TKO JE UNIŠTIO MONTOYINU F1 KARIJERU?
PETER WINDSOR IZNOSI IMENA



10 NAJBOLJIH UTRKA KIMIJA RÄIKKÖNENA
PO ČISTOJ BRZINI, ON JE NAJBOLJI



HR BiH CG SR NAJPRODAVANIJI SVJETSKI GP MAGAZIN

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

F1 RACING

"MICHAEL JEDNOSTAVNO NIJE VELIKI VOZAČ. UOPĆE"

JACQUES UDARA

NAJIZRAVNIJI INTERVJU IKADA

+

MOJ DRUGI AUTO JE...
Što voze F1 vozači kad idu na tržnicu?

MARIO ANDRETTI: MOJA PRIČA
Legenda iz Motovuna ekskluzivno za F1 Racing

BUTTON KONAČNO POBJEĐUJE
Sve o Mađarskoj, plus što to znači za Jensona

vox-zagreb
haymarket
ISSN 1845-8270
9 771845 827008

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

RUBRIKE

6 RIJEČ, DVIJE GLAVNOG UREDNIKA
8 PITPASS
Fotka mjeseca
10 PITPASS
O teoriji konspiracije, Schumacherovoj karijeri, Villeneuveu, digitalnoj televiziji...
23 UZ DLAKU: PETER WINDSOR
Mađarska je dokazala: suci i njihove zastave ne valjaju! Uvedimo lampice u kokpite
25 OVERDRIVE: MLADEN JERGOVIĆ
Došle su nam kiše; tko su bili najbolji kišni vozači u povijesti Grand Prix utrka?
26 GAS DO DASKE: MAX MOSLEY
Gospon predsjednik se ostavio teških teorija i, za promjenu, nudi nam malo lakog štiva
98 ŽUTA ZASTAVA: IVAN BLAŽIČKO
Button je možda slavio na kraju, ali Schumi je, unatoč "drvenim" gumama, opet briljirao po kiši

TEME BROJA

32 VILLENEUVE UZVRAĆA UDARAC
Jacques (opet) napušta Formulu 1, ali ne prije nego što se još jednom dobro ispucao po svima
38 JACQUESOVIH 59 SOČNIH REPLIKA
Kad bi se računala brzina na jeziku, Villeneuve bi bio prvak više puta i od Schumija
42 MOJ DRUGI AUTO JE...
U čemu se voze F1 vozači kad idu na tržnicu i po klince u vrtić
46 POBIJEDI U NEDJELJU, PRODAJ U PONEDJELJAK
Koliko, zapravo, veliki proizvođači automobila imaju koristi od Formule 1?
60 ŽIVOT VISOKIH OKTANA
Mario Andretti krenuo je iz Motovuna s gaćama na štapu, i dogurao uistinu daleko
66 PROFUĆKANA OBEĆANJA
Juan Pablo Montoya ispao je sa F1 scene; Windsoru je krivo i odlučio je imenovati krivce
70 VEĆI OD ŽIVOTA
Briatore, Dennis, Todt. Toliko slični, toliko kompletno različiti
76 "MISLIM DA SAM BILA TAKO BRZ"
Räikkönen je, po čistoj brzini, možda danas najveći; biramo njegovih 10 naj utrka

IZVJEŠTAJI S GRAND PRIXA

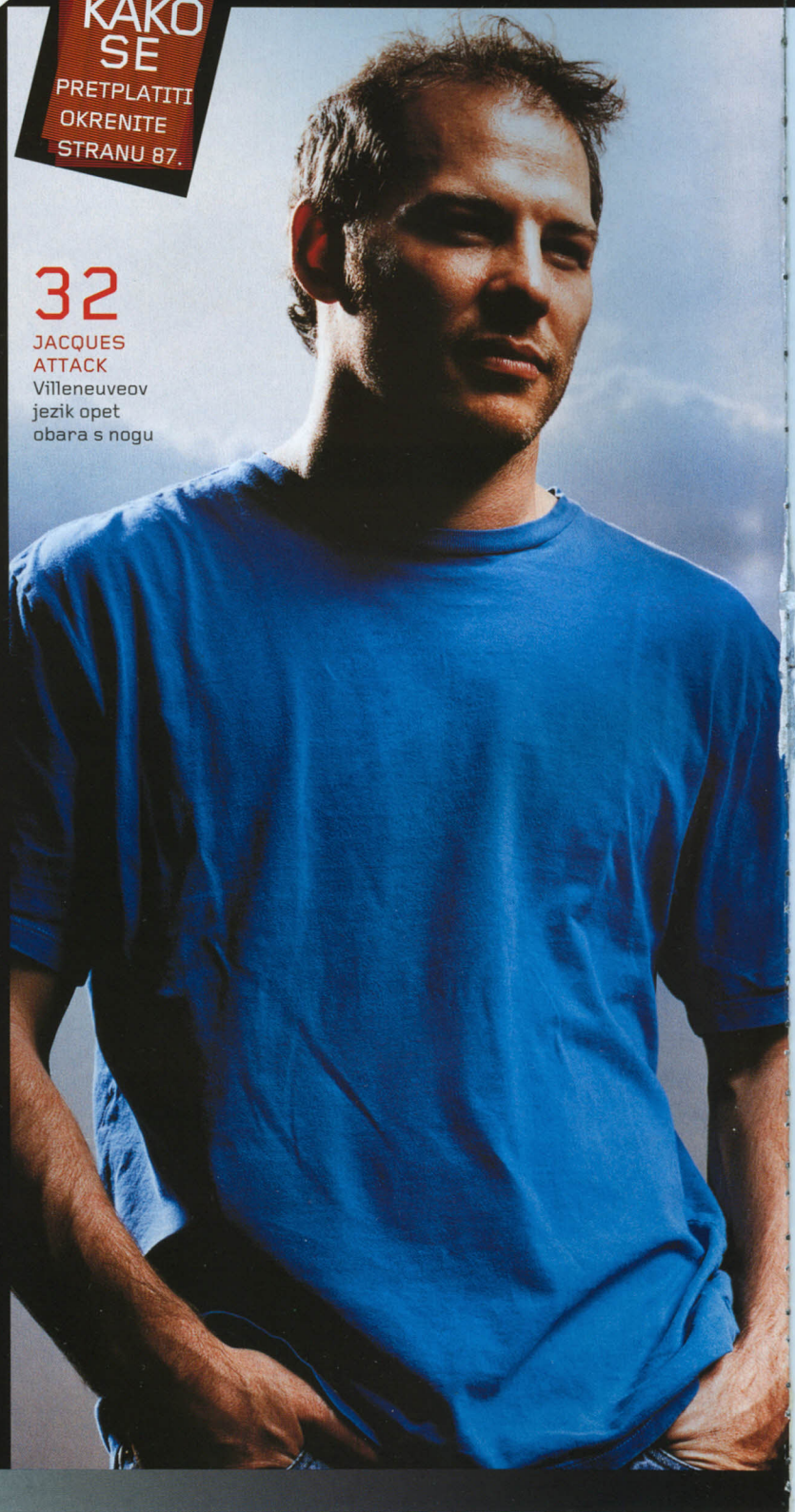
84 NJEMAČKA Ferrari za glavu iznad ostalih
90 MAĐARSKA Konačno Button, usred kišnog kaosa

NAJAVE GRAND PRIXA

94 TURSKA Opet na najbolju od staza (kad nema Spa)
96 ITALIJA Tifosi žele novi 1-2 Ferrarija

Fotografije na naslovnoj strani: Lorenzo Bellanca/LAT
Fotografije u ovom broju: arhiva LAT, Matthew Stylianou, Darren Heath, Steven Tee/LAT, Martin Trenkler
Posebno hvala: Pat Behar, Pete Boutwood, Ann Bradshaw, Michael Breen, Wayne Bruce, Heiner Buchinger, Lindsey Campton, Matthew Clarke, Liam Clogger, Didier Coton, Iain Cunningham, Giselle Davies, Julien Distel, Antoine-Emmanuel du Bourg de Bozas, Magdalena du Bourg de Bozas, Stuart Dyble, Laurence Edmondson, Karl Fowler, Fredd Goddard, Anna Guerrier, Nick Hancock, Martin Harrison, Christopher Hilton, Silvia Hoffer, Matt Jones, Eddie Judd, Agnes Kaiser, Ellen Kolby, Jörg Kottmeier, Pasquale Lattunedu, Yan Lefort, Bradley Lord, Dominique Magrutsch, Gloria Maydew, Ann Neal, Tracy Novak, Paul Osborn, Cristel Picot, Patti Reid, Lara Richards, Alex Schieren, Nav Sidhu, Lynda Sotham, Patrizia Spinelli, Duncan Spires, Helen Temple-Rist, Pavel Turek, Katie Tweedle, Richard Tyler, Christian Vine, Claire Williams, Chris Willows, Richard Woods, Steve Wright

KAKO SE PRETPLATITI OKRENITE STRANU 87.

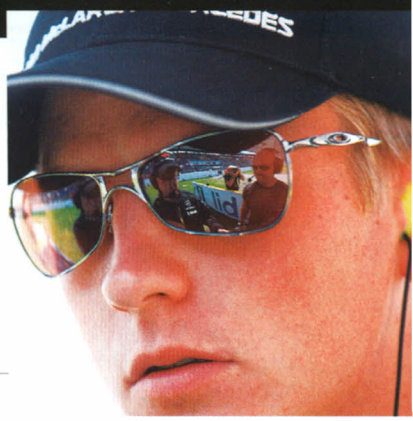


32
JACQUES ATTACK
Villeneuveov jezik opet obara s nogu

SADRŽAJ

RUJAN 2006.





76
KIMIJEVIH TOP 10
Räikkönen treba još samo naslov prvaka

42
MOJ DRUGI AUTO JE....
Što F1 vozači voze na tržnicu



66
NEISKORIŠTENI TALENT
Zašto je Formula 1 izgubila jednog od najvećih



90
BROJ 113 DONOSI SREĆU
Button je konačno došao do prve pobjede



60
OD MOTOVUNA DO NAZARETHA
Mario Andretti ocjenjuje svoju karijeru



F1 RACING

NAJPRODAVANIJI SVJETSKI GP MAGAZIN

IMPRESUM
Broj 9
25. 8.2006
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 Hodges
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
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

Taman kad se u Formuli 1 zaredalo nekoliko, recimo, manje uzbudljivih utrka, došla je Mađarska i svima nam promptno vratila vjeru u ovaj čudesan sport. Naravno, kiša je dobro promiješala karte (prvi put u Mađarskoj u 21 godini Grand Prixa!) i najprije iz igre izbacila glavne favorite, a onda u prvi plan gurnula čovjeka koji tako nešto čeka već šest i pol godina.

Jasno, sada će svi mediji, osobito britanski, odmah skočiti na ovu loptu i raspredati analize o tome kako je Jenson Button, eto, malo zakasnio u borbi za ovogodišnji naslov prvaka, ali iduće godine... Činjenica je, međutim, da bi trebalo biti jasno da bez kiše ni Jenson ni Honda ne bi vjerojatno bili ni na pobjedničkom postolju.

No, nema veze. Utrka je bila briljantna, s puno pretjecanja i akcije, a vidjeli smo i jednu vrlo bitnu stvar, možda i bitniju od toga tko je na kraju slavio: debi u Formuli 1 Poljaka Roberta Kubice. Da, žao nam je što je Jacques Villeneuve (opet) dobio nogu iz najelitnije kategorije – uostalom, pročitajte priloge o njemu u ovom broju, i bit će vam jasno da je nakon Montoye otišao još jedan od onih neukrotivih koji svakom sportu toliko trebaju – ali, s druge strane, napravio je mjesto klincu koji će, ako sve bude kako treba, postati jedan od velikana Formule 1. Predstava Kubice na Hungaroringu, u najtežim mogućim okolnostima za prvu F1 utrku u životu, ostat će ono po čemu bi se ova utrka zapravo trebala pamtiti.

I jedna novost: u ovom broju (na stranici 92) donosimo prilog iz Mađarske Splićanke Nore Ljubetić koja je tamo ostvarila najveću želju svog života – prvi put je vidjela (i čula) F1 aute uživo. Iskustvo je dirljivo i upečatljivo, i Nora ga, evo, dijeli sa svima nama.

Ovo ujedno znači da stranice F1 Racinga jesu otvorene i za vaše doprinose. Uvjet je jedino da budu zanimljivi i, naravno, kvalitetni.



MLADEN JERGOVIĆ

Protagonisti

Jacques Villeneuve
Kontroverzi nikad dosta; Jacques Villeneuve tip je vozača kakvog Formula 1 treba, a navijači vole. No, još jednom izgleda kao da je njegova Grand Prix karijera gotova. Usprkos tome, njegova usta i dalje rade punom parom (str. 32 i 38).



Mario Andretti
Još jedan nekadašnji svjetski prvak iznosi na stranicama F1 Racinga svoje misli. Naš čovjek iz Motovuna, čija je karijera pokrivala šezdesete, sedamdesete, osamdesete i nešto devesedetih, prisjeća se svojih najvećih dana. I ne misli baš dobro o Nigelu Mansellu (str. 60).



Max Mosley
Možda je veliki boss i gazda FIA-e, ali i Max zna da je ljeto vrijeme za opuštanje i smijeh (str. 26). Čak nam je pripremio i kviz, koji bi na kraju mogao uštipnuti i njega samog. Ali, nagrada - boca šampanjca - spremna je i čeka.



Nora Ljubetić
Ova cura iz Splita (koju na faksu profesori zovu "kolegica Alonso") otišla je na svoju prvu utrku u životu, u Mađarsku, da napokon vidi je li ta Formula 1 zaista ono nešto posebno. Zaključila je da je, i napisala nam o tome mali osvrt (str. 92).



Richard Bremner
Već 20 godina Richard proučava sve što je vezano za svjetsku automobilsku industriju, pa nema puno ljudi koji više od njega znaju o pravom odnosu između Formule 1 i šest velikih proizvođača zastupljenih u njoj. Pogledajmo što oni stvarno dobivaju od ovog sporta (str. 46).



Zenon Texeira
Za mega-super-duper knjigu "Formula 1 Opus", koja je još u izradi (ali provjerite na www.krakenopus.com) ovaj fotograf napravio je neke nevjerojatne fotke. A za nas je stvorio čudesne portrete Flavija, Rona i Jeana (str. 70).



F1 Racing izlazi mjesečno u Australiji, Bliskom istoku, Brazilu, Bugarskoj, Češkoj, Filipinima, Francuskoj, Grčkoj, Hong Kongu, Hrvatskoj, Indiji, Indoneziji, Italiji, Japanu, Južnoj Africi, Južnoj Americi, Južnoj Koreji, Kini, Maleziji, Mađarskoj, Meksiku, Nizozemskoj, Njemačkoj, Poljskoj, Rumunjskoj, Rusiji, Sjedinjenim Američkim Državama, Španjolskoj, Švedskoj, Tajvanu, Turskoj, Ukrajini i Velikoj Britaniji. Formula One, Formula 1 and F1 su zaštitni znakovi 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





Parada

Čovjek na rukama
Ruke gore svi koji misle da je Jens ovaj puta odvezao savršenu utrku. Kad osvojite svoj prvi Grand Prix, to je nešto posebno, a nakon što ste na to čekali sedam godina nije čudo da od suza niti ne vidite kuda letite.

Mjesto: Hungaroring, Mađarska
Vrijeme: 16:25, nedjelja, 6. kolovoza 2006.
Fotograf: Darren Heath
Oprema: Canon EOS 1V, film Fuji Velvia,
Objektiv 15 mm, 1/250 pri f7.1



Slikovi su puno brži

U Ferrariju su nedavno, u očekivanju da žljebovi s guma nestanu 2008. testirali Bridgestone slik gume iz serije GP2. Paralelni testovi su pokazali da su slikovi 2 sekunde po krugu brži nego sadašnje F1 gume



Ima li u Formuli 1 lukavijih igrača od Briatorea (lijevo), Ecclestonea (sredina) i Mosleya? Sumnjamo

UTRKA S VRAGOM

PARANOJI NIKAD KRAJA

Zavjera ili nečija pogreška? Prvenstvo se zahuktalo, ali optužbe frcaju na sve strane

PRVO JE DOŠLA AFERA s amortizerima mase - kontroverza fokusirana na legalnost genijalnog uređaja na ovjesima (vidi okvir dolje). Renault i druge ekipe - ali uglavnom Renault, čiji je model R26 specifično dizajniran oko tog sistema - trebale su čim prije saznati mogu li sistem nastaviti koristiti ili ne.

Nakon toga je došla afera s, naizgled, drakonskim kažnjavanjem Fernanda Alonsa zbog njegovog, kažu, nestašnog ponašanja na slobodnim treninzima u petak, na Hungaroringu.

Je li FIA za vratom Renaultu? Većina insidera u Formuli 1 misli tako - a Renaultov boss Flavio Briatore je u to toliko siguran da to otvoreno tvrdi. "Počele su se događati stvari koje ne razumijemo," rekao je na Hungaroringu. "Ovakve se stvari događaju kad ekipa koja ne pobjeđuje treba pomoć.

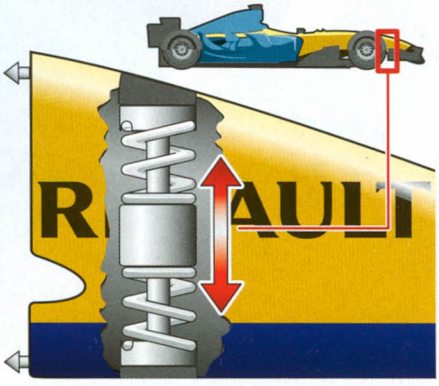
Utrke odlučuju suci, a ne natjecatelji. Postoji netko tko je progurao ovakvu situaciju. Neki ljudi žele da prvenstvo završi na drugačiji, krivi način. FIA se dogovorila s određenim ekipama i radi protiv nas. Ovdje [na Hungaroringu] nećemo koristiti sistem amortizera mase zbog straha od diskvalifikacije od strane FIA-e."Uau! Vjerojatno nije moguće čuti izravniju optužbu na račun pogrešaka vladajućih u Formuli 1 od ovog da se "FIA dogovorila s određenim ekipama i radi protiv nas." Sigurno ne može biti jasnijeg primjera dovođenja sporta na zao glas. Ipak, nije bilo nikakvih sankcija.

Zašto bi, uopće, FIA "klepnula" Renault? F1 pedokom kruže deseci teorija, a najpopularnija govori o dojavi da se Michael Schumacher povlači, pa da su se, onda, FIA-in Max Mosley i FOM-ov Bernie

ŠTO JE TO AMORTIZER MASE?

Što je to: izgleda poput oveće kutije za kekse, teži 10 kg i diskretno je sjedilo u nosu F1 auta sve dok nije došlo do nosa FIA-e nakon čega je, početkom ljeta, kontroverzno zabranjeno?

Jednostavno rečeno, amortizer mase je uteg na oprugama, koji se nalazi naprijed (i/ili otraga) na šasiji, i koji kompenzira vibraciji šasije, omogućujući da auto ostane zalijepljen za stazu. To je od prošle jeseni ključni dodatak Renaultovom paketu za svjetsko prvenstvo - ali ga je nedavno FIA, koja je, potajno potpomognuta drugim ekipama, došla do zaključka da amortizeri mase proturječe pravilima, proglasila ilegalnim.



Zašto? Navodno zato jer se taj uteg, budući da je obješen o oprugu i budući da utječe na ravnotežu automobila, može smatrati pokretnim aerodinamičkim dijelom. Naravno, Renault - koji je od tog uređaja imao najviše koristi - odbija ovakve sugestije i vjeruje da će uređaj biti proglašen legalnim nakon pravne bitke između FIA-e i njezinih vlastitih tehničkih sudaca, 22. kolovoza.

Bilo da su amortizeri mase ilegalni ili da to nisu, besmislena drama u kojoj FIA tuži samu sebe samo podstiče sumnje da je ovaj uređaj zabranjen ne zbog tehničkih pravila već zbog politike.

ILUSTRACIJE: ALAN ELDRIDGE



Piquet junior na F1 radarima

Jedan od protagonista u seriji GP2, Nelson Piquet junior predviđen je za skori test sa Super Agurijem. Piquet, kojeg su F1 ekipe nekako zaboravile nakon prošlogodišnjih testova za Williams, vjerojatno je u igri za jedno od mjesta test vozača za 2007.



Još dvije utrke za Pedra

Nakon njegovog drugog mjesta u Mađarskoj, McLaren je potvrdio da će Pedro de la Rosa voziti i u Turskoj i Italiji. Test vozač Gary Paffett mogao bi dobiti priliku u preostalim utrkama ove godine.

