osobito jer je na novom Nürburgringu vozio od 1996. No, stalo mu je nadoknaditi propušteno.

Izlazeći na stazu, srknuli smo malo od te ogromne snage motora od 500 KS. Prvih nekoliko zavoja, Jacques se igra s autom, dajući mu sad obilje gasa, sad snažan udarac na kočnice. Ponekad ga baca na rubnike, tek da bi iskusio koliko može izdržati. U prvom krugu ostaje na automatici, jer ne uspjeva dobro čuti zvuk motora, ali i zato jer se želi usredotočiti na samo iskustvo, radije nego tetošiti auto. Kasnije će se početi igrati s mjenjačem od sedam brzina, bacajući ih gore-dolje polugama na upravljaču. No, sada je još u prvim impresijama.

"Mnogo je uže nego što to izgleda na mojoj video igri," kaže dok ubrzavamo nizbrdo prema Flugplatzu, točki gdje zaštitna ograda dolazi do same staze, a ionako skromne zone izlijetanja brzo nestaju.

"Uau! Ovo mora da je bilo super u autu Formule 1! I nije bilo ograde, zar ne?" Čini se pomalo iznenađen. Ali, ugodno iznenađen. Kao da sve ovo ima neko značenje za njega.



Možda ne izgleda tako, ali Cooper uživa u vožnji života

"Ovo je veličanstveno," kaže dok se spuštamo u Fuchsröhre, zmijoliku seriju brzih eseva koji se vuku podnožjem udoline obrasle stablima. Postaviš se ravno na samom početku i možeš, gotovo ne mičući volan, tek doticati rubove zavoja na svakoj strani ceste.

"Sve je u traženju ritma," dodaje Jacques, gledajući namršteno u tanku traku trave koja dijeli asfalt od ograde. "Hmm, ovdje se zaista možeš dobro razbiti" i nasmiješi se. "Ali, vozili smo i na gorem - pogledajte samo Monako. I sjećam se drugog zavoja u Estorilu. Bio je isti ovakav."

Snažno ubrzavamo iz Kallenhardta i upadamo u ritmičku seriju S-zavoja na nizbrdici. "Ovo je ono što ja stvarno volim kod ovakvih staza - kad zavoji samo teku jedan za drugim. Toga nema više nigdje. Volio bih ovuda isprobati Formulu 1. Ovo je moralo biti jako teško u 70-tima."





Gas do daske: JV tjera 500 konja po ravnom dijelu zvanom Döttinger Höhe

Podsjećam ga da je upravo ovu seriju zavoja Jackie Stewart često isticao kao najopasniji dio staze. U 60-tima, bez zaštitnih barijera, trava odmah uz rub staze naprosto se prelijevala u dolinu - iz koje su stršala stabla čiji su vrhovi bili u ravnini glave vozača. Villeneuve pruža još jedan od onih zadovoljno iznenađenih smješkova: "Mislite da je tu staza naprosto prestajala? Bez ičega što bi ih moglo zaustaviti? Pa gdje su onda mogli udariti? U stabla? Uau!! Mi svi sada gunđamo o sigurnosti, ali mislim da bi stvarno zašutjeli da vidimo ovo mjesto."

Nastavljamo pored Bergwerka - scene Laudovog zloglasnog sudara - monumentalnog dvostrukog desnog zavoja koji spaja žilaviju prvu polovicu staze s njezinim bržim i tečnijim drugim dijelom, i brzo odmičemo prema Karussellu, najslavnijem zavoju staze.

I premda idemo uzbrdo iz udoline, veličanstveni petlitarski V10 još jednom dostiže



Nordschleife - 22,835 kilometara paklenog vremeplova

Nakon vatrenog sudara Nikija Laude 1976. Nürburgring je uklonjen iz kalendara Formule 1. No ova staza i danas uživa gotovo mitski status. Ima 176 zavoja, a suvremena kompjuterska simulacija kaže da bi BMW-Sauber F1.06 prošao stazu u vremenu 5:15,80. Evo, međutim, službenih rekorda staze.

FORMULA 1
- Clay Regazzoni
- Ferrari 312T
- 7:06,40
- 192,791 km/h
- Grand Prix
- Njemačke 1975.



SPORTSKI PROTOTIPOVI
- Stefan Bellof
- Porsche 956
- 6:25,91 *
- 194,119
- Utrka 1000 km 1983.

* Staza je bila za točno 2 km kraća nego 1976. i 1980.



MOTOCIKLI
- Marco Lucchinelli
- Suzuki 500
- 8:22,20
- 163,692 km/h
- Grand Prix Njemačke 1980.





Ono što je - uz izazov same staze - zapanjilo Villeneuvea bilo je pomanjkanje sigurnosnih zona za izlijetanje

maksimalnu brzinu. Ulijećemo u Mutkurve (Zavoj hrabrosti), zastrašujući lijevi zavoj nakon slijepog "hupsera"; s naše desne strane teren nadsvođuje ogradu i obrušava se dolje u gustu šikaru.

"Ni ovdje nije bilo ograde?" pita. "Ništa? Tu se u autu Formule 1 može voziti 300 km na sat. Bilo bi tako lako poletjeti."

U Karussellu, Villeneuve entuzijastično pušta auto u znameniti betonski bazen uz zadovoljni "vumm". On je poput sretnog dječaka koji se igra svojom novom igračkom i očito je da je osobito priželjkivao upravo ovaj trenutak. Gura automobil još malo jače - M5 se muči na samoj granici dok ga JV izvlači iz tog slavnog nagnutog zavoja. M5 upada u ritam, plešući s rubnika na rubnik dok se gume pod kočenjem tale.

Na tren, obojica smo bez riječi. Jacques prelijeće izbočinu na stazi i ponire u Wippermann, Eschbach i Brünnchen zavoje. Ovo je klasika - zavoji se gotovo neprimjetno pretaču jedan u drugi; ovo je mjesto gdje ti izlaz iz jednog zavoja određuje pristup u sljedeći.

"Prekrasno je! Zapanjujuća staza, ali sad je više ne prepoznajem iz video igre," dodaje. "Obično, kad god se sudarim - počinjem ispočetka, tako da nisam nikad prošao njezin posljednji dio!" Hm, da, to ulijeva povjerenje.

Izlazimo na finalnu ravninu i Jacques brzo isteže snagu M petice. Ubrzo, bez napora pri najvećoj smo brzini.

"Jacques, mislim da se u ovom zavoju ne ide s gasom do daske," govorim s knedlom u grlu, gotovo nečujno.

"Mislite?" odvraća u trenu.

"Da."

"Dobro, dobro da ste mi rekli! Išli smo 270 na sat!"

Počinjemo naš drugi krug. Ovog su puta trenuci neodlučnosti zamijenjeni sve većim samopouzdanjem i sve dužim, čvršćim provalama gasa. "Mmm, ovaj auto stvarno dobro prijanja uz stazu," kaže, bacajući ga u početnu seriju zavoja po imenu Hatzenbach.

Poput većine klasičnih Nordschleife zavoja, to je serija sporo odgonetljivih S-zavoja koji uistinu stimuliraju ritmički "osjećaj" nad sirovom tehnikama. Spora je i dovoljno široka da te gura da od auta tražiš ono malo više i pritom se istovremeno nadaš da će to proći.

"Cool, ha?" kažem dok auto izlijeće iz završnog S-zavoja.

"Bilo je super!" sjajeći se odgvara Villeneuve. "Definitivno bih se volio utrkivati ovdje - ovo je najbolja staza koju sam ikada vidio. Ne zbog dužine, već zato što je svaki zavoj tako specijalan. I naprosto znaš da bi bio drugačiji kad je hladno, ili kad je u sjeni, ili po kiši. Ovo je živa staza. Veličanstvena je."

I već primjenjuje natjecateljski instinkt. Koči desnom nogom dok po površini staze počinje detektirati pokazatelje koji pomažu skratiti put. Kad god ugledamo mnoštvo tragova guma po rubnicima ili mjesto gdje je trava izrazito zgažena, tu je odjednom prilika da se auto agresivno trgne, ne bi li se brzina po krugu smanjila.

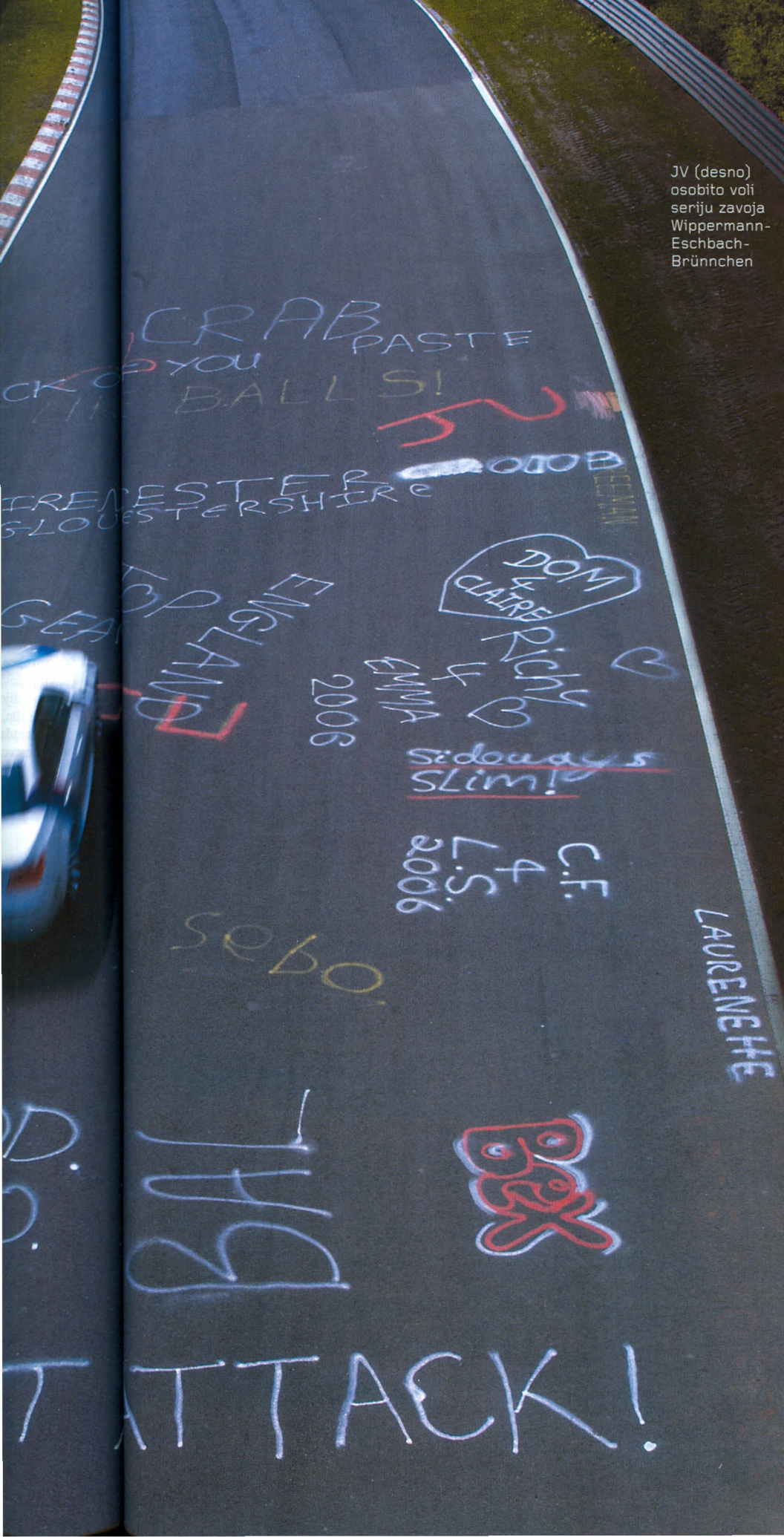
Jacques počinje shvaćati koliko je složeno ovo

"Mislim da se ovdje ne ide s gasom do daske, govorim Jacquesu s knedlom u grlu"



BMW M5

Motor:	V10, 4,999 ccm
Snaga:	500 KS pri 7,750 o/min
Okretni moment:	383 Nm pri 6,100 o/min
Mjenjač:	7 brzina, poluautomatski SMG
0-100 km/h:	4,6 sekundi
Najveća brzina:	325 km/h (bez graničnika)



JV (desno) osobito voli seriju zavoja Wippermann-Eschbach-Brünnchen



mjesto: "Ima nekoliko zavoja gdje naprosto ne možeš voziti do daske jer su suviše neravni, osim ako ne kočiš jako rano, jer inače riskiraš kočiti kad su ti kotači već u zraku - kad, naravno, nemaš kontrolu. Moraš imali malu rezervu, najviše zbog svih tih neravnina. Iako, možda i možeš pokušati do daske - ali možeš se dobro razbiti."

"Da li bi se ovdje moglo pretjecati u F1 autu?"

"Nije jako široko," kaže. "Sigurno se ne može pretjecati kroz ove S-zavoje. U stvari, ovdje se vjerojatno uopće ne može voziti automobil Formule 1 jer ima isuviše mjesta gdje bi on naprosto poletio."

Uslijedila je još jedna duga stanka, dok Jacques manevrira kroz Adenauer Forst, neprijatnu slijepu šikanu, nakon koje smo izletjeli na Metzgesfeld, gotovo ravnu sekciju u koliko je tako nešto uopće moguće na ovoj stazi.

"To je ono što ja volim kod trkaćih staza. Volio bih kad bi sve bile dizajnirane na ovaj način - stvarno imaš osjećaj da negdje ideš. Ovo je začuđujuće. Onaj tko je ovo dizajnirao... nemam riječi. A vjerojatno to i nije u potpunosti dizajnirano, već su naprosto slijedili krajolik."

"Da li je bilo koja od postojećih F1 staza barem blizu ovom iskustvu?"

"Ne. Dijelić toga imaš na mjestima poput Mont Tremblanta ili Mosportas Parka u Kanadi, zatim na američkim stazama Elkhart Lake i Mid-Ohio - to su sve sjajne staze koje prate krajolik; očito je to u izgledu neravnina, ili u stablima, ili pak okolnim planinama." Dozvoljava da zadnji dio proklizi i na pravi način prijeđe preko valovitog rubnika. "Ovo je deset puta bolje od video igre, iako sam sretan što sam se ipak mogao malo prisjetiti video igre, jer da nisam, sad bi bilo malo... kompliciranо!"

Uskoro smo opet na završnoj ravnini.

"Sigurni ste da ovaj mali zavoj koji dolazi nije za puni gas?" opet pita.

"Hm," usudim se ja, "Možete isprobati..."

"Vi ste ludi," smije se on. "Sudar pri 290 km/h ne bi sad bila najpametnija stvar."

Ispravlja auto pri kočenju i daje mu još jedan, posljednji nalet gasa kroz zadnju šikanu prije no što se dokotrljamo do pedoka. Otkopčava svoje pojaseve, izvlači ključ i odlazi, s ogromnim smiješkom preko cijelog lica.

"Već deset godina dolazim ovdje i napokon sam dobio priliku da prođem ovom stazom. Toliko je bolje od bilo čega što možeš očekivati. Nikad nisam vidio ništa slično.

"I znate što još?" cereka se. "Po prvi puta sam stvarno sretan što sam trebao odraditi ovaj PR posao!" F1

F1 na jedan

Aguri Suzuki

Boss ekipe: Super Aguri-Honda

O dosadašnjoj sezoni, o vozačima, o šansama da se uhvati Midland

Što mislite, koliko je bio dobar Super Aguri do sada?

Mi postojimo samo četiri mjeseca, pa sam sve u svemu prilično zadovoljan. Očigledno, performanse našeg auta nisu dovoljno dobre, ali je zato organizacija prilično dobra.

Jasno je da će vaš novi auto biti od ključne važnosti. Kad možemo očekivati da ćemo ga vidjeti?

Upitajte moje inženjere! Morate imati na umu da, ne uključujući ljude iz Honde koji rade na našim motorima, mi zapošljavamo manje od 100 ljudi — manje nego što je Minardi imao pod Paulom Stoddartom — i od toga 50 moramo povesti na svaku utrku. Tako da u Leafieldu ostaje manje od 50 ljudi. Naše su mogućnosti vrlo oskudne.

Hoćete li unajmiti više inženjera?

Kad bih imao veći budžet, da, već sutra bih to uradio. Ali nemam. Možda sljedeće godine, ako pronađemo nešto više sponzora.

Japanskih sponzora? Ekipa je vrlo japanski orijentirana.

Da, ove sezone je tako. Ali mnogi od naših najiskusnijih ljudi — (direktor menadžer) Daniele Audetto, na primjer — nisu Japanci. Što se marketinga tiče, da, vrlo smo japanski orijentirani. Ali za to postoji razlog: mislim da će nam to pomoći da dobijemo nove sponzore — japanske — jer smo tamo već vrlo popularni. Pitate li sto ljudi na tokijskoj ulici, svaki od njih znat će vam reći što je to Super Aguri. A to je dobra stvar.

Naravno, sezonu ste započeli s dva japanska vozača. Onda ste ubacili Francka Montagnyja. Ali, što je s Anthonyjem Davidsonom? Imate li nekakve planove da on vozi u budućnosti?

Možda, iduće sezone. Sljedeće bi sezone Anthony bio fantastičan za nas. On ima iskustva i pomogao bi nam da brže napredujemo. No, o tome ću morati prodiskutirati s Hondom. Konačno, to zapravo ovisi o njima.

Kako je s Takuma (Sato)? Do ove sezone je bio brz, ali je napravio previše grešaka. Kakvo je vaše gledište o njemu?

U pravu ste, ali bio je pod velikim pritiskom s japanske strane — kako iz Honde, tako i iz japanskih medija. Sada, kad se udaljio od vrhunske ekipe, pritisak je manji. Zna da može biti bolji od svojih suvozača, dok je prošle sezone, a i sezonu ranije, teškom mukom pokušavao biti bolji od Jensona Buttona. Postao je i zreliji. Ove je godine preuzeo više odgovornosti. On predvodi sve naše napore. Vrlo je inteligentan, i na koncu, i vrlo konzistentan. On je uvijek bio vrlo brz.

Što je s Yujijem? Imao je težak start sezone...

Da, izuzetno mu je teško. On ne poznaje F1 staze; odvozio je samo 200 km u automobilu Formule 1 prije Bahreina — i zato mu sigurno nije bilo lako. Treba mu, naravno, mnogo više iskustva. On nije znao kako se vozi u Formuli 1. Nije znao ništa, recimo, o zagrijavanju i opterećenju guma. On mora još puno trenirati i učiti. Ali, radimo na tome, i nadam se da će učiti od Takume i njegovog inženjera utrke, jer on ne govori engleski.

Uopće?

Ne, zaista ne. Na radio-vezi između boksa i auta, ja sam morao prevoditi. To je jako nezgodno za njega i njegovog inženjera. Za vrijeme treninga petkom i subotom morao sam ga pitati, „Yuji, što sada trebaš?" I zbog toga što je toliko neiskusan u Formuli 1, čak su i meni njegovi odgovori na japanskom bili teško razumljivi.

U utrkama to mora da je bilo vrlo škakljivo...

Vrlo.

Kakav je vaš odnos s Hondom?

Sjajan. Ja sam gotovo uvijek radio s Hondom. I moj ured u Tokiju je vrlo blizu Hondine uprave.

Zašto ste izabrali Danielea Audetta za vašeg direktora menadžera?

Još 1990. vozio sam za Larrousse-Lamborgini u Formuli 1, a Daniele je u to vrijeme bio šef Lamborghinijevog F1 programa. I sjetit ćete se da sam te godine u Suzuki završio na pobjedničkom postolju — bio je to najveći uspjeh za Lamborghini u Formuli 1 i Daniele je bio vrlo sretan. Bio je to velik dan za mene i velik dan za njega. Postali smo dobri prijatelji. Kasnije je on radio kod Toma Walkinshawa u Arrowsu, pa je vrlo dobro znao što se događalo u Leafieldu (u nekadašnjoj tvornici Arrowsa). Kad sam shvatio da će se projekt Formule 1 o kojem sam sanjao možda ostvariti, pozvao sam Danielea. On je sredio da možemo koristiti Leafield i bivše automobile Arrows.

Koji aerodinamički tunel ćete koristiti?

Tvornički tunel Lole.