Ecclestone odlučili vraški potruditi da najveća zvijezda u sportu izađe na najslavniji mogući način. I premda se FIA svojski trudi odbaciti ovakvo objašnjenje, ono je nedvojbeno imalo, i ima, mnogo pristalica.

Drugi misle da je objašnjenje jednostavnije: Briatore je u odnosu na svoju dizajniranu ulogu previše narastao, kaže ta teorija, pa su onda Bernie i Max odlučili malo skresati njegov ego i zveknuti mu šamar-dva.

Ali, ima još. Jedna nova teorija govori o tome da Briatore, potpomognut svojim prijateljem Ecclestoneom i (Ecclestoneu) uvijek lojalnim ortakom Mosleyem, zapravo namjerava upropastiti Renault F1, kako bi njihovog novog predsjednika, Alaina Dassasa, podučio kako se F1 ekipa ne može voditi

"Utrke odlučuju suci, a ne natjecatelji"

Flavio Briatore

okretno i, dakle, uspješno inzistirajući na tome da sve bude po knjizi (po uzoru na Dassasovu dosadašnju karijeru u korporacijskim financijama). Ovo bi moglo objasniti Briatoreovu očiglednu smirenost unatoč činjenici da će za Renault iduće sezone voziti ne osobito slavna postava (Giancarlo Fisichella i Heikki Kovalainen).

Također, neki su suparnici sugerirali kako je Briatoreova naširoko publicirana zdravstena panika bila, u stvari, pametan trik koji mu daje savršenu dimnu zavjesu za dostojanstveni izlazak iz Formule 1.

Ako F1 Racing baš mora pridodati malo kredibiliteta bilo kojoj od ovih glasina, onda je to ona o šamaru-dva. Ostatak su, naravno, potpune besmislice. Ali, mi nismo iznenađeni njihovom popularnošću zato što je F1 pedok uvijek bio, i bit će, pretrpan kojekakvim zlobnim gmazovima. Uživajte.

Vidi: Flavio Briatore, str.70

ZBRKA OKO SCHUMIJA

IDE ILI OSTAJE?

Michael Schumahcer i Ferrari postali su u toliko mjeri sinonim za epidemiju pobjeda u Formuli 1 da će vam biti oprošteno ako mislite da je talijanska nacionalna himna jednostavno druga strofa znamenite "Deutschland Über Alles".

Da li se približavamo kraju? Naravno, o Schumijevoj budućnosti neće biti nikakve službene izjave iz Maranella sve do Monze, ali svi znaju da broj vrhunskih vozača koji pretendiraju na vrhunska mjesta za 2007. jednostavno premašuje broj dostupnih mjesta.

S Markom Webberom u Red Bullu i konačnim priznanjem Flavija Briatorea da se Kimija Räikkönena više ne može povezivati s Renaultom, jasno je da će Finac iduće godine u Ferrari. Ali, dolazi li on umjesto Schumija, ili će mu biti partner u Ferrarijevoj "super-ekipi"?

Zdrav razum nalaže prvu opciju. Ne samo zato što nezabrinuto lice Felipea Masse ne odaje nikakve signale da su mu pokazana podređivanja jednom, super-uspješnom vozaču. Osim toga, glasine o odlasku Rossa Brawna na odmor od godine dana također govore u prilog tome da bi Schumijeva ekipa snova



Mnogi već vide Michaela s lulom i papučama. Ali, stvari nisu tako jednostavne

"Dolazi li Kimi umjesto ili pokraj Schumija?"

izlazna vrata, već i zbog toga što je neslavni odlazak Juana Pabla Montoye iz McLarena, čini se, zauvijek okončao teoriju kako vrhunska F1 ekipa može funkcionirati s dva, de facto, vozača broj jedan.

I ne zaboravimo, radi se o Ferrariju, ekipi koja je više nego bilo koja druga u povijesti usavršila princip

2007. mogla biti nešto drugo.

Postoji, međutim, i naličje ove priče. Ono govori da je Brawnova ambicija, zapravo, postati vođom cijele ekipe, čime bi se, naravno, preuzela kontrola iz ruku Jeana Todta. Možda Brawn koristi glasine o svojem privremenom odlasku kako bi nagovorio Lucu de Montezemola (poznatog kao strastvenog Kimijevog fana) da ga postavi na mjesto vođe ekipe već za 2007.?

Nitko ne zna. Ali, ta pres-konferencija u Monzi već se sada željno iščekuje.

POBJEDNICI & GUBITNICI

DOBAR MJESEC...



... za Felipea Massu čija je, kažu, budućnost u Ferrariju osigurana, sada kad su posljednji rezultati posve uništili reputaciju o prečestim greškama u vožnji.



... za Rona Dennisa. Upitan nakon Kimijevog pole positiona u Njemačkoj je li mu čestitao Montoya, rekao je: "Ne, ali propustio sam jedan poziv iz McDonald'sa u Miamiju."



... za frizure iz osamdesetih. Schumijev stil iz Hockenheima evocirao je zurku Vala Kilmera iz Top Guna. Grozno.

LOŠ MJESEC...

... za F1 muziku, nakon što su DJ Schumi i njegov pomoćnik MC Massa pustili neke čudesno antikvitetne stvari za vrijeme Vodafoneovog partyjau Hockenheimu



... za frendove. Jenson i DC, inače najbolji prijatelji, našli su se na razgovoru kod sudaca u Hockenheimu nakon DC-jeve blokirajuće taktike u petak. Jenson je, navodno, bio van sebe



... za Ralfa Schumachera, koji je kažnjen s 5,000 dolara nakon što je za dlaku promašio Jensona Buttona na izlasku iz Toyotinog boksa u Q3 kvalifikacijama u Hockenheimu



FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT; ANDREW FERRARO/LAT; XPB.CC; GETTY IMAGES; REX FEATURES



Toro Rosso s više konja

V10 motori Scuderije Toro Rosso dobivaju više snage. FIA se složila da podigne granicu vrtnje motora s 16.700 na 17.000 okretaja u minuti. Razlog je ubrzani razvoj konkurentnih V8 motora.



Dan svih dana: Jensonu čestita osobna asistentica, Jules Kulpinski. U pozadini, ekstatični Nick Fry

BROJKE IZ JENSONOVE PRVE POBJEDE

DUGA ZAVOJITA CESTA

Trebalo proći 113 utrka, ili 5.836 krugova, ili 28.289 kilometara u utrkama, prije nego se Jenson Button napokon popeo na vrh pobjedničkog postolja

BRITANSKE STATISTIKE

Dugo je trebalo, ali mađarska pobjeda Jensona Buttona čini ga…

… prvim britanskim Grand Prix pobjednikom nakon Davida Coultharda u Australiji 2003. - prije 65 utrka

… prvim britanskim pobjednikom svoje prve Grand Prix utrke nakon Eddieja Irvinea u Australiji 1999. - prije 132 utrke

… prvim engleskim Grand Prix pobjednikom nakon Johnnyja Herberta u Nürburgringu 1999. - prije 119 utrka



Nürburgring 1999.: Herbert (lijevo), Stewart (sredina) i Barrichello

… prvim engleskim pobjednikom svoje prve Grand Prix utrke nakon Johnnyja Herberta u Silverstoneu 1995. - prije 191 utrke

DUGO ČEKANJE...

Button nije jedini koji se načekao svoje prve Grand Prix pobjede

RUBENS BARRICHELLO



Prva pobjeda: Njemačka 2000.
Utrka prije toga: 123
Postolja prije toga: 12
Pole positiona prije toga: 3
Najbržih krugova prije toga: 1

MIKA HÄKKINEN



Prva pobjeda: Europa 1997.
Utrka prije toga: 95
Postolja prije toga: 15
Pole positiona prije toga: 1
Najbržih krugova prije toga: 1

JARNO TRULLI



Prva pobjeda: Monako 2004.
Utrka prije toga: 116
Postolja prije toga: 3
Pole positiona prije toga: 1
Najbržih krugova prije toga: 0

THIERRY BOUTSEN



Prva pobjeda: Kanada 1989.
Utrka prije toga: 94
Postolja prije toga: 7
Pole positiona prije toga: 0
Najbržih krugova prije toga: 0

JENSON BUTTON



Prva pobjeda: Mađarska 2006.
Utrka prije toga: 112
Postolja prije toga: 13
Pole positiona prije toga: 3
Najbržih krugova prije toga: 0

JEAN ALESI



Prva pobjeda: Kanada 1995.
Utrka prije toga: 90
Postolja prije toga: 15
Pole positiona prije toga: 1
Najbržih krugova prije toga: 2

GIANCARLO FISICHELLA



Prva pobjeda: Brazil 2003.
Utrka prije toga: 109
Postolja prije toga: 9
Pole positiona prije toga: 1
Najbržih krugova prije toga: 1

NIGEL MANSELL



Prva pobjeda: Europa 1985.
Utrka prije toga: 71
Postolja prije toga: 6
Pole positiona prije toga: 1
Najbržih krugova prije toga: 2

HONDINA POSLJEDNJA POBJEDA

Buttonova pobjeda u Mađarskoj prva je pobjeda Honde, kao kompletne F1 ekipe, od one Johna Surteesa na Grand Prixu Italije u Monzi 1967. s modelom RA 300.

Kao snabdjevač motora Honda je, naravno, bila super-uspješna u osamdesetima i devedestima. Osvojili su 69 Grand Prix pobjeda s ekipama Williams, McLaren i Lotus. Posljednju pobjedu osvojio je za Hondu (u McLarenu) Gerhard Berger, u Australiji 1992.



Surtees na putu ka pobjedi u Monzi 1967., u Hondi RA 300

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH; LORENZO BELLANCA/LAT; ARHIVA LAT; MICHAEL COOPER/GETTY IMAGES



Honda promašila cilj u Bonnevilleu
Hondin pokušaj da dostigne 400 km/h u slanoj pustinji Bonneville Salt Flats promašio je za dlaku. Ipak, vozač Alan Van der Merwe postavio je novi službeni rekord od 397,5 km/h.

F1 EXPOSÉ

INTERAKTIVNA F1 TV



KVALIFIKACIJE

Fernando Alonso	Ralf Schumacher	David Coulthard	Vitantonio Liuzzi
Giancarlo Fisichella	Jarno Trulli	Christian Klien	Scott Speed
Kimi Räikkönen	Mark Webber	Nick Heidfeld	Takuma Sato
Pedro de la Rosa	Nico Rosberg	Robert Kubica	Sakon Yamamoto
Michael Schumacher	Rubens Barrichello	Tiago Monteiro	
Felipe Massa	Jenson Button	Christijan Albers	



UTRKA

Fernando Alonso	Ralf Schumacher	David Coulthard	Vitantonio Liuzzi
Giancarlo Fisichella	Jarno Trulli	Christian Klien	Scott Speed
Kimi Räikkönen	Mark Webber	Nick Heidfeld	Takuma Sato
Pedro de la Rosa	Nico Rosberg	Robert Kubica	Sakon Yamamoto
Michael Schumacher	Rubens Barrichello	Tiago Monteiro	
Felipe Massa	Jenson Button	Christijan Albers	



OB KAMERE

Fernando Alonso	Ralf Schumacher	David Coulthard	Vitantonio Liuzzi
Giancarlo Fisichella	Jarno Trulli	Christian Klien	Scott Speed
Kimi Räikkönen	Mark Webber	Nick Heidfeld	Takuma Sato
Pedro de la Rosa	Nico Rosberg	Robert Kubica	Sakon Yamamoto
Michael Schumacher	Rubens Barrichello	Tiago Monteiro	
Felipe Massa	Jenson Button	Christijan Albers	

ODABERITE SVOJU OPCIJU I PRITISNITE "SELECT"

PRITISNITE CRVENO DUGME SAD!

Televizijski F1 prijenosi mogli bi biti jednako dinamični i uzbudljivi kao i same utrke. Godine 2002. to se skoro dogodilo. Što je pošlo krivo? I kako bi se to sad moglo srediti?

KASNO U 2002. IZGLEDALO JE da sviće nova zora za TV prijenose Formule 1. Ferrari i Michael Schumacher su osvojili svoj treći naslov za redom u sezoni obilježenoj beskrupuloznim pohodom (devet dvostrukih pobjeda za Ferrari); mediji su optužili Formulu 1 da je dosadna, a u Austriji najveći su F1 kritičari došli na svoje, nakon Ferrarijevog debakla s naredbama iz boksova. Ako je ikad postojao pravi trenutak za dodatnu promociju ovog sporta, to je bio tada.

ŠTO SE UMALO DOGODILO

Max Mosley pokušao je revitalizirati Formulu 1 nizom kontroverznih promjena pravila - od kvalifikacije u jednom krugu s gorivom za utrku, preko dugotrajnih motora, do zabrane ekipnih naredbi. Ono što je pokušao Bernie Ecclestone bilo je potencijalno puno dalekosežnije. On je ponudio svoje interaktivne pay-per-view prijenose - koje je inače, zbog velikih gubitaka nastalih uslijed općeg neznanja o prednostima interaktivne televizije, namjeravao obustaviti - TV stanicama kao nadomjestak za dotadašnje zemaljske TV prijenose utrka.

Ecclestoneovi bi prijenosi, koje je stvarala ekipa od 300 ljudi iz njegove kompanije Formula One Television, omogućili gledateljima da sami biraju kuteve kamera i pristup podacima o vremenima, običnim pritiskom na dugme. Takav jedan, univerzalni vid prijenosa F1 utrka zamijenio bi neujednačene svjetske zemaljske prijenose koje su radile lokalne televizijske kompanije, različite na svakoj utrci. To bi preko noći promijenilo iskustvo gledanja Formule 1.

ŠTO SE ZAPRAVO DOGODILO

To se, naravno, nije dogodilo. Zašto? Zbog politike i novca - zbog čega drugog? Formulom 1 je u to vrijeme dominirala gorka borba ekipa i Ecclestonea oko bolje raspodjele televizijskih prihoda, borba koja je konačno riješena tek ove godine. Kada je Ecclestone 2002. najavio da bi pretvorba njegove digitalne televizije u svjetsku koštala 80 milijuna dolara i da očekuje da bi ekipe trebale platiti polovicu, oni su mu rekli neka se obrati nekom drugom. Digitalni pay-per-view eksperiment je Ecclestonea osobno već bio koštao 180 milijuna dolara, pa mu se činilo logičnim da bi ekipe, budući da zarađuju od TV prava, trebale nešto i financirati.

ZAŠTO JE F1 TREBALA POSTATI DIGITALNA

Ova je propuštena prilika imala velike posljedice. Od 2002. do danas, digitalnu su interaktivnu televiziju, u drugim sportovima, naširoko prihvatili gledaoci. Danas se skoro svaki sport na svijetu televizijski prenosi uz pomoć bar



Svjetla Vegasa gase se za Formulu 1

Ideja o F1 Grand Prixu u Las Vegasu zapala je u probleme. Lokalni investitori žele utrku na posebno izgrađenoj stazi u pustinji pored grada. "Želim utrku u prepoznatiljivom okružju tog grada, a ne negdje u pustinji," kaže Bernie.



Film Grand Prix konačno na DVD-u

Klasik Johna Frankenheimera "Grand Prix" konačno, 2. listopada ove godine, izlazi na DVD-u, nakon što su sve scene kompletno re-digitalizirane. Idućeg mjeseca donosimo priču u snimanju

nekih digitalnih elemenata - bilo da se radi o biranju meča kojeg želite gledati iz Wimbledona ili praćenja specifične "kamere igrača" na Svjetskom nogometnom prvenstvu. Formula 1, koja je do 2002. bila daleko ispred svog vremena, sada, što se televizijskog praćenja tiče, izgleda vrlo staromodno (iako Premiere, njemačka pay-per-view TV kuća u svoje prijenose dodaje neke digitalne elemente, budući da je njihov ugovor s Ecclestoneom to garantirao i za vrijeme nakon 2002.).

Neki također misle da je Ecclestone namjerno polako gušio proces poboljšavanja svjetskog zemaljskog prijenosa od 2002. na dalje, tako što je vrlo ograničenim ritmom gledateljima otkrivao nove grafike na ekranima i ekipama prikazivao dio inovacija koje je njihova kratkovidnost blokirala. Kako bilo da bilo, istina je da F1 prijenosi, čak ni sada, nisu ono što su mogli biti (vidi okvir dolje). Sklonost regionalnim varijacijama u standardu praćenja utrke još je uvijek vrlo prisutna, čak toliko da je Ecclestoneov FOM (koji pokriva sedam od 18 utrka ove sezone: Bahrein, Maleziju, Australiju, Kanadu, SAD, Tursku i Kinu) morao priskočiti u pomoć bar jednom u posljednjih 12 mjeseci tijekom živog prijenosa, kako bi se lokalnog režisera natjeralo da se makne od pretjeranog praćenja "domaćeg" vozača. Mnoge bi televizijske kuće, zapravo, željele da se ustanovi permanentna produkcijska ekipa koja bi preuzela odgovornost za svjetski prijenos na svakoj utrci. Na taj bi se način izbjegle neuravnoteženosti u prijenosima. Takvu bi ekipu trebalo

> ECCLESTONEOV FOM MORAO JE, BAR JEDNOM U POSLJEDNJIH 12 MJESECI, PRISKOČITI U POMOĆ KAKO BI SE LOKALNOG REŽISERA NATJERALO DA SE MAKNE OD PRETJERANOG PRAĆENJA DOMAĆEG VOZAČA

uvesti na isti način na koji je ove sezone FIA uvela stalne suce na utrkama, što je pridonijelo konzistentnosti pri donošenju sportskih odluka.

KAKO STATUS QUO OŠTEĆUJE KONTROLU UTRKE

Neuspjeh u usvajanju Ecclestone-ove interaktivne televizije stvorio je još negativnih posljedica. Kada god čujete vozača kako se žali što nitko ne maše plavim zastavama, slobodno i za to možete okriviti propuštenu priliku iz 2002.

Dio tehnološke postavke Formula One Televisiona na svakoj utrci bila je i mreža od optičkih vlakana, ugrađena u svaku stazu. Ta je mreža, između ostalog omogućavala kvalitetno primanje i slanje TV signala s kamera na F1 automobilima. Osim toga, sistem je omogućavao (putem senzora ugrađenih u automobile) primanje i slanje raznih drugih podataka, od onih potrebnih za mjerenje vremena i brzina, do signala koje su u automobile mogli slati suci iz kontrole utrke. Na taj su se način, pomoću jednostavnog sistema LED dioda u kokpitima automobila mogli slati signali o raznobojnim "zastavama" na stazi izravno pred oči svakog vozača. Dakle, više nije bilo nužno da suci u zavojima mašu plavom zastavom. Vozač kojem se mahalo sada bi u svom kokpitu vidio upaljena plava svjetla. Sistem je postupno i eksperimantalno bio uvođen 2002., ali je onda za 2003., zajedno s cijelom digitalnom televizijom i njezinom tehnologijom, ukinut.

I dakako, mreža optičkih vlakana omogućavala je dobivanje mnogo preciznijih podataka o kretanju svakog automobila po stazi, od vrlo preciznih parcijalnih vremena do podataka o brzinama na svakom dijelu staze (uključujući ulaske ili izlaske iz zavoja), pa čak i onih o kočenju automobila, što je sve moglo biti od neprocjenjive važnosti i za poboljšanje kvalitete TV prijenosa i za novinare koji sa svake utrke izvještavaju.

ŠTO DALJE?

Ipak, ima mjesta za optimizam. Eksperimenti s kamerama visoke definicije (High-Definition) već su u tijeku i prvi će se HD F1 prijenosi vjerojatno raditi već iduće godine. Zapravo, sve NASCAR utrke u SAD-u se već prenose HD kamerama na Fox i NBC kanalima.

Interaktivni prijenosi će se, također, zasigurno vratiti. Ako je koji sport idealan za interaktivni prijenos, onda je to Formula 1. No, morat će se stvoriti neka vrsta političkog pritiska. I tu se u priču dobro uklapaju važna, sve prisutnija tržišta poput Kine i Indije. Njihove lokalne TV kuće htjeti će ponuditi gledateljima slobodu praćenja lokalnog vozača kroz cijelu utrku. I, kao i sve s Ecclestoneom, još samo treba potpisati ugovor.

U međuvremenu, Formula 1 se nalazi u istom položaju kao i NASA kada je 1972. završen program letova na Mjesec Apollo ili kao British Airways nakon 2003., kada je umirovljen Concorde. Bili samo tamo, učinili to, ali što sada?

TELEVIZIJSKA LISTA ŽELJA F1 RACINGA



VIŠE BRZINE

Teško za uloviti, ali vitalno. Snimke statičnih kamera, poput onih kod bazena u Monaku, su najbolje. Široki kadrovi ravnih dijelova staze, sprijeda ili straga, pružaju slabi dojam brzine.