Koji vam je natjecateljski cilj ove godine?

Vrlo jednostavno: moj je cilj završiti među prvih 10 u prvenstvu konstruktora, drugim riječima pobijediti Midland. Za to neće trebati osvojiti puno bodova, ali će svejedno biti vrlo teško. To je izuzetno važno ostvariti, jer samo 10 najboljih prima Berniejev (Ecclestoneov) TV novac i besplatan prijevoz (na prekomorske utrke). FO

+5 brzih pitanja

1 Koliko vam je godina?
45. U 25-toj sam sebi obećao da ću postati vozač Formule 1 - i jesam. U 35-toj sam se povukao, ali sam se uvijek htio vratiti kao šef ekipe. Sada, u 45-toj se to i događa.

2 Može li Super Aguri pobijediti na svjetskom prvenstvu do vaše 55-te?
Ne, ne mogu to zamisliti.

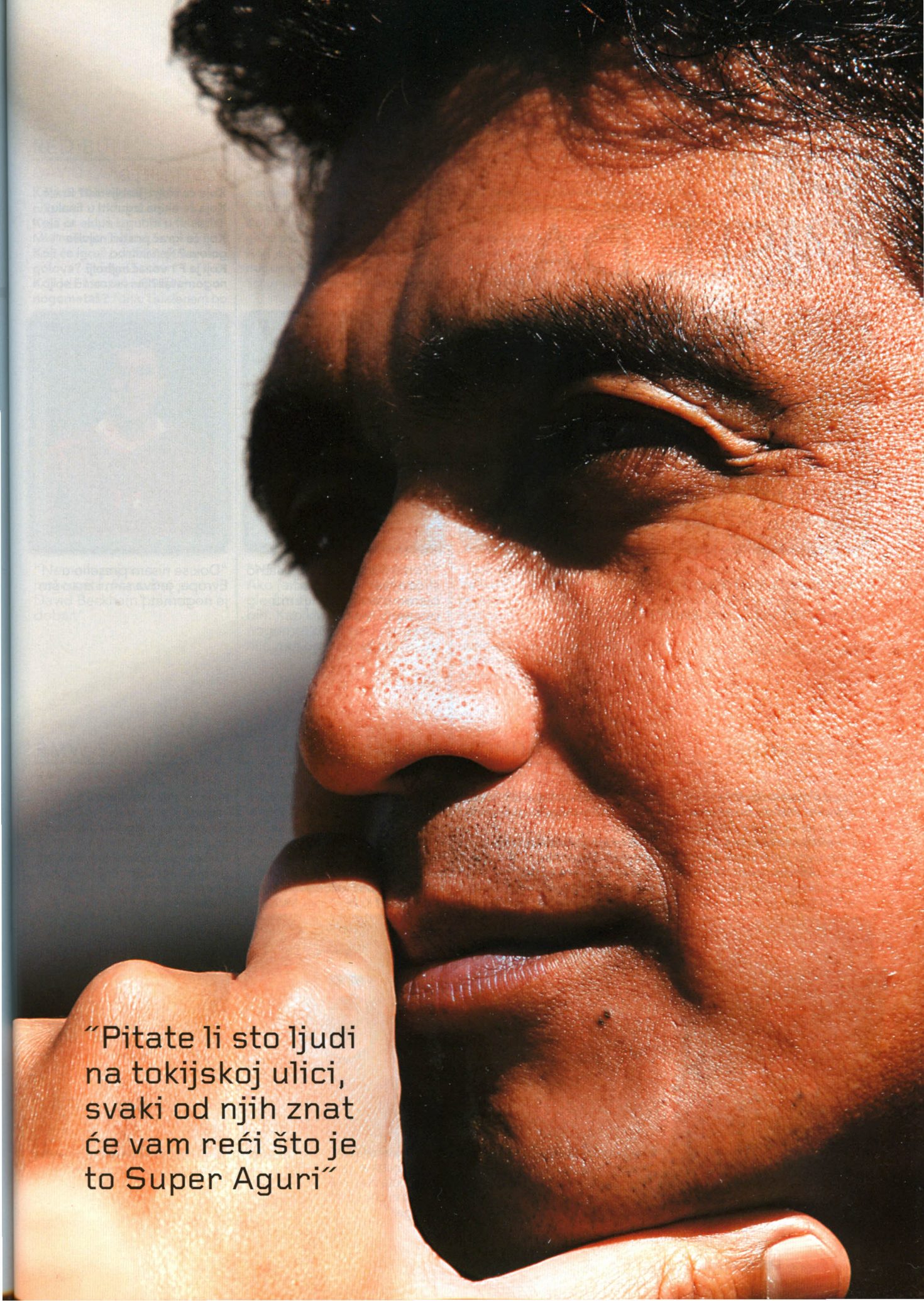
3 Vi vjerojatno radite puno više od bilo kojeg prvog čovjeka ekipe u F1. Kako to podnosi vaša žena?
U siječnju, kad sam se morao suočiti s mnogo problema, razgovarao sam s njom u Tokiju. Rekao sam, "Možda je ovo sve preteško." Ona je rekla, "Aguri, ako to još jednom čujem od tebe, izbacit ću te iz kuće."

4 Koliko slavan može postati Sato u Japanu?
On bi mogao postati japanski David Beckham.

5 Vaše prezime nije idealno za nekog tko radi s Hondom, zar ne?
Ne! Zato se i zovemo Super Aguri-Honda, a ne Super Suzuki-Honda!



Sato sada nije samo pouzdan nego i brz, kaže Suzuki


"Pitate li sto ljudi
na tokijskoj ulici,
svaki od njih znat
će vam reći što je
to Super Aguri"

ONI MISLE DA JE SVE GOTOVO...

Dobro, skoro. Što se tiče drugih sportova, F1 vozači obično nemaju pojma. No, kad ih pitate o Svjetskom nogometnom prvenstvu... Provjerite sami

Piše: Tom Clarkson

TORO ROSSO

TONIO LIUZZI

Koja će ekipa pobijediti? Italija.
Koja će ekipa izgubiti u finalu? Brazil.
Koji će igrač postići najviše golova? Luca Toni.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Fisico.



"Toni i Tonio zvuči prilično slično, zar ne? Možda bismo trebali zamijeniti posao!"

SCOTT SPEED

Koja će ekipa pobijediti? Brazil.
Koja će ekipa izgubiti u finalu? Italija.
Koji će igrač postići najviše golova? Ronaldinho.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Svi su znatno bolji od mene!



"Dok se nisam preselio u Evropu, jedva sam i znao što je nogomet."

SUPER AGURI

TAKUMA SATO

"Uopće me ne zanima nogomet i čak ni ne znam koje su se ekipe kvalificirale za svjetsko prvenstvo. Ne mogu vam reći ni koji su F1 vozači dobri u nogometu, jer nisam nikog vidio kako igra; sve što znam je da to nisam ja!"



YUJI IDE

Koja će ekipa pobijediti? Brazil.
Koja će ekipa izgubiti u finalu? Engleska.
Koji će igrač postići najviše golova? Ronaldinho.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Vjerojatno Michael Schumacher.



Nisam nikada vidio niti jednog vozača kako igra nogomet; ja bih volio igrati."

MIDLAND

TIAGO MONTEIRO

Koja će ekipa pobijediti? Portugal.
Koja će ekipa izgubiti u finalu? Engleska.
Koji će igrač postići najviše golova? Ronaldinho.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Koliko čujem, Michael.



"Moja vještina i poznavanje nogometa nisu veliki, ali znam da je strašno popularan. Naprijed Portugal!"

CHRISTIJAN ALBERS

Koja će ekipa pobijediti? Nizozemska, naravno.
Koja će ekipa izgubiti u finalu? Engleska.
Koji će igrač postići najviše golova? Ronaldinho.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Nema boljeg od mene!



"Naprijed Nizozemska!"

FOTOGRAFIJE: DREW GIBSON, XPB.CC

RED BULL

DAVID COULTHARD

Koja će ekipa pobijediti? Engleska.
Koja će ekipa izgubiti u finalu? Mislite opet: Engleska.
Koji će igrač postići najviše golova? Bobby Charlton.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Tonio Liuzzi.



"Nemam pojma o nogometu. Navodno je David Beckham prilično dobar."

CHRISTIAN KLIEN

Koja će ekipa izgubiti u finalu? Brazil.
Koji će igrač postići najviše golova? Ronaldinho.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Michael Schumacher.



"Nisam baš za nogomet. Ako je Svjetsko prvenstvo, gledati ću to, ali inače ne bih. Kao klinac sam igrao nogomet dvije godine, ali to nije moj omiljeni sport."

WILLIAMS

MARK WEBBER

Koja će ekipa pobijediti? Brazil.
Koja će ekipa izgubiti u finalu? Engleska.
Koji će igrač postići najviše golova? Luca Toni.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Fisichella i Alonso.



"Dok se nisam preselio u Veliku Britaniju, jedino sam poznavao Aussie Rules nogomet. Sada navijam za Chelsea, ali bih, naravno, volio da Australija prođe dobro na Svjetskom prvenstvu."

NICO ROSBERG

Koja će ekipa pobijediti? Njemačka.
Koja će ekipa izgubiti u finalu? Engleska.
Koji će igrač postići najviše golova? Lukas Podolski.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Fisi, dok ne vide mene!



"Da nisam postao vozač Formule 1, volio bih da sam postao profesionalni nogometaš."

BMW-SAUBER

JACQUES VILLENEUVE

"Ja čak ni ne znam tko je na Svjetskom prvenstvu, jer ne pratim nogomet. Da ste me pitali o hokeju na ledu, mogao bih vam dati neke odgovore!"



NICK HEIDFELD

Koja će ekipa pobijediti? Brazil.
Koja će ekipa izgubiti u finalu? Njemačka.
Koji će igrač postići najviše golova? Ronaldo.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Nemam pojma!



"Nisam veliki obožavatelj nogometa, ali ću navijati za Njemačku."

HONDA

JENSON BUTTON

Koja će ekipa pobijediti? Engleska.
Koja će ekipa izgubiti u finalu? Portugal.
Koji će igrač postići najviše golova? Thierry Henry ili Ronaldinho.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Nemam pojma!



"Nisam veliki ljubitelj igranja nogometa; imam dvije lijeve noge."

RUBENS BARRICHELLO

Koja će ekipa pobijediti? Brazil.
Koja će ekipa izgubiti u finalu? Argentina.
Koji će igrač postići najviše golova? Ronaldo.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Svi smo loši.



"Nisam jako dobar u nogometu, ali povremeno igram u Sao Paolu. Želim da Brazil pobijedi." ▷

TOYOTA

RALF SCHUMACHER

Koja će ekipa pobijediti? Njemačka, naravno.
Koja će ekipa izgubiti u finalu? Engleska.
Koji će igrač postići najviše golova? Michael Ballack.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Mislim da je Fisi dobar.



"Tko želim da pobijedi? Sigurno ne Engleska!"

JARNO TRULLI

Koja će ekipa pobijediti? Italija.
Koja će ekipa izgubiti u finalu? Brazil.
Koji će igrač postići najviše golova? Ronaldinho.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Giancarlo Fisichella.



"Nisam veliki ljubitelj nogometa, ali bih htio da Italija dobro prođe"

McLAREN

KIMI RÄIKKÖNEN

Koja će ekipa pobijediti? Brazil. Koja će ekipa izgubiti u finalu? Portugal.
Koji će igrač postići najviše golova? Ronaldinho.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Nisam ih vidio igrati. Fisichella je navodno dobar.



"Volio bih da je Finska bolja u nogometu"

JUAN PABLO MONTOYA

Koja će ekipa pobijediti? Ne znam Brazil?
Koja će ekipa izgubiti u finalu? Njemačka.
Koji će igrač postići najviše golova? Ronaldinho.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Ne znam.



"Da li je Kolumbija trenutno dobra?"

FERRARI

MICHAEL SCHUMACHER

Koja će ekipa pobijediti? Njemačka, a Italija je moja druga opcija.
Koja će ekipa izgubiti u finalu? Italija? Njemačka?
Koji će igrač postići najviše golova? Nemam pojma.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Fisi je naš brzi centarfor.



"Bit će prilično mnogo suparništva u boksovima za vrijeme Svjetskog prvenstva."

FELIPE MASSA

Koja će ekipa pobijediti? Brazil.
Koja će ekipa izgubiti u finalu? Italija.
Koji će igrač postići najviše golova? Ronaldinho.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Ja! Fisico, Alonso i Michael, također...



"Veliki sam obožavatelj nogometa, pa ću odgledati što je više moguće utakmica."

RENAULT

FERNANDO ALONSO

Koja će ekipa pobijediti? Brazil.
Koja će ekipa izgubiti u finalu? Engleska.
Koji će igrač postići najviše golova? Ronaldinho.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Alonso!



"Volim nogomet. Igram u ekipi vozača i u Oxfordu s prijateljima. Da sam profesionalni igrač, bio bih Zidane."

GIANCARLO FISICHELLA

Koja će ekipa pobijediti? Italija.
Koja će ekipa izgubiti u finalu? Njemačka.
Koji će igrač postići najviše golova? Ronaldinho.
Koji je F1 vozač najbolji nogometaš? Fisichella!



"Igram u ekipi vozača, a treniram s Romom. Volio bih da Italija pobijedi."

FOTOGRAFIJE: DREW GIBSON, XPB.CC

Kakav je Max Mosley stvarno?

Je li predsjednik FIA-e pošten igrač? Je li on tek Berniejeva tvorevina? Je li previše makjavelističan? Ili je naprosto sve samo ne mućak?

Intervju: Peter Windsor Portret: Darren Heath

Bio sam nervozan dok sam otvarao vrata, jer sam davno naučio da su najbolji ljudi u Formuli 1 - a ima ih dvadesetak sve u svemu, od vođa ekipa do inženjera, od prodavača do govornika - virtuozi igre koji u tolikoj mjeri prednjače u svemu, da bih ja zaostajao za taktom bar desetak koraka, i to prije nego što bi valcer uopće započeo.

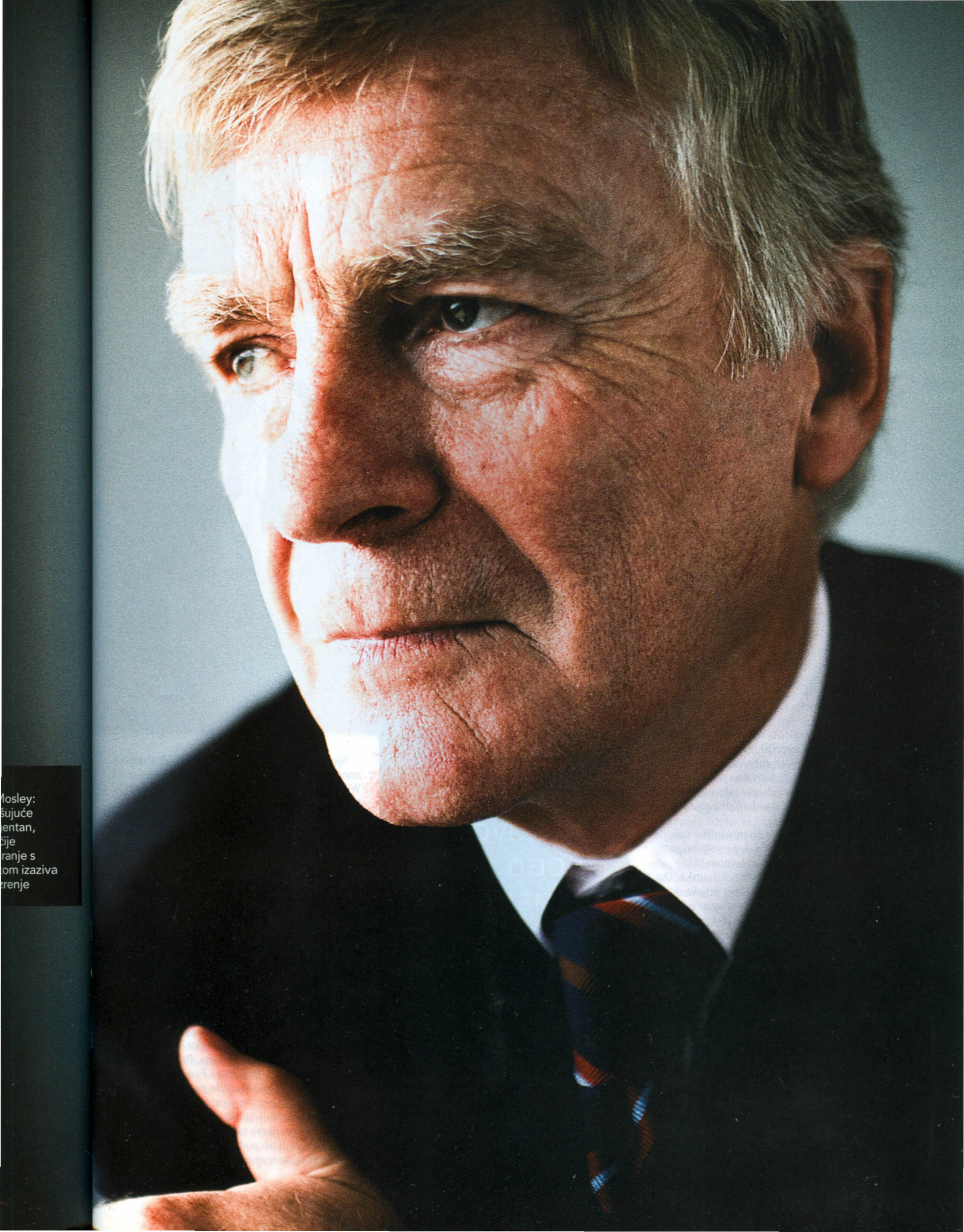
Ne mislim time na pojavnost, premda postoji određeno dostojanstvo položaja koje se uvijek mora poštovati. Predsjednik FIA-e je moćan čovjek u mnogo širim razmjerima no što je Formula 1 padok. Ne, dok polako ulazim u ured, mislim na inteligenciju. I logiku. I lakoću zaključivanja. I znanje. Mislim na sva ona područja u kojima sam svjestan da ću vrlo brzo zaostajati.

Jer nema ih mnogo učenijih, razboritijih, vještijih, ili inteligentnijih od Maximiliana Mosleya - ne, ukoliko se ne zovu Bernard Ecclestone. Znao sam, u Londonu, s vremena na vrijeme naletjeti na Maxa, i zateći ga kako čita novine dok bi osamljen doručkovao u nekom mirnom restoranu, ili kako hoda, zadubljen u misli, niz Walton Street, gdje su nekad bili njegovi uredi. Poželio bih ga upitati što misli o posljednjoj drami u Africi, ili o smeću na ulici kojom prolazi, ili o nadolazećim američkim izborima, no - netipično za mene! - uvijek bih se suzdržao. Koja god tema bila, osjećao sam da bi je Max sagledao s neke drugačije, uzvišenije razine.

Isto tako znam da Max može biti netrpeljiv prema ljudima poput mene. Jednom, kad sam se jako trudio sastaviti ekipu Formule 1, Max je glasao protiv mene, kategorizirajući me kao arogantnog novinara za kojeg nema mjesta u višim krugovima sporta. Bio sam ogorčen u to vrijeme; kad se sada, s određenom zrelošću, osvrnem na to, shvaćam da je vjerojatno bio u pravu. U jednoj drugoj prilici, mnogo prije no što je postao predsjednik, vidio sam Maxa u sasvim drugačijoj ulozi. Zaslijepljen bijesom, mračnog pogleda, izbacivao je neovlaštenog kamermana iz padoka u Hockenheimu. Doslovce. Za vrat. Pa zatim nogom.



Max Mosley: zastrašujuće inteligentan, igrač čije koketiranje s politikom izaziva podozrenje



losley:
šujuće
entan,
cije
ranje s
om izaziva
rrenje

Pristupam oprezno, ne iz straha, nego zbog toga što je važno da komuniciram na njegovoj razini, pa makar tek minutu, ili tri. Max Mosley i Bernie Ecclestone, kao i, premda na drugi način, ostali ljudi Formule 1 poput Luce Montezemola, Rona Dennisa, Franka Williamsa, Michaela Schumachera, Flavia Briatorea, Jackieja Stewarta, Adriana Neweya, Pata Symondsa, Rossa Browna i Patricka Heada, dovoljno su mudri da znaju da postoji jedna stvar koja je zahtjevnija od uspjeha u stvarnom svijetu, a to je borba za pobjedu u samom vrhu Formule 1. Kao što je moj krsni kum, inače mornarički veteran, običavao reći "Postoji samo jedan čovjek koji je u stanju voditi ovu zemlju, no previše sam zauzet."

Max se nasmijao anegdoti. "Znam što misli," rekao je. "Naravno da sam i sâm puno razmišljao o ulasku u politiku, ali zbog različitih razloga nikad nije bio pravi trenutak. Kao prvo, moje prezime mi ne bi pomoglo, a s druge strane uvijek je tu i pitanje novaca. Ukoliko si rodjen bogat i financiranje nije problem, tada je taj put otvoren. Ukoliko, medjutim, trebaš raditi da bi se izdržavao, tada drugi putevi mogu biti mnogo privlačniji."

U mladosti je Max proveo mnogo vremena pokušavajući razumjeti karijeru i život svog oca, Sir Osvalda Mosleya. Dok govori o njemu, postaje jasno da ga se Max ne sjeća zbog njegove politike, već zbog njegove hrabrosti. "Mislim da je napravio puno nepotrebnih pogrešaka koje mnogi ljudi čine u mladosti, ali što je tu je. Nekoć sam ga pokušavao razumjeti što sam bolje mogao, ali sad moram reći da to nije nešto o čemu neprestano razmišljam. U pravilu ne provodim mnogo vremena razmišljajući o prošlosti; u svakom slučaju, ne o svojoj prošlosti."

Max prekrasno priča, u dugim skladno povezanim rečenicama sa subjektom, predikatom, uzgrednim primjedbama i prikladno odabranim infinitivima. Još davno se vrlo brzo dokazao kao odvjetnik; on je vitak i u formi, i danas je, kao i obično, odjeven besprijekorno: izuzetno elegantne hlače od stopostotne vune, a tu je naravno i košulja na pruge, kravata i sportski sako - savršen spoj komercijalizma i dostojanstva. On je, prema mnogim standardima, naprosto zadivljujuće ljudsko biće.

Sad vam je jasno zašto Bernie toliko voli Maxa - zašto Max već tako dugo vodi brigu o administrativnom i zakonodavnom dijelu Bernijevog svijeta automobilističkih utrka. On je Berniejeva ruka u tajansvenom svijetu diplomacije, u dvosmislenom zakonodavnom jeziku, kao i tricama i kučinama FIA-e ... u svim onim područjima koja tako izluđuju Bernieja. Koju god ulogu trebalo odigrati, Max će u tome briljirati. Usprkos tome što se povremeno usprotivi Bernieju, ili ponekad tek želi stvoriti takav privid, Max naravno zna da je Bernie presudan za Formulu 1. A i Bernie je svjestan da Max to zna, ako znate što vam želim reći.

Max je postao predsjednik kao posljedica Bernijevog rješavanja raskola u Formuli 1 osamdesetih godina. S jedne strane bili su francuski predsjednik FIA-e, Jean-Marie Balestre, Ferrari, Renault, Alfa Romeo i nekoliko drugih značajnijih tvorničkih ekipa; s druge strane, britanske nezavisne ekipe - Williams, McLaren, Lotus itd. Bernie ih je okupio i predložio novog predsjednika - Maxa Mosleya, delegata automobilskih proizvođača pri FIA-i.



Maxov otac Oswald Mosley — ovdje u inspekciji svojih "trupa" - u tridesetima je predvodio Britansku uniju fašista

"U PRAVILU, NE PROVODIM MNOGO VREMENA RAZMIŠLJAJUĆI O PROŠLOSTI, SVAKAKO NE O VLASTITOJ PROŠLOSTI"

Sjećam se dana kad je objavljeno Maxovo imenovanje. U to vrijeme sam radio za Williams, i Frank je bio oduševljen pobjedom. Mir za sva vremena! On je jedan od nas!

"Zar uistinu," sjećam se da sam rekao. "A što mislite kome će Max biti odgovoran?"

"Nama, naravno!", odgovorio je Frank.

"Hm, mislim da ćemo ustanoviti da je to Mr Ecclestone," nabacio sam.

Mnogo godina kasnije, kad se Frank, kao i ostali vlasnici ekipa, žalio kako je Max van kontrole i kako je samovoljan, podsjetio sam ga na našu razmjenu mišljenja. "Pogriješio sam," rekao je bespomoćno. "Max se promijenio."

Frank zapravo nije pogriješio. Max se, kao ni Bernie, nije nikad promijenio; naprotiv, on je savršeno odigrao svoju ulogu tijekom proteklih 25 godina. Dokaz tome nije samo u povećanoj sigurnosti, kao i društvenoj prihvaćenosti Formule 1, već i u zapanjujućem bogatstvu širokog kruga ljudi, poput Franka Williamsa, Rona Dennisa, Eddieja Jordana, Patricka McNallyja, Craiga Pollocka i Flavija Briatorea. To globalno financijsko čudo postiglo se zahvaljujući Partnerstvu zvanom Bernie & Max, a pritužbe mnogih sretnika su zapravo odavanje priznanja zvijezdama tog Partnerstva.

Tijekom svih tih godina Max je, u široko odredjenim granicama cjelokupne strategije

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, GETTY IMAGES, SUTTON IMAGES

Dva žira koja su izrasla u dva najveća hrasta Formule 1 — Bernie i Max 1975.

Formule 1, imao puno prilika unijeti i logiku i inteligenciju u strukturu sporta. Nedavno je, na primjer, napokon uspio objediniti AIT (Association of International Tourism) sa FIA-om. To ne izgleda mnogo na papiru, a u stvarnosti je to i za sport i za sve nas ogroman korak naprijed. Na taj je način cjelokupni svijet motosporta pod jednim krovom, osiguravajući da se što manje prepreka nađe na putu njegovog širenja.

Max je isto tako obavio odličan posao u osiguravanju budućnosti. Naravno da će Berniejev financijski sistem uvijek pobijediti, samo bi oni naivni i priglupi mogli misliti drugačije. Što se Maxove strane tiče, uvijek je postojalo pitanje nadopunjavanja tih financija sa zakonodavnim sistemom koji bi bio djelotvoran pod pritiskom - u uvjetima manifestacije moći različitih vojski: Ferrarija, tvorničara, nezadovoljnih britanskih kit-car individualaca.

Max je to učinio - u stvari, i dalje to čini - dosljedno odbijajući biti onakvim predsjednikom kakvog su Frank Williams, Ken Tyrrell i Ron Dennis očekivali prije 20 godina. Savjetovao se sa ekipama o temama od velike važnosti - usporavajući automobile, smanjujući troškove - s istančanim šarmom; dao bi im malo vremena, a tad bi uzvraćao udarac, jako, s kakvim egzotičnim novim pravilom. Tako je ruka sportskog upravnog tijela dosizala daleko - i zato će Maxov nasljednik u teoriji djelovati iz dobro izgrađene utvrde. Bilo koja druga opcija, kao na primjer neki drukčiji plan Franka Williamsa, suviše bi nalikovala na nepotističko vodjenje politike i podjele novca.





Max s Frankom Williamsom (gore), i s predsjednikom FIA-e Balestreom 10 godina prije nego što će ga smijeniti

"Napravili smo puni krug, zar ne?", rekao sam, "pod imenom Jean-Marie Balestre čitaj Max Mosley."

"Gotovo da je tako", kaže Max, "Razlika je, mislim, u tome što mi danas pokušavamo prvo shvatiti probleme, i tek onda donijeti nezavisnu odluku koja ne uzima u obzir niti jedan od skrivenih interesa ekipa. Njima se to ne sviđa, no zbog čega bi im se to moralo dopadati? Mi, pod tim mislim FIA, ne postojimo kako bi pomogli jednoj ili drugoj strani. Zapravo, upravo je suprotno."

Upravo je zato Max poprilično uvjeren kako Formula 1 može sigurno odjedriti u budućnost u kojoj neće više biti Partnerstva. Ja nisam toliko siguran u to, iz jednostavnog razloga što Bernijev sistem funkcionira upravo zbog njegovog dugogodišnjeg iskustva s ekipama, ali nema sumnje da je tu FIA, zahvaljujući Maxu, savršeno pozicionirana. On je na jedinstven način objedinio autokraciju sa sistemom prikupljanja informacija. On je dobroćudni despot našeg vremena.

>> MAX KAO MLADIĆ



Max u Brabhamu BT23 Formule 2, u kojem je ostvario svoje najveće vozačke uspjehe

Mnogo prije nego što je Max šetao hodnicima FIA-e, ili prije nego što je dirigirao ekipom March, on je vozio u Formuli 2. U drugoj polovici šezdesetih putovao je na utrke po Europi s ekipama London Racing Team i Frank Williams Racing Cars.

Max nikada nije briljirao. Njegov najbolji rezultat bilo je osmo mjesto u utrci Gran Premio di Lotteria u Monzi 1968. Neki od njegovih tadašnjih rivala na stazi, poput nekadašnjeg vlasnika ekipe Arrows Jacka Olivera, moraju se napregnuti da ga se sjete u akciji.

"Ne sjećam se niti jedne situacije s Maxom na stazi, vožnje protiv njega," kaže Oliver.

Ali, posve se jasno sjećam da je bio tamo negdje, na utrkama. Mislim da on nije bio osobito brz, pa je uvijek bio iza mene. Nikad nismo bili u izravnoj borbi.

"Nekoliko nas bilo je uvijek u istom društvu: Frank (Williams), Piers Courage, koji je uvijek bio vrlo brz, Jonathan Williams i ja. Uvijek smo se držali zajedno. Max je, uvijek sam mislio, bio nekako izvan toga, zbog razloga iz kojih se utrkivao, i zbog načina odijevanja.

On je bio intelektualac, i to je, pretpostavljam, u tadašnjim trkačkim krugovima bilo neobično. I uvijek je nosio taj strašno dugačak krzneni kaput, čak i kad nije bilo baš hladno. Mislim da je to bio neki njegov statement. To zapravo nije bilo osobito neobično za šezdesete, naročito za nekog tko je još studirao ili je tek završio fakultet.

"Sjećam se da smo ga svo vrijeme zezali. Bio je vrlo kompetitivan, ali nije bio baš jako brz. Ali, jako mu se svidao taj ambijent utrka. Mislim da je nakon nekog vremena shvatio da nije predodređen za velike stvari kao vozač — bio je inteligentan, znate — pa se prebacio u sfere koje su mu mnogo više odgovarale.

"Sjećam se Crystal Palacea 1968. Max je imao manji sudar za vrijeme kvalifikacija i to nije bilo ništa neobično. Sjećam se da smo ga savjetovali da "reže" jedan oštri zavoj po travi. Tako ga se najbolje prolazilo i tako smo svi vozili, ali Max nije htio niti čuti. Po njemu, to je bilo protiv pravila." (Mosley se nije kvalificirao za tu utrku.)

Jackie Oliver: "Max je bio kompetitivan,ali nije bio brz"





Smrt Ronnieja Petersona (gore) u Monzi 1978. strahovito je pogodila Mosleya. U međuvremenu šasije su postale toliko sigurne da su Sato i Heidfeld nakon ovakvog sudara u Austriji 2002. mirno otšetali s mjesta nesreće



"RONNIEJEVA NESREĆA BILA JE STRAŠNO TUŽNA. TAKOĐER ME JAKO POGODILA SMRT ROGERA WILLIAMSONA"

Obzirom da je posao gotovo obavljen, Maxova se pažnja okreće prema drugim stvarima. Tokom prošloljetnog odmora je, sa svoje duge liste knjiga za čitanje, prekrižio nekoliko naslova; svezak o vulkanima ("izuzetno zanimljivo"), biografiju britanskog političara Johna Smitha, prikaz povijesne borbe za prevlast izmedju Njemačke, Turske i Velike Britanije za zemlju u zoni Crnog mora.

Na listi nema romana - "Nikad ne čitam romane." - i zasigurno ne djela koja se bave motosportom. A što je s knjigama sestara Mitford, budući da su bile tako prisne u doba njegovog odrastanja (njegove tete su bile zamijećene spisateljice)? "Pred mnogo godina bio sam prolazno zainteresiran. Sada više ne."

Pred mnogo godina. Pred mnogo godina Max je bio ono "M" u ekipi March, plodonosnoj natjecateljskoj F1-F2-F3 ekipi sa sjedištem u Bicesteru (Oxfordshire) - koja je postala gotovo predložak stotinama ostalih ekipa koje su sljedećih dvadeset godina bujale kao gljive u tom dijelu engleske unutrašnjosti. I sam je vozio utrke, adekvatno brzo (na razini Formule 2, vidi okvir lijevo), da bi se 1969. okrenuo natjecateljskom biznisu u cjelini. Preko noći postao je zvijezda.

Bilo je to pred mnogo godina, premda, kad on to evocira, izgleda kao jučer. "Predodžbe su mi još jako oštre. Kao da se sve to desilo prije nekoliko trenutaka. Sve je tako živo."

Credence Clearwater Revival svirali su "Bad Moon Rising", a Max je dovršavao posljednje male izmjene na ugovoru s Colinom Crabbeom kojim se omogućilo Ronnieju Petersonu da vozi jedan od prvih Marchovih modela 701. "Bilo je to vrijeme prepuno energije. Ništa nije izgledalo nemoguće."

Max je bio jako sklon Ronnieju, plavokosom Sveđaninu čudesno brzih, munjevitih re»eksa i gipkih ruku. Čak se i danas može osjetiti kako Petersonovu smrt 1978. nije prebrodio. "Vrlo točno. Njegova je nesreća u Monzi bila tako strašna, i tužna. Isto tako, smrt Rogera Williamsona u Zandvoortu (1973.) jako me pogodila. Vozio je jedan od naših automobila, ali nismo nikad saznali što se u stvari dogodilo. Osjećaš se tako bespomoćno. Ja sam bio taj koji je morao javiti njegovom ocu. Grozno."

Upravo je zato, tijekom posljednjih 20 godina, Max učinio ono što je učinio u pogledu sigurnosti u Formuli 1. Kontekst je stvaran, a njegova marljivost odgovarajuće detaljna. Danas vozači mogu odšetati s mjesta nesreća koje bi usmrtile njihove predhodnike, zaštićeni snažnom šasijom, deformirajućim strukturama, veličanstvenim kacigama, HANS ovratnicima, sjedalima na izvlačenje, elastičnom oblogom

kokpita, širokim površinama za izlijetanje pored staze, absorbirajućim preprekama, i čime sve ne. "I pored svega, ne smijemo se nikad opustiti. Utrke će uvijek biti opasne i nesreće će se dogadjati. Ne smijemo to zaboraviti."

Sretan je u trenucima osame - kad sluša muziku (pretezno klasičnu, ali i melodične stvari iz doba izmedju 1960. i 1980.; "Ne podnosim ništa od ovih modernih stvari."), kad čita, razmišlja, kao i kad ruča s prijateljima ili obitelji, ili pak sam. Ne nedostaje mu London, ne nedostaju mu ograničenja velegrada, i savršeno je zadovoljan u Monaku, gdje su večeri tople i ugodne, i gdje možeš otšetati kamo god želiš i bit ćeš nagrađen prekrasnim vidicima i smirujućom okolinom.

Razmišlja koga bi, iz svih vremena, rado pozvao na ručak. "Džingis Kana, Julija Cezara, Aleksandra Velikog, Sir Isaaca Newtona (koji nije mogao ni zamisliti ulogu koju će imati u novopredloženim F1 pravilima o aerodinamičnom potisku!), Disraelija i Lenjina."

Vođe, agresori, moćnici. I učeni ljudi. Churchill? "Vidite, bio je toliko blizak

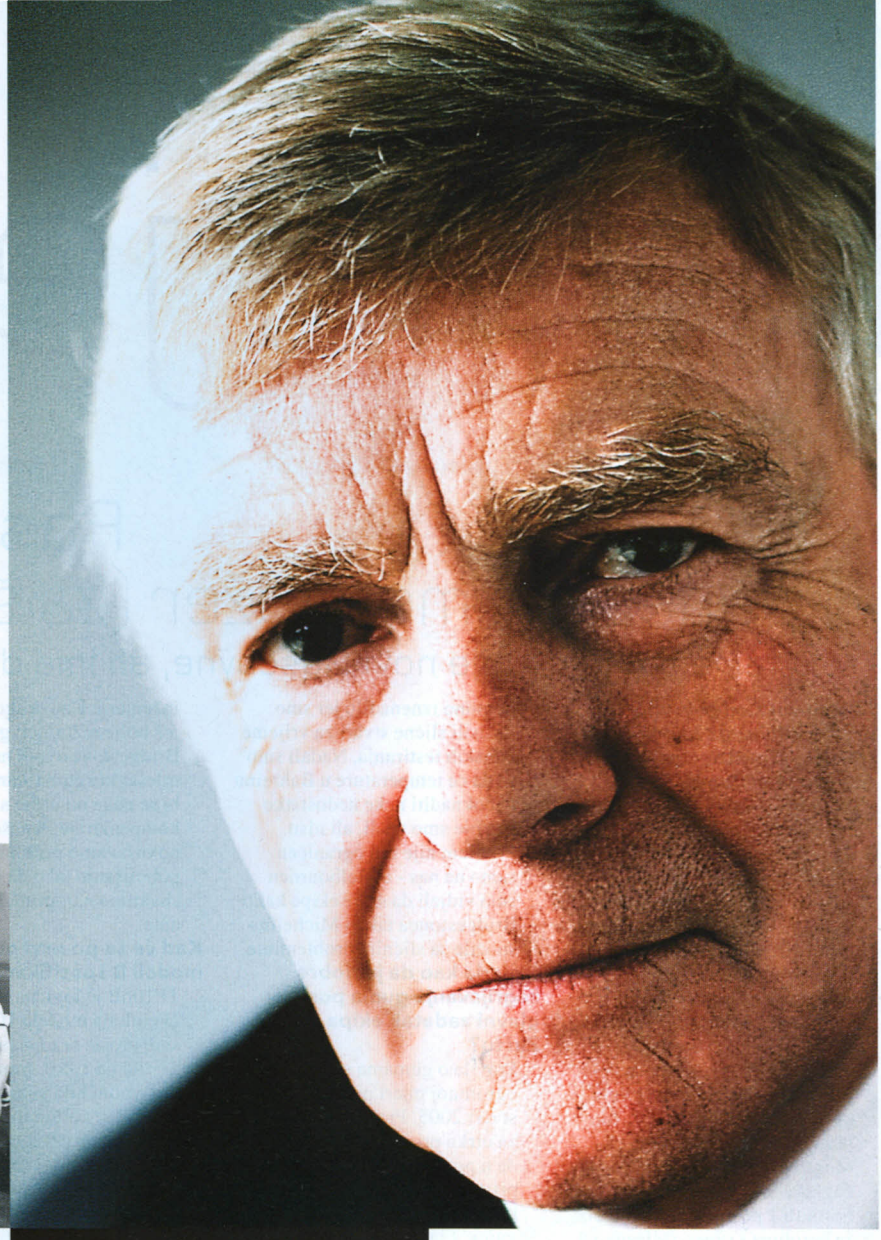


Mosleyeva majka Diana (desno) sasestrom Unity i sinovima Desmondom i Jonathanom iz ranijeg braka s nasljednikom Guinness pivovare

mojoj majci i mojoj baki da mi je bio gotovo kao nekakav ujak. Osjećam kao da ga već poznajem." Naravno. (Drugi Lord Redesdale, Maxov djed po majci bio je prvi rodjak Lady Clementine Ogilvy, koja se udala za Churchilla 1908. godine. Maxova majka, Lady Diana Mosley (rođena Mitford) je stoga dobro poznavala Churchilla, premda je razumljivo da je njihov odnos bio prilično nategnut zbog zatočenja Mosleyevih od 1940. do 1943. godine - op. ur.)

Razgovor se vraća nama, sada. Jesmo li dvodimenzionalna bića neprekinutog trajanja? Ima li nečega poslije smrti?