BOLJI KADAR STARTA

Kadrovi starta danas -nisko postavljene kamere sprijeda - otkrivaju premalo. Viši kut bi bio bolji.

RAZLIČITE SNIMKE

Današnje su snimke vrlo slične. Želimo dinamične, nemirne snimke kamera držanih u rukama. Želimo visok kontrast. Želimo snimke s tribina, kako bi se prenijelo iskustvo živog praćenja utrke.

VIŠE ON-BOARD SNIMAKA

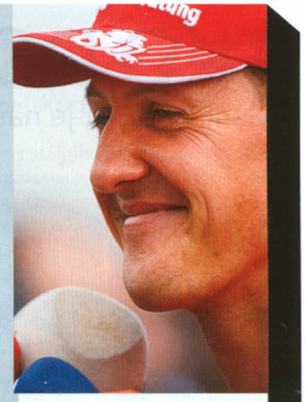
Na svakom automobilu su kamere koje gledaju naprijed i unatrag. Još osam kamera je na različitim pozicijama u različitim utrkama, premda ekipe imaju pravo neke od tih kamera odbiti. Želimo vidjeti snimke iz nisko postavljenih kamera, kako bi je pojačao osjećaj brzine.

INTERAKTIVNO

Želimo pritisnuti crveno dugme i gledati snimke bilo koje on-board kamere po želji, i dobiti pristup najsvježijim podacima o vremenima bez uključivanja naših laptopa.

OTVORENI RADIO KANALI

Ekipe još uvijek ne daju stalni pristup svojim radio kanalima. Mogu ih zatvoriti ako žele. Ferrari i McLaren ih otvaraju tek u pobjedničkom krugu kako bi prenosili čestitke.



"IZGUGLJENO U PRIJEVODU"

MICHAEL SCHUMACHER

"Spona upravljača je pukla kad me prelazio Heidfeld."
Michael Schumacher, nakon odustajanja u Mađarskoj

PRIJEVOD
"Da, ne znam kako se to moglo dogoditi, uistinu. Mislim, kako nedužan čovjek poput mene može osvojiti svjetsko prvenstvo, ako mu se dešavaju ovakve neobjašnjive stvari? Kad malo razmislim - i prednje krilo je palo samo od sebe kad me prelazio Fisichella. Urota!"



Richardsov Prodrive dobio zeleno svjetlo
Buduća nova F1 tvornica Prodrivea dobila je dozvolu za planiranje i gradnju. Boss David Richards koji planira biti na startu 2008., je navodno predložio poslovnu suradnju McLaren-Mercedesu.

VOZAČI 2007.

TKO DOLAZI, TKO DOBIVA NOGU

Mark Webber je našao mjesto za 2007. Kakve je sve promjene pokrenula ova važna vijest?



Webber (lijevo) umjesto Kliena (sredina). Uvijek pouzdani Coulthard zadržava svoje mjesto

DA KIMI RÄIKKÖNEN ide u Ferrari 2007. postalo je jasno nakon što je boss Renaulta Flavio Briatore, koji ga je dugo vremena pokušavao nagovoriti da prijeđe u francusku ekipu, odjednom skočio u akciju.

Spoznaja da Kimija neće uspjeti nagovoriti da dođe u Renault - zato jer Finac vjerojatno odlazi u Ferrari - pokrenula je lančanu reakciju. Prvi Briatoreov potez bio je raskid ugovora između njegovog najvažnijeg vozača

> "Marka je ove sezone željno spominjalo nekoliko vođa F1 ekipa"

Marka Webbera i Williamsa. Nakon nekoliko uistinu impresivnih vožnji ove sezone, Marka je željno spominjalo nekoliko vođa F1 ekipa i, premda se Briatore sigurno bavio mišlju da ga smjesti u Renault, Australac je na kraju završio u Red Bullu. Tu će 2007. biti partner Davidu Coulthardu, ali sigurno će biti uzet u obzir kao tržišna opcija za Renault 2008., kada ističe ugovor Giancarla Fisichelle.

Ono što se 2007. isto tako može očekivati je da vozač kojem je također Briatore menadžer, a to je finski rookie Heikki Kovalainen, vozi u utrkama drugi Renault. To je pomalo čudan izbor za ekipu od koje se očekuje da iduće sezone bude u borbi za svjetsko prvenstvo, ali vjeruje se da je Kovalainenu mjesto u Renaultu obećano ugovorom. Unutar Renaulta na njega se gleda kao na Alonsovog prirodnog nasljednika.

I prije nego što je Webber konačno potpisao za Red Bull, u Williamsu su požurili da definiraju svoju postavu za 2007. Vjerni tester Alex Wurz unaprijeđen je u vozača utrka, i navodno je van sebe od sreće.

Webberov dolazak u Red Bull loša je vijest za Christiana Kliena. Za Austrijanca koji do sada nije uspio impresionirati svoje austrijske poslodavce, ne očekuje se da će prijeći u Scuderiju Toro Rosso.

VIDI: Planovi Schumachera, str.11

TKO IDE KAMO?

U trenutku kad je ovaj broj F1 Racinga odlazio u tisak ljetno je previranje za 2007. napokon postavilo mnoge stvari u F1 svijetu na svoje mjesto



RENAULT
Gotovo je sigurno da će Heikki Kovalainen biti angažiran kao partner Fisichelli



McLAREN
Solidni de la Rosa možda dobije priliku uz Alonsa. Ali, vjerojatniji je Lewis Hamilton



FERRARI
Prije Monze neće se znati ništa; ali, očekuje se da će vozači biti Räikkönen i Massa



TOYOTA
Trulli je potpisao na još tri godine; Ralfu ugovor ističe krajem 2007.



WILLIAMS
Strpljenje Alexa Wurza se isplatilo; bit će partner Nicu Rosbergu



HONDA
Button i Barrichello ostaju i 2007.



RED BULL RACING
Webber dolazi, Coulthard ostaje; ne toliko impresivni Christian Klien dobiva otkaz



BMW-SAUBER Heidfeld je pod ugovorom još dvije godine, a drugi vozač će vjerojatno biti Robert Kubica



MF1
Ni Albers niti Monteiro nisu sigurni; postoji mogućnost partnerstva s Mercedesom



SCUDERIA TORO ROSSO
Liuzzi ostaje i predvodit će ekipu; vjerojatno ostaje i ponešto nestalni Speed



SUPER AGURI
Takuma Sato gotovo sigurno ostaje; možda mu se pridruži stari F1 kolega Anthony Davidson



UHVAĆENO MOBITELOM

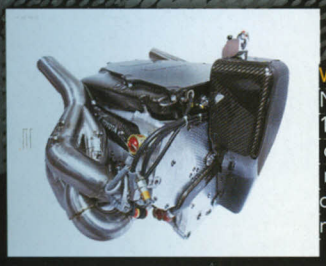
Uhvatili ste F1 zanimljivost? Želimo vašu dobru fotku



B.A.R-Honda Goodwood 2006.
Fotografija: Kerry Williams

Kerry, kojem je samo 10 godina, iskazao je velik osjećaj za dramu F1 detalja, i poslao nam ovu sjajnu fotku

FOTOGRAFIJE: CHARLES COATES/LAT; LORENZO BELLANCA/LAT; XPB.CC; SUTTON MOTORSPORT IMAGES



Williamsu tvorničke Toyote
Najslabije čuvana tajna u Formuli 1 više to nije: Williamse će od 2007. do 2009. pokretati tvornički V8 motori Toyote. U ekipi se nadaju da bi prvi testovi s novim motorima mogli početi već u rujnu ove godine.



Gaza i Midland
Nekadašnji tehnički direktor Toyote Mike Gascoyne viđen je u motorhomeu Midlanda u Hockenheimu. Pitali smo ga što se događa. "Samo posjećujem stare prijatelje, " rekao je neuvjerljivo.



Villeneuve se vraća u boksove nakon svog sudara u Hockenheimu

VILLENEUVE ODLAZI

JACQUES SE VRAĆA KUĆI

BMW-Sauber se riješio bivšeg svjetskog prvaka

Jacques Villeneuve izgleda sve više i više kao netko tko se neće vratiti u Formulu 1, nakon eksplozivne rastave s BMW-Sauberom ranije ovog mjeseca. Izgleda da za iduću godinu kontroverzni bivši svjetski prvak sada traži mjesto u NASCAR-u - u seriji za koju je nedavno rekao da ga zanima.

Villeneuveov odlazak možda se može činiti naglim, ali F1 Racing saznaje da su se pukotine u odnosu s BMW-om počele javljati još u rano ljeto. U biti, napetost između vozača i ekipe lagano je rasla tijekom nekoliko utrka.

U Magny-Coursu Villeneuve nije poslušao svoje inženjere kod odabira guma, što je rezultiralo lošim kvalifikacijama; u Hockenheimu se sudario s timskim kolegom Nickom Heidfeldom u prvom krugu, a onda je polovinom utrke izletio sa staze i završio u zaštitnom zidu od guma.

Navodno su nakon tog incidenta Villeneuve i boss ekipe Mario Theissen razgovarali povišenim glasom, nakon čega se Kanađanin nije pojavio na ekipnoj analizi utrke. Potom je Villeneuve prije Mađarske javio ekipi da će, zbog stalnih glavobolja, možda morati propustiti utrku, Theissen je na njegovo mjesto odmah ubacio Roberta Kubicu.

U BMW-u nisu nikad skrivali svoje divljenje prema Poljaku. I Kubičina sjajna vožnja na Hungaroringu - iako je nakon utrke diskvalificiran zbog prelaganog automobila, nakon što je završio kao sedmi - samo je pojačala dojam da su Villeneuveovi dani u ekipi odbrojeni. Theissenovo

> "Pukotine u odnosu s BMW-om počele su se javljati još u rano ljeto"

odbijanje da komentira bilo što u vezi s bivšim svjetskim prvakom samo je pojačalo špekulacije da je ovo partnerstvo na izdisaju.

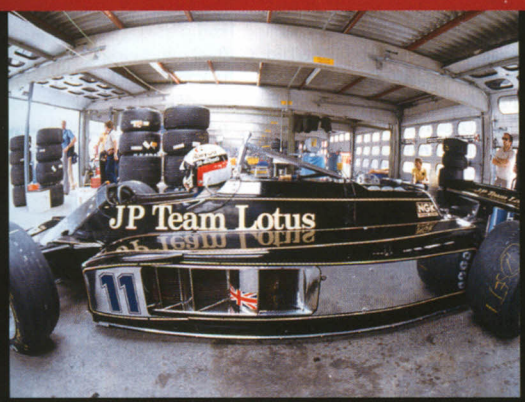
Nije bilo iznenađenja kada je, u ponedjeljak nakon mađarskog Grand Prixa, BMW-Sauber kratko objavio da će Kubica voziti drugi auto do kraja sezone.

Vidi: Jacques attack, str. 32

NEKAD I SAD

Možda se F1 tehnologija radikalno mijenja, ali neke stvari ostaju uvijek iste

1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965



1966 1982
1967 1983
1968 1984
1969 1985
1970 1986
1971 1987
1972 1988
1973 1989
1974 1990
1975 1991
1976 1992
1977 1993
1978 1994
1979 1995
1980 1996
1981 1997



1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013

1981., u vrijeme kad ste u F1 garaži ste još mogli osjetiti miris krpa natopljenih uljem, Elio de Angelis napušta prilično bazičan boks u Hockenheimu (ali, tada su F1 auti bar vozili na starim, dobrim slikovima). Danas Jenson, i svi ostali, rade u klinički čistoj operacionoj dvorani.

FOTOGRAFIJE: VLADIMIR RYS/GETTY IMAGES; STEVEN TEE/LAT; ARHIVA LAT; XPB.CC



BMW gubi uspravna krila
Čim su došla, odmah su otišla. FIA je prije Hockenheima zabranila BMW-ova kontroverzna uspravna krila, jer, navodno, ometaju pogled vozača. Korištena su, dakle, samo u Francuskoj.

F1 ZNANOST

SAMO ZA VAŠE ŠPIJUNE

Svi to rade: špijuniraju gume, aerodinamiku, gorivo, režim rada motora suparnika



Ferrarijevi supranici registriraju Schumijev izlaz iz boksova; ali to radi i Ferrari

(VRLO ANONIMAN) čovjek iz Michelina stoji ispred Ferrarijeve garaže (a i na drugom mjestu u boksovima može se pronaći Bridgestoneov ekvivalent) tijekom svakog treninga na svakom Grand Prixu, držeći bilješke u ruci. To je njegov posao. On promatra što Ferrari i Bridgestone rade, točno bilježi koje su gume stavili i prepisuje broj kompleta guma tijekom djelića sekunde dok Michael ili Felipe ulaze u boks prije no što će se ponovno vratiti na stazu. Dogodi li se samo jedna pogreška, naš bi Michelinov čovjek mogao prouzročiti veliku zbrku informacija o planovima Bridgestonea i Ferrarija tijekom vikenda.

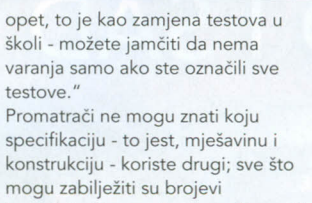
Ovaj ritual dočarava što sve F1 ekipe i oba proizvođača guma moraju činiti da bi saznali namjere suparnika. U ratu se prikupljanje informacija ne može obaviti bez špijuna. Ovdje govorimo o F1 bitkama iza neprijateljskih linija.

PROMATRANJE GUMA

Vozači ekipnih kamiona obično imaju još jedan posao: promatraju "neprijateljske" gume, bilježeći točno koje se gume koriste u svakom treningu ili kvalifikacijama. Nakon toga, svih 11 promatrača ujedinjuje svoje podatke da bi se uvjerili kako su sve dobro pohvatali. To je razlog zbog kojeg ćete ponekad vidjeti pojedine Ferrerijeve i Renaultove ljude kako uspoređuju bilješke.

"Stvari bi bile puno lakše kada bi svi deklarirali svoje brojeve kompleta," govori jedan od promatrača. "Ali opet, to je kao zamjena testova u školi - možete jamčiti da nema varanja samo ako ste označili sve testove."

Promatrači ne mogu znati koju specifikaciju - to jest, mješavinu i konstrukciju - koriste drugi; sve što mogu zabilježiti su brojevi kompleta. Usporednom analizom tih brojeva s vremenima po krugu može se otprilike zaključiti koji setovi imaju određenu specifikaciju - drugim riječima, tvrđu ili mekšu - i, možda najbitnije, koliko je kompleta pojedina ekipa iskoristila do kraja kvalifikacija, odnosno koliko je kompleta preostalo za utrku (tijekom cijelog vikenda dopušteno je koristiti sedam kompleta bilo koje specifikacije guma za suho, s tim da nakon početka kvalifikacija više nema promjene odluka).



Ekipe same dopisuju svoje oznake na gume, kako bi znale s kojim kompletom rade

Brojevi kompleta su ručno numerirani zapisi na bočnim stranama pojedine gume. Ti su brojevi tako očiti da bi se lako uočili u garaži ekipe - kako bi mehaničari mogli pratiti koje gume pripadaju određenom kompletu.

Ključan podatak je specifikacija koja je, ipak, dobro čuvana i neprepoznatljiva izvana na gume. Taj podatak ne bi samo otkrio koristi li ekipa tvrđu ili mekšu mješavinu

FOTOGRAFIJE: GLENN DUNBAR/LAT; DARREN HEATH; CHARLES COATES/LAT; LORENZO BELLANCA/LAT; DREW GIBSON



Super Aguri sve bliži suparnicima
Nakon nekoliko odgađanja Super Aguri su u Hockenheimu konačno predstavili svoj novi model, SA06. Premda je nova šasija još uvijek bazirana na Arrowsu iz 2002., radi se ipak u znatnoj mjeri o posve novom automobilu.



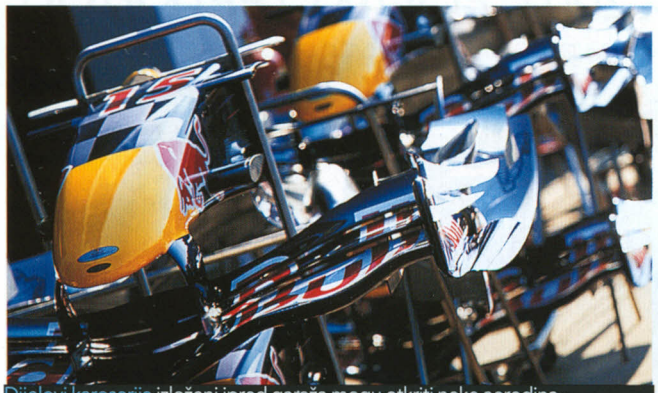
Midland previše fleksibilan
Oba Midlanda su diskvalificirana nakon utrke u Njemačkoj, nakon što je FIA otkrila da su im stražnja krila suviše fleksibilna. Tehnički direktor James Key okrivio je za deformacije krila starost komponenti i veliku vrućinu u Hockenheimu.

« KODIRANJE GUMA

Kada bi promatrači guma imali pristup FIA-inim čitačima bar-kodova, mogli bi saznavati puno više. Svaka guma je označena jedinstvenim bar-kodom koji identificira njezine specifikacije, smjer (lijeva ili desna strana, prednja ili stražnja), serijski broj i broj kompleta. Svaki je komplet guma označen osmeroznamenkastim kodom koji, nakon očitavanja FIA-inim skenerom, dostavlja neophodne informacije.
Detalji se sastoje od godine, specifične utrke, automobila i, naposljetku, samog broja kompleta (jednog od sedam



kompleta odabrane specifikacije guma, dozvoljenih po svakom Grand Prixu).
FIA je uvela ovela bar-kodove kako bi bila sigurna da ekipe ne koriste više od dopuštenog broja kompleta u jednom vikendu, i da bi se spriječilo miješanje i uspoređivanje između kompleta - kombiniranje različitih specifikacija sprijeda i straga ili lijevo i desno, što je zabranjeno.
Vrijedi spomenuti da Michelinovi čitači bar kodova ne mogu čitati Bridgestoneove bar kodove i obratno. (Skeneri Bille i Mercatora također ne rade.)



Dijelovi karoserija izloženi ipred garaža mogu otkriti neke aerodinamičke specifikacije; promatrači guma (dolje) uspoređuju podatke



guma, već bi obznanio i koristi li ekipa drugačiju mješavinu u odnosu na prethodnu utrku i, što je još i važnije, u odnosu na ostale ekipe.

PROMATRANJE AERODINAMIKE
(Uključujući i fotografiranje)

Osim promatrača guma, svaka ekipa zapošljava jednog aero promatrača. Njegov posao tijekom vikenda je šetanje gore-dolje po stazi boksova i bilježenje svakog novog aerodinamičkog elementa koju pojedina ekipa koristi u svakoj utrci. Ponekad se može pronaći i više od 50 takvih novih različitih elemenata.

"Bilo bi za nas prilično neobično kada ih ne bismo sve isprobali i procijenili kod kuće, u bazi," govori jedan tehnički direktor. "Obično je vrlo očito na koje elemente treba obratiti veću pozornost."

Ekipna odjeća aero promatračima ne dopušta da se neprimjetno prikradaju dovoljno blizu za detaljnu analizu ili fotografiranje. Ekipe to zaobilaze tajnim narudžbama medijskim fotoreporterima koji im dostavljaju detaljne opise i fotografije novih elemenata.

"Uz pomoć fotografija možemo saznati jako puno," govori drugi tehnički direktor. "Možemo pogledati u fotografiju i reći, 'U redu, to je put kojim je ta ekipa odlučila krenuti. Možda bismo trebali na to obratiti pažnju'."

1997. godine, Jordan je od fotografa naručio fotografije McLarena MP4-12 u vožnji sa strane, odostraga i odozgo, kako bi

> "Obično je vrlo očito na koje elemente treba obratiti veću pozornost"

mogli napraviti model i pokušati shvatiti zašto je auto toliko dobar. U početku model nije funkcionirao, pa je naručeno još fotografija.

Ovakvo tajno fotografiranje nije ograničeno samo na aerodinamiku. 2001. godine, u jeku velike superiornosti u snazi BMW-ovih motora, suparnici su redovito tražili od fotografa da fotografiraju automobil bez pokrova motora. Sve ovo objašnjava one iritirajuće zaslone koje mehaničari sada postavljaju ispred automobila kako bi se, osobito u vrijeme testiranja, spriječio pogled, i fotografiranje, automobila u garaži.