"Ne vidim razloga da mislim da je smrt išta drugo do konačnost u najpotpunijem smislu. S druge strane, nisam tome posvetio toliko pažnje, pretpostavljam stoga što nastojim razmišljati logično i razložno. Mislim da se sve svodi na ovo: ako je naša duša neovisna o našem fizičkom postojanju, zbog čega bi se onda naša osobnost, naša sama srž, mijenjala kad pretrpimo ozljedu mozga? Moje gledište je da je duša, kako je neki doživljavaju, u stvarnosti samo funkcija mozga i stoga umire kad umire i tijelo."



"Nemam nikakvog razloga da mislim kako je smrt bilo što drugo do konačna stvar"

Primjećujem da ljudska bića potpuno jedinstveno imaju sposobnost racionalnog razmišljanja (ili pak, kad je riječ o F1 biznisu, iracionalnog razmišljanja, bar kod nekih...).

"Je li to baš tako? Mislim da su i životinje sposobne za altruistička djela. Ne mislim da je racionalnost isključivo ljudska osobina."

"Racionalno razmišljanje, ili tek instinkt?"

"Zavisi o vašoj definiciji 'racionalnog razmišljanja' ..."

Logično je, dakle, da je ovaj uman čovjek egzistencijalist i - s primjesama prihvatljivosti shodne Formuli 1 - materijalist u najčišćem značenju te riječi. To je to. Osvoji. Pobijedi. Učini to dobrim. I kreni dalje.

I prosudi da je gotovo došlo vrijeme za nove stvari. "Mnoštvo je stvari kojima bih želio posvetiti neko vrijeme. Očigledno je da bi politika u širem smislu bila zanimljiva, premda još uvijek imam poteškoća shvatiti kako pojedinac može istinski vjerovati da je sposoban voditi zemlju. S druge strane i podjednako tako, želio bih više od svega provesti godinu-dvije putujući od jednog festivala klasične muzike do drugog, a između njih provesti vrijeme čitajući i razmišljajući."

On će zasigurno, na isti način kao i do sada, odlučiti što će i kamo će dalje. Što god odlučio, to će zadobiti njegovu stopostotnu i bezrezervnu pažnju i trud. A tada, povrh toga, one malo dosadnije zadaće bit će pažljivo gurnute u stranu, nevidljive ali ne i u potpunosti zaboravljene. FO

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, GETTY IMAGES

F1 na jedan

Pascal Vasselon

Generalni menadžer (za šasije): Toyota

O tome zašto on nije novi Gascoyne, ali ima dovoljno znanja da uspije

Je li se vaša odgovornost promijenila sada kad je tehnički direktor (šasije) Mike Gascoyne otišao iz Toyote?

Mike i ljudi iz ekipe su imali različite prioritete za budućnost. I premda ne bih rekao da smo mi išli u drugom pravcu - obzirom da se stvari moraju odvijati u kontinuitetu - odluke o automobilu će sad donositi ekipa, radije nego jedna osoba. Ja preuzimam većinu Mikeovih odgovornosti, ali neću preuzeti titulu tehničkog direktora. To zvanje previše naglašava rad jedne osobe; ono što je doista važno je zajednički rad svih nas. Moglo bi se to shvatiti kao naglašavanje očitog, ali u Formuli 1 postoji stalna potreba za herojima i super-zvijezdama. U stvarnom životu, heroji su oni koji rade u sjeni. To je, naravno, manje sexy, ali tako je.

Mnogo ste godina radili za Michelin. Imate li dovoljno iskustva u radu unutar odjela za šasije?

Očigledno, nemam mnogo iskustva u ekipi Formule 1, ali imam 15-godišnje iskustvo u proizvodnji guma. Glavni faktori performansi u Formuli 1 su aerodinamika i gume, jer je auto, u principu stalno u dodiru sa zrakom i s tlom. Osim posla oko karoserije automobila, glavnina dizajna šasije u uskoj je vezi s gumama i njihovim razumijevanjem. Dakle, kad pokušavaš shvatiti kako rade gume, prirodno je da moraš razumjeti odnos između guma i šasije.

U kojoj mjeri vas je iznenadio slab nastup Toyote u Bahreinu, i da li ste uvjereni da ste to počeli prevladavati?

Iskreno govoreći, to nas nije potpuno iznenadilo jer smo iskusili slične stvari za vrijeme zimskih testiranja. Nadali smo se da će temperature u Bahreinu nadoknaditi neke nedostatke za koje smo znali, ali nisu. Problem nije bio ograničen samo na nas - u Melbourneu smo vidjeli da su se ekipe kako Bridgestonea tako i Michelina suočile sa sličnim problemima.

Izgleda kao da je dobro zagrijavanje guma postao glavni zadatak ekipa u 2006. Zašto?

Pravila o gumama su u ogromnoj mjeri promijenila stvari 2005. Pravilo jedne gume za utrku proizvođače je prisililo da u potpunosti preispitaju pristup, kako kreiranju novih mješavina, tako i ritmu trošenja gume. I iako smo se, zapravo, vratili pravilima iz 2004., gume su ipak puno drugačije nego što su bile tada. Prošlogodišnja su pravila odvela istraživanje mješavina guma u posve drugom pravcu - posljedica je da se više ne suočavamo toliko s problemima zrnatosti ili pregrijavanja guma; sad je glavni problem zagrijati gumu do potrebne temperature. A to je još pomalo neistraženo područje.

Da li su ti problemi utjecali na vaš napredak 2006.?

Srećom, većina promjena koje smo trebali odraditi na automobilu nakon Bahreina bila je unutar glavnih parametara podešavanja. Nakon Bahreina smo započeli cjelovitije razumijevati odnos šasije i guma. Još smo uvijek jako fokusirani na aerodinamiku i gume, naša dva glavna prioriteta. Želimo unaprijediti našu aerodinamičku efikasnost, bolje shvatiti rezultate iz aerodinamičkog tunela i poboljšati doprinos aero inženjera. Kao drugo, želimo još bolje razumjeti gume. Bridgestone uvodi nove mješavine guma samo da bi se neke od naših slabosti kompenzirale. S naše strane, mi pokušavamo pridonijeti općem poboljšanju tako da što bolje shvatimo najoptimalniji set-up auta.

Kad će se po prvi put pojaviti modeli B specifikacije?

TF106B je logična mehanička evolulcija modela 106. Kad smo prošle sezone prešli s TF105 na 105B, promjena je uglavnom bila vezana za prednj ovjes. Nije bilo moguće fino podesiti sve detalje, tako da je TF106B u stvari fino podešen koncept 105B. Radi se o novoj šasiji - više neće biti kobilice - i cilj nam je skinuti dvije do tri desetinke sekunde po krugu. Nije realno očekivati zaradu od jedne sekunde samo mehaničkim promjenama, ali je to bolji temelj za razvoj novog aerodinamičkog koncepta. Mi smo prvi put probali model 106B prije Grand Prixa Europe i sve je išlo po planu. Voljeli bismo ga voziti na trci u Monaku.

Svi su od Toyote očekivali da pobijedi bar u jednoj utrci ove sezone. Da li je to još uvijek realno?

Da, to je još uvijek naš cilj. Objektivno gledajući puke podatke, možemo vidjeti da smo značajno napredovali nakon Bahreina. U Imoli smo bili prilično kompetitivni. Krajnji je rezultat, očito, bio loš, ali je naša brzina u kvalifikacijama i dijelovima utrke između zaustavljanja u boksovima bila bolja nego, na primjer, u Melbourneu. Još uvijek nam je cilj pobjeda ove sezone. Naši ljudi naprosto žude za tom prvom pobjedom. FO

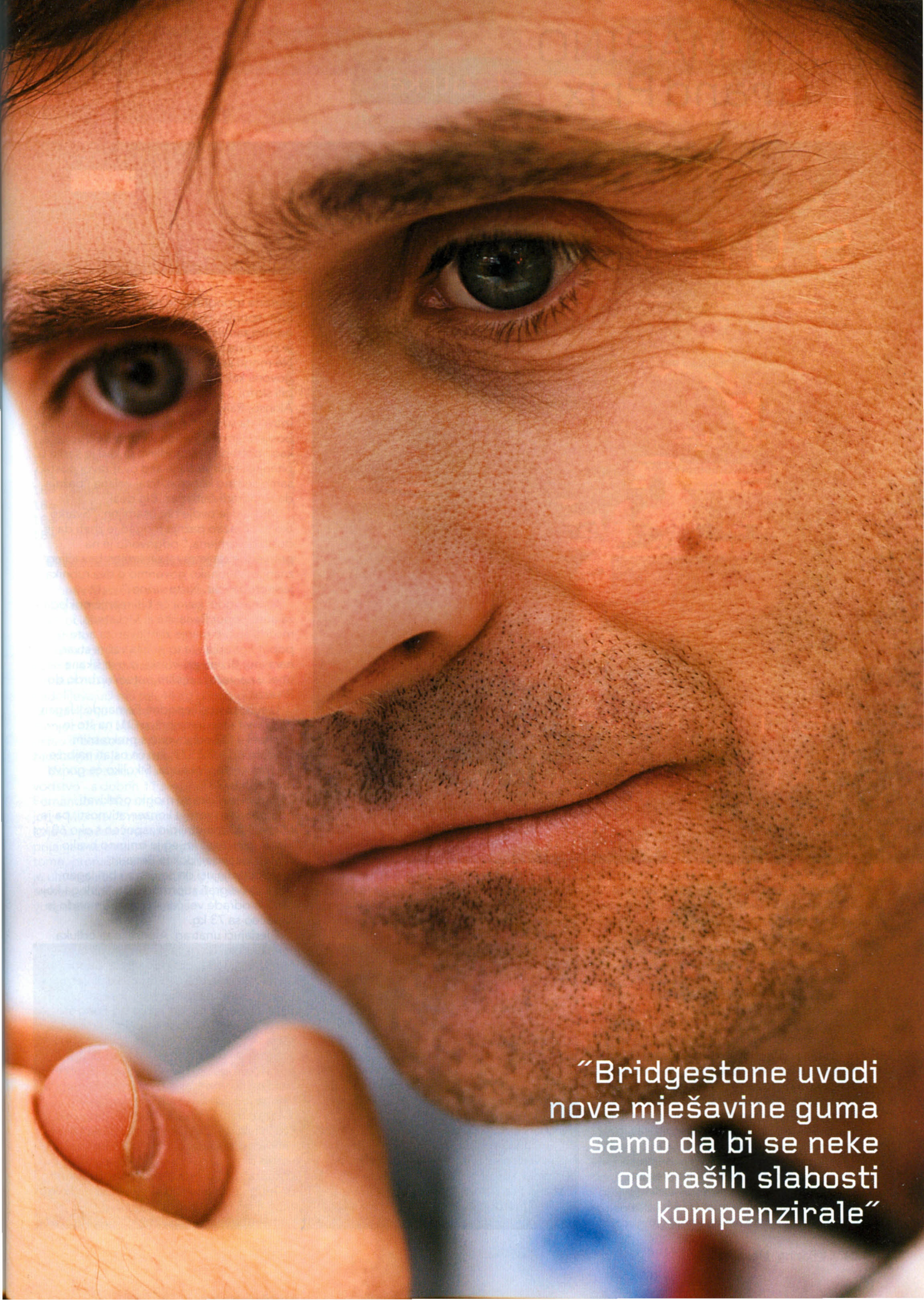
+5 brzih pitanja

1. **Tko je bio vaš heroj u djetinjstvu?**
   Moj susjed. On je bio prvak Francuske u motokrosu – i on me je uveo u svijet utrka.
2. **Bez čega ne možete otići iz kuće?**
   Bez fotografije moje supruge. Ona će biti vrlo zadovoljna ovim odgovorom!
3. **Koji je bio najveći iznos koji ste potrošili na par cipela?**
   Trebali biste pitati moju suprugu - ali vjerojatno oko 150 eura.
4. **Što ste zadnje slušali na vašem iPodu?**
   Nemam iPod.
5. **Kad ste se zadnji put napili?**
   Jučer! Ne, u subotu, prije dva tjedna.



Vasselonovo iskustvo iz Michelina značajno pomaže Bridgestoneu

FOTOGRAFIJE: STEVE ETHERINGTON, JEAN-FRANÇOIS GALERON


"Bridgestone uvodi
nove mješavine guma
samo da bi se neke
od naših slabosti
kompenzirale"

SAN MARINO Grand Prix

Svjetsko prvenstvo

4. utrka

Imola, 23.04.2006.

IZVJEŠTAJ S UTRKE

piše: Peter Windsor



Ferrarijeva savršena taktička predstava

Ovog su puta Schumacher i Ross Brawn bili veličanstveno dobri - i nadmudrili bržeg Renaulta

Sve su velike bitke u povijesti dobivene nadmoćnom snagom duha koja je pobjedu istrgla iz kandži neizvjesnosti ili prevagom na samom rubu...

Ova osobita bitka - bitka za Ferrarijev povratak u njihovoj vlastitoj zemlji i za nastavak herkulovske karijere Michaela Schumachera - vjerojatno je započela nekih tri tjedna prije Grand Prixa u San Marinu, već u Melbourneu, u kišno subotnje jutro kad je postalo jasno da je Ferrari iznimno nemarno odradio svoju domaću zadaću. Michael je sutradan balansirao na uskom, skliskom rubu minimalnih opcija i, neizbježno, završio udarcem u zid. Bridgestone je imao odgovarajuće gume - Michaelov je brat, Ralf, to potvrdio - ali ih Ferrari nije iskoristio.

Stoga su ciljevi za Imolu bili višestruki: Ferrari je u svojoj domaćoj utrci trebao dokazati da još uvijek može oduzeti prvenstvo Renaultu (a možda i McLaren-Mercedesu). Trebao se, nakon dvije zbrljane utrke, pregrupirati. Morao je sebi dokazati da može pobijediti na pravi način po prvi put nakon 18 mjeseci. Trebao je ostaviti probleme s klipovima iza sebe. A bilo je i nekoliko pod-tema: na primjer, bi li pobjeda Ferrarija mogla ublažiti trenutno teška vremena u Fiatovoj grupaciji? Ili, što je s činjenicom da bi pobjeda u Imoli mogla na neki način ujediniti zemlju, na tjedan-dva, nakon dugih mjeseci izbornih previranja?

Međutim, misao "teškom mukom" nije nikad za Ferrari bila tako prisutna. Imola neće odgovarati Renaultu (njezine bezbrojne šikane poništavaju nadmoćnu aero efikasnost na isti način na koji suviše češnjaka može uništiti dobru paštu), pa ipak, svi su znali da bi Fernando i R26 mogli biti iznimno jaki. Jedina stvar protiv njega bio je vijek njegovog motora: za razliku od Michaela, koji će voziti novi, savršeni V8, Fernando će u Imoli imati u Australiji već korišten motor. Variante Alta - visoka šikana na vrhu brda - modificirana je za 2006.

Njezina topografija je na ulasku izmjenjena (uža, sporija), dok su na izlasku njezini rubnici zamijenjeni umjetnom travom - a to je površina preko koje nitko ne želi voziti. Ne mogu se sjetiti previše vozača koji su govorili kako vole ovaj zavoj, ali sada su svi bili složni u nezadovoljstvu novim dizajnom. Alonso, Räikkönen, Webber i Montoya su izjavili da su promjene poništile potrebu za posljednjim tragovima vještine kod vozača, kao i potrebu prilagodljivosti kad je šasija u pitanju; i rekli su da je sad ovaj zavoj postao samo snažno kočenje, trzaj volana i pažnja da se odradi čisti izlaz. Big deal.

Michael je ovdje bio usamljen. "Svatko tko je obraćao pažnju mogao je znati da je došlo do izmjena," odgovorio je na primjedbe da je zavoj prekrojen bez ičijeg znanja. "A ionako govorimo o dva rubnika u jednom zavoju. Ništa važno."

U prijevodu: zavoj će biti manje prikladan za aute poput Renaulta ili McLarena, i možda će biti manje zahtjevan za aute poput Ferrarija... a to je bila važna stvar, naravno. Brzine pri izlasku iz ove šikane utječu na vožnju cijelim putem nizbrdo do Rivazze.

U subotu poslijepodne Fernando - lagan na gorivu - bio je najbrži u Q1, na što je Michael u Q2 odgovorio s prekrasnim krugom od 1:22,579, što će ostati najbrže vrijeme cijelog vikenda. S koliko će goriva oni voziti u Q3?

Ferrari je, kako se moglo očekivati, odabrao laku verziju konzervativnosti, pa je Michael 20-minutni dio započeo s oko 60 kg Shella (proizvod kojeg je iznimno hvalio cijelog vikenda); dok je Renault, pretpostavljajući da će Ferrari biti lagan, odlučio odigrati suprotno - što je uloga koju obično odrade veličanstveno. Fernando je započeo sa 73 kg.

Gledajući unatrag, Alonsa je ta odluka stajala utrke. Bio je sekundu sporiji od Michaela u Q3 i zbog toga je utrku počeo na petom mjestu iza mnogo lakših Ferrarija i Hondi Jensona Buttona i Rubensa Barrichella. Fernando je bio brz i ono što mu je od samog starta trebalo bila je čista staza.

Što se Michaela tiče, bila je to druga priča - i drugačiji dan. Od samog je početka znao da će voziti isključivo protiv Fernanda, i stoga je znao da je prvi dio krucijalan.

I tako nam je Michael održao jednu od svojih lekcija - onih, kad sve izgleda tako varljivo jednostavno. Pole position znači vodstvo u prvom krugu. Prvi krug znači čistu stazu. Čista staza znači pola sekunde po krugu prednosti. Pola sekunde po krugu znači 13,5 sekundi prednosti nad Fernandom (koji je bio četvrti - iza Michaela,

Fotografije: Clive Mason/Getty Images, Darren Heath, Steve Etherington/LAT

PRVENSTVO VOZAČA

Nakon 4. od 18 utrka

1	Fernando Alonso	36
2	Michael Schumacher	21
3	Kimi Räikkönen	18
4=	Giancarlo Fisichella	15
4=	Juan Pablo Montoya	15
6	Jenson Button	13
7	Felipe Massa	9
8	Ralf Schumacher	7
9	Mark Webber	6
10=	Nick Heidfeld	5
10=	Jacques Villeneuve	5
12=	Rubens Barrichello	2
12=	Nico Rosberg	2
14=	David Coulthard	1
14=	Christian Klien	1
16=	Scott Speed	0
16=	Jarno Trulli	0
16=	Tiago Monteiro	0
16=	Takuma Sato	0
16=	Yuji Ide	0
16=	Vitantonio Liuzzi	0
16=	Christijan Albers	0

PRVENSTVO KONSTRUKTORA

Nakon 4. od 18 utrka

1	Renault	51
2	McLaren-Mercedes	33
3	Ferrari	30
4	Honda	15
5	BMW-Sauber	10
6	Williams-Cosworth	8
7	Toyota	7
8	Red Bull-Ferrari	2
9=	Scuderia Toro Rosso-Cosworth	0
9=	MF1 Racing-Toyota	0
9=	Super Aguri-Honda	0

Buttona i Masse) do vremena Michaelovog prvog zaustavljanja (20. krug). Logično. Tako očigledno. Vrlo Michaelovo. Vrlo briljantno.

Fernando je tijekom pet krugova u kojima je držao vodstvo naprosto letio i Renault mu je ovom prilikom pomogao nadolijevajući mu tek 44 kg goriva pri zaustavljanju - kraće vrijeme u boksovima, manje težine. Michael je, nasuprot tome, ostao u boksovima duže i nakon zaustavljanja je bio teži.

Usprkost tomu, Michael je održao vodstvo - s dobrih 11 sekundi prednosti nad Fernandom. No, utrka je promijenila oblik jer je Michael, s mnogo goriva i s gumama koje su počele granulirati, sada slabo prijanjao uz stazu. Fernando je, nasuprot tome, pronašao savršenu ravnotežu. Ubrzo je uhvatio Ferrari. Ova su dvojica sada trebala odlučiti utrku. Michael je imao vodstvo. Fernando brzinu.

No, Fernando ga nije mogao prestići. Možda je neposlušna nova šikana tu bila faktor. A možda je - kako je kasnije natuknuo Juan Pablo - Ferrari naprosto bio, osobito na ravnim potezima, zapanjujuće brz iz potpuno nedokučivih razloga. Fernando bi se zaletavo i pokušavao... dok je Michael - dvije sekunde sporiji od svoje prijašnje brzine - ostao neumoljiv, spokojan i bezgrešan. Renault? Koji Renault?

Flavijevi su dečki "štopali" Michaelovo zaustavljanje i znali su da će se posljednji puta zaustaviti oko 42. kruga... u istom krugu kao i Alonso. Bacivši kocku, Pat Symonds je odlučio pozvati Alonsa krug ranije. To nije ništa garantiralo, ali je bilo bolje nego samo slijediti Michaela u zonu ograničene brzine. Bit će potreban dobar krug prije ulaska, dobro zaustavljanje i dobar krug izlaska...

Jedino, i u Ferrariju su znali što Renault radi. U tom jednom krugu bez Fernanda, Michael je, na gumama koje su sad bile na kraju svojeg vijeka, mogao dobiti ili izgubiti utrku.

Michael je u svojoj karijeri odvezao toliko savršenih krugova da je imenovati ovaj - 42. krug - "jednim od njegovih najboljih" tek obična banalnost. Pa ipak, taj je krug bio upravo to. Bio je to krug iznimne finese i delikatnosti u autu s upitnim prijanjanjem i ravnotežom, u vrijeme kad je stres utrke bio na vrhuncu. Ta mu je 1 minuta i 25,734 sekundi zadržala vodstvo i istovremeno osigurala pobjedu.

Kasnije, dok su Fernando i Juan Pablo, za TV kamere, pričali na svojim jezicima, Michael je ostao zagledan u daljinu, očiju vlažnih, ne trepćući. Odustati sada? Ni govora. Ne nakon dana poput ovoga. Pobijedili smo opet - i opet ćemo pobjeđivati. Glupo izgubljeni bodovi u Melbourneu. To je sada još očitije. Sad znamo što možemo. I da, kvalifikacije. Ayrtonov rekord. Sad mogu o tome razmišljati - i prihvatiti. Mogu se opustiti. Malo. Samo na trenutak..

Sat kasnije sam s Lucom Montezemolom prošao pored Michaelovog tamno plavog Maseratija Quattroporte (s nepojedenom čokoladom na centralnoj konzoli), ka izlazu sa staze i prema Ferrarijevom crveno-srebrnom Agusta helikopteru. Luca je bio sam, čovjek koji je došao u Imolu odraditi posao i koji sad odlazi kući jer je upravo to obavio. U Ferrarijevom je kamionu Michael bez sumnje bio u dubokoj raspravi o drugom setu guma. Pritisak? Količina goriva? Nova geometrija stražnjeg dijela? Snaga volje je teškom mukom pobijedila, ali Nürbugring je već bio tu. FO



Webber je završio na 6. mjestu. S tim je zadovoljan ali s izmjenama u Variante Alta nije nikako

MO BIRA



Grand Prix San Marina, 1. krug

ROLLING WITH THE PUNCH

Poboljšanje performansi za Midland je nestalo u uobičajenom katalogu problema. Tijekom utrke je krenulo još i gore. Christijan Albers je napravio dobar start s 20. startne pozicije, ali ga je straga udario Yuji Ide, udarac koji je Midland katapultirao u seriju bočnih prevrtanja po šljunkovitoj površini za izlijetanje. Nizozemac je iz ovog izašao bez ozljeda, a u to su vrijeme suci uz stazu odlučili da nikog ne treba kriviti. Albers je ipak kritizirao Super Aguri. "Njihovi vozači su naprosto suviše agresivni dok nas pokušavaju prestići na startu kako bi nas mogli zadržavati u utrci," rekao je Albers. "To su i prije radili, ali pritom previše riskiraju. Danas smo vidjeli kako opasno to može biti." Ide je sad prebačen na dužnosti testiranja.

Maurice Hamilton



Ide je katapultirao Albersa u seriju prevrtanja. Promptno je, na sugestiju FIA-e, pretvoren u Agurijevog test vozača

Grand Prix SAN MARINO STATISTIKA

Svi podaci s **4. utrke**



Jeste li znali?

Godišnja utrka u veličini motorhomova (ili kako se to sad zove) u F1 pedoku započela je u Imoli. Red Bull je srušio sve rekorde: njihov "Energy Station" prevoze 24 kamiona i gradi 40 radnika! Martini, ponovno u Formuli 1 s Ferrarijem, poklonili su Bernieju Ecclestoneu repliku jakne kakvu je nosio u vrijeme dok je Martini bio sponzor njegovog Brabhama (od 1975. do 1978.).

STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU	
1m22.795s (set in Q3)	20	Michael Schumacher	1
1m22.988s Q3	15	Jenson Button	2
1m23.242s Q3	14	Rubens Barrichello	3
1m23.702s Q3	19	Felipe Massa	4
1m23.709s Q3	25	Fernando Alonso	5
1m23.772s Q3	16	Ralf Schumacher	6
1m24.021s Q3	23	Juan Pablo Montoya	7
1m24.158s Q3	22	Kimi Räikkönen	8
1m24.172s Q3	5	Jarno Trulli	9
1m24.795s Q3	23	Mark Webber	10
1m23.771s Q2	29	Giancarlo Fisichella	11
1m23.887s Q2	27	Jacques Villeneuve	12
1m23.966s Q2	27	Nico Rosberg	13
1m24.101s Q2	27	David Coulthard	14
1m24.129s Q2	28	Nick Heidfeld	15
1m24.520s Q2	25	Vitantonio Liuzzi	16
1m25.410s Q1	28	Christian Klien	17
1m25.437s Q1	24	Scott Speed	18
1m26.820s Q1	17	Tiago Monteiro	19
1m27.088s Q1	-	Christijan Albers	20
1m27.609s Q1	24	Takuma Sato	21
1m29.282s Q1	1	Yuji Ide	22

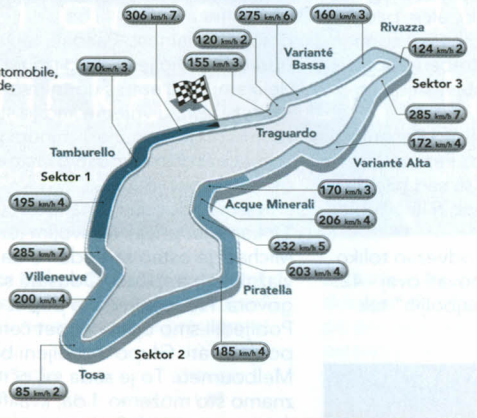
REZULTATI UTRKE

VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLASMAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
Michael Schumacher Ferrari 248 (Bridgestone)	1	1h31m06.486s
Fernando Alonso Renault R26 (Michelin)	4	+2.096s
Juan Pablo Montoya McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	7	+15.868s
Felipe Massa Ferrari 248 (Bridgestone)	3	+17.096s
Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	10	+17.524s
Mark Webber Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	9	+37.739s
Jenson Button Honda RA106 (Michelin)	2	+39.635s
Giancarlo Fisichella Renault R26 (Michelin)	12	+40.200s
Ralf Schumacher Toyota TF106 (Bridgestone)	6	+45.511s
Rubens Barrichello Honda RA106 (Michelin)	5	+77.851s
Nico Rosberg Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	13	+79.675s
Jacques Villeneuve BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	11	+82.370s
Nick Heidfeld BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	15	+1 lap
Vitantonio Liuzzi Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	16	+1 lap
Scott Speed Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	17	+1 lap
Tiago Monteiro MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	19	+2 laps
NISU KVALIFICIRANI		RAZLOG ODUSTAJANJA
David Coulthard Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	14	poluosovina - 47 krugova
Takuma Sato Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)	20	izvrtio se - 44 kruga
Christian Klien Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	18	hidraulika - 40 krugova
Yuji Ide Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)	21	ovjesi - 23 kruga
Jarno Trulli Toyota TF106 (Bridgestone)	8	upravljanje - 5 krugova
Christijan Albers MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	22	sudar - 0 krugova

IMOLA

Datum: 23. travnja 2006. **Vrijeme:** sunčano i suho, 28°C
Temperatura staze: 42°C **Gledatelja:** 65.000 (na dan utrke)

© 2006 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France



IMOLA
Dužina staze: **4,933 km**
Brzine se odnose na V10 motore iz 2005

BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

Najbrži krug: Fernando Alonso, 1:24,569, krug 23 (211,102 km/h)
Najbrže zaustavljanje: 23,150 Ralf Schumacher
Najsporije zaustavljanje: 41,869 Jacques Villeneuve
Najveća brzina: Michael Schumacher 297,598 km/h
Najmanja brzina: Tiago Monteiro 282,598 km/h

SAN MARINO IZ KRUGA U KRUG

Krug 1: Uveden Safety Car nakon nakon što Ide udara u Albersa i šalje ga u prevrtanje u šikani Villeneuve: M Schumacher vodi ispred Buttona, Masse, Alonsa, Barrichella, R Schumachera, Montoye, Trullija, Webbera, Räikkönena, Villeneuvea, Fisichelle, Rosberga, Coultharda, Heidfelda, Liuzzija.
Krug 14: Barrichello je prvi od vodećih u boksovima
Krug 15: Button u boksovima, nastavlja kao 8.
Krug 20: U vodstvu 13,5 sekundi ispred Alonsa, M Schumacher odlazi u boksove; nastavlja kao 2., 7,3 sekundi iza Alonsa
Krug 25: Alonso u boksovima. Vraća se 8 sekundi iza M Schumachera
Krug 30: Button, na trećem mjestu, u boksovima; signaliziraju mu izlazak prerano, on kreće i povlači cijev za punjenje goriva
Krug 31: M Schumacher vodi s 4,6 sekundi ispred Alonsa; zatim Massa, Montoya, Webber, Räikkönen i R Schumacher
Krug 35: Alonso pokušava prijeći M Schumachera, ali ne uspijeva
Krug 41: Alonso po drugi put u boksovima
Krug 42: M Schumacher po drugi put u boksovima; zadržava vodstvo
Krug 59: Alonso napada M. Schumachera, ali griješi u šikani Villeneuve i odlazi široko
Krug 62: M Schumacher pobjeđuje, 2 sekunde ispred Alonsa

SEZONA DO SADA

	BAHREIN	MALEZIJA	AUSTRALIJA	SAN MARINO	ŠPANJOLSKA	EUROPA	MONAKO	VELIKA BRITANIJA	KANADA	FRANCUSKA	SAD	MADARSKA	NJEMAČKA	TURSKA	ITALIJA	KINA	JAPAN	BRAZIL
Fernando Alonso	1	2	1	2														
Giancarlo Fisichella	R	1	5	8														
Kimi Räikkönen	3	R	2	5														
Juan Pablo Montoya	5	4	R	3														
Michael Schumacher	2	6	R	1														
Felipe Massa	9	5	R	4														
Ralf Schumacher	14	8	3	9														
Jarno Trulli	16	9	R	R														
Mark Webber	6	R	R	6														
Nico Rosberg	7	R	R	11														
Rubens Barrichello	15	10	7	10														
Jenson Button	4	3	9	7														
David Coulthard	10	14	8	R														
Christian Klien	8	R	R	R														
Nick Heidfeld	12	R	4	13														
Jacques Villeneuve	R	7	6	12														
Tiago Monteiro	17	13	R	16														
Christijan Albers	R	12	10	R														
Vitantonio Liuzzi	11	11	R	14														
Scott Speed	13	R	11	15														
Takuma Sato	18	14	12	R														
Yuji Ide	R	R	13	R														

R=odustao

FOTOGRAFIJE: STEVE ETHERINGTON/LAT; KARTA: ALAN ELDRIDGE

Grand Prix EUROPE

Svjetsko prvenstvo

5. utrka

Nürburgring 07.05.2006.

IZVJEŠTAJ S UTRKE

Piše: Peter Windsor



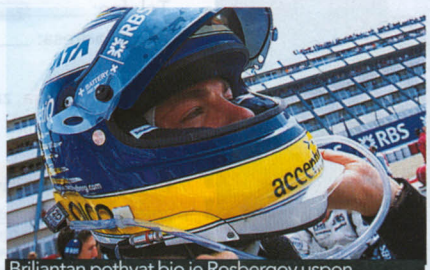
Renault učinio sve i - izgubio

U nevjerojatno suptilnoj igri mačke i miša, Ferrari i Schumacher i Bridgestone vuku sve prave poteze

Michael Schumacher, novi Nürburgring bez zavoja, jednostavni, čvrsti Ferrari 248 i pravila koja opet dozvoljavaju promjene guma: ne, kad pogledamo bolje, ne iznenađuje da je Grand Prix Europe završio s Michaelovom drugom pobjedom zaredom. Tek je nekoliko stvari moglo pobijediti ovu hrpu dobrih preduvjeta, ali ni jedna se nije ostvarila tog sunčanog nedjeljnog popodneva u planinama Eiffel. Ni jedan od vozača na Michelin gumama nije bio razorno brz, a nije bilo oluje ili tuče ili potresa ili nekih drugih božjih poteza koji bi mogli kompromitirati Michaelovu utrku. Ne, sve što je Michael morao učiniti bilo je da u vožnji i strategiji nadmaši jednog Fernanda Alonsa i združene snage Renaulta.

Jednostavno.

Pa i ne. Renault je ovog puta bio mudar i vratio se "optimiziranju paketa", kako to vole reći ljudi u Formuli 1. Njihova greška u Imoli (ako je postojala) bila je što se Fernando kvalificirao u trećem redu, a ne u prvom. Dok se u svom prvom naletu probijao naprijed, Fernandova se prednost u gorivu u turbulencijama Felipea Masse i pokoje Honde izgubila. Napokon na čistom, tamo naprijed s



Briljantan pothvat bio je Rosbergov uspon s 22. mjesta na gridu do 7. na cilju

Michaelom, gdje mu je i bilo mjesto, Fernando je bio ograničen na utrku definiranu isključivo pozicijom na stazi. Onaj koji vodi, taj pobjeđuje.

Odlučan da u Njemačkoj ne napravi istu pogrešku, Renault je odlučio da Fernando u trećem dijelu kvalifikacija ima relativno malo goriva, omogućavajući mu da zauzme "pole". Suviše lagan, pitate se, znajući da će i Michael biti agresivan s količinom goriva na svom domaćem Grand Prixu. Vjerojatno, ali u tome su skrivene tajne ovogodišnjeg kvalifikacijskog formata. U žurbi odvezeš svoj Q1 i Q2, povremeno osjećajući bubnjanje srca kad izgleda da si možda na "mjehuru sapunice" i onda odeš ravno u Q3 sa svojom dobro simuliranom, predodređenom količinom goriva za utrku, jedva imajući vremena da povučeš gutljaj iz svoje dugačke boce za piće.

Tada ni Ferrari ni Renault nisu točno znali što će onaj drugi učiniti. S Renaultove točke gledišta, niti jedan vozač Bridgestonea nije u slobodnim treninzima odvezao ništa što bi ličilo na dužu vožnju. Nije bilo podataka iz kojih se moglo nešto zaključiti ili bar poigrati nagađanjima. Bilo je prilično jasno da Bridgestone, u zanimljivoj suprotnosti prema prošloj godini, sad ima bolju gumu kad je riječ o novom, brzom krugu – ali što je s njihovom krivuljom degradacije? Koliko brzo će se u uvjetima utrke "pokvariti"? Koja će se vrsta granulacije pojaviti? Nitko među ekipama Michelina nije imao pojma.

Ono što međutim jesu znali bilo je da će ovo biti težak vikend za Michelin – vikend poput Melbournea. Svi u boksova žalili su se na slabo

MO BIRA



GRAND PRIX EUROPE, **KRUG 1**

KAOS U PRVOM KRUGU

Djelomični ekipni kolege Tonio Liuzzi i David Coulthard bili su nevine žrtve uobičajenog okršaja u prvom zavoju. DC je bio iznutra, pokušavajući nadoknaditi loš start, dok je Liuzzi s Ralfom Schumacherom bio negdje pri sredini. "Imao sam zaista dobar start," rekao je Liuzzi. "Tada me je odotraga udario Ralf. Mislim da nije mogao na vrijeme stati i udario je u moju desnu zadnju gumu." Udarac je bočno zavrtio Toro Rosso i Liuzzi je zahvatio nosno krilo na Coulthardovom Red Bullu. DC je uspio doći do boksova, da bi tu odustao zbog nedefiniranog problema vezanog za sudar. Liuzzi, bez zadnje Michelinke, stao je u zadnjoj šikani, što je dovelo do Safety Cara.
Maurice Hamilton

Ralf pogađa Liuzzija, ovaj se zanosi i za tren će udariti u Coulthardovo prednje krilo



FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, STEVEN TEE/LAT, STEVE ETHERINGTON/LAT

PRVENSTVO VOZAČA
nakon 5 od 18 utrka

1	Fernando Alonso	44
2	Michael Schumacher	31
3	Kimi Räikkönen	23
4	Giancarlo Fisichella	18
5=	Felipe Massa	15
5=	Juan Pablo Montoya	15
7	Jenson Button	13
8	Ralf Schumacher	7
9=	Mark Webber	6
9=	Rubens Barrichello	6
9=	Jacques Villeneuve	6
12	Nick Heidfeld	5
13	Nico Rosberg	4
14=	David Coulthard	1
14=	Christian Klien	1
16=	Jarno Trulli	0
16=	Scott Speed	0
16=	Vitantonio Liuzzi	0
16=	Christijan Albers	0
16=	Tiago Monteiro	0
16=	Takuma Sato	0
16=	Yuji Ide	0
16=	Franck Montagny	0

PRVENSTVO KONSTRUKTORA
nakon 5 od 18 utrka

1	Renault	62
2	Ferrari	46
3	McLaren-Mercedes	38
4	Honda	19
5	BMW-Sauber	11
6	Williams-Cosworth	10
7	Toyota	7
8	Red Bull-Ferrari	2
9=	Toro Rosso-Cosworth	0
9=	MF1 Racing-Toyota	0
9=	Super Aguri-Honda	0

prijanjanje, za što su u petak okrivili zelenu stazu, ali za što je, kad su ozbiljni dani počeli, bilo i mnogo suptilnijih razloga. Vozači poput Fernanda i Jensona žalili su se da se njihovi auti ponašaju drugačije iz jednog u drugi zavoj. Pripisali su to naletima planinskih vjetrova. Vjerojatno, sad znamo, ih je naprosto mučilo slabije prijanjanje nego obično. Na ovoj najneabrazivnijoj od svih neabrazivnih staza, ni jedan od automobila Michelina nije se ljepio za stazu.

I s mnoštvom onih iritirajućih "da smo znali, sredili bi to" odgovora s kojima se F1 inženjeri vole nabacivati, nitko nije znao što se stvarno događa. Neki su pričali o temperaturama površine guma; drugi poput McLaren-Mercedesa pribjegli su omraženoj, glupoj frazeologiji "nikako da natjeramo gume da prorade". Da mene netko pita za mišljenje, rekao bih: Michelin je svojim ekipama ponudio manje-više devet različitih vrsta guma za testiranje u pripremama za Nürburgring i do vikenda utrke smanjili su to na tek pet-šest.

Drugim riječima, tamo su imali hrpu različitih guma, što navodi na pomislao da su Michelinove ekipe počele nadmudrivati jedna drugu radije nego li da jednostavno odrede koja je najbolja guma za utrku. Posljedica toga je sužavanje, radije nego li širenje, pravih opcija za Michelin, osobito kad se sve svelo na izbor najbolje gume za konkretne prilike dana utrke.

Tako je u Nürburgringu ambijent bio, uopćeno, suviše vruć za Michelinovu opciju, a suviše hladan za dobro prijanjanje. U Bridgestoneu je Michael, hvala na pitanju, bio prilično sretan s Bridgestoneovim/Ferrarijevim izborom guma.

Na mala vrata, gotovo neprimjetno, FIA je izmijenila pravila za kvalifikacije u Nürburgringu. Pored pravila o vožnji unutar 110 posto na njihovim brzim krugovima, svih deset Q3 vozača je sad moglo na svojim krugovima izlaska i ulaska u boksove voziti unutar 120 posto. Ovo je bilo dizajnirano da vozačima pruži više slobode da se maknu u stranu kad su u svom sporijem krugu, ali je to koliko sam ja bio u stanju vidjeti samo sve zbunilo. Michael, na primjer nije izgledao sretan dok se izvlačio iz svog auta postigavši drugo mjesto s tek 0.2 sekunde od pole positiona, na prljavoj strani staze. Govorio je o nemogućnosti da dobro upravlja prometom – što je, mislim, bio njegov način da kaže da je Ferrari bio previše konzervativan s novim pravilom o 120 posto. U Q3 dijelu Michael je napravio 13 krugova, Fernando 14. U post-kvalifikacijskim razmišljanjima u subotu poslijepodne, to je značilo da je Michael napravio svoj najbrži krug s dodatnih 2.7 kg goriva; a u nedjelju, na kraju prvog naleta, to će značiti da može biti za jedan krug duži.