PROMATRANJE PUNJENJA GORIVA
(uključujući analizu sektora)

Količina goriva u automobilima danas otkriva toliko mnogo da je za svaku ekipu izuzetno važno prikupljati podatake o "tankanjima" suparnika. Tijekom utrke to je prilično lako. Članovi ekipa na zidu boksova, naoružani dalekozorima i štopericama, mogu pratiti koliko je dugo oprema za nadolijevanje priključena na automobil tijekom zaustavljanja u boksu. S obzirom da svaka pumpa nadolijeva gorivo istom brzinom (otprilike 11 litara ili 8.25 kg u sekundi), lako se može predvidjeti raspored ulazaka u boks.

Tijekom treninga i kvalifikacija, stvar je malo kompliciranija. Ekipe ne koriste standardnu opremu za nadolijevanje već sporiju, ali pouzdaniju, opremu u garaži. Procjena količine goriva dobiva se simulacijama, kombiniranih s podatacima o gumama, koje analiziraju vremena u pojedinim sektorima. Drugim riječima, sveukupno vrijeme po krugu ne mora precizno sugerirati količinu goriva, ali vremena po sektorima, jedan u odnosu na druge u pojedinim krugovima, mogu sugerirati vjerojatnu količinu goriva, s tim da se također uzima u obzir i utjecaj određene vrste gume.

AKUSTIČKA ANALIZA

Od 2001. godine, ekipe koriste audio signal od FOM-ovog signala s kamera na automobilima (ili on-board kamera) kako bi analizirali brojeve okretaja svakog pojedinog motora. Signal se šalje u kompjutersku audio datoteku, a konverter frekvencija obrađuje brojeve okretaja. Na taj se način također može izračunati trenutačna brzina u realnom vremenu, što ekipama omogućuje bolji uvid u mjesta na stazi na kojima su njihovi suparnici brzi, a također otkriva i vrstu aerodinamičke podešenosti automobila, i količinu goriva u automobilu. Ipak, ekipe su ovdje u milosti režisera on-board kamera, budući da ne mogu same birati koga će, i kada, slušati.

PREPIRKA OKO DATUMA

KALENDAR ZA 2007. POLAKO PRI KRAJU

Još ima upitnika, a i Bernie ima problema, no stvari sjedaju na mjesto



Ove godine treći po redu, Australci opet otvaraju sezonu 2007. Vraća se i Spa

Nije neobično da je F1 kalendar za iduću sezonu u ovo doba godine još uvijek u tajnosti. Ono što jest neobično je da šef Formule 1 Bernie Ecclestone još uvijek nije otkrio sve provizorne datume. Sve to govori kako je ovaj žonglerski posao postao složeniji nego ikada.

Usprkos tome, neki su detalji poznati. Nakon nekoliko mjeseci neizvjesnosti, organizatori australskog Grand Prixa potvrdili su da će Melbourne organizirati toliko željeno otvarenje sezone, 18. ožujka; utrke u Bahreinu i Maleziji održat će se 8. i 15. travnja, dok je Monako zakazan za 27. svibnja.

Ecclestone samo što nije potvrdio i da će se američki Grand Prix nastaviti održavati iduće godine, dok je za svoju ideju o utrci u Las Vegasu priznao kako je još uvijek od realizacije"udaljena nekoliko godina".

Ecclestone je također potvrdio da će se Meksiko i Južna Koreja pridružiti kalendaru 2009. godine, te da se nada kako će, dugoročno, i Indija i Rusija također ući u kalendar.

"Iz Australije su potvrdili da će Melbourne opet otvoriti F1 sezonu"

"Pokušavam nagovoriti ekipa na 20 utrka," rekao je Ecclestone F1 Racingu. "Neprestano ponavljaju kako ne žele 20 utrka jer ih to previše košta, ali ako smanje potrošnju za testiranja, to bi se moglo ostvariti."

Belgijski Grand Prix u Spau definitivno se vraća iduće sezone, ali Ecclestone je bio manje entuzijastičan u pogledu utrke u Francuskoj. "Da, nažalost. Ponovno isti problemi," rekao je.

Dva Grand Prixa u Japanu?

Službeno mjesto održavanja japanskog Grand Prixa iduće sezone je već potvrđeno: Fuji International Speedway, staza u vlasništvu Toyote. Fuji je oteo utrku od obožavane Suzuke, čiji je vlasnik Honda, na kojoj su se utrke održavale tijekom proteklih 20 godina.

Ali, još postoji mogućnost da Suzuka ostane u kalendaru. Govori se da je Toyota nezadovoljna zbog stvorenog imidža uzurpatora koji je suparnicima preoteo utrku, i da su navodno započeti razgovori s Hondom o mogućnosti zadržavanja Suzuke u kalendaru, ili čak i naizmjeničnom mijenjanju staza za japanski Grand Prix.

Postoji još jedna mogućnost: utrka u Suzuki mogla bi se preimenovati u Grand Prix Pacifika. Ovo se ime posljednji put koristilo 1995. na utrci u Aidi. Ta bi se utrka mogla ugurati u trenutačnu trotjednu pauzu između Grand Prixa Australije i Malezije.

ŠOK IZ AMERIKE

DA MATTA KRITIČNO OZLIJEĐEN

Mala, čvrsto povezana brazilska zajednica u Formuli 1 održala je tiho bdijenje navečer nakon mađarskog Grand Prixa za svojeg ozlijeđenog sunarodnjaka Cristiana da Mattu.

Bivši Toyotin F1 vozač teško je ozlijeđen tijekom Champ Car treninga na stazi Road America, nakon sudara s jelenom. U vrijeme zaključivanja ovog broja da Matta je bio u kritičnom, ali stabilnom stanju.

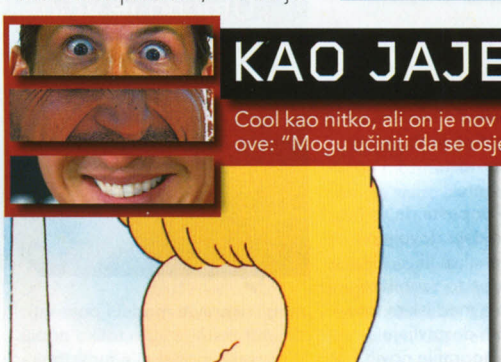
Liječnici su do da Matte stigli za 40 sekundi i potom ga helikopterom prevezli u lokalnu bolnicu. Ovako brza reakcija odigrala je važnu ulogu u spašavanju njegovog života.

Nesreća je istaknula razinu sigurnosti na kojoj već godinama inzistiraju Amerikanci. U isto vrijeme, F1 ekipe i FIA su još uvijek na mrtvoj točci u pregovorima oko osnivanja posebnih liječničkih ekipa za testiranja.


da Matta: ključna je bila super-brza liječnička intervencija

KAO JAJE JAJETU

Cool kao nitko, ali on je nov u ovoj igri, pa se mogu očekivati izjave poput ove: "Mogu učiniti da se osjećaš kao da nikada prije nisam imao seks."


HEIKKI KOVALAINEN


BEAVIS THE BUTTHEAD

FOTOGRAFIJE: CLIVE ROSE/GETTY IMAGES, CHARLES COATES/LAT, MICHAEL LEVITT/LAT, MOVIE STORE COLLECTION

F1 BIZNIS

BERNIE, MOŽE JEDNA JEDNOSTAVNIJA FORMULA 1?

Dosadan građanski rat Formule 1 oko pravila o motorima zagušuje mogućosti sporta da se sam promovira, govore ključni igrači.

Bernie Ecclestone, kojeg ponekad kritiziraju da ne radi dovoljno na promoviranju F1 brenda, rekao je u Magny-Coursu kako je za prijeko potrebno buđenje masovnih medija nužna centralna medijska strategija, no kako je ona sada na čekanju.

"Apsolutno, učinit ćemo to," rekao Ecclestone za F1 Racing. "Odmah nakon što sredimo ovu najnoviju glupost."

"To nije dovoljno dobro," rekao je Ron Dennis u Hockenheimu. "Formula 1 bi trebala ulagati u svoju vlastitu budućnost bez ikakvog odugovlačenja.

"Ovog trenutka previše nas ometaju prepirke oko pravila i stvarno su frustrirajući pokušaji pronalaženja puta prema naprijed," rekao je. "Postojeći nesklad među ekipama ne vodi ekipe da sjednu i da se upitaju 'Kako možemo učiniti Formulu 1 boljom?' Stoga, nije da postoji nedostatak želje. Ali, njeno postavljanje na vrh dnevnog reda čini se nemogućim jer ljudi razmišljaju kratkoročno."



Jarno Trulli među publikom u Indyju: ovakve stvari popravile su imidž Formule 1 u Americi

Dennis je predložio da se petak, prvi dan Grand Prix vikenda, pretvori u dan za publiku, s mogućnošću centralnog okupljanja vozača, kao što je to bilo organizirano u Indianapolisu ove godine. Također, publika bi vidjela više akcije na stazi u petak ukoliko FIA usvoji prijedlog da se taj dan pretvori u otvoren dan za testiranje.

F1 SPONZORI NA FORUMU FIA-e

Glavni direktori F1 sponzora Allianza, RBS-a, Diagea (vlasnika Johnnie Walkera) i Totala (vlasnika Elfa) pridružit će se Motor Sport Business Forumu u Monaku 6. prosinca.

Na ovom događaju, koji je zakazan tako da se podudara s FIA-inom Gala večerom dodjele nagrada, bit će prisutni ključni F1 ljudi, uključujući vođe ekipa i predstavnike FIA-e i FOM-a.

Također je, u vrijeme kad je ovaj broj F1 Racinga išao u tisak, potvrdio svoje prisustvo Intelov direktor globalnih sponzorstava, Marty Olivero, koji će govoriti o globalnoj aktivaciji sporazuma s Formulom 1. Diageov direktor globalnih sponzorstava, Sean Jefferson, govorit će o tome kako pokrenuti sponzorstvo u sportu, RBS-ov šef sponzorstava, David Webb, uspoređivat će njihova iskustva iz Formule 1 i golfa, a Denis Marcel direktor za natjecanja u grupaciji Total, govorit će o odnosu sponzorstva i dobavljačkih odnosa u Formuli 1.

KRIVULJA ZARADE

Koliko su ekipe dobile od FOM-ovih TV prava u 2005.



NB: Sve cifre su procjene F1 Racinga, i uključuju 3,5 milijuna dolara subvencija za 17., 18. i 19. utrku u sezoni. Iznosi su određeni na osnovu plasmana u prvenstvu konstruktora 2004.

F1 MORA PORADITI NA SVOM BRENDU

Čini se da je profil F1 branda teško oštećen u marketinškim krugovima zbog nesposobnosti sporta da uvede reda u vlastite redove. Iako mnogi smatraju da je Formula 1 sjajna i vrhunska marketinška platforma s globalnim sponzorskim dosegom u područjima stila života, visoke tehnologije i korporativnih brendova, sam F1 brend - uključujući logo i zaštitne znakove u vlasništvu Bernieja Ecclestonea - ne funkcionira najbolje.

Grupacija Independent Brand Experts (Nezavisni eksperti za brend) nedavno je odobrila status Sport Brand Leader za 40 vodećih svjetskih brendova, uključujući MotoGP, Eurosport, Wimbledon, Reebok i Athletics Weekly, no Formuli 1 ovaj status nije odobren.



Rossi (desno) je pobijedio Haydena u Kataru; MotoGP je, također, pobijedio

Prema definiciji IBE-a, Sport Brand Leader bi "kupcima trebao ponuditi očigledne i emocionalne prednosti nad drugim brendovima koje oni (kupci), svjesno ili nesvjesno, žele i prepoznaju".

Dakle, podrazumijeva se da Formula 1 ne nudi - ili se ne smatra da nudi - takve prednosti. S obzirom da Sport Brand Leader programe podržavaju vrlo ugledne i utjecajne institucije poput Chartered Institute of Marketing (Ovlašteni institut za marketing), the Institute of Practitioners in Advertising (Institut za aktivne oglašivače), the British Brands Group (Britanska grupacija za brendove) i Sport England, možda bi se Ecclestone morao zabrinuti.

Ovo je, očito, osjetljiva tema. U Hockenheimu, na pitanje što namjerava učiniti na planu poboljšanja medijskog ugleda Formule 1, Ecclestone je suho odgovorio: - "Trenutno se puno toga događa. Čut ćete."

FOTOGRAFIJE: STEVE ETHERINGTON/LAT, KARMIN JAAFAR/GETTY IMAGES

PRST NA OKIDAČU

OBJEKTIV JE CAR

FORMULA 1 OPUS, mega knjiga oko koje smo već uzdisali u Pitpassu (u srpnju) predstavljat će fotografski test Formule 1 u nikad dosad viđenom obujmu.

Koristeći najveću Polaroid kameru na svijetu (jednu od samo dvije postojeće) fotografi Opusa su stvorili istinski zapanjujuće slike iz F1 ciklusa Ružni, prljavi i, da, zli. Pogledajte portrete Flavia Briatorea, Rona Dennisa i Jeana Todta i pročitajte njihove razotkrivajuće profile na stranici 70. I, nemojte zaboraviti, posjetite krakenopus.com za detalje.

Samo neke od do sad nikad viđenih slika Opusa



Vidi: Veći od života, str. 70

JV NATJECANJE

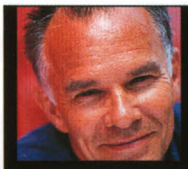
100 JACQUESOVIH CD-ova NA POKLON

Jacques Villeneuve, akustični trubadur, je već izdao svoj prvi single "Accepterais-Tu?" i F1 Racing ima 100 CD-ova za podijeliti. Kako bi dobili svoj primjerak, odgovorite na slijedeće pitanje i pošaljite svoje ime, adresu i broj telefona na f1racingcompetition@haynet.com. Koja je bila Jacquesova prva ekipa?

a) Williams;
b) Ferrari;
c) McLaren

Sad kad više nije u ekipi BMW-Sauber, JV vjerojatno ima više vremena za muziku





Peter **Windsor**

Uz dlaku

Jedina zastava koju bi suci uz stazu u Formuli 1 trebali imati je bijela



Je li ono maloprije bila žuta zastava? Trenutno je povjerenje vozača u suce uz stazu vrlo slabo

Nisam mogao odlučiti što mi je u Mađarskoj bilo smiješnije: kazna u kvalifikacijama od jedne sekunde koju su suci FIA-e dosudili Fernandu Alonsu zbog nepoštivanja žutih zastava; kazna od jedne sekunde koju su mu dosudili zbog "testiranja kočnica" ispred Roberta Doornbosa; kazna od dvije sekunde koju su dali Michaelu Schumacheru zbog takozvanog "nepoštivanja crvene zastave"; ili pak način na koji je njihova originalna izjava bila sročena (sugerirajući da će se kazna primijeniti samo na najbrži Alonsov krug, i, drugo, opisujući žutu zastavu kao zastavu koje su se 'odrekli' – uslijed zbrke oko engleskih riječi wave (= mahati) i waive(= odreći se)).

Kao u gotovo svim današnjim utrkama Formule 1, mahanje zastavama u Mađarskoj bilo je očajno. Vozači su izvještavali da vide žute, pa plave, pa opet žute zastave za vrijeme istog incidenta. Zelene zastave su korištene umjesto žutih. Plave zastave su mahane krivim vozačima. I tako dalje. To je već poznata priča u nastavcima Formule 1 – i posljedica je, kako sam već pisao, činjenice da je svijet Formule 1 krajem 2002. odustao od digitalnog, interaktivnog televizijskog sistema Bernarda Ecclestonea. Sistemi upozorenja za vozače u samim autima i mreže optičkih vlakana oko staze bili su toliko djelotvorni da je sustav sudaca uz stazu kakvog danas poznajemo postao u mnogim svojim oblicima suvišan. Kad su ekipe odbile Berniejev prijedlog otkupa njegovog sistema za 2003., ostavljeni smo u vakuumu – i, koliko mogu vidjeti, još smo tamo. Budžeti za treniranje sudaca uz stazu jednako su visoko na listi prioriteta Formule 1 koliko i pripomoć u plaćanju hotela za novinare...

Što se tiče Fernandovog "testiranja kočnica", mogu samo

> **"Najnoviji trend je da sporiji vozači uspore dok su na trkaćoj liniji"**

pretpostaviti da suci nemaju nikakav osjećaj za razmak, brzinu i poziciju, i oslanjaju se suviše na zoom objektive televizijskih kamera i na takozvane (i često toliko zbunjujuće) "podatke". Ako je to bilo "testiranje kočnica", onda sam ja Ernest Hemingway. Fernandovo se kočenje odvijalo u zoni za kočenje, nije bio u sedmoj brzini i – njegov je jedini "zločin" bio što je kočio duboko i snažno u zavoju. (Mogli bi ovdje čak koristiti komparativ i reći "snažnije ili ranije od uobičajenog" jer – bio je to slobodni trening.). To nije bilo opasno. Robert ga nije udario. Radilo se o tome da je jedan vozač Formule 1 govorio drugom da bi trebao više vremena provesti gledajući u svoje retrovizore (jer suci uz stazu očito nisu obavljali svoj posao!). I nemojmo zaboraviti da televizijske kamere nisu adekvatno pokazale što je Robert radio nekoliko minuta prije toga. Suci su također rekli da je Fernando vijugao ispred Roberta (jednom – što je dozvoljeno) i da je mahao šakom. Otkad je to zabranjeno? I Alberto Ascari i Jim Clark su mahali šakama prema drugim vozačima.

Pokušajmo sad staviti poteze sudaca u širi kontekst – kako bi shvatili vožnju Alexa Premata u Barceloni u GP2 utrci. U četvrtom zavoju prije kraja posljednjeg kruga, Premat je zakočio suviše kasno i umalo je naletio na vodećeg u utrci (svojeg kolegu, Lewisa Hamiltona). Hamilton je briljantno skrenuo prema van, kako bi Prematu dao mjesta – ali je ovaj tada već "izgubio" rep svojeg auta i lakim udarcem izbacio Hamiltona u vrtnju. Nije potrebno ni spomenuti da je Premat dobio utrku.

To je, po meni, bilo ne samo opasno, već je bio i primjer izuzetno loše vožnje u smislu da je davalo loš primjer i bilo loš presedan. Kazna za Premata? Nikakva. Ništa vrijedno spomena, u svakom slučaju – a bar je jedan od sudaca utrke toga dana u Španjolskoj bio i sudac utrke u Mađarskoj.

I konačno, pogledajmo u najnovije (navodno prihvatljive) trendove za vozače sporijih auta koji prihvaćaju plavu zastavu usporavanjem na ravnom pravcu upravo na trkaćoj liniji. Ako to u stvarnosti ne znači isto što i testiranje kočnica, onda ne znam što to znači? Što se dogodilo s pravilom da se sporiji auti moraju pomaknuti izvan trkaće linije, ne mijenjajući pritom brzinu?

Ne bih smio biti kritičan samo zbog kritike, pa evo i zaključka: već imamo jednog stalnog suca utrke (Tonyja Scott-Andrewsa), pa imajmo onda samo njega. Zašto trebamo trojicu, od kojih su dvojica privremeni? Samo s jednim bismo, barem u teoriji, smanjili mogućnost lošeg razmišljanja.

Drugo, trebali bismo vratiti digitalni sistem nadgledanja uz stazu i signaliziranja putem svjetala u kokpitima – i primorati ekipe da plate za njega. Funkcioniralo je tada, funkcionirat će i sada. Na žalost, suci uz stazu su sa svojim zastavama otprilike toliko relevantni za suvremene utrke, koliko i ručno otvaranje prozora u vašem novom i sjajnom BMW-u, Renaultu, Hondi, Ferrariju, Toyoti ili Mercedesu.

Vidi: Pitpass Otkrića, str. 14

FOTOGRAFIJE: CHARLES COATES/LAT, LARS BARON/GETTY IMAGES, DREW GIBSON

IGRE SNAGE

FIA "SMRZAVA" MOTORE

Mir u naše doba? Ne baš, ali ljetna svađa između GPMA i FIA-e oko fiksnih specifikacija motora završila je nevoljkim dogovorom.

GPMA je bio prisiljen učiniti veliki ustupak nakon što se sami proizvođači automobila nisu međusobno uspjeli ništa dogovoriti. Motori za sezonu 2007. bit će fiksirani na ovogodišnjem Grand Prixu Kine i koristit će se tijekom iduće tri sezone. Daljnji razvoj tih motora bit će zabranjen i oni će biti ograničeni na 19,000 okretaja u minuti, što će ih učiniti slabijima od sadašnjeg izdanja.

Kada se specifikacije ponovno budu mijenjale 2009. godine, FIA će potaknuti veću efikasnost potrošnje goriva i uvođenje uređaja za recikliranje energije kako bi pokušala Formulu 1 učiniti "zelenijom".

SUPER PRILIKA

OSVOJITE KIMI-JEVE TRKAĆE CIPELE

Maštate o paru jedinstvenih trkaćih cipela Kimija Räikkönena, koje je dizajnirao McLarenov sponzor Johnnie Walker u povodu njegovog 100. Grand Prix nastupa?

Želite li ih osvojiti, odgovorite na sljedeće pitanje i pošaljite svoje ime, prezime, adresu i telefonski broj na f1racingcompetition@haymarket.com, sa subjektom KIMI.

Gdje je Kimi ostvario svoju prvu F1 pobjedu?

a) Malezija 2003.
b) Japan 2005
c) Australija 2006

Nagradna igra se zatvara u ponoć, 20. rujna 2006.



KOTAČ UZ KOTAČ

DEČKI IZ McLARENA

GARY PAFFETT v PEDRO DE LA ROSA





1. Koliko je bio najmanji razmak ikada između svjetskog prvaka i drugoplasiranog u poretku?
Odgovor: Pola boda, između Laude i Prosta, 1984.

Vjerojatno nešto i pola. Dva i pol doba ?
Krivo

Pola boda. Između Prosta i Nikija.
Točno

2. Prije nego što su postali Renault, zvali su se Benetton. A prije toga?
Odgovor: Toleman.

Nemam pojma. Moje poznavanje povijesti je grozno!
Krivo

Prije Benettona? Toleman.
Točno

3. Koji je bio posljednji Grand Prix Mike Häkkinena?
Odgovor: Japan 2001.

Suzuke, ne? Bilo je to 1999. Ne, 2000. (Saznaje odgovor.) Pa da. Kimi je došao 2002.
Krivo

OK, Suzuka, 2001. (Čuje da pobjeđuje Garyja.) Želim ga posramiti!
Točno

4. Koja je bila oznaka prvog Jordanovog F1 automobila?
Odgovor: 191.

EJ1, ili EJ91? Ne? Ma dajte, morate mi dati pola boda za ovo!
No, dobro

EJ1?
Krivo

5. Koje je godine Marlboro prešao s McLarena na Ferrari?
Odgovor: 1997.

1997. Aha, evo me!
Točno

1997.
Točno

6. Kako se zvao Benettonov navodno tajni program traction controla 1994.?
Odgovor: Option 13.

Uh, ne znam
Krrivo

Michael Schumacher?
Krivo

7. Koji zavoj u Suzuki dolazi prje zavoja 130R?
Odgovor: Spoon (žlica).

To je onaj dvostruki, za re? Ne znam
Krivo

Spoon
Točno

8. Tko je u Ferrariju zamijenio Michaela Schumachera kad je 1999. slomio nogu?
Odgovor: Mika Salo:

Valjda neki od njihovih test vozača. Gene, ili Badoer?
Krivo

Ah, Mika. Mika Salo.
Točno

9. Tko je osvojio prvu Grand Prix pobjedu za Williams?
Odgovor: Clay Regazzoni.

Mmm, Williams... Keke Rosberg, ili je to bilo još ranije?
Krivo

Williams? Alan Jones?
Krivo

10. Koliko je Grand Prix utrka osvojio Juan Pablo Montoya?
Odgovor: Sedam.

Ovo bih trebao znati. Šest? (Saznaje odgovor.) Htio sam reći sedeam! Uzeo sam mu jednu pobjedu. Ubit će me!
Krvio

Hmm... sedam?
Krivo

Pobjednik ovog mjeseca je:
PEDRO DE LA ROSA

GUBITNIK
1.5/10

POBJEDNIK
7/10

F1 ZA CESTU

MALO DRUGAČIJI AUTO

Konačno se pojavio cestovni automobil s performansama gotovo jednakim onima u Formuli 1. Firma Cars International (www.carsinternational.com) postala je britanski uvoznik auta Caparo T1, koji može biti vaš za 315.000 dolara, plus carina i ostalo.

Caparo T1 ima po sebi dovoljno detalja posuđenih iz najviše kategorije pa leži na cesti baš kao je dizajniran za Grand Prix utrke. Ima V8 motor od 2,4 litre koji ga tjera od nule do sto na sat za 2,5 sekunde.

"Smatramo da se radi o najsenzacionalnijem i najbržem cestovnom automobilu danas na svijetu, kojeg još uvijek možete normalno koristiti," kaže Jonathan Kaiser iz Cars Internationala.



Caparo T1 učinit će vas upadljivim za samo 315.000 dolara

BERNIEJEVI KOTAČI

NJEGOV DRUGI AUTO JE BUS

Jeste li se ikad pitali gdje boravi Bernie Ecclestone u vrijeme Grand Prix vikenda? E pa, on ima svoj vlastiti motorhome, izrađen po narudžbi, kojeg od milja zove "Moj bus".

Opremljen je svime što možete zamisliti, uključujući ovalne, zatamnjene, refleksirajuće prozore i Maybachom na parkingu ispod tih prozora. Samo Maybach koštao bi Ecclestonea 475.000 dolara. Nitko ne zna koliko je koštao motorhome, i nitko se ne usudi pitati.

Bernie voli bit u svojem busu i promatrati vas, a da to ne znate



Vidi: Moj drugi auto je..., str. 42



Mladen **Jergović**

Overdrive

Mokra staza, upravo zbog toga jer "poravnava" uvjete vožnje za sve, zapravo tradicionalno u prvi plan gura one najbolje



Ipak najveći? Senna je prvu Grand Prix pobjedu osvojio po nesnosnom pljusku, u Portugalu 1985.

Kad bi se sve Grand Prix utrke održavale po kiši, Formula 1 bi bila puno zanimljivija jer bi bilo puno neočekivanih pobjednika. Točno? Krivo! Da, dobro, s vremena na vrijeme dogodi se poneka čudesna utrka, poput ove u Mađarskoj, u kojoj su, uglavnom zbog kiše, ispala tri najveća favorita (i, usput, najbolja vozača po kiši), pa je na kraju slavio čovjek koji još nikada nije osvojio Grand Prix. I da, Jenson Button zapravo ima stil vožnje kao stvoren za kišu, pa nije niti čudo da se onda sve okrenulo k njemu.

Ali, mokra staza, upravo zbog toga jer uvjete vožnje "poravnava" za sve, zapravo tradicionalno u prvi plan gura one najbolje. Kad se, naime pogleda koji su vozači u povijesti Grand Prix utrka najviše puta pobjeđivali po mokrom, iznenađenja nema puno.

Prije svega, međutim: koliko su česte utrke u kojima se bar neki dio vozi po smočenoj stazi? Zapravo, prilično česte, premda smo ovaj put na to morali čekati skoro godinu dana. Statistike pokazuju da je do sada u povijesti (od 1950.) bilo 116 mokrih utrka. Zna li se da je Mađarska bila 763. utrka za svjetsko prvenstvo, ispada da kišu treba u prosjeku očekivati svakih 6 ili 7 utrka, iliti dva ili tri puta u sezoni.

Što, dakle, još kaže povijest? Koji su Grand Prix vozači bili (i jesu) najveći "regenmeisteri"? Posve neizostavno, jedan od njih je – Michael Schumacher. Nijemac koji je gramzivo prigrabio većinu primata u

> "Svima je postalo jasno da gledaju (i slušaju) pravo pravcato čudo"

svim mogućim F1 statistikama i ovdje je apsolutno prvi. Pobijedio je, naime, do sada u 19 kišnih Grand Prix utrka. Ako znamo da ih je nekoliko Schumi završio neslavno ili u ogradi, ili sudarom s drugim vozačima kad je bio u vodstvu (Imola 1995., Monako 1996., Spa 1998....), čini se kao da nema puno dvojbi oko epiteta najboljeg.

Ipak, ima. U svojoj dugačkoj karijeri Schumacher je do sada startao u 44 mokre utrke, što znači da je postigao uspješnost od 43,2 posto. Vozač koji je drugi po apsolutnom broju kišnih pobjeda ima, međutim, znatno bolji ovaj postotak uspješnosti. Ayrton Senna, naime, pobijedio je u 12 kišnih utrka, ali je startao u samo njih 22. Dakle, u dobio je 54,5 posto mokrih utrka koje je vozio. Naravno, malo se tko ne sjeća Sennine prve pobjede, one u Portugalu 1985., kad je svima postalo jasno da gledaju (i slušaju) pravo pravcato čudo, nešto što će obilježiti Formulu 1 sve do... dolaska Schumachera.

Tek, međutim, usporedbom s ostalima vidi se koliko ova dva vozača odskaču od bilo kog drugog u povijesti Formule 1. Dakle, Schumacher 19, Senna 12, a sljedeći na mokroj rang-listi su Juan Manuel Fangio i Alain Prost s po 5 pobjeda. Naravno, Fangio je startao u mnogo manje kišnih utrka (jer je u pedesetima bilo mnogo manje utrka za svjetsko prvenstvo), samo u njih 11, što njegovu relativnu uspješnost podiže čak i iznad Schumacherove, na sjajnih 45,4 posto. Prost je, međutim, bio poznat po tome što je mrzio kišu. Njegova uspješnost? 17,9 posto.

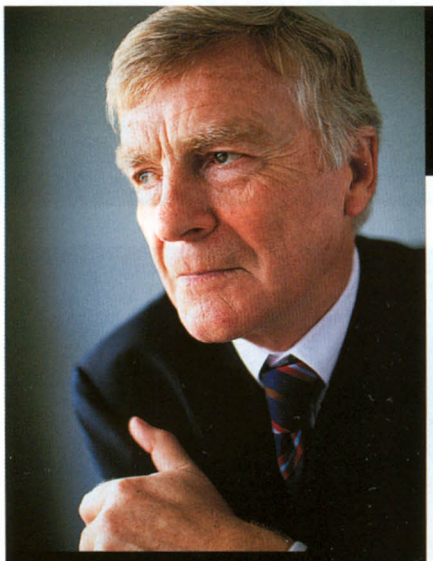
Ostalih nema nigdje. Samo su još Alberto Ascari, Stirling Moss i Damon Hill dobili po četiri kišne utrke, a svi su ostali ispod čak i ove razine.

Od vozača koji su danas aktivni, najbolji (jasno, nakon Schumachera) je Rubens Barrichello koji je dobio tri kišne utrke, i to, opet, nije osobito čudno. Njegov je stil vožnje vrlo sličan Buttonovom: vrlo precizan, smiren i "nježan". U dobrom automobilu (kakvog je Rubens imao dok je vozio za Ferrari) to je uvijek bio dobar recept za kišu.

Ipak, ukoliko nam bogovi uskoro podare još poneku mokru utrku, vjerojatno ćemo uskoro vidjeti na vrhu pobjedničkog postolja i Kimija Räikkönena (do sada je dobio samo onu lanjsku utrku u Belgiji, koja je počela s mokrom stazom, ali je završila po suhom), i Fernanda Alonsa (koji još nije dobio niti jedan kišni Grand Prix, ali u Mađarskoj smo vidjeli što može kad su uvjeti uistinu teški).

Naravno, dogodit će se to samo ukoliko Schumacher opet bude imao problema...

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT; DARREN HEATH



GAS DO DASKE

Osobno viđenje Maxa Mosleya

Možda u ljutnji, možda u frustraciji, ili čak u slijepoj panici. Ali kad je pritisak velik, možemo se kladiti da će najslikovitiji likovi Formule 1 biti britki na jeziku

Ne smijemo nikad dozvoliti da se misli kako je mudrost nepoznati jezik u ovim krajevima. I obzirom da je vrijeme godišnjih odmora, pomislio sam da bi festival citata – nekih ponešto bizarnijih komentara nekolicine "lučonoša" u Formuli 1 izrečenih tijekom posljednjih godina – mogao biti dobrodošla razonoda. Boca šampanjca ide čitatelju koji s naviše dosjetljivosti nadopuni slijedeću rečenicu (s 15 ili manje riječi): "F1 ljudi uvijek mudro zbore jer..." Slijedeći ćemo mjesec otkriti pobjednika. Molim pošaljite svoje odgovore, označene za: Max's Quote Quiz na letters.f1racing@haynet.com, ili na uobičajenu britansku adresu F1 Racinga.

1. Tko je 2003. izbacio ovu sarkastičnu primjedbu, nakon što je njegova ekipa bila optužena da su čistači staze petkom: "Posvećujem ovu utrku svim domaćicama svijeta."?

2. Tko je 2006. izjavio ovu tvrdnju vezanu za lošu formu Honde u kvalifikacijama: "Da smo ispali u prvoj i drugoj rundi (kvalifikacija) mislim da bismo pali na vlastite mačeve. Mislim da su se mnogi ovdje zabrinuti za svoje poslove."?

3. Tko je u Bahreinu 2006. potvrdio svoju motiviranost za motosport na slijedeći način: "Ono što me svaki dan diže iz kreveta je da se mogu popišati na Rona i na Flavija... na najljepši mogući način."?

"Imam fantastičnu ideju: žene bi uvijek trebale biti odjeveno u bijelo, kao ostali kućanski aparati"

4. Tko je 2005. ovom tvrdnjom o Danici Patrick, vozačici koja je završila na četvrtom mjestu u utrci 500 milja Indianapolisa te godine, uzbunio američke feministice: "Znate, imam jednu veličanstvenu ideju. Žene bi uvijek trebale biti odjevene u bijelo, poput ostalih kućanskih aparata."?

5. Tko je 2003. rekao ovo u vezi s novim pravilima za parc fermé (koje sad nitko u F1 svijetu ne želi promijeniti): "Po nama to jedino čini utrke mnogo opasnijima... To je poput isključivanja pacijenta sa sistema monitora."?

6. Tko je 2003. izbacio slijedeće u vezi s motorima za više utrka: "Ako FIA inzistira na pravilu koje znači da moramo graditi motore za traktor, tada u sportu ne nalazimo mnogo smisla... Nećemo ostati u prvenstvu s pravlilima poput ovog."?

7. Tko je u Australiji 2006., nakon što je Jensonu Buttonu naređeno da stane prije ciljne linije kako bi izbjegao kaznu gubitka 10 mjesta u idućoj utrci, rekao sljedeće: "Rečeno mu je da ne završi. Rečeno mu je da stane. Ima više smisla odustati..."?

8. A onda u Imoli 2006. na pitanje je li to bila prava odluka rekao slijedeće: "Nije bila stvar u tome da smo ga htjeli zaustaviti prije cilja. Iako je na televiziji izgledalo kao da je bio prilično blizu linije, stvarno izmjerena udaljenost je bila pola kilometra... A obzirom na količinu ulja koje je sukljalo na sve strane, najbolja stvar za sigurnost njega i Fisichelle i ostalih bila je da se makne sa staze."?

9. Tko je 2005. objedinio sve konspiracijske teorije spekulirajući sljedeće: "Za budućnost je vrlo važno gledati unaprijed, ali isto je tako važno gledati i unatrag na najbolje. I vrlo sam ponosan reći kako će Ferrari jako riskirati sljedeće godine s dvojicom potpuno novih vozača. Michael će oformiti svoju vlastitu ekipu, a Massa će zamijeniti... i Alonsa i Fisichellu. Renault je vrlo pažljiv sa svojim izdacima pa će sljedeće godine imati samo jednog vozača. Bit će to Massa."?

10. Tko se pojavio sa sijedećim prijedlozima kako bi F1 učinio zanimljivijom u 2006.: "Volim priređivati partije. To mi je pasija... i sviđa mi se cijeli plan. Partiji bi trebali slijediti jedan drugog i trebali bi postajati sve boljima. Definicija je iščekivanje i anticipacija. Kad gledam... 15 minuta prije starta Grand Prixa, to kod mene stvara iščekivanje. U Australiji je bilo vrlo slikovito; meni je bilo smiješno gledati tih nekoliko klokana koji su skakutali uokolo... Kladim se da se svako dijete koje je gledalo televizijski program smijalo kad je vidjelo te klokane... Jesu li oni dečki na konjima imali loš utjecaj na Formulu 1? Nikako. Kad smo vidjeli kako one djevojke plešu... svaki je momak koji je gledao program... mislio 'koje dobre noge'. Bio je to veličanstven uvod... Trebali bismo imati izbor Miss Imole. Ima toliko stvari koje bismo mogli napraviti..."

11. Tko je na ove prijedloge ovako reagirao: "Trebao bi se malo dotjerati i svima pokazati."? FO



Odgovori: 1 Flavio Briatore; 2 Nick Fry; 3 Frank Williams; 4 Bernie Ecclestone; 5 Ron Dennis, 6 Patrick Faure; 7 Nick Fry; 8 Nick Fry; 9 Luca di Montezemolo; 10 Ron Dennis; 11 Bernie Ecclestone

ILUSTRACIJA: THOMAS EDWARDS

MOTOR

Moderni F1 motori vrte se preko 18,00 okretaja u minuti - tri puta više nego moto cestovnim automobilima - što znači da se k pokreće preko 300 puta u sekundi.

Novi V8 motori možda su nešto slabiji od svojih V10 prethodnika, ali još uvijek proizvode nevjerojatnu eksploziju snage. F1 automobili danas ubrzavaju od nule do 240 km/h mnogo brže nego što običnom automobilu treba da dostigne najveću zakonom dozvoljenu brzinu na otvorenoj cesti. Za vrijeme tog ubrzanja F1 vozača u njegovom sjedištu prema natrag gura sila od 1,4 G. Ovo gotovo svemirsko ubrzanje rezultat je razvoja F1 motora.

Ali, za pobjede u utrkama potrebno je više od sirove snage. Da biste završili prvi, prvo morate završiti utrku - a za to je potrebna izdržljivost motora. Posljednja pravila diktiraju da motor mora izdržati više od jednog Grand Prix vikenda, što inženjere tjera na pravu akrobaciju između snage i izdržljivosti.

SNAGA JE KLJUČ

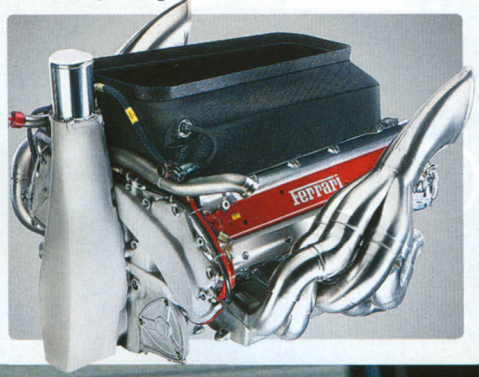


Motor Formule 1 predstavlja vrhunac inženjeringa automobilske industrije. Stroj od 2,4 litre radne zapremnine proizvodi 750 konjskih snaga, što je više od 300 KS po litri. Najnapredniji cestovni automobili imaju motore koji jedva prelaze 100 KS po litri zapremnine - što je samo dokaz koliko je daleko otišla F1 tehologija danas. Motor je vijcima pričvršćen za šasiju od karbonskih vlakana i čini, zapravo, integralni produžetak šasije. Na motor su izravno pričvršćeni mjenjač i komponente stražnjeg ovjesa automobila i zato motor mora biti izuzetno robustan, bez da njegove dimenzije i težina pokvare sveukupni balans automobila.
Ključno je da masa motora bude koncentrirana što niže kako bi sveukupno težište automobila ostalo što niže, i kako bi karoserija na stražnjem dijelu auta bila aerodinamički što efikasnija.

NOVA PRAVILA

Promjena s V10 na V8 motore za 2006. bila je jedna od najvažnijih tehničkih novosti uvedenih od strane FIA-e posljednjih godina. I dok je logika bila jednostavna - manje snage, manje troškova i više izdržljivosti - zadatak za inženjere bio je pozamašan.

Zajedno s promjenom konfiguracije došlo je i smanjenja radne zapremnine s 3 na 2,4 litre, što je značilo smanjenje snage za oko 200 KS. Na većini Grand Prix staza ovo je dodalo između jedne i tri sekunde po krugu.



EVOLUCIJA F1 MOTORA

1950-te

U ranim pedesetima korišteni su motori s kompresorima od 1,5 litre ili oni bez kompresora od 4,5 litre. Snaga je bilo oko 390 KS. Od 1954. na dalje zapremnina je standardizirana na 2,5 litre, i motori su razvijali do 290 KS.



1961.-1965.

Motori su se iz prednjih dijelova automobila premjestili iza vozača, a uvedena su i nova pravila koja su motore smanjila na samo 1,5 litru zapremnine. Snaga je varirala između 150 i 225 KS.

1966.

Motori su udvostručeni - maksimalna zapremnina sada je bila 3 litre, ali u prvoj godini mnogi su koristili i stare, manje motore.



KLIPOVI

Cilindri, klipovi i ventili F1 motora naizgled sliče onima u motoru cestovnog automobila, no ispod površine razlika je golema.

Da bi se shvatilo kako je moguće iz F1 motora izvući njegovu fenomenalnu snagu, valja pogledati izbliza njegov dizajn i komponente. U tom je pogledu klip možda najindikativniji. Klip ima hod (udaljenost koju prevali u jednom okretaju motora u jednom smjeru) od oko 45 mm, što je otprilike pola promjera klipa. Tako kratki hod omogućuje motori nevjerojatno veliku brzinu okretanja - i do 19,000 okretaja - što, opet, omogućuje mnogo zraka u eksplozivnoj smjesi s gorivom i onda, naravno, ogromnu snagu motora.