S druge strane, Michael je imao prijanjanje i dobru ravnotežu. Fernando, na pole positionu po prvi puta ove godine zahvaljujući novoj Renaultovoj strategiji, otkrio se dok je nakon kvalifikacija pričao s Michaelom.

Fernando: "Je si li imao puno problema s vjetrom?"

Michael: "Ne... ne. Ne zaista. Ne, to nije bio problem."

Prijevod: Čak i u kvalifikacijskoj formi, Renalult nije bio onaj uobičajeni, "ljepljivi" auto.

Start je bio čist. Fernando je izvukao maksimum, dok je Michael lagano zaostao, tražeći prijanjanje. Massa je krenuo uz njegov bok i morao je, na trkaćoj liniji, kasno prikočiti. Prisjetimo se, u Nürburgringu ima izvana mnogo mjesta, ali je Felipe, kao što to dobri kolege i trebaju činiti, propustio Michaela. Nisam siguran bi li Rubens Barrichello, u svojoj sedmoj godini u Ferrariju – da je ostao, bio u ovakvoj prilici isto tako pristojan.

Situacija Fernando-Michael, s Massom kao barijerom za ostale i zatim Safety Car u prvom krugu preokrenula je stvari, kako je Flavio Briatore procijenio, u Michaelovu korist. Pat Symonds nije bio tako siguran. On je, poput nas ostalih, fascinirano želio vidjeti kako će se sve razviti. Fernando je još bio na samom rubu odlične prilike; Michaelova degradacija guma je još uvijek bila nepoznanica.

Pred kraj svojeg prvog dijela, s manje goriva, Fernando je počeo gurati. Michael je odgovorio isotm mjerom. Degradacija? Nula. Zaustavili su se s krugom razlike. Fernando je zadržao vodstvo, ali ne zato što je zadržao isti razmak: Michael je – uzimajući goriva za dva dodatna kruga – bio u boksovima duže.

Da bi to nadoknadio, Fernando je vozio najbrže što je mogao. Bilo ga je impresivno gledati – žestoki vozač u potpunoj kontroli nad onim što je Renaultov glavni dizajner Bob Bell nazvao "dobroćudnim" trkaćim autom.

Nije pomoglo. Usporedimo li Bridgestone/Ferrari s Michelin/Renaultom, Michael je imao prednost u prijanjanju. Michael je ostao uz Fernanda – i satro ga je kad je Renault uletio u svoje završne boksove i uzeo set (korištenih) guma. I tu je Michael opet pokazao svoju klasu. S dva najbrža kruga (jedan u krugu ulaska u boks) i veličanstvenim krugom izlaska dobio je utrku. U trenutku kad je Fernando prešao startno/ciljnu crtu, Michael je već bio u prvom zavoju. **FO**



Michael čeka svoj trenutak – nadsprintat će Fernanda boljim gumama nakon prvog zaustavljanja u boksivima

Grand Prix EUROPE

STATISTIKA

Svi podaci s **5. utrke**



Jeste li znali?

30 godina nakon njegove velike nesreće na Nordschleifeu Nürburgringa (što je rezultiralo odlaskom Formule 1 s te velike staze), Niki Lauda se vratio na mjesto nesreće u zavoju Bergwerk, zajedno sa sinom Matthiasom, Berniejem Ecclestoneom i Arturom Merzarijom, vozačem koji je Laudu izvukao iz gorućeg Ferrarija.

STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU	
1m29.819s (set in Q3)	17	**Fernando Alonso**	1
1m30.028s Q3	18	**Michael Schumacher**	2
1m30.407s Q3	17	**Felipe Massa**	3
1m30.754s Q3	20	**Rubens Barrichello**	4
1m30.933s Q3	23	**Kimi Räikkönen**	5
1m30.940s Q3	21	**Jenson Button**	6
1m31.419s Q3	25	**Jarno Trulli**	7
1m31.880s Q3	27	**Juan Pablo Montoya**	8
1m36.998s Q3	21	**Jacques Villeneuve**	9
1m30.944s Q2	28	**Ralf Schumacher**	10
1m31.197s Q2	26	**Giancarlo Fisichella**	11
1m31.227s Q2	1	**David Coulthard**	12
1m31.422s Q2	22	**Nick Heidfeld**	13
1m31.728s Q2	–	**Vitantonio Liuzzi**	14
1m32.901s Q1	21	**Christian Klien**	15
1m32.936s Q1	22	**Christijan Albers**	16
1m32.992s Q1	23	**Scott Speed**	17
1m33.658s Q1	24	**Tiago Monteiro**	18
1m33.405s Q3	–	**Mark Webber***	19
1m35.239s Q1	24	**Takuma Sato**	20
1m46.505s Q1	22	**Franck Montagny**	21
1m31.194s Q2	33	**Nico Rosberg***	22

* kazna zbog promjene motora

REZULTATI UTRKE

VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLASMAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
Michael Schumacher Ferrari 248 (Bridgestone)	2	1h35m58.765s
Fernando Alonso Renault R26 (Michelin)	1	+3.751s
Felipe Massa Ferrari 248 (Bridgestone)	3	+4.447s
Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	5	+4.879s
Rubens Barrichello Honda RA106 (Michelin)	7	+72.586s
Giancarlo Fisichella Renault R26 (Michelin)	10	+74.116s
Nico Rosberg Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	19	+74.565s
Jacques Villeneuve BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	8	+89.364s
Jarno Trulli Toyota TF106 (Bridgestone)	6	+1 krug
Nick Heidfeld BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	9	+1 krug
Scott Speed Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	16	+1 krug
Tiago Monteiro MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	17	+1 krug
Christijan Albers MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	18	+1 krug
NISU KVALIFICIRANI		RAZLOG ODUSTAJANJA
Ralf Schumacher Toyota TF106 (Bridgestone)	15	motor – 52 kruga
Juan Pablo Montoya McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	11	motor – 52 kruga
Takuma Sato Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)	14	hidraulika – 45 krugova
Franck Montagny Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)	20	motor – 29 krugova
Jenson Button Honda RA106 (Michelin)	4	motor – 28 krugova
Christian Klien Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	13	mjenjač – 28 krugova
Mark Webber Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	12	transmisija – 12 krugova
David Coulthard Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	21	sudar – 2 kruga
Vitantonio Liuzzi Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	-	sudar – 0 krugova

NÜRBURGRING

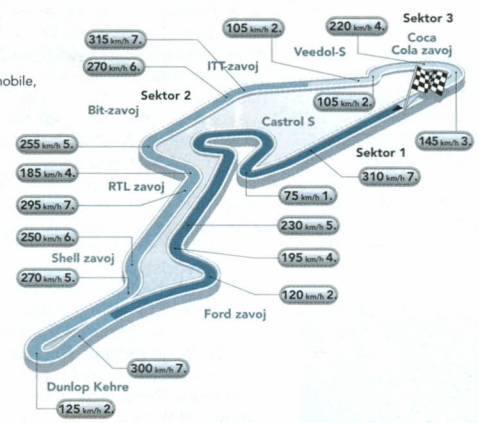
Datum: 7. svibnja 2006. **Vrijeme:** sunčano i suho, 20°C
Temperatura staze: 40°C **Gledatelja:** 121.000 (na dan utrke)

© 2006 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France

NÜRBURGRING

Dužina staze
5.148 km

Brzine se odnose na V10 motore iz 2005.



NÜRBURGRING IZ KRUGA U KRUG

Krug 1: R Schumacher udara u rep Liuzzija u prvom zavoju; Toro Rosso se zanosi i udara u nosno krilo Coulthardа; DC odlazi u boksove (i odustaje krug kasnije); Liuzzi se vrti i odustaje s oštećenom gumom i ovjesom; uvodi se Safety Car; Alonso vodi ispred M Schumachera, Masse i Buttona
Krug 3: Uklanja se Safety Car
Krug 16: Alonso vodi 0,6 sekundi ispred M Schumachera; Massa je treći i zaostaje 1,9 sekundi
Krug 17: Alonso i Massa u boksovima
Krug 18: M Schumacher u boksovima; vodi Räikkönen 9,1 sekundi ispred Buttona
Krug 21: Button u boksovima
Krug 23: Räikkönen u boksovima; Alonso vodi ispred M Schumachera, Masse i Räikkönena
Krug 29: Button odustaje
Krug 37: Alonso i M Schumacher izmjenjuju najbrže krugove utrke
Krug 38: Alonso u boksovima
Krug 39: M Schumacher vozi najbrži krug utrke
Krug 41: M Schumacher u boksovima; vraća se ispred Alonsa; Räikkönen vodi utrku
Krug 44: Räikkönen u boksovima; M Schumacher vodi 7,5 sekundi ispred Alonsa; Räikkönen se vraća na 4. mjestu, iza Masse
Krug 56: Räikkönen se približava Massi na 1,1 sekundu; Massa je samo 1,8 sekundi iza Alonsa
Krug 60: M Schumacher pobjeđuje 3,7 sekundi ispred Alonsa i Masse

BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

Najbrži krug: Michael Schumacher, 1:32,099, krug 39 (200,992 km/h)
Najbrže zaustavljanje: Ralf Schumacher 22,771
Najsporije zaustavljanje: David Coulthard 39,601
Najveća brzina: Kimi Räikkönen 295,298 km/h
Najmanja brzina: Takuma Sato 281,597 km/h

SEZONA DO SADA

	BAHREIN	MALEZIJA	AUSTRALIJA	SAN MARINO	ŠPANJOLSKA	EUROPA	MONAKO	V. BRITANIJA	KANADA	FRANCUSKA	SAD	NJEMAČKA	MAĐARSKA	TURSKA	ITALIJA	KINA	JAPAN	BRAZIL
Fernando Alonso	1	2	1	2	2													
Giancarlo Fisichella	R	1	5	8	6													
Kimi Räikkönen	3	R	2	5	4													
Juan Pablo Montoya	5	4	R	3	R													
Michael Schumacher	2	6	R	1	1													
Felipe Massa	9	5	R	4	3													
Ralf Schumacher	14	8	3	9	R													
Jarno Trulli	16	9	R	R	9													
Mark Webber	6	R	R	6	R													
Nico Rosberg	7	R	R	11	7													
Rubens Barrichello	15	10	7	10	5													
Jenson Button	4	3	9	7	R													
David Coulthard	10	14	8	R	R													
Christian Klien	8	R	R	R	R													
Nick Heidfeld	12	R	4	13	10													
Jacques Villeneuve	R	7	6	12	8													
Tiago Monteiro	17	13	R	16	12													
Christijan Albers	R	12	10	R	13													
Vitantonio Liuzzi	11	11	R	14	R													
Scott Speed	13	R	11	15	11													
Takuma Sato	18	14	12	R	R													
Yuji Ide	R	R	13	R	-													
Franck Montagny	-	-	-	-	R													

R = odustao

FOTOGTAFIJE: GLENN DUNBAR/LAT, KARTA: ALAN ELDRIDGE

IZVJEŠTAJ S UTRKE

piše Peter Windsor



MO BIRA 1



GRAND PRIX ŠPANJOLSKE, 5. KRUG

FERRARI JE KLONUO U ŠPANJOLSKOJ

Fernando Alonso je prvi zaronio ispod granice od minute i 18 sekundi. Pat Symonds je provjerio telemetriju i predskazao: Renault izgleda dobro. Najbolji odgovor od Michaela Schumachera bio je 1:18,3. Nije bilo govora da Fisichela na drugom mjestu zadržava Ferrari. Čak i pod pretpostavkom da Schumi nosi dodatnih 6 krugova goriva, nije izgledalo da može odraditi svoj uobičajeni napad. Kad je Alonso na kraju 17. kruga prepustio vodstvo i Fisi ga je slijedio u boksove krug kasnije, Schumacher je imao 12 sekundi zaostatka i nije mogao odgovoriti. Brzina Ferrarija/Bridgestonea je blijedila u usporedbi s onom Renaulta i Michelina. Obzirom da nije došlo do nekih nepredviđenih okolnosti, ova je utrka pripala vladajućim svjetskim prvacima. Maurice Hamilton

Prije prvih boksova Fisichella nije morao blokirati Ferrarije - bili su jednostavno nedovoljno brzi



WunderKimi čudesno u bodovima

Zaboravite na inspirativno postignuće Renaulta i Fernanda - stvarni junak Barcelone je Räikkönen



Odletio je u Španjolsku s mnoštvom stvari o kojima je trebalo brinuti - naravno, pod pretpostavkom da mu se uopće dalo brinuti. Jer budućnost je budućnost, a trenutno je veliki problem biti kompetitivan i raditi na autu na najbolji mogući način.

Nürburgring je bio obećavajući. Završio je tek nekoliko dužina od mjesta na podiju i ne mnogo dalje od samog pobjednika. U uslovima nomalnog razvoja, i uz normalnu krivulju poboljšanja, Barcelona je trebala proći dobro. U 2005. je, krenuvši s pole positiona, pobijedio.

Bi li Kimi Räikkönen mogao napraviti istu stvar u 2006.?

Svatko tko voli brinuti - a to znači manje-više svi ostali u Formuli 1 - mislio je, naravno, drugačije. Kakva je Kimijeva budućnost? Hoće li se pridružiti Ferrariju? Kakvom će se Ferrariju pridružiti? Hoće li voziti uz Alonsa? Hoće li biti primoran voziti za manje novaca nego svjetski prvak iz 2005.? Može li Renault biti jedna od opcija? Koliko bi ga platila Toyota - ali da li bi za njih mogao pobjeđivati?

I, podjednako važno, hoće li McLaren zaista moći graditi na Nürburgringu? Hoće li MP4/21 postati onakav kakav je MP4/20 bio u većem dijelu 2005. - dakle, možda najbrži, iako ne i najpouzdaniji automobil u Formuli 1?

Razloga za takve pretpostavke bilo je podosta. Bilo je mnogo izmjena pravila tijekom zime, ali srž veličanstvenog MP4/20 uspjela je preživjeti i on je postao MP4/21 s V8 motorom. Statična raspodjela težine ostala je gotovo ista. Aero efikasnost je bolja. Relativna snaga je izgledala obećavajuće. Obzirom da su gotovo svi ostali u boksovima (tek su Ferrari i Renault očigledni izuzeci) klonirali ključni element s modela MP4/20 - anhedralni prednji ovjes bez kobilice - svi su znakovi bili na mjestu: 21 će biti brži od dvadesetke.

Za neko vrijeme znakovi su bili obećavajući. Kimi je doletio na treće mjesto s repa grida u Bahreinu. Izbačen je na startu u Maleziji, pa se to ne broji, ali u Australiji je bio vrlo prisutan, ako izuzmemo problematične temperature guma i probleme zbog blokirane i oštećene gume, tijekom svima konfuzne utrke. A i dvadesetki je trebala pokoja utrka da se postavi na noge - nemojmo to zaboraviti. Ništa drugačije neće biti ni s modelom 21, mislili su svi.

Navijači McLarena mrštili su se u Imoli, ali, opet, tamo pozicija na stazi znači sve i možda je - vjerojatno - kombinacija strategije i Michelin guma na raspolaganju mogla biti bolja one one koja se tamo dogodila. S manje goriva u kvalifikacijama mogao je izgubiti manje vremena u prometu. Itd. Itd. Ferrari i Renault su dobivali utrke, ali u McLarenu je još bilo mnogo razloga za nadu. Ili tako nešto.

Nürbugring je uvijek trebao biti neka vrsta prekretnice, valjda zbog njemačkog zraka koji pogoduje Mercedesovim motorima, ali, opet, trebalo je napraviti onaj zastrašujući, pravilan, izbor guma i McLaren ga nije - ili nije htio - napraviti, nije iskoristio pravo izbora, da tako kažemo, uzimajući u obzir ono što se može i ono što se ne može razumjeti na presicama i iz intervjua nakon utrke. Možda. Vjerojatno. Na neki način.

FOTOGRAFIJE: CLIVE MASON/GETTY IMAGES, GLENN DUNBAR/LAT, SUTTON MOTORSPORT IMAGES

PRVENSTVO VOZAČA
nakon 6. od 18 utrka

1	Fernando Alonso	54
2	Michael Schumacher	39
3	Kimi Räikkönen	27
4	Giancarlo Fisichella	24
5	Felipe Massa	20
6	Jenson Button	16
7	Juan Pablo Montoya	15
8	Rubens Barrichello	8
9	Ralf Schumacher	7
10=	Nick Heidfeld	6
10=	Mark Webber	6
10=	Jacques Villeneuve	6
13	Nico Rosberg	4
14=	David Coulthard	1
14=	Christian Klien	1
16=	Scott Speed	0
16=	Jarno Trulli	0
16=	Tiago Monteiro	0
16=	Takuma Sato	0
16=	Yuji Ide	0
16=	Vitantonio Liuzzi	0
16=	Christijan Albers	0
16=	Franck Montagny	0

PRVENSTVO KONSTRUKTORA
nakon 6. od 18 utrka

1	Renault	78
2	Ferrari	59
3	McLaren-Mercedes	42
4	Honda	24
5	BMW-Sauber	12
6	Williams-Cosworth	10
7	Toyota	7
8	Red Bull-Ferrari	2
9=	Toro Rosso-Cosworth	0
9=	MF1 Racing-Toyota	0
9=	Super Aguri-Honda	0

I sad, kad se sve zbroji, to počinje biti problem. Počelo se nazirati da bi ono što smo počeli misliti nakon (konzervativno uzevši) Malezije moglo nekako u stvarnosti biti istina - da je MP24/21 tek B varijanta dvadesetke, a ne slijedeći veliki uspjeh. Zašto? Da znaju zašto, stalno se na to podsjećamo, onda u ovoj situaciji ne bi ni bili, zar ne? Za sada, nazovimo to neadekvatnim prijanjanjem uz stazu (a stoga i lošom ravnotežom) i neadekvatnom maksimalnom brzinom.

Pa onda, čemu drama? Naravno da Adrian Newey nije više u McLarenu. Pričajte s bilo kojim od McLarenovih ljudi i oni će vam iskreno reći da Neweyevo odsutstvo nije ni za gram promijenilo način na koji je model 21 finaliziran i onda i razvijen. Ista je dizajnerska ekipa - na čelu s Mikeom Coughlanom, Timom Gossom, Neilom Oatleyem i Paddyjem Loweom - proizvela dvadesetku. Adrian je tek bio prisutan, nadgledajući s vrha, kažu. Sad je ista situacija, kažu, bez Adriana.

U Španjolskoj je u petak, čuvajući motor a i zbog dugih prethodnih dana - tjedana - testiranja u Barceloni, Kimi jedva i vozio. Ujutro ga nije bilo, i odvezao je tek dva kruga u popodnevnom slobodnom treningu, što mu je omogućilo osrednje postignuto vrijeme i nešto podataka s kojima se moglo raditi. U subotu su stoga još postojali razlozi za pozitivnost.

No kad je u Q2 dijelu kvalifikacija Kimi odvezao gotovo savršen, na gorivu (vrlo) lagan krug i bio tek deveti, stvari su se počele kristalizirati: McLaren je u nevolji. Nema dovoljno prijanjanja, nema dovoljno ravnoteže. Odabrali su strategiju s dva zaustavljanja s težim autom na startu, reflektirajući osjećaj da je 21 brži s gorivom nego li bez njega - i odražavajući neprekidni problem temperature guma. Međutim, težina auta i nedostatak prijanjanja u kvalifikacijama naškodili su Kimiju. Opet je bio deveti; Juan Pablo, kojemu je u dijelu Q2 trebalo dodatno zaustavljanje u boksovima - toliko su bili lagani! - nije ni prošao u završni dio kvalifikacija.