Usporedbe radi, motori cestvnih automobila imaju hod i promjer klipa sličnih dimenzija. Kratki hod klipa znači da F1 motori nemaju, srazmjerno svojoj snazi, velik okretni moment, ali kombinacija male težine automobila i efikasnog mjenjača od sedam brzina omogućuje vozaču da do krajnosti iskoristi snagu i ubrza



ULJE

Život unutar motora Formule 1 je težak. Sile ubrzanja kojima su podložni klipovi dostižu i do 9.000 G. U takvim okolnostima ekstremnih pritisaka i temperatura bilo kakvo nepotrebno trenje može imati katastrofalne posljedice, pa je izbor ulja od presudne važnosti.

Kod Ferrarija, ovdje na scenu stupa Shell. Kao tehnički partner najuspješnije ekipe u povijesti Formule 1, Shell razvija motorna ulja specijalno za Ferrarijeve motore.

Shell je počeo razvoj novih ulja za V8 motore još u svibnju 2005., usporedno s razumijevanjem karakteristika novih motora manje zapremnine.

ZNANOST IZ GORIVA

Gorivo koje se koristi u Formuli 1 malo se razlikuje od onog koje svakodnevno kupujute na benzinskim crpkama. "Možete staviti Shell V-Power s bilo koje crpke u F1 Ferrari, i on će normalno raditi," kaže Mike Copson, Shellov tehnički menadžer za Formulu 1. "Isto tako, možete staviti Shellovo F1 gorivo u vaš automobil i normalno s njim otići na posao."

No ipak, ulje koje Shell razvija za Ferrarijevu F1 ekipu posebno je prilagođeno njihovihim potrebama. Zapravo, tehnički sastav tih goriva ponekad se razlikuje od utrke do utrke."Kemijski make-up goriva može se mijenjati, primjerice, uvođenjem pojačivača sagorijevanja, što će, onda, učiniti reagiranje na kontrolu gasa bržim," kaže Copson.

"Ovo je osobito važno za staze poput Monaka ili Hungaroringa na kojima nije potrebno toliko puno konjskih snaga. Ali na stazi poput one u Monzi, gorivo će se podesiti tako da motoru omogućuje više krajnje snage.

Motori Formule 1 troše u prosjeku oko 70 litara goriva na 100 kilometara. No, automobili nose samo onoliko benzina koliko je apsolutno potrebno, tako da Copson i njegovi ljudi svaku utrku vrlo detaljno planiraju s Ferrarijevim glavnim strategom za zaustavljanja u boksu, Rossom Brawnom. Glavna zadaća tih planiranja je određivanje točne vrste i količine goriva za svaki svaki segment utrke.



1967. U Formulu 1 ulaze čuveni motori Ford Cosworth, što je donijelo revoluciju u sport i omogućilo sudjelovanje manjim konstruktorima. Ovaj vrhunski motor bilo je moguće jednostavno kupiti i onda oko njega izgraditi F1 automobil.



1970-te 1977. su u Formulu 1 stigli turbo motori, koji su postepeno, posebice u osamdesetima, zavladali sportom. Na svojem razvojnom vrhuncu turbo motori razvijali su oko 1.000 KS u utrkama i 1.300 KS u kvalifikacijama.

1989.-1994. Turbo motori su zabranjeni i umjesto njih uvedeni su ÊatmosferskiÊ motori od 3,5 litre koji su razvijali oko 750 KS. 1990. Alain Prost je osvojio Ferrariju 100. Grand Prix pobjedu koristeći takav (V12) motor.

1995.-do danas Veličina motora smanjena je na 3 litre, ali njihova snaga postepeno se popela s 650 na čak 950 KS.



MJENJAČ

Uloga mjenjača, pričvršćenog izravno na motor, je da prenese njegovu snagu na kotače, što je ravnomjernije i efikasnije moguće. Vremena žica i mehaničkih kvačila odavno su prošla. Suvremeni mjenjači su elektronske "fly-by-wire" naprave, a vozači mijenjaju brzine dodirujući poluge na upravljaču automobila. Jednom kad je vozač aktivirao polugu, sofisticirani elektro-hidraulički sistem izvodi promjenu brzine i adaptaciju kontrole gasa, dok vozač svoje stopalo drži čvrsto na papučici gasa. Sekvencijalni mjenjači od sedam brzina rade na istom principu kao oni kod motocikala - brzine se mijenjaju na gore ili na dolje po redu - a ne po "H" principu kao kod cestovnih automobila. Ovo omogućuje mnogo lakšu i bržu promjenu brzina.

Kvačilo još uvijek postoji, no gotovo posve je automatizirano. Suvremena F1 kvačila imaju nekoliko lamela i izrađena su od karbona. Promjer im je manji od 10 centimetara i teže manje od jednog kilograma. Mjenjači se danas izrađuju u cijelosti od karbonskih vlakana, zbog izuzetne čvrstoće i lakoće.



PROMJENA BRZINE

Svaki se zupčanik u mjenjaču promijeni bar jednom tijekom Grand Prix vikenda, kako bi se smanjila mogućnost otkazivanja. Stupnjevi prijenosa mijenjaju se za svaku utrku, i za svaku stazu posebno, ovisno o tome ko ubrzanja ili maksimalne brzine vozač želi.

Ekipe počinju tako da najprije podese najviši (sedmi) stupanj prijenosa i t tako da se u kvalifikacijama motor posve približi graničniku broja okretaja na samom kraju najduljeg ravnog dijela staze. Za utrku, međutim, to će b nešto niže od graničnika, da se motoru dozvoli još nešto okretaja kad ga "firungu" još malo povuče automobil neposredno ispred.

Inženjeri potom podešavaju najnižu brzinu potrebnu za određenu stazu. Ona će biti podešena tako da omogući najoptimalnije ubrzanje iz najspo zavoja na stazi. Ostale se brzine, potom, raspoređuju u pravilnim razmac između najniže i najviše brzine. Mehaničarima treba oko 40 minuta da promijene svih sedam zupčanika na jednom F1 mjenjaču.





ULJE ZA MJENJAČ

Kao i kod motora, Shell igra ključnu ulogu i u određivanju ulja za mjenjač na F1 Ferrariju. U tijeku jedne utrke, koja može zahtijevati tisuće promjena brzine, temperatura u mjenjaču naraste i do 100°C, pa je kvaliteta ulja od presudne važnosti.

"I kod ulja za motore i kod onog za mjenjače nastoji se pronaći pravi kompromis između najveće efikasnosti ulja i njegovih zaštitnih svojstava," kaže Mike Copson. "Osnovni nam je cilj uvijek smanjiti trenje (između pokretnih dijelova), jer trenje je najveći neprijatelj snage. Režim rada F1 mjenjača vrlo je težak; za sveku promjenu brzine utroši se oko 20 milisekundi, pa se vozač "penje" kroz brzine nevjerojatno brzo.

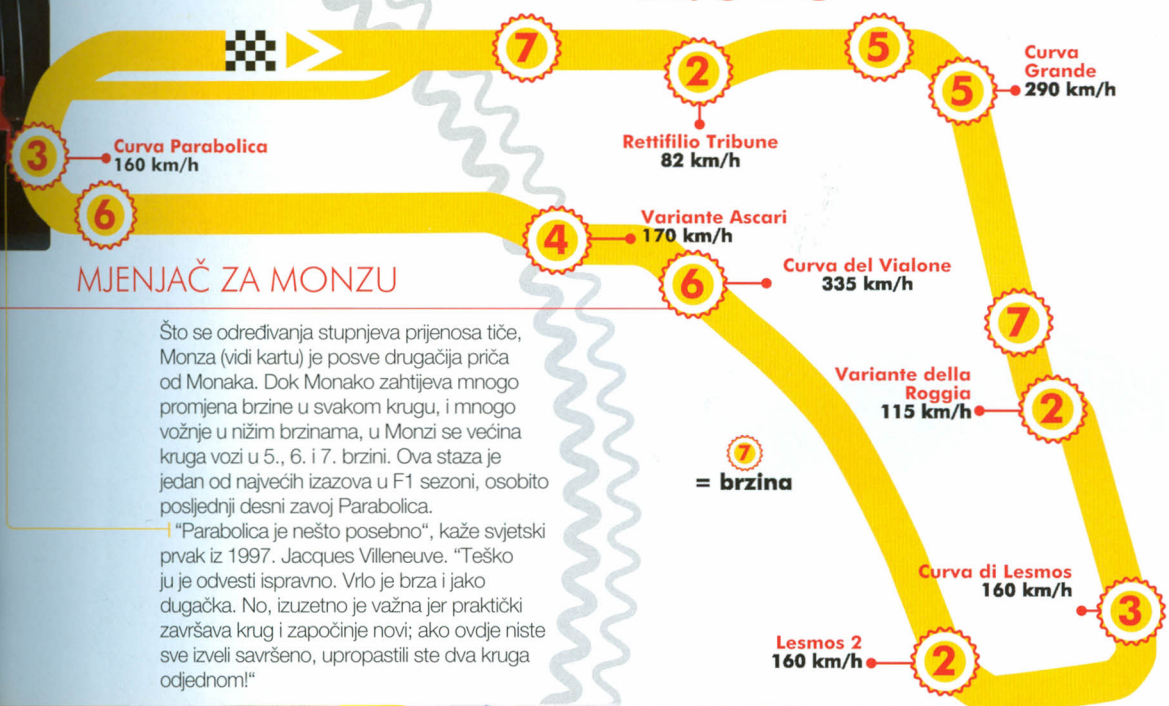
"Monako je staza osobito teška za mjenjače. U prosjeku, vozač mijenja brzinu svake dvije sekunde, što znači da ih o tijeku utrke ima preko 3.000.

"Od ulja u mjenjaču zahtijeva se vrlo mnogo, ne samo zato što je čitav sistem u neprekidnom pokretu i "tumbanju", već i zato što je vrlo teško efikasno podmazati dvije pokretne površine koje taru jedna drugu. Zbog toga su zahtjevi za ulje za mjenjače veći nego oni za motorno ulje. "Povrh svega, automobili se u Monaku kreću relativno sporo, pa je hlađenje lošije. Za ulje, to je najgora moguća stvar. Zato je ulje koje će štititi mjenjač od pretjeranog habanja i uništenja u Monaku najzahtjevnije za proizvesti."



Ako se u utrci brzina promijeni 3,000 puta, skidanje samo jedne milisekunde pri svakoj promijeni donijet će vozaču 3 sekunde na kraju utrke. U Imoli 2006. Ferrari Michaela Schumachera pobijedio je s prednošću od 2.096 sekundi.





MJENJAČ ZA MONZU

Što se određivanja stupnjeva prijenosa tiče, Monza (vidi kartu) je posve drugačija priča od Monaka. Dok Monako zahtijeva mnogo promjena brzine u svakom krugu, i mnogo vožnje u nižim brzinama, u Monzi se većina kruga vozi u 5., 6. i 7. brzini. Ova staza je jedan od najvećih izazova u F1 sezoni, osobito posljednji desni zavoj Parabolica.

"Parabolica je nešto posebno", kaže svjetski prvak iz 1997. Jacques Villeneuve. "Teško ju je odvesti ispravno. Vrlo je brza i jako dugačka. No, izuzetno je važna jer praktički završava krug i započinje novi; ako ovdje niste sve izveli savršeno, upropastili ste dva kruga odjednom!"

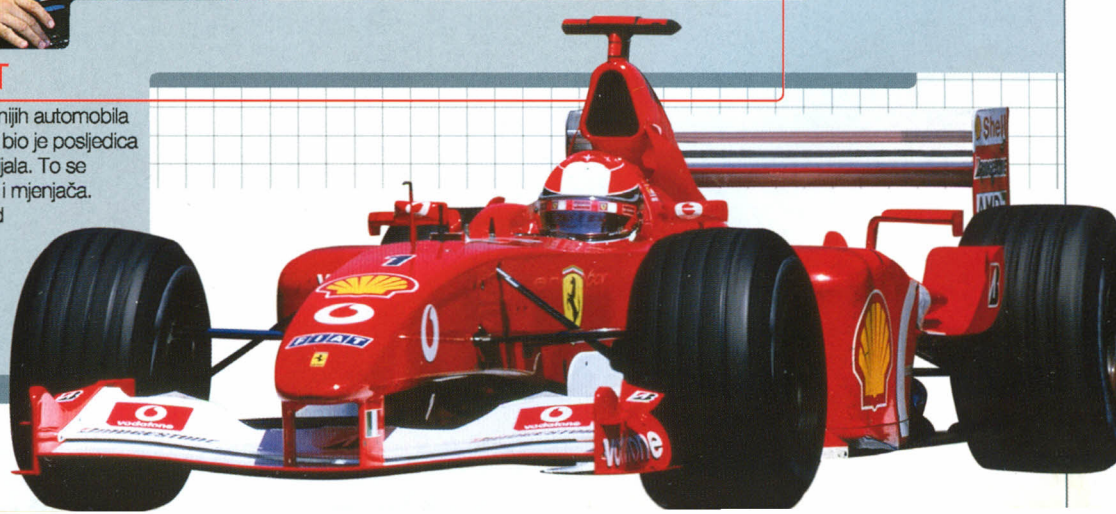


LABORATORIJ NA STAZI

Na svaku utrku Shell dolazi s posebnim mobilnim laboratorijem u kojem se neprekidno analiziraju goriva i ulja koja koristi Ferrari. "Radi se o sastavnom dijelu Ferrarijeve garaže," kaže Mike Copson. "Prije i za vrijeme utrke stalno pregledavamo i analiziramo goriva i ulja, kako bi održali njihovu legalnost, i kako bi ona ostala posve nekontaminirana. U tijeku jednog GP vikenda analiziramo gorivo i ulje oko 40 puta. "Gorivo se sastoji od 200 do 250 različitih kemijskih komponenti i svaka od njih ima svoju najmanju i najveću vrijednost. Uzorke testiramo tako da ih zagrijavamo u uređaju za kromografiju plinova, koji onda iscrtava linearni grafikon. FIA nalizira goriva identičnim uređajem, pa se onda sve svodi na usporedbu naših i njihovih grafikona. "U laboratoriju su tri inženjera; ja, specijalist za gorivo i specijalist za ulje."

FERRARI PREDVODI PUT

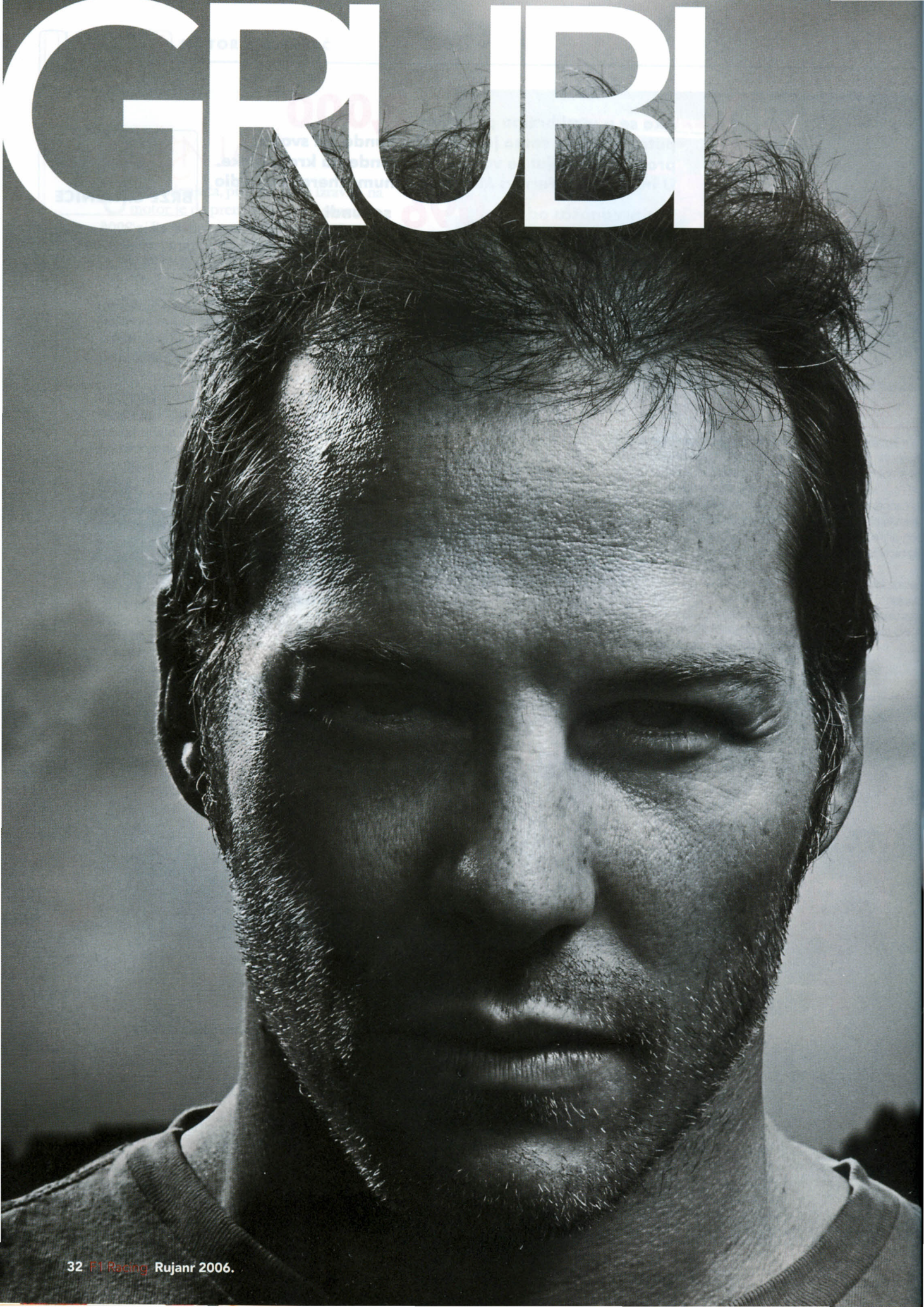
Ferrari F2002 bio je jedan od najdominantnijih automobila u F1 povijesti i dobar dio njegovih uspjeha bio je posljedica inovativnog načina korištenja raznih materijala. To se posebno odnosilo na konstrukciju motora i mjenjača. Mjenjač je, tako, bio smješten u kućištu od lijevanog titana. Automobil je bio uspješan u svojoj prvoj utrci, i kasnije je odveo Michaela Schumachera do petog naslova svjetskog prvaka, što ga ja tada izjednačilo s Juanom Manuelom Fangiom.

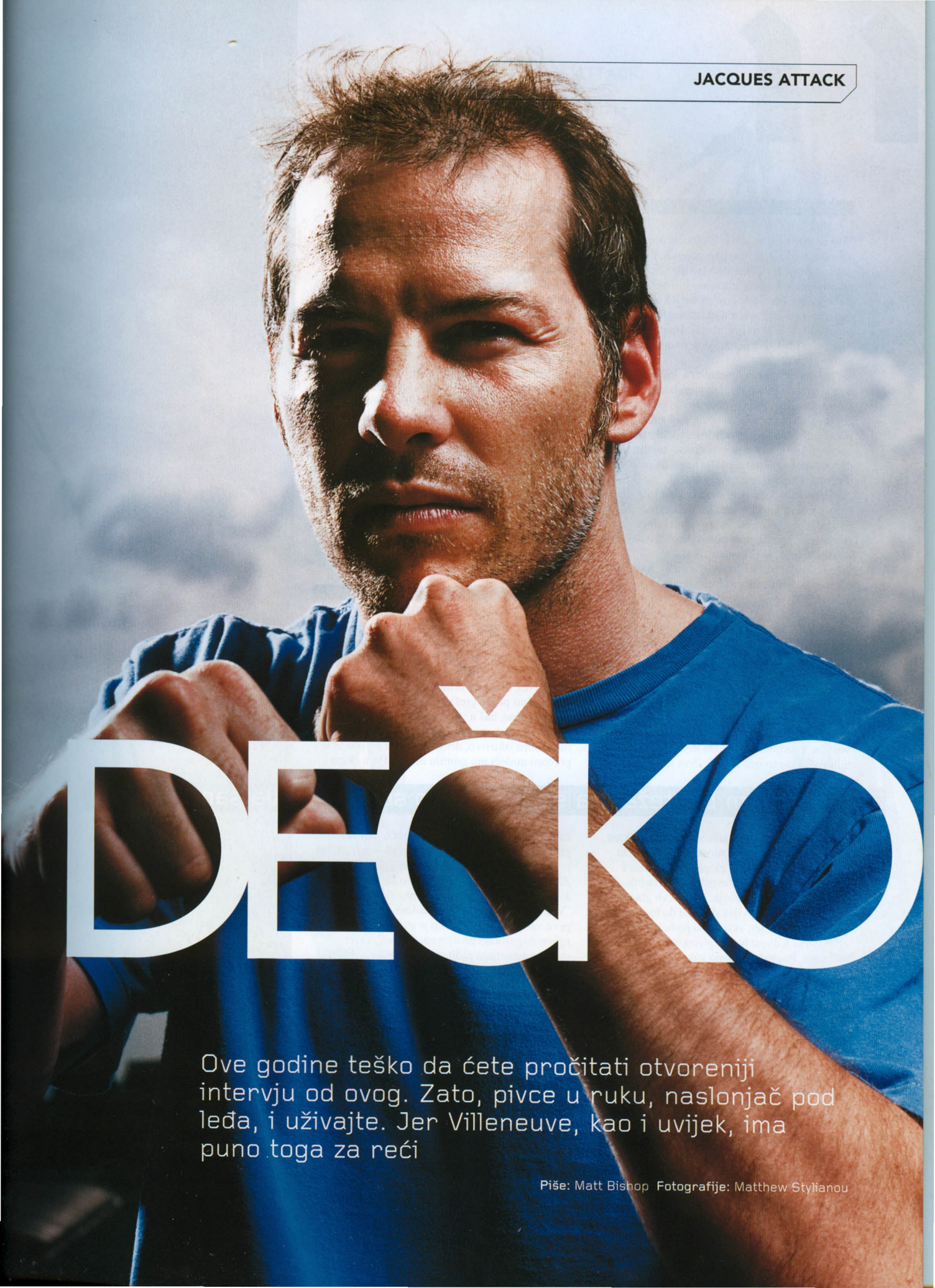


SHELL
BRZE ČINJENICE

- Shell je 2005. proizveo 40 tona goriva i ulja za Ferrarijeve F1 automobile. To odgovorara težini otprilike 27 cestovnih automobila.
- U uvjetima utrke F1 automobil proizvodi oko 1,75 kilovata koja se s automobila odvodi kroz hladnjake i ispušne cijevi. Temperature koje se pritom stvaraju dostižu i 1.000 °C.
- Motor Formule 1 je oko 20 puta efikasniji u pretvaranju goriva u izlaznu snagu od motora najekonomičnijeg malog cestovnog automobila.
- Ferrarijev F1 mjenjač podmazuje se specijalnim uljem Shell Spirax L6285.

GRUBI





DEČKO

Ove godine teško da ćete pročitati otvoreniji intervju od ovog. Zato, pivce u ruku, naslonjač pod leđa, i uživajte. Jer Villeneuve, kao i uvijek, ima puno toga za reći

Piše: Matt Bishop **Fotografije:** Matthew Stylianou

O sezoni do sada...

"Što se vožnje tiče, s BMW-Sauberom išlo je vrlo dobro. Lijepo smo napredovali, i ja sam dobro vozio. Naravno, ono što me ljuti je da su na utrkama u kojima smo smo bili brzi stvari pošle krivo. I premda čovjek uvijek misli kako će se loša i dobra sreća tijekom sezone poravnati, to nije uvijek slučaj. Imate peh, onda više peha i još više peha, i odjednom sezona je skoro gotova.

"Ali, sve u svemu, ponovit ću još jednom, ova je sezona bila dobra, mnogo bolja od prošle (sa Sauberom). Prije svega, prošle godine mi zapravo nismo uopće testirali, a ni auto i ja se nikako nismo mogli uskladiti. Nikad nije bilo udobno. Uvijek sam se prisiljavao misliti na to da moram voziti auto, radije nego da sam samo dio auta. Ove sezone to nije slučaj.

"Osim toga, ove je godine i ekipa bila mnogo otvorenija za ono što sam im trebao reći. Mislim da je trebalo vremena da izgradim odnos s momcima, a tome nisu pomogle gluposti koje je Patrick (Head, Williamsov direktor inženjeringa) stalno govorio o meni. Sve ono o tome kako sam zapravo imao puno sreće kad sam 1997. osvojio svjetsko prvenstvo s Williamsom, a i sve ostalo. A tu je negdje i (David) Richards (Villeneuveov bivši šef u ekipi BAR). I on je rekao nekoliko stvari.".

O tome kako je teško s njim raditi...

"'Dečki iz BMW-Saubera mi kažu da je sa mnom lako raditi, a ja ne mislim da sam se promijenio. U prošlosti je bilo raznih groznih vozača, a da ljudi to o njima nisu znali, jer su ih njihove ekipe uvijek hvalile. Sve te gluposti o kritiziram – samo kažem da kod njega još postoji upitnik. To je naprosto tako.

"Robert je vrlo mlad (21). I za sada, ipak, nema mnogo iskustva u utrkama. A iskustvo je uvijek korisno, uvijek je važno, jer utrkivanje uključuje izvlačenje iz nezgodnih situacija – a lakše se izvući iz takvih škakljivih situacija ako si se ranije već susreo s njima i naučio kako se iz njih izvući. Ja sam vodio na utrkama. Ja sam pobjeđivao. Znam kako se to radi. Pretpostavljam da se pitanje o tome hoću li sljedeće sezone voziti za BMW bazično svodi na ovo: misli li BMW da im iduće sezone treba netko tko može voditi na utrkama i pobjeđivati? Ako misle, tada me trebaju. Ako ne misle, onda ne. To samo ovisi o tome koliko su ambiciozni u planovima za iduću godinu. Ali, govoreći otvoreno, mislim da krivulja napretka koju trenutno postižemo, a ta je vrlo strma, sugerira da će BMW trebati nekoga tko može voditi utrke i pobjeđivati."

(U vrijeme vođenja ovog razgovora još se nije znalo ništa o prekidu odnosa između BMW-a i Villeneuvea nakon Grand Prixa Njemačke. Vidi: str. 17)"

O prodoru mladih vozača...

"Danas sve više i više mladih vozača stiže u Formulu 1 i to je dobro za njih – ali samo za njih. To je dobro jer na taj način oni brže i ranije stječu iskustvo, ali za ekipe to nije toliko dobro jer kad tek dođu u Formulu 1, novi dečki neizbježno prave greške. I onda, nakon tri ili četiri godine, baš u vrijeme kad mladi vozač postane posve spreman za dobre vožnje i kad ima dobro iskustvo, druga ekipa će ga pokušati preoteti nudeći mu gomilu novca. Prva ekipa



"Nikad nisam bio težak za suradnju. To su uvijek bila samo sranja"

tome kako je sa mnom teško raditi su direktan rezultat toga što ja u prošlosti nisam imao tu vrstu podrške od mojih ekipa – Williamsa i BAR-a. Nikad nisam bio težak za suradnju. To su uvijek bila samo sranja. Ali, takve glasine, ako se ponavljaju uvijek dovedu do toga da im ljudi povjeruju. Jer, ako nešto pođe krivo, tada svatko ima jednostavan izgovor: 'Oh, pogledajte Jacquesa. Pogledajte samo kako je s njim teško raditi.' Ali, to nije bila istina onda i nije istina sada."

O vožnj BMW slijedeće godine

"Naravno, želim voziti za BMW u Formuli 1 iduće sezone. Ne znam kakav ugovor ima Nick (Heidfeld), i svakako se ne želim zamarati time tko bi trebao biti drugi vozač. To nije moja stvar. Osim toga, Nick ove sezone radi dobar posao, baš kao što je Robert (Kubica) ove godine petkom radio dobar posao. Ali, ljudi bi trebali shvatiti da odrađivanje testiranja petkom nije isto kao i odrađivanje cijelog vikenda utrke, i da ne možeš ustanoviti kakav je netko vozač dok on ne odradi poprilličan broj cijelih utrka. Dakle, Robert je još uvijek enigma. Ja ga ne neće parirati toj ponudi, jer će reći, 'Mi smo ga pronašli. Mi smo ga svemu naučili, trpili ga dok je učio i griješio, mi smo mu podigli mu cijenu. Zašto bismo ga sada plaćali kao mega-zvijezdu?' I to uvijek tako funkcionira.

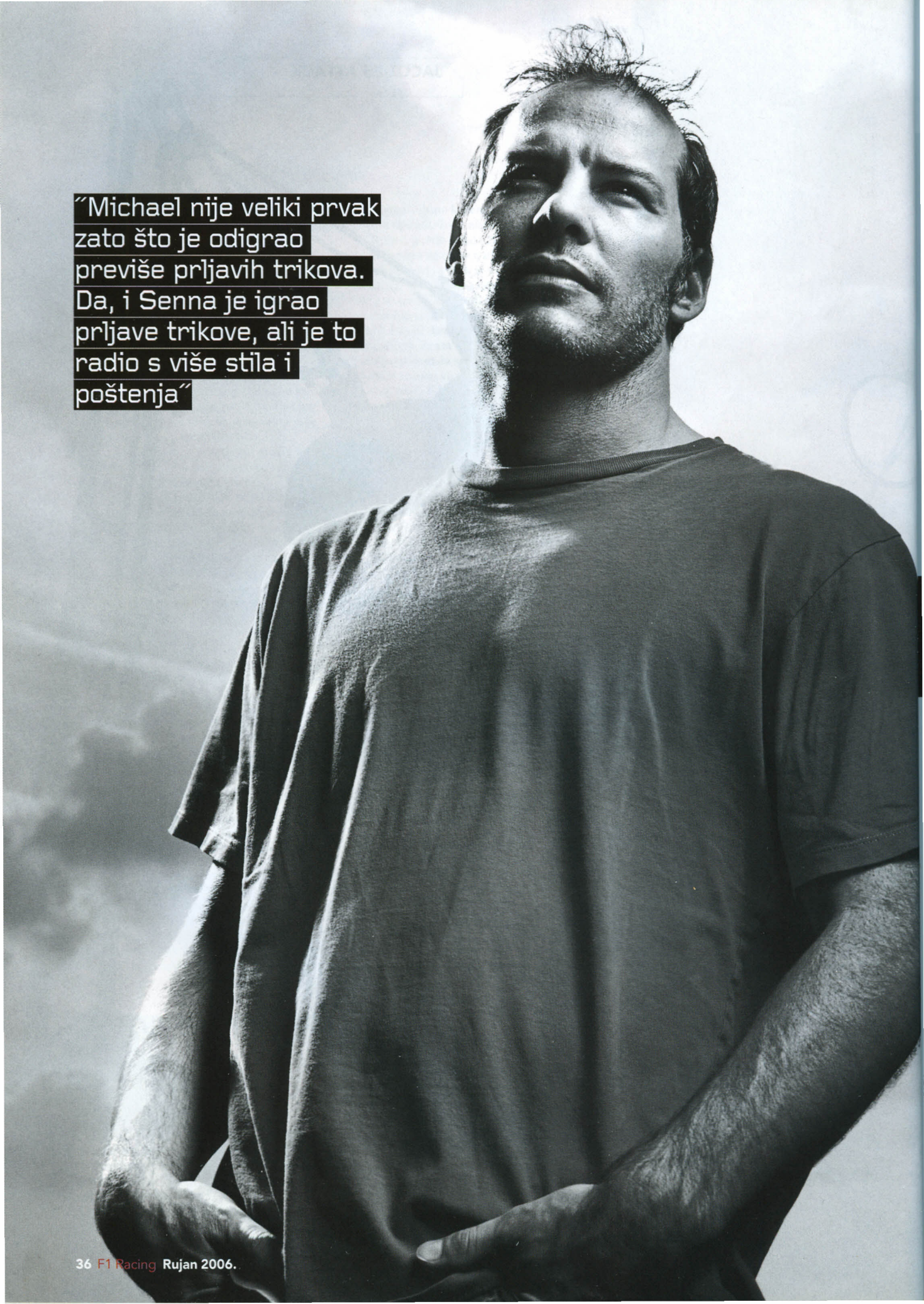
"Vjerujte mi, ekipa koja mladom vozaču da prvu veliku priliku rijetko je ekipa koja će s njime dugoročno profitirati. Pa ipak, ekipe stalno nastavljaju raditi istu pogrešku. Pogledajte, na primjer, Nica (Rosberga). On je očito brz, i očito uči, i jasno je da stječe svo moguće iskustvo kako bi imao dugu i snažnu karijeru u Formuli 1. I kad sam ga slijedio u Silverstoneu, mislio sam kako je uistinu dobar, dosta organiziran i prilično zreo. Dakle, ja ga ne kritiziram, OK? On je dobar. I za njega je sjajno da vozi u Formuli 1 za Williams, sada kad mu je 20 ili 21 godina. Ali, je li to baš toliko dobro za Williams? Možda i nije."

O NASCAR-u...

"NASCAR danas nije stepenica na dolje u odnosu na Formulu 1. I zbog toga je to nešto što možeš napraviti, a da ne misliš kako prekidaš svoju karijeru – baš kao što je to napravio (Juan



Nadali smo se da će Jacques podići koji oblak prašine. I znate što? Uspio je



"Michael nije veliki prvak zato što je odigrao previše prljavih trikova. Da, i Senna je igrao prljave trikove, ali je to radio s više stila i poštenja"

Pablo) Montoya. Le Mans, sportski prototipovi, DTM, Champ Car, IRL? Žao mi je, ali oni su svi stepenicu ispod F1. NASCAR nije. Zapravo, GP2 je trenutno vjerojatno iznad serija Champ Car i IRL. F1 ekipe danas ne uzimaju ozbiljno vozače iz Champ Cara ili IRL-a, dok one iz serije GP2 prate vrlo pozorno. Zapravo bi u Formulu 1 prije mogao doći neki vozač iz NASCAR-a nego iz serija Champ Car ili IRL. Možda bi čak prije mogao doći neki motociklist iz serije Moto GP. A to pokazuje relativnu vrijednost svih ovih serija."

O Michaelu Schumacheru...

"U Formuli 1 danas nema pravih idola – nekog za koga bi se navijači mogli vezati kao za veliku super-zvijezdu. Dobro, tu je Michael (Schumacher), ali on je nekako čudan, zar ne? Mislim da je problem u tome što nikada ne vidiš njegovu pravu ličnost. On je trkač – ali čisti trkač, ništa drugo nego trkač. I zbog toga mislim da će, kad se jednog dana povuče s utrka, ljudi jednostavno zaboraviti na njega. "(Ayrton) Senna, naprotiv, nikad neće biti zaboravljen. Ima tu, naravno, i dosta onog James Dean faktora, jer je mlad poginuo vozeći utrku, ali nije sve u tome. Mislim da Michael neće ostati u sjećanjima ljudi toliko snažno ili toliko dugo koliko je (Alain) Prost ostao – a sigurno ne toliko snažno ili dugo koliko je (Nigel) Mansell uspio. Ti su ljudi postigli status heroja kakvog Michael nikad nije postigao, i nikad neće.

"Michael jednostavno nije veliki prvak zato što je odigrao previše prljavih trikova i zato što nije dobro ljudsko biće. Da, i Senna je igrao prljave trikove, ali je to radio s više stila, i s više poštenja. Kad je u Suzuki, 1990., izbacio Prosta iz utrke, on je prije utrke bio najavio da će to napraviti. Dakle, za razliku od Michaela, koji je u Monaku ove godine smiješno inzistirao na tome kako je nevin, Senna je rekao, 'Da, napravio sam to. Ali, rekao sam vam prije utrke da ću to napraviti.' To je posve drugačije od onog što je Michael napravio u Monaku ove godine, ili u Jerezu (1997.), ili u Adelaideu (1994.). Senna nije lagao publici. Michael je. I tužna je stvar u tome, naravno, da publika to prihvaća – ona se zaklinje da je crno – bijelo. I to čini samo zato da bi mogla nastaviti poštovati sport kojeg voli. A Michael iskorištava tu lojalnost.

"Ali, on ne laže samo publiku, već i svoje kolege vozače. Na GPDA (Grand Prix Drivers' Association – Udruženje Grand Prix vozača) sastanku u Silverstoneu, svima nam je lagao (o svom incidentu u kvalifikacijama Monaka), i nije čak imao pristojnosti da mu bude neprijatno zbog tog laganja. Mogao je bar pogledati u pod, ili nešto. Ali ne: gledao nas je u oči i lagao. I mi smo svi znali da laže, ali vrlo nas se malo potrudilo nešto reći (JV, Alex Wurz i Pedro de la Rosa su bili jedini), jer se većina ili boji Michaela ili su htjeli da se sastanak što prije završi, kako bi mogli otići gledati utakmicu Svjetskog kupa u nogometu. To je bilo vrlo patetično ponašanje, budući da se diskutiralo o jednoj tako važnoj stvari.

"To je zaista prilično tužno – jer je razlog zbog kojeg je Michael napravio to što je napravio u tome što on misli da je bolji od svih nas. On također misli da je veći i od ovog sporta, ali nije. I kad se jednom povuče i nitko ga se više ne bude sjećao, to će svima postati jasno."

O vozačima beskičmenjacima...

"Neki vozači su potpuno spremni prihvatiti ono što im njihove ekipe kažu – to, naime, da su oni na dnu piramide. Znate ono: 'Ti si tu da voziš i ništa više.' I zato im nikada ne dozvole reći nešto što prethodno nije odobreno. A krajnji rezultat je da oni nikada ni ne razmišljaju o nečemu što im prethodno nije bilo odobreno.

"A to vrlo negativno utječe na njihov način razmišljanja i zbog toga danas gotovo nitko od vozača ne želi priznati krivnju nakon neke nesreće u utrci. I još gore: oni čak ne mogu ni prepoznati vlastitu krivnju, jer su pre-programirani da je ne priznaju. I zato, obzirom da se od njih očekuje manje inteligencije i odgovornosti, oni i pokazuju manje inteligencije i odgovornosti, pa to onda na kraju dovodi do ozbiljnog sigurnosnog problema. Ali, mislim da su utrke ovdje izložene problemu koji je općenito primjenjiv na čitavo društvo. Moraš tražiti dozvolu da kihneš."

O gumama 2007...

"Ne sviđa mi se pravilo jedne gume koje ćemo imati u 2007., jer će to učiniti stvari krajnje politiziranima. I 1997. su stvari bile kranje ispolitizirane jer smo mi (Williams) imali iste (Goodyear) gume kao i Ferrari, pa se sezona pretvorila u bitku u kojoj se svatko trudio nagovoriti Goodyear da ga za slijedeću utrku snabdije s vrlo određenim gumama.

"Pa tako, kad ljudi kažu, 'Oh, jedan dobavljač guma je najbolje rješenje jer će svi imati iste gume i napokon ćemo vidjeti tko je stvarno bolji', oni pričaju totalne gluposti. "

O sigurnosti u Formuli 1...

"Ljudi obično ne razumiju što mislim kad kažem da je F1 presigurna. Ali ona je sad stvarno presigurna.

"Ono što mislim je ovo: kada dođe do situacije u kojoj vozač uopće ne mora prosuđivati ide li u nekom zavoju prebrzo ili ne, e onda je to presigurno. Uzmimo, na primjer Copse, prvi zavoj u Silverstoneu. Ove godine, na određenim gumama, s određenom količinom goriva u autu, ponekad se taj zavoj mogao proći s gasom do daske. I kad bi prošao kroz zavoj, iako si s jedne strane morao priznati da je čudesno kako auto tu može ići toliko brzo, s druge - nisi uopće trebao brinuti o tome. Nisi morao brinuti ideš li malo preširoko i hoćeš li dotaknuti rubnike tamo gdje to nisi namjeravao, jer su auti toliko dobri da si znao da ćeš se vjerojatno izvući. A čak i ako bi počeo malo bočno proklizavati, znao si da će to traction control vjerojatno riješiti.

"U prošlosti, a tu mislim na vrijeme od prije samo osam ili deset godina, morao si razmišljati: 'Ako ovdje pogriješim, mogao bih se zaista povrijediti.' I to te natjeralo da dva puta razmisliš hoćeš li doista ići punim gasom. Dobro, ja ne želim da se vozači zbog svojih pogrešaka povrijede, ali te bi te pogreške barem trebale stvoriti određeni gubitak vremena. A to se više uopće ne događa.

"I tu je još jedna stvar: kad bi se danas u Formuli 1 neki vozač teže ozlijedio, to ne bi, kao nekad, imalo auru neke vrste junaštva. Dobro, bila bi to tragedija i mi se svi nadamo da se nikad neće dogoditi, ali bi to bilo nešto poput pada sa stolice. Gotovo sigurno bi se radilo o glupoj nesreći, nastaloj uslijed glupih okolnosti. Ona ne bi bila rezultat vozačevog guranja do maksimuma, ili prelaska preko njega. Jedino biste se u Monaku, pretpostavljam, mogli još uvijek ozlijediti čineći nešto herojsko – nešto poput dvoboja kotač uz kotač s nekim, uzbrdo do Masseneta i onda lansiranja u zgradu, ili tako nešto."