McLaren je velika ekipa; rijetko pokazuje svoje pukotine, i tako je bilo tijekom subotnjeg parc ferméa, za ranovečernjeg coctaila. Kimijeva mama i tata su obdarili tatu Heikkija Kovalainena pričama o svojem dječaku i njegovim go-kart danima. Ron Dennis, besprijekoran u svojoj kožnoj jakni, izbjegao je pitanja o Kimijevoj budućnosti. Kimi, žvačući sendvič, nastojao je ne misliti. O budućnosti, mislim. Ili o sutrašnjoj utrci. Uz podupravljanje, u stražnjem dijelu McLarena nije bilo dovoljno prijanjanja. I u najvećoj postignutoj brzini bio je tek 14.; 8 km/h sporiji od Ferrarija.

U nedjelju, međutim, u automobilu koji nije nikad bio dobar, koji je bio toliko nervozan da je Juana zavrtio čak i prije prvog zaustavljanja u boksovima, Kimi je svaki svoj krug odvezao na apsolutnom limitu, balansirajući s takvom finesom i senzibilnošću da je izgledao podjednako brz kao i Fernando i njegov Renault.

Na startu je krenuo agresivno, ulijećući u prvom zavoju s unutrašnje strane Barrichella, i tako se našao na petom mjestu. Zatim je, premda je većinu vremena bio sam, nije se ni s kim borio, niti se s bilo kim mogao uspoređivati, proizveo sat i 27 minuta apsolutnog savršenstva. Kad je s automobila odletio jedan bočni aerodinamički dio na pola utrke, Kimi se novoj situaciji prilagodio u iduća dva zavoja. U završnim dijelovima, kad je već trebao biti malo umoran, ili kad je već trebao popuštati, ili tek dovršiti utrku, ili razmišljati hoće li ikada osvojiti svjetsko prvenstvo, postao je metronom: minuta 18,2, 18,5, 18,4, 18,5, 18,3, 18,4 i tako dalje. Bilo je to zapanjujuće promatrati.

Kasnije, potpuno relaksiran, uz sendvič s jajem u ruci, mogao se samo smijati.

"Bilo je jako dosadno, zaista. Najbolji dio bio je start. Nakon toga dobro bi mi bila došla neka muzika ili tako nešto!"

"Je li auto bio dobar u bilo kojem dijelu utrke?"

"Ne baš. Ne."

"Koje područje treba najveća poboljšanja?"

"Sva."

"Koje su vaše nade za Monako?"

"Mislim da je jako različit od Španjolske. U Njemačkoj nismo mnogo zaostajali. Svaka je staza drugačija. Nadam se da tamo možemo biti brzi."

U pozadini McLarenove garaže, Kimijev inženjer za utrke, Mark Slade, nije imao sumnji: "Ovdje i u Njemačkoj je Kimi vjerojatno odvezao dvije najbolje utrke koje ćemo ikad imati priliku vidjeti. Samo ga morate pogledati kad izlazi iz auta da vidite koliko je mnogo truda uložio. Ovdje je pružio sve - i vjerojatno to nitko nije primjetio osim onih koji na tome rade i kojima je to jako blisko Vozio je samo za bodove i tijekom većine utrke je vozio samo protiv sebe. Bio je senzacionalan." FO



Michael prolazi pored Montoyinog nasukanog McLarena, prenervoznog za ovu priliku i ovu trku

Grand Prix Španjolske
STATISTIKA

Svi podaci s 6. utrke



Jeste li znali?

U McLarenu su izračunali da su prije ovog Grand Prixa prešli preko 6.000 kilometara na testiranjima u Barceloni ove sezone. Michael Schumacher nije samo startao više puta (16) od bilo kojeg drugog vozača; on je i pobijedio sedam puta i startao s pole positiona sedam puta. Unatoč svemu tome, ovo je bio Renaultov dan - i njihova 100. pobjeda s gorivom i uljem Elf.s

STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	VOZAČ I POZICIJA NA STRARTU	
1m14.648s (set in Q3)	17	Fernando Alonso	1
1m14.709s Q3	18	Giancarlo Fisichella	2
1m14.970s Q3	23	Michael Schumacher	3
1m15.442s Q3	19	Felipe Massa	4
1m15.885s Q3	24	Rubens Barrichello	5
1m15.885s Q3	16	Ralf Schumacher	6
1m15.976s Q3	27	Jarno Trulli	7
1m16.008s Q3	25	Jenson Button	8
1m16.015s Q3	22	Kimi Räikkönen	9
1m17.144s Q3	29	Nick Heidfeld	10
1m15.502 Q2	28	Mark Webber	11
1m15.801s Q2	-	Juan Pablo Montoya	12
1m15.804s Q2	27	Nico Rosberg	13
1m15.928s Q2	28	Christian Klien	14
1m16.661s Q2	27	Vitantonio Liuzzi	15
1m17.361s Q1	26	Scott Speed	16
1m17.702s Q1	26	Tiago Monteiro	17
1m18.024s Q1	29	Christijan Albers	18
1m18.920s Q1	10	Takuma Sato	19
1m20.763s Q1	-	Franck Montagny	20
no time	27	David Coulthard*	21
1m15.847s Q2	40	Jacques Villeneuve**	22

*startao iz boksova **kazna zbog promjene motora

REZULTATI UTRKE

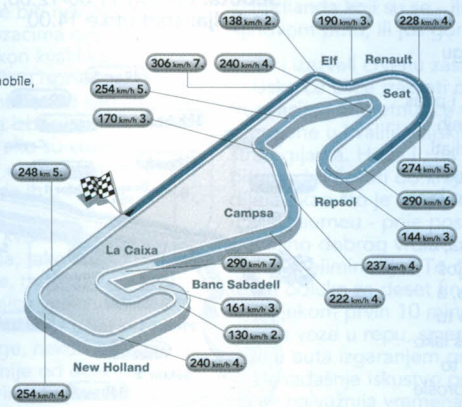
	VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLASMANU 1. U KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
1	Fernando Alonso Renault R26 (Michelin)	1	1h26m21.759s
2	Michael Schumacher Ferrari 248 (Bridgestone)	3	+18.502s
3	Giancarlo Fisichella Renault R26 (Michelin)	2	+23.951s
4	Felipe Massa Ferrari 248 (Bridgestone)	4	+29.859s
5	Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	5	+56.875s
6	Jenson Button Honda RA106 (Michelin)	7	+58.347s
7	Rubens Barrichello Honda RA106 (Michelin)	6	+1 krug
8	Nick Heidfeld BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	10	+1 krug
9	Mark Webber Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	12	+1 krug
10	Jarno Trulli Toyota TF106 (Bridgestone)	8	+1 krug
11	Nico Rosberg Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	14	+1 krug
12	Jacques Villeneuve BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	21	+1 krug
13	Christian Klien Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	16	+1 krug
14	David Coulthard Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	18	+1 krug
15	Vitantonio Liuzzi Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	15	hidraulika - 63 kruga
16	Tiago Monteiro MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	19	+3 kruga
17	Takuma Sato Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)	20	+4 kruga
	NISU KVALIFICIRANI		RAZLOG ODUSTAJANJA
	Christijan Albers MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	22	ležanje na stazi - 48 krugova
	Scott Speed Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	13	motor - 47 krugova
	Ralf Schumacher Toyota TF106 (Bridgestone)	9	elektronika - 31 krugova
	Juan Pablo Montoya McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	11	izvrtio se -17 krugova
	Franck Montagny Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)	17	poluosovina 10 krugova

BARCELONA

Datum: 14. svibnja 2006.Vrijeme: sunčano i suho, 28°C
Temperatura staze: 39°CGledatelja: 132,200 (na dan utrke)

© 2006 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France

BARCELONA
Duzina staze:
4,627 km
Brzine se odnose na V10 motore iz 2005



BRZINE I ZAUSTAVLJANE U BOKSOVIMA

Najbrži krug: Felipe Massa 1:16,648, krug 42 (217,325 km/h)
Najbrže zaustavljanje: David Coulthard 21,187 sekunde
Najsporije zaustavljanje: Christijan Albers 4 minute 8,136 sekundi
Najveća brzina: Felipe Massa 317,098 km/h
Najmanja brzina: Christijan Albers 294,097 km/h

SEZONA DO SADA

	BAHREIN	MALEZIJA	AUSTRALIJA	SAN MARINO	EUROPA	ŠPANJOLSKA	MONAKO	V. BRITANIJA	KANADA	FRANCUSKA	NJEMAČKA	MAĐARSKA	TURSKA	ITALIJA	KINA	JAPAN	BRAZIL
Fernando Alonso	1	2	1	2	2	1											
Giancarlo Fisichella	R	1	5	8	6	3											
Kimi Räikkönen	3	R	2	5	4	5											
Juan Pablo Montoya	5	4	R	3	R	R											
Michael Schumacher	2	6	R	1	1	2											
Felipe Massa	9	5	R	4	3	4											
Ralf Schumacher	14	8	3	9	R	R											
Jarno Trulli	16	9	R	R	9	10											
Mark Webber	6	R	R	6	R	9											
Nico Rosberg	7	R	R	11	7	11											
Rubens Barrichello	15	10	7	10	5	7											
Jenson Button	4	3	9	7	R	6											
David Coulthard	10	14	8	R	R	14											
Christian Klien	8	R	R	R	R	13											
Nick Heidfeld	12	R	4	13	10	8											
Jacques Villeneuve	R	7	6	12	8	12											
Tiago Monteiro	17	13	R	16	12	16											
Christijan Albers	R	12	10	R	13	R											
Vitantonio Liuzzi	11	11	R	14	R	15											
Scott Speed	13	R	11	15	11	R											
Takuma Sato	18	14	12	R	R	17											
Yuji Ide	R	R	13	R	-	-											
Franck Montagny	-	-	-	-	R	R											

R=odustao

ŠPANJOLSKA IZ KRUGA U KRUG

Krug 1: Räikkönen odlično starta i prolazi obje Toyote i obje Honde. Alonso vodi ispred Fisichelle, M Schumachera, Masse, Räikkönena, Barrichella, Buttona, Trullija, R Schumachera, Heidfelda, Montoye, Webbera, Speeda i Rosberga
Krug 16: R Schumacher udara u Trullija, pri pokušaju da preuzme 8. mjesto
Krug 17: Alonso prvi put u boksovima, nakon vodstva ispred Fisichelle i M Schumachera od 12,8 sekundi
Krug 18: Fisichella preuzima vodstvo, ali odlazi u boksove
Krug 19: Massa u boksovima
Krug 23: M Schumacher u boksovima s vodstva, vraća se ispred Fisichelle, kao 2. s 10 sekundi zaostatka za Alonsom
Krug 25: Fisichella nakratko izlijeće u zavoju 3, ali zadržava 3. mjesto
Krug 39: Alonso vozi svoj najbrži krug utrke i povećava vodstvo ispred M Schumachera na 15,4 sekundi; slijede Fisichella, Massa, Räikkönen i Button
Krug 40: Alonso drugi put u boksovima
Krug 41: Fisichella drugi put u boksovima
Krug 42: Massa vozi najbrži krug utrke
Krug 43: Massa drugi put u boksovima; M Schumacher u vodstvu i vozi svoj najbrži krug u utrci
Krug 46: M Schumacher drugi put u boksovima; vraća se kao drugi, 12 sekundi iza Alonsa
Krug 66: Alonso prvi put osvaja svoj domaći Grand Prix, 18 sekundi ispred M Schumachera

FOTOGRAFIJA: CLIVE MASON/GETTY IMAGES; KARTA: ALAN ELDRIDGE

FIA Svjetsko prvenstvo Formule 1

Grand Prix MONAKA NAJAVA

7. Utrka

MONAKO, 28.05.2006.

Pišu: Tiago Monteiro, Maurice Hamilton

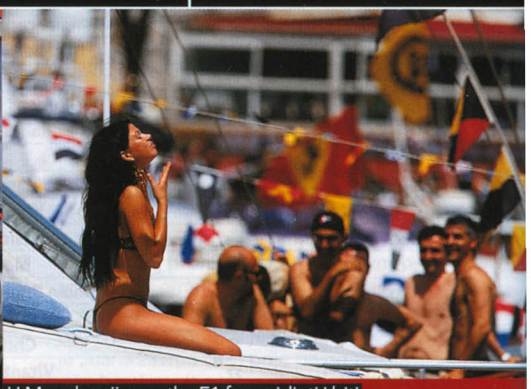
UTRKA DRAGULJ U F1 KRUNI | AMBIJENT MONEYMONEYMONEY | STAZA USKA I PUNA ZAVOJA | LOKACIJA ŠMINKERSKA



Z bog jedinstvenih ograničenja Monaka, ključno je kvalificirati se dobro



Räikkönenovoj velikoj pobjedi lani pomogli su tehnološki stručnjaci iz Wokinga



U Monaku nije svatko F1 fan - vidjeti i biti viđen podjednako je važno



VOZAČEVIM OČIMA: TIAGO MONTEIRO

Pokušaj odagnati strah i koncentrirati se

Uvijek sam se pitao kako je uopće moguće voziti auto Formule 1 od gotovo 900 konja po uskim i skliskim ulicama Monaka. U prvom krugu to izgleda nemoguće. Po prvi puta u svojoj karijeri sam se zaista uplašio i govorio sam sebi: "Uau, kako ćemo to pobogu izvesti?"

Isprva si vjerojatno čak 10 sekundi sporiji od drugih i pitaš se da li ćeš ikada postati brži - tu ima šahtova, pobojanih linija... Ali, nakon 10 krugova počinješ se istinski zabavljati. Koristiti toliko snage i doći tako blizu ograde - nevjerojatan je to osjećaj. To je najluđa utrka uopće jer voziš strašno brzo u tako ograničenom prostoru.

Auto podesiš da ima najviše aerodinamičkog potiska, ali to uopće ne pomaže - bez obzira na sva ta krila, auto još uvijek jako slabo prijanja uz stazu. Želiš još više potiska, a onda otkriješ da si već na maksimumu. Mirabeau, iako tu auto još relativno dobro prijanja, vrlo je zeznut - možeš lako proklizati jer ako prođeš preko one kvrge prije zavoja, to jako destabilizira auto. Na zagrijavanju za kvalifikacije prošle godine u Mirabeau sam samo produžio ravno i trebao sam tražiti "rikverc". Nakon toga sam nekoliko krugova bio dekoncentriran. Vrlo je važno to potpuno i čim prije zaboraviti.

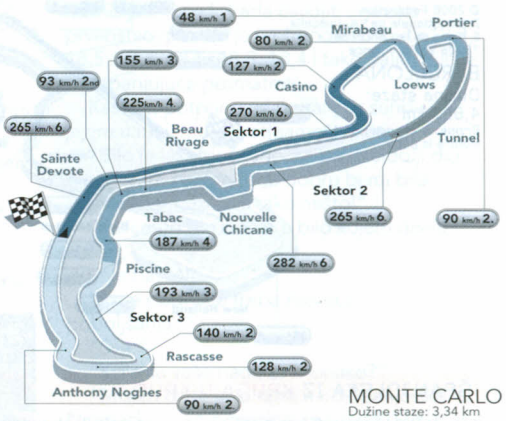
Tunel je sulud; na kvalifikacijama i u nekim dijelovima utrke kad ti već ponestaje goriva moraš voziti do daske. Izletiš na dnevno svjetlo i teško je brzo pohvatati referencijalne točke. Kompleks oko bazena je također zapanjujući, jako brz - peta brzina, kratko odizanje gasa, pa opet do daske, a onda snažno kočenje za drugi dio. Ponekad u Rascasseu, kad ti prednji dio auta podupravlja, moraš pustiti da ti otkliže stražnji dio kako bi uopće mogao savladati zavoj.

> "U početku si vjerojatno 10 sekundi prespor, i nemaš pojma kako je moguće biti brži"

Ovdje nema trenutka za opuštanje - ako to učiniš, pogriješit ćeš i udariti u zid. Problem s ovakvim stazama je da cijelo vrijeme moraš održati razinu koncentracije na maksimumu.

GP Monaka 26-28. svibnja 2006.

Broj krugova: 78
Dužina staze: 3,34 km
Dužina utrke: 260,52 km
Pobjednik 2005.: Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes)
Rekord kruga: 1:14,439, Michael Schumacher (Ferrari), 2004.
Četvrtak: dva jednosatna treninga 11.00-12.00, 14.00-15.00
Subota: trening 11.00-12.00, kvalifikacije
Nedjelja: start utrke 14.00



MONTE CARLO
Dužine staze: 3,34 km

Brzine se odnose na V10 motore iz 2005.

Obratite pažnju na Kompleks oko bazena. Tu se ide super brzo prije finog balansiranja između gasa i kočnice



FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT

RASPORED FORME:

	2005 1 START	2005 1 UTRKA	2005 2 START	2005 2 UTRKA	2005 3 START	2005 3 UTRKA	2005 4 START	2005 4 UTRKA	2005 5 START	2005 5 UTRKA	2005 6 START	2005 6 UTRKA
Fernando Alonso	18	R	-	-	8	5	3	R	2	4		
Giancarlo Fisichella	10	R	11	5	12	10	10	R	4	12		
Kimi Räikkönen	15	10	6	R	2	2	5	R	1	1		
Juan Pablo Montoya	7	R	1	R	3	a	9	4	16	5		
Michael Schumacher	2	1	3	2	5	3	4	R	8	7		
Felipe Massa	-	-	13	R	-	-	16	5	11	9		
Ralf Schumacher	5	R	4	3	1	4	12	10	18	6		
Jarno Trulli	8	R	7	4	4	6	1	1	5	10		
Mark Webber	-	-	19	11	9	R	11	R	3	3		
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Rubens Barrichello	4	2	5	7	7	8	6	3	10	8		
Jenson Button	17	7	8	R	DNS		2	2	DQ	DQ		
David Coulthard	1	5	2	1	6	7	8	R	7	R		
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	14	R	-	-		
Nick Heidfeld	16	R	17	8	14	11	17	7	6	2		
Jacques Villeneuve	9	4	14	R	11	R	-	-	9	11		
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	-	-	15	13		
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	-	-	14	14		
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	-	-	-	-	-	12	R		
Scott Speed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Takuma Sato	-	-	16	R	-	-	7	R	DQ	DQ		
Yuji Ide	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

R: odustao; DQ: diskvalificiran; DNS: nije startao u utrci



Tko je bio u bodovima 2005?

1 Kimi Räikkönen
McLaren-Mercedes MP4-20
1.45:15.556s (148,502 km/h)

2 Nick Heidfeld
Williams-BMW FW27
+13.877s

3 Mark Webber
Williams-BMW FW27
+18.484s

4 Fernando Alonso
Renault R25 +36.487s

5 Juan Pablo Montoya
McLaren-Mercedes MP4-20
+36.647s

6 Ralf Schumacher
Toyota TF105 +37.177s

7 Michael Schumacher
Ferrari F2005 +37.223s

8 Rubens Barrichello
Ferrari F2005 +37.570s

MISTIČNI MO



Nešto posve orginalno

Kvalifikacije će biti nevjerojatan događaj. Vozačima nije trebalo dugo da nakon kvalifikacija u Bahreinu u svoju listu isprika opet ubace riječ "promet"; sad kad smo nakon više godina izbacili rutinu jednog kruga. Ali ako su vozači tijekom prvih šest utrka mislili da imaju gužvu na stazi, tada ih u Monaku čeka drastično buđenje.

Obzirom da su kvalifikacije, osobito ona prva dva dijela, tako kratke i iznimno intenzivne, možemo očekivati jednog ili čak dvojicu velikih vozača kako s parom što izlazi iz ušiju prerano skidaju svoje kacige, nakon što su izbačeni iz igre ranije od očekivanog zahvaljujući naporima Super Agurija

"Promet" je opet omiljena isprika za loše kvalifikacije -Kako li će tek biti u Monaku?



ili Midlanda koji su se - ili našli na njihovom putu, ili još gore - zaletjeli se u zid i izazvali crvenu zastavu.

Uske će ulice izazvati ogromne frustracije i nametnut će velike promjene u kvalifikacijskim strategijama. Hoće li, na primjer, biti mudro čekati do kraja svakog dijela - kao što je to Renault činio u Melbourneu - prije postavljanja dovoljno dobrog vremena da bi se izbjegla eliminacija? To će biti iznimno teška odluka za deset finalnih vozača koji tijekom prvih 10 minuta konačnog izlaska voze u repu, smanjujući tako težinu auta izgaranjem goriva za utrku.

Dosadašnje iskustvo pokazuje da se najvažnija vremena ostvaruju tijekom posljednje dvije ili tri minute kvalifikacija. Ali, hoće li se ekipe usuditi čekati tako dugo? Osobito na stazi na kojoj je pozicija na gridu ključna? Možda je bolje biti lagan i rano postaviti dobro vrijeme, i tako se naći u prednjem redu na uštrb drugih. A opet, s druge strane....

Maurice Hamilton

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT

u suradnji s

Hilton Worldwide Resorts
the places you'd rather be



Osvojite SLOBODNI izlet u raj...*

S Hilton Worldwide Resorts možete odabrati između 59 ljetovališta u nekim od najegzotičnijih lokacija na svijetu. Bilo da tražite destinaciju za ronjenje, golf odmor, romantičan kutak ili ljekovite toplice, s Hilton Worldwide Resorts™ vi ste na putu da ostvarite odmor svog života.

I k tome, ako rezervirate sedam noći ili više, možete uživati u slijedećoj ponudi:

- Deluxe sobu za dvoje s doručkom od 58 funti
- Bocu pjenušca kao dobrodošlicu pri vašem dolasku
- Ekskurziju ili aktivnost za dvoje, poput prepuštanja blagodatima tretmana u toplicama ili krstarenje katamaranom
- Bon do 50 funti za večeru kod rezervacije i plaćanja American Express karticom**

Za informacije o BESPLATNOJ ekskurziji* posjetite hilton.com/worldwideresorts ili nazovite +800 44 45 86 68 (UK - 00 800 44 45 86 68) i pozovite se na rezervacijsku šifru LY z vaš slijedeći boravak.

†Primjer cijene je za Hilton Dahab Resort u Egiptu. Cijene su podložne promjenama. Vrijede u određenim terminima i pod određenim uvjetima. Molim provjerite pri rezervaciji.
** Bon za večeru ne vrijedi u ljetovalištima gdje je sve uključeno u cijenu.
* U određenim rokovima i uvjetima.

Rokovi i uvjeti*
Ovi opći rokovi i uvjeti se odnose na ljetovališne pakete s aktivnostima u Hilton Worldwide Resorts na lokacijama Hilton ili Conrad ljetovališta koja sudjeluju u tim paketima od 1. studenog 2005. do 31. prosinca 2006. Broj soba je ograničen, rezervacije su obavezne i ovise o raspoloživosti. Ovaj paket omogućava gostima koji odsjedaju sedam ili više noći za redom pod rezervacijskom šifrom LY u jednom od tih ljetovališta da pristupe ljetovalištu ili destinaciji, aktivnosti ili ekskurziji za dvije odrasle osobe, uz jednu bocu pjenušca na raspoloženju u njihovoj sobi po dolasku (što je podložno lokalnim zakonima o distribuciji alkohola i jedino se nudi punoljetnim osobama), kao i doručak za dvoje svaki dan. Gosti koji odsjedaju sedam noći ili duže pod rezervacijskom šifrom LY će primiti dodatni bon za hranu u vrijednosti do 50 funti kad rezerviraju i plate American Express karticom. Vrijednost bona za hranu različita je od ljetovališta do ljetovališta. Neke pogodnosti, usluge, aktivnosti ili ekskurzije mogu zahtijevati rezervacije unaprijed i ovise o raspoloživosti. Sve značajke ljetovališnih paketa s aktivnostima u Hilton Worldwide Resortima prikladne su za odrasle osobe i stoga nisu na raspolaganju djeci (bilo kome u dobi od 18 ili manje godina). Koja ljetovališta sudjeluju u paketima, cijene i dani u tjednu podložni su promjenama bez prethodne najave. Ima i dana bez aktivnosti. Kako bi se iskoristili svi raspoloživi paketi potrebno je rezervirati minimalni boravak za takve pakete.

Molim posjetite hilton.com/worldwideresorts kako bi dobili potpunu informaciju o svim rokovima i uvjetima koji se odnose na sve rezervacije.

Posjetite hilton.com/worldwideresorts

ILI NAZOVITE +800 44 45 86 68 (UK - 00 800 44 45 86 68) I CITIRAJTE REFERENCU LY

Grand Prix VELIKE BRITANIJE NAJAVA

8. Utrka

SILVERSTONE 11.06.2006.

Pišu: Tiago Monteiro, Maurice Hamilton

UTRKA NEPREDVIDIVA | AMBIJENT BRITANSKI | STAZA SREDNJE BRZA | LOKACIJA SELO MOJE MALO



Nedaleko od Silverstonea je sjajan Heritage Motor Centre muzej



Žestoki Montoya slavio je prošle godine, nakon Kimijevih problema s motorom



Domaće navijače ništa ne bi razveselilo više od prve pobjede Jensona Buttona



VOZAČEVIM OČIMA: TIAGO MONTEIRO

Dobra staza - ali malo dosadna

U cjelini gledano, ne volim previše Silverstone. Ima nekoliko dobriih dijelova - kao što su Copse, Becketts, Bridge i Priory - ali možda zbog toga što smo tamo odvozili toliko krugova testiranja, većina njih nije jako uzbudljiva za vozače. U usporedbi s Barcelonom ili Montrealom, ni za gledatelje ne osigurava veliku predstavu. Zapravo, ako se ništa neočekivano ne dogodi, i nema kiše, to može biti prilično dosadna staza.

To je staza srednjeg aerodinamičkog potiska, i velikih i malih brzina. Prvi dio kruga je vrlo brz. Copse je, na kraju ciljnog ravnog dijela, i vrlo je uzbudljiv zavoj. Prilaziš u sedmoj, zatim brzo dolje u šestu, i nije lako vidjeti izlaz iz zavoja, pa ti treba puno hrabrosti ako želiš ovuda proći uistinu brzo.

Maggots i Becketts su također čudesni. U prvom dijelu uopće ne smanjuješ gas, zatim mijenjaš brzine na dolje, ali ne kočiš jako. Bitno je opet rano dodati gas jer treba zadržati ritam kroz Becketts. Zavoj Stowe, na kraju Hangar Straighta, prilično je škakljiv; teško je pronaći dobru liniju i vrlo je lako zavrtjeti se na izlazu. Zatim slijedi Club, prije kojeg je jedan čudan zavoj za drugu brzinu - ponekad čak i za prvu. Club je sam po sebi dosadan jer tako dugo traje; ovdje je bitna trakcija jer svo vrijeme pokušavaš prenijeti što više snage na kotače. No, vještina nije osobito bitna.

> "Zavoju Copse prilaziš u sedmoj, zatim brzo dolje u šestu, i onda treba puno hrabrosti ako želiš ovuda proći brzo"

Abbey je zabavna šikana i prilično teška pri izlasku, dok se Bridge vozi do daske i vrlo je zahtjevan. Priory slijedi odmah nakon toga, ali tu je vidljivost loša. Lako se promaši najbolja linija. Ali Priory je prilično brz - unosiš puno brzine još iz Bridgea. S autom kojeg smo imali lani uvijek smo se puno namučili kroz dva Luffield zavoja - vrlo su spori i s mnogo podupravljanja.

Vrlo je teško idealno podesiti automobil za ovu stazu. Zahtjevna je. Kad se vratiš, nakon što neko vrijeme nisi vozio na njoj, teško je ponovno uhvatiti ritam. Kao što sam rekao, to nije moje omiljeno mjesto.

GP Velike Britanije 09-11. lipnja 2006.

Broj krugova: 60
Dužina staze: 5,141 km
Dužina utrke: 308,46 km
Pobjednik 2005.: Juan Pablo Montoya (McLaren-Mercedes)
Rekord kruga: 1:18,793, Michael Schumacher (Ferrari), 2004.
Petak: dva jednosatna treninga 11.00-12.00, 14.00-15.00
Subota: trening 09.30-10.30, kvalifikacije 12.30
Nedjelja: start utrke 12.00
(vremena su sat ranija od srednjeeuropskih)



SILVERSTONE
Dužina staze:

Brzine se odnose na V10 motore iz 2005.

Obratite pažnju na... ubrzanje iz zavoju Club prema šikani Abbey (dolje), gdje ima prilika za pretjecanje



FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT

RASPORED FORME

	2001 START	2001 UTRKA	2002 START	2002 UTRKA	2003 START	2003 UTRKA	2004 START	2004 UTRKA	2005 START	2005 UTRKA
Fernando Alonso	21	16	-	-	8	R	16	10	1	2
Giancarlo Fisichella	19	13	17	7	15	R	20	6	6	4
Kimi Räikkönen	11	R	5	R	3	3	1	2	12	3
Juan Pablo Montoya	8	4	1	3	7	2	7	5	3	1
Michael Schumacher	1	2	3	1	5	4	4	1	9	6
Felipe Massa	-	-	11	9	-	-	10	9	16	10
Ralf Schumacher	10	R	4	8	4	9	-	-	8	8
Jarno Trulli	4	R	7	R	2	6	5	R	4	9
Mark Webber	-	-	20	R	11	14	9	8	11	11
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	6	3	2	2	1	1	2	3	5	7
Jenson Button	18	15	12	12	20	8	3	4	2	5
David Coulthard	3	R	6	10	12	5	6	7	13	13
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	13	14	15	15
Nick Heidfeld	9	6	10	6	16	17	15	15	14	12
Jacques Villeneuve	12	8	9	4	9	10	-	-	10	14
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	-	-	20	17
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	-	-	18	18
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scott Speed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	-	-	14	R	-	-	8	11	7	16
Yuji Ide	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

R: odustao



Tko je bio u bodovima 2005?

1 Juan Pablo Montoya
McLaren-Mercedes MP4/20
1.32:09,290 (218,886 km/h)

2 Fernando Alonso
Renault R25 +2,739

3 Kimi Räikkönen
McLaren-Mercedes MP4/20
+14,436

4 Giancarlo Fisichella
Renault R25 +17,914

5 Jenson Button
BAR-Honda 007 +40,264

6 Michael Schumacher
Ferrari F2005 +1:15,322

7 Rubens Barrichello
Ferrari F2005 +1:16,567

8 Ralf Schumacher
Toyota TF105 +1:19,212

MISTIČNI MO



Mjesec ranije je čak i bolje

Vrlo vjerojatno nećemo primijetiti nikakvu razliku u tome što se britanski Grand Prix održava mjesec dana ranije nego inače. Vrijeme će biti podjednako nepouzdano, a sama staza je i dalje zasigurno jedawwatuma možete kriviti britansku opsjednutost takozvanom najljepšom igrom. Većinu ove histerije predvode nacionalne novine koje u pravilu dodjeljuju ogroman prostor izvještajima s prvoligaških nogometnih utakmica koje prati ne više od 10.000 ljudi. Možda bi netko trebao javiti sportskim urednicima da Silverstone za vrijeme Grand Prixa privlači 10 puta više gledatelja u ambijentu i spektaklu dostojnom ove slavne staze.

Webber prilazi jednom najkompleksnijih zavoja u današnjoj Formuli 1 - Beckettsu



Ima ih koji još uvijek zbijaju šale na račun Silverstonea kao bivše ratne zrakoplovne piste. Ali, taj ravan komad terena na granici između Northantsa i Bucksa nudi vozačima rijedak test, posebno kroz Maggots/Becketts kompleks, kojeg mnogi smatraju jednim od najizazovnijih vezanih zavoja na svijetu.

Automobili dostižu 270 km/h na četiri različita mjesta na stazi, pa ipak test za motore ovdje nije osobito težak. Ono što jest teško je pronaći kompromis koji će omogućiti stabilnost kako pri najvećoj brzini, tako i pri vrlo brzim promjenama smjera, a koji će onda ipak omogućiti dobru trakciju u sporim zavojima. Kompleks Priory/Brooklands/Luffield na kraju kruga možda je malo dosadan i ne poklapa se s karakterom ostatka staze, ali tu se može izgubiti ogromna količina vremena. Sveukupni se izazov ne smanjuje, bez obzira na to o kojem se dijelu godine radilo.

Maurice Hamilton

u suradnji s Hilton RACING



Posjetite hiltonracing.com, web-stranicu Hiltona posvećenu svijetu motosporta. Prilozi na njoj uključuju:

- Posljednje vijesti o ekipi McLaren-Mercedes i sezoni Formule 1 u 2006.
- Fantastična natjecanja koja vam pružaju priliku da osvojite neke super nagrade, uključujući putovanja na Grand Prix utrke, Sony Play Station stanice, F1 robu s potpisima vozača i mnogo više*
- Posljednje motosport ponude iz Hiltona uključuju specijalne pakete za Britansko prvenstvo turističkih automobila i last-minute ponude za Hilton hotele na svim Grand Prix lokacijama
  Specijalne ponude za odmore u Europi, i u Hilton hotelima širom svijeta, i još mnogo više...
- Pristup jedinstvenim Hilton Racing motosport događajima diljem svijeta

Kad se pretplatite na Hilton Racing, dobivat ćete sve obavijesti o novim ponudama izravno u vaš inbox.

*Nagrade se mijenjaju svaki mjesec

HILTON RACING PONUDA

Hilton Racing donosi vam jedinstvene i uzbudljive ponude iz cijelog svijeta.

Paketi za Britansko prvenstvo turističkih automobila.



Uživajte u ovoj uzbudljivoj uzbudljivoj seriji s Hilton Racingom za samo 65 funti po utrci!
Kao službeni hotelski partner Dunlopovog Britanskog prvenstva turističkih automobila, pripremili smo za ljubitelje ovog natjecanja sjajnu ponudu. Uživajte u luksuzu hotela od 4 zvjezdice i polupansionima u njima, uz ulaznicu za utrku narednog dana.

Gdje odsjesti

Pogledajte web-stranicu Hilton Racing i ustanovite koje su last-minute ponude hotelskih smještaja dostupne na ključnim Grand Prix lokacijama.
U hotelu Hilton Istanbul još ima slobodnih soba u vrijeme turskog Grand Prix vikenda. Smješten je u centru grada, gleda na Bospor, nalazi se usred 8 hektara predivno oblikovanih vrtova. Početna cijena je od 380 eura po sobi.
Ako namjeravate putovati na njemački Grand Prix, zašto ne biste odsjeli u hotelu Hilton Frankfurt, smještenom u samom srcu grada? Cijene počinju već od samo 139 eura po sobi, uključujući doručak.
Za više informacija, ili za rezervaciju, jednostavno posjetite www.hiltonracing.com.

Hilton TEAM McLAREN MERCEDES CORPORATE PARTNER

Za najnovije vijesti o Formuli 1, ekipi McLaren-Mercedes i hotelima Hilton, posjetite

HILTONRACING.COM

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT

Žuta zastava



Maše: Ivica Blažičko

Mnogo je velikana, pa čak i svjetsih prvaka poput Jima Clarka, Emersona Fittipaldija ili Nelsona Piqueta koji nikada nisu stisnuli ruku monegaškog princa i podigli pobjednički trofej

Trećina sezone je prošla. Ferrari je ponovo u vrhu, Miška Schumachera iz tjedna u tjedan šaljemo u mirovinu ili zagovaramo njegov ostanak, Renault i Ferdo Alonso ipak su glavni kandidati za obranu naslova, Rajko, Full Monty i veselo društvo iz McLarena nisu dočekali proljetni europski preporod i da, Jenson Gumbek još nije pobijedio u utrci, a kako je krenuo...

Jesmo li zadovoljni? Umjetnički dojam malo su nam pokvarile posljednje tri utrke. U Imoli, na Nürburgringu i u Barceloni gledali smo uglavnom procesije i taktička nadmudrivanja kroz boksove. To jest suvremena Formula 1, uzbuđenja ima i u tome, no dajte nam malo "forfaranja", molimo vas. Komentirati utrke bez preticanja i akcije vrlo je teško. Nikada ne nedostaje priča o svemu što se događa izvan staze, no, bojim se da takve priče brzo dosade. Kada još izostane i dobra volja režisera, pa u Imoli gledamo praktično samo Schumachera, a u Španjolskoj tek nešto manje Alonsa, bez želje da se isprate dvoboji iza njihovih leđa, a kojih je bilo, tada naš posao postaje uistinu nezahvalan.

No, nećemo kukati i veseli me da vam mogu najaviti dubinsku analizu prve trećine sezone u "Studiju F1" koju priprema Mladen Jergović, a u programu je uoči utrke u Monaku. Na žalost, zbog obveza u pripremi programa za SP u nogometu, u Monte Carlo osobno nećemo putovati ni ove godine. Dopustite, stoga, malo, intimno prisjećanje na najveću utrku u kalendaru.

"Prisjetimo se prošle godine i sumanutog prolaska Trullija s unutarnje strane, preko pasica Loewsa pored Fisichelle, ili brojnih dvoboja na kočenju prije šikane..."

Ne znam točno kada sam se prvi puta javio sa staze u Kneževini, ali sigurno negdje početkom devedesetih. Pamtim i putovanja, redovito automobilima, deset sati do Monte Carla. Svašta se znalo dogoditi, a nezaboravan je jedan kvar automobila u Italiji, te nevjerojatno zaustavljanje velikog ljubitelja Formule 1 iz Splita na benzinskoj pumpi na kojoj smo Goran Dijaković i ja razbijali glavu kako dalje. Po svemu, Monte Carlo je zapravo najgore moguće mjesto za održavanje utrke. U logističkom i organizacijskom smislu vjerojatno je noćna mora za ljude koji tamo rade, a ništa bolje nisu prolazili ni novinari. Komentatorske su kabine u kontejnerima, metar-dva od staze, ali iz njih ne vidite ništa jer je ispred vas visoka zaštitna ograda. Press-centar bio je do prije neku godinu smješten u malom, neprimjerenom prostoru, uvjeti za ekipe bili su grozni i još bi se dugo moglo nabrajati probleme, no, bez obzira na sve, uvijek smo se s veseljem vraćali u Monte Carlo.

Svatko je imao neki svoj razlog. Mnoge je privlačio sjaj okupljališta svjetske elite, pogled na luksuzne jahte, bijesne automobile, lijepe žene. Mene je posebno impresionirala povijest, priča koju nudi gotovo svaki metar legendarne staze. Jedne sam godine krenuo pješice sa starta i polako prehodao cijeli krug. Još uvijek čuvam bilješke iz 1996. godine i priče o zavojima Saint Devote, Massenet, Casino, Mirabeau, legendarnom Loewsu, o tunelu, o kompleksu bazena koji je izgrađen 1973. godine, te o famoznom restoranu Rascasse i zakupu stolova i gledanju utrke uz kavijar, jastoge i šampanjac.

Vidio sam i drugu, proletersku stranu utrke u Monte Carlu - tisuće mladih navijača iz cijele Europe koji su, bez novaca za bezobrazno preskupe hotele, noćili gdje su stigli, izazivajući zgražanje blazirane monegaške elite. Monte Carlo je mitsko mjesto i za vozače. Mnogo je velikana, pa čak i svjetskih prvaka poput Jima Clarka, Emersona Fittipaldija ili Nelsona Piqueta koji nikada nisu stisnuli ruku monegaškog princa i podigli pobjednički trofej. Svjedočio sam nekoliko puta trijumfima još uvijek vladajućeg gospodara staze u Monte Carlu, Ayrtona Senne. Pogled na krug snimljen s njegovog McLarena osobno mi je jedan od najdražih kadrova iz povijesti Formule 1.

U uvodu sam malo plakao zbog nedostatka akcije, a dolazi nam utrka na kojoj su preticanja moguća samo virtualno. Ali, ako se prisjetimo prošle godine i sumanotog prolaska Trullija s unutarnje strane, preko pasica Loewsa pored Fisichelle, ili brojnih dvoboja na kočenju prije šikane, vjerujem ipak da će nam Monte Carlo ponuditi dovoljno uzbuđenja da zaboravimo relativnu dosadu protekle tri utrke. Ne bude li tako, fascinirati će nas ponovo priče o legendama staze u Kneževini.

I samo spomen za kraj. Za koji dan počinje i najveći svjetski sportski spektakl - svjetsko prvenstvo u nogometu. Ne morate brinuti. Formula 1 se pametno prilagodila satnicom, pa će sve tri utrke koje su na programu tijekom prvenstva - Engleska, Kanada i Sjedinjene Države - biti u izravnim prijenosima na Hrvatskoj televiziji. FO



Monte Carlo, posve u stilu, bio je mjesto pojave prvog ikada McLarena, prije točno 40 godina. Vozač je Bruce McLaren glavom. Bitve su tu i danas, ali iza zaštitne ograde...