O životu nakon Formule 1...

"Utrkivat ću se u Formuli 1 toliko dugo dok sam sretan što treniram poput manijaka i testiram poput manijaka, samo da bih zaradio tu dodatnu desetinku sekunde. Nakon toga, ne mislim da ćete me jako često vidjeti u F1 pedoku. Dobro, znam da je to opasno reći, jer su mnogi vozači isto to rekli u prošlosti, a sad se vrte tu okolo jer im je dosadno. Ali ja ne mogu zamisliti da bih bio dio ovog cirkusa samo zbog toga. Mislim da sam sretan, jer osvojio sam svjetsko prvenstvo i ispunio sam ono zbog čega sam tu došao. Vjerojatno je onda potreba za tim vraćanjem manja. Posao je završen, u taj kvadratić upisan je križić, i sada se može proživjeti ostatak života." FO



MALA FOTOGRAFIJA: DARREN HEATH

VILLENEUVEOVIH ↘

59 NAJSOČNIJIH ŽAOKA



Možda je u glazbenom studiju on Mr Acoustic, ali kad je u pitanju jezičava manifestacija njegove karizme Jacques Villeneuve je definitivno Mr Rock'n'Rol

Prikupio: Dom Taylor

59 "Uvijek govorim ono što mi padne na pamet. Odgojen sam reći što mislim. Zašto bih se ponašao drugačije?

58 "Mrzim diplomaciju, iako je ponekad potrebna... Ali, trebamo uvijek reći što mislimo."

57 "Ja sam osoba s principima i živim u skladu s njima."

56 "Smeta me kad ljudi moj stil opisuju kao zapušten jer to meni znači prljavo. Ja zasiguno nisam prljav."

55 "Moje su utrke romantične i nije mi potrebno da mi agresivna muzika rastura uši cijelo vrijeme."

54 "Odlučiti biti na marginama, znači odlučiti biti drugačiji. A to je isto toliko glupo koliko i sistematski slijediti mase. Ponekad se slažem s mišljenjem mase. Ponekad ne. Ja sam potpuno svoj."

53 "Protiv tračeva se ne boriš. Samo ih pokušaš iskoristiti sebi u korist, to je sve."

52 "Michael (Schumacher) uživa u svom imidžu najbolje plaćenog vozača u Formuli 1. Ja uživam u imidžu čovjeka koji riskira."

51 'To je fantastično (novost o BMW-ovoj kupnji Saubera). Moram reći: hvala Williamsu - i hvala ti Patrick (Head) - što ste mi poklonili BMW."

50 "Većina vozača nema mišljenje ni o čemu. Oni su tamo gdje im se kaže da moraju biti."

49 "Ako se prisjetite mojeg vremena u Williamsu, vidjet ćete da smo mi (Jock Clear i ja) omogućili da ekipa ide naprijed - usprkos Patriku, bazično."



Vuče li Head (desno) Jacquesov i Jockov Williams unatrag?

48 "Ja se samo želim boriti s ljudima, cijelo vrijeme."

47 "Nitko me ne mrzi... još. - studeni 2003., prvi test za Sauber

46 "Michael je vrlo kompetitivan, vrlo agresivan. Ali nije pravedno reći da su svi osim Michaela kreteni."

45 "Michael je vrlo kompetitivan, vrlo agresivan. Ali nije pravedno reći da su svi osim Michaela kreteni."

44 "Ako nekog ne poznajem dobro, zašto bih se prema njemu ponašao kao prema svom najboljem prijatelju? To je dvolično."

43 "Ako te nije briga, ako se samo igraš, onda ti nije potrebna ta mentalna snaga. Pa tako mislim da će Felipe (Massa) biti OK."

42 "FIA je, učinivši aute užima, napravila opasnu stvar."

41 "Stvari koje ne bi trebalo kazniti se kažnjavaju, a stvari koje su sulude prođu bez kazne - kao kad je Michael u Silverstoneu (2003.) izgurao Alonsa na travu. Uau! I bez kazne."

40 "Kad kritika preraste u osobnu stvar - kao kad čitam da se teglim po stazi - hm, to je baš uvredljivo. To nije riječ koju bi profesionalni novinar trebao koristiti. To nije prava kritika."



Profesionalni novinari trebali bi koristiti neke riječi samo kad su u baru

39 "Ljudi iz Honde su pali na koljena moleći me da ostanem - a onda su me tokom godine počeli mrziti."

38 "Za mene Formula 1 nije nikad bila san. Ja sam tu odrastao. To je bilo moje igralište. Kad sam imao pet godina znao sam da ću jednog dana biti svjetski prvak. I to se dogodilo... normalno."



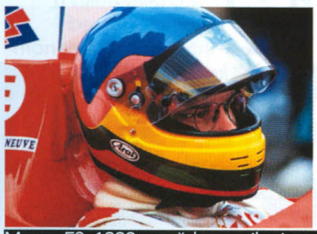
Igra se u tatinom Ferrariju: "Samo da ne dođu oni Scheckterovi klinci

37 "Iskreno, radije ne bih uopće vozio, nego lagao zbog imidža."

36 "Nemam riječi. O tome se uopće nije diskutiralo i nitko se nije ni potrudio nazvati me i objasniti mi što se događa." - o odlasku Craiga Pollocka iz ekipe BAR

35 "IRL je uništio utrke u Americi. Tako ne služi ničem dobrom."

34 "Čuj, kad sam se počeo utrkivati bilo je mnogo ljudi koji su mi govorili: 'Dečko, nemoj se ni truditi. Vozač s naočalama neće nikada pobijediti u Grand Prix utrci, da ni ne govorimo o prvenstvu.' I ti su ljudi bili u krivu."



Macau F3, 1992.: možda su cvikeri pomogli Jacquesu da izbjegne zidove

33 "Neki novinari su naprosto pristrani."

32 "Mislim da je to jako, jako, jako nisko. Prilično neprihvatljivo." - kad ga je nakon Australije 2003. Jenson Button ocrnio "

31 "To je krivi, izmanipulirani način kako bi se utrke učinile spektakularnijima i mislim da to neće uspjeti." - o gumama s utorima, uvedenima za 1998. godinu



Utori mu nisu povolji: je li ovo zaista učinilo utrke spektakularnijima?

30 "(David) Richardsu je cilj bio uništiti sve što sam ikada stvorio."

29 "Ako je to nešto čime se GPDA bavi, tada me to uopće ne zanima.Ê - nakon što je Michael Schumacher zatražio da ne bude pretjecanja u Monzi 2001.

28 "Osobno, nisam sretan da netko može voditi GPDA i ovako se ponašati." - o Michaelu opet, nakon Monaka 2006.

27 "Izgubio sam povjerenje u F1 pedok, jer ne vidim nikakvu logiku. Ni jedna odluka nije donesena s jasnom slikom u glavi; sve je potpuno suludo.

26 "Danas je u našem sportu rizik zabranjen, i ako riskiraš smatraju te neodgovornim i glupim. Ljudi nas žele zaštititi od nas samih i od našeg načina razmišljanja."



Imola 2003.: vrlo neodgovorno ponašanje tipično za Villeneuvea

25 "Alesi se zaletio ravno u mene. Ne kažem da je to napravio namjerno. To se može dogoditi. Ali, drugi puta on je zaista gledao gdje sam. Sve što znam je da mi je to uništilo dan." - San Marino, 1996.

24 "Vozači s kraja grida su prilično dobri. Naravno, ima i par idiota..."

23 "Trebao sam ignorirati činjenicu da je on moj ekipni kolega i trebao sam ga poslati u zid, i nastaviti svojim putem." - o Massi, Monako 2005



Hm, Jacques je konačno, u Ste Devoteu, izgurao Felipea sa staze

22 "Vi dečki uvijek govorite: 'Riješimo se svih koji nisu Englezi.' Ja sam očita meta, pa onda zašto ne? Tako možete lijepo prodavati svoje časopise."



01 "Kad god postoji nešto veliko kao što je Formula 1, to uvijek privuče svakakve kretene. To privlači ljude koji nemaju svoju pravu osobnost, nego moraju nositi ekipne košulje ili tako nešto, pa onda navečer mogu otići u pub i mogu reći svojim prijateljima: 'Gledajte, ja sam jako važan i ja radim i ovo i ono, i pogledajte moju biznis karticu.' Bez Formule 1 oni bi bili nitko i ništa. Bili bi vucibatine. I na žalost, ima ih tako puno. Zar to nije tužno?" FO

02 "Zabit ću te na j..... stablo," vikao je na Montoyu u Kanadi 2001., nakon što je ovaj rekao: "Učini li to još jednom, zabit ću te u j..... zid," optužujući JV-a za namjerno kočenje po ravnom

03 "Ovo bi trebao biti vrhunac utrkivanja, a onda neki klinac nakon samo 23 utrke dođe i dobije superlicencu. To je smiješno. Mi smo svi dobro zagrijali svoje guzice da dođemo do ovoga. Mislim da to nije prihvatljivo." - o Räikkönenovom prijelazu iz Formule Renault u Formulu 1

04 "Ako pokušaš uvjeriti ljude da to u stvari nisi namjerno učinio, onda tek izgledaš kao budala" - daa, još uvijek pričamo o Rascasse-gateu

05 "Ne, mi nismo prijatelji, i pun mi je kufer Michaela i njegovih tvrdnji da jesmo."

06 "Neki ljudi provedu svoje živote govoreći 'možda ću' i 'mogao sam', i na koncu ne postignu baš ništa - kao Jenson."

07 "Ne mogu se sjetiti ni jednog jedinog pravog objašnjenja. Ponekad u životu trebaš pregristi i priznati da si bio idiot." - Schumi i Rascasse-gate, 2006.

08 "Neki vozači su brzi, iako su mentalno vrlo, vrlo slabi - pa ih na koncu opet ne možeš poštovati."

09 "Mislim da ekipa (BAR) i neki od sponzora nisu cijenili moja otvorena razmišljanja iz nekih intervjua. Ali, onda se time ne bi smjeli prvo okoristiti, a poslije me zbog toga mrziti, zar ne?"

10 "Cijenit ću Jensona kad počne biti brz na stazi."

11 "Mislim da je od Rona (Dennisa) jako teško dobiti otvoren odgovor. Mislim da voli igrati igre."

12 "Što tako buljiš u mene?" - usred intervjua s Damonom Hillom, "kradljivcem čipsa"

13 "Zašto bi sad neka ekipa željela sklopiti ugovor s Jensonom, kad je tako očito da mu ugovori ništa ne znače?"

14 "Ako vam netko ponudi toliko (19 milijuna dolara na godinu, njegova plaća u BAR-u), što ćete reći? Ne, hvala, dajte mi manje?"

15 "Uopće me nije briga kad me Michael pokušava prijeći na silu. On zna da mu neće uspjeti."



Schumi pokušava dobiti JV-a na silu, Jerez '97

16 "Nema smisla pljuvati novinare. Nakon nekog vremena shvatiš koji od njih će te s vremena na vrijeme razvući po novinama bez ikakvog povoda."

17 "Samo pogledajte Rubensa. Njegov imidž je uvijek dobar, iako je stalno daleko iza Michaela. Zašto? Zato što Jean (Todt) uvijek kaže da on radi odličan posao."

18 "Kimi Räikkönen je 2001. imao dvije dobre utrke, inače je uvijek bio iza Nicka Heidfelda." - nakon što je McLaren sklopio ugovor s Kimijem

19 "Ne diraj moj čips, OK?" - Damonu Hillu, dok ga je ovaj intervjuirao

20 "Nisam mogao doći k sebi od sreće kad je (David Richards) dobio nogu. Na žalost, to nije imalo nikakve veze sa mnom, ali



sam se ipak osjećao dobro. Osveta je uvijek slatka."

21 "Nisam mogao doći k sebi od sreće kad je (David Richards) dobio nogu. Na žalost, to nije imalo nikakve veze sa mnom, ali sam se ipak osjećao dobro. Osveta je uvijek slatka."



Montoya na stablu: ali, je li Jacquesovo lajanje jače od ugriza...?

MOJ DRUGI AUTO JE...

Što F1 vozači voze kad se ne utrkuju? I U čemu su se dovezli na Grand Prix Francuske? Neki imaju odriješene ruke, ali većina nema...

Piše: Tom Clarkson
Fotografije: Darren Heath

RENAULT





FERNANDO ALONSO

Pojavio se u Magny-Coursu u Meganeu 2.0T Renaultsport
Prvi auto: "Renault Megane - stari stil."
Auto kompanije: "Megane 2.0T Renaultsport."
Ostali auti? "Nemam ga! Nikad nisam imao svoj vlastitiauto jer su mi ga uvijek dobavljali sponzori."





GIANCARLO FISICHELLA

Pojavio se u Magny-Coursu u Meganeu 2.0T Renaultsport
Prvi auto: "Golf GTi. Vrlo sportski."
Auto kompanije: "Moji Renaulti uključuju Vel Satis i Espace. Zbog djece važno je imati dobru razinu sigurnosti."
Ostali auti? "Ništa drugo; samo moji Renaulti."

McLAREN





KIMI RÄIKKÖNEN

Pojavio se u Magny-Coursu u Mercedes Benzu S500
Prvi auto: "Lada. Ne mogu se sjetiti koja."
Auto kompanije: "Mercedes ML55 i jedan R-klase."
Ostali auti? ÊMercedes CLK DTM."

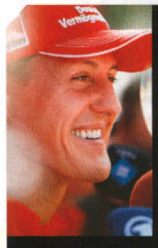




PEDRO DE LA ROSA

Pojavio se u Magny-Coursu u Mercedes Benzu S500
Prvi auto: "Opel Corsa GT od 1,3 litre. Vrlo brz!"
Auto kompanije: "Mercedes CLS 320 Cdi."
Ostali auti? "Nijedan."

FERRARI





MICHAEL SCHUMACHER

Pojavio se u Magny-Coursu u Maseratiju Quattroporte Sport GT
Prvi auto: "Ford Capri 1600."
Auto kompanije: "Ferrari 430."
Ostali auti? "Imam Ferrari Enzo, Ferrari Scagliletti, Lanciu Fedru i Fiat Multiplu."





FELIPE MASSA

Pojavio se u Magny-Coursu u Maseratiju Quattroporte Sport GT
Prvi auto: "Fiat Palio - to je brazilska verzija Punta."
Auto kompanije: "Maserati Quattroporte."
Ostali auti: "Nijedan, ali kupujem Ferrari 599."

TOYOTA





RALF SCHUMACHER

Pojavio se u Magny-Coursu u Lexusu RX400h
Prvi auto: "Volkswagen Golf."
Auto kompanije: "Imam ih nekoliko, ali mi je najdraži Land Cruiser. Dobro je imati povjerenja u svoj auto, osobito na snijegu."
Ostali auti? "Imam svoje Toyote i to je to.





JARNO TRULLI

Pojavio se u Magny-Coursu u Lexusu RX400h
Prvi auto: "Renault Clio. Bio je to majčin auto."
Auto kompanije: "Lexus RX400, hibrid. Mogu iskreno reći da je to najbolji cestovni auto kojeg sam ikad imao."
Ostali auti? "Moj jedini klasični auto je Fiat 500 iz 1964. Ima ona fantastična vrata koja se otvaraju prema naprijed."

WILLIAMS





MARK WEBBER

Pojavio se u Magny-Coursu u Porscheu Carrera GT
Prvi auto: "Toyota Corona iz 1969."
Auto kompanije: "Imam BMW 5-seriju diesel limuzinu."
Ostali auti? "Nijedan."





NICO ROSBERG

Pojavio se u Magny-Coursu u svom motorhomeu
Prvi auto: "Audi RS6."
Auto kompanije: "Audi RS6 - još uvijek isti."
Ostali auti? "Nijedan."

HONDA





RUBENS BARRICHELLO

Pojavio se u Magny-Coursu u Hondi Civic i-CTDi
Prvi auto: "Volkswagen Golf."
Auto kompanije: "Dvije Honde Tourer Accord."
Ostali auti? "Još uvijek imam moj Ferrari 575."





JENSON BUTTON

Pojavio se u Magny-Coursu u Hondi Civic i-CTDi
Prvi auto: "Vauxhall Cavalier kojeg sam kupio svojom prvom plaćom."
Auto kompanije: "Honda NSX TIP-R i HondaS2000."
Ostali auti? "Samo moje Honde."

RED BULL





DAVID COULTHARD

Pojavio se u Magny-Coursu u svom motorhomeu
Prvi auto: "Renault 5 GT Turbo."
Auto kompanije: "Maserati Coupe GT."
Ostali auti? "Smart, Stari Mercedes 280 SL - iz ožujka 1971., mjeseca u kojem sam rođen; Mercedes E55 AMG i jedan Mercedes M-klase."





CHRISTIAN KLIEN

Pojavio se u Magny-Coursu u Opel Vectri 2.2i 16v SRi
Prvi auto: "Volkswagen Golf"
Auto kompanije: "Maserati Coupe GT."
Ostali auti? "Range Rover Sport."

BMW-SAUBER





JACQUES VILLENEUVE

Pojavio se u Magny-Coursu u BMW-u X3 3.0d M Sport
Prvi auto: "Bio je to Peugeot 205 GTi."
Auto kompanije: "BMW X5 4.4i."
Ostali auti?"Jedan stari Chevy pick-up."





NICK HEIDFELD

Pojavio se u Magny-Coursu u BMW-u X3 3.0d M Sport
Prvi auto: "Opel Corsa."
Auto kompanije: "BMW X5 4.8is i BMW M6."
Ostali auti? "VW Beetle Cabrio i VW Multiva."

MIDLAND





CHRISTIJAN ALBERS

Pojavio se u Magny-Coursu u Porscheu Cayenne Turbo.
Prvi auto: "Opel Astra."
Auto kompanije: "Porsche 997 Turbo i Cayenne Turbo - sponzorira me Porsche!"
Ostali auti? "Nijedan."





TIAGO MONTEIRO

Pojavio se u Magny-Coursu u BMW-u 130d M Sport. ("Zapravo je prilično dobar.")
Prvi auto: "Volkswagen Golf VR6."
Auto kompanije: "Zezate me? Ormar je prazan."
Ostali auti? "Džip Chevy Tahoe iz 1997."

TORO ROSSO





TONIO LIUZZI

Pojavio se u Magny-Coursu u svom motorhomeu
Prvi auto: "Mercedes CLK 200 Kompressor."
Auto kompanije: "Maserati GranSport."
Ostali auti? "Audi A3 2.0 TDI S Line."





SCOTT SPEED

Pojavio se u Magny-Coursu u Ford Focusu
Prvi auto: "Suzuki Swift."
Auto kompanije: "Maserati GranSport."
Ostali auti? "Audi S3."

SUPER AGURI





TAKUMA SATO

Pojavio se u Magny-Coursu u Hondi Civic i-CTDi
Prvi auto: "Honda Beat."
Auto kompanije: "Honda Civic i-CTDi."
Ostali auti? "Klasični Mini Cooper S iz 1996."





FRANCK MONTAGNY

Pojavio se u Magny-Coursu u Peugeotu 1007 1.4 16v Sport
Prvi auto: "Volkswagen Golf."
Auto kompanije: "Honda Civic i-CTDi."
Ostali auti? "Mustang i Chevy iz '67."

UVIJEK JE BILO TAKO...

Davne 1955., kad je Stirling Moss vozio za Mercedes koristio je limuzinu 220, kao dio dogovora. I od tada se nije mnogo toga promijenilo, osim što vozači McLarena danas koriste Mercedese mnogo boljih karakteristika od Stirlingovog modela 220. Moss je kasnije kupio za svoje novce Facel Vegu, ali je sredinom šezdesetih dolazak Forda u Formulu 1 značio da su vozači poput Jima Clarka, Jackieja Stewarta i Grahama Hilla krstarili uokolo u ogromnim limuzinama Zodiac i, kasnije, Granada. Kasnije, u sedamdesetima, James Hunt je uživao u neobičnm komercijalnom partnerstvu s Vauxhallom – njegov nesputani životni stil nije se nikada baš previše poklapao s njihovim pomalo dosadnim javnim imidžem – ali onda je na scenu stupio Mercedes sa svojim vrlo povoljnim poslovnim popustima, pa je u ranim osamdesetima većina F1 vozača vozila Mercedese. F1

POBIJEDI U NEDJELJU, PRODAJ U PONEDJELJAK

Da, naravno, šest velikih proizvođača su u Formuli 1 zbog slave. Ali također je potrebno i prodati sve one zalihe automobila iz skladišta

Izvještaj: Richard Bremner



Str.48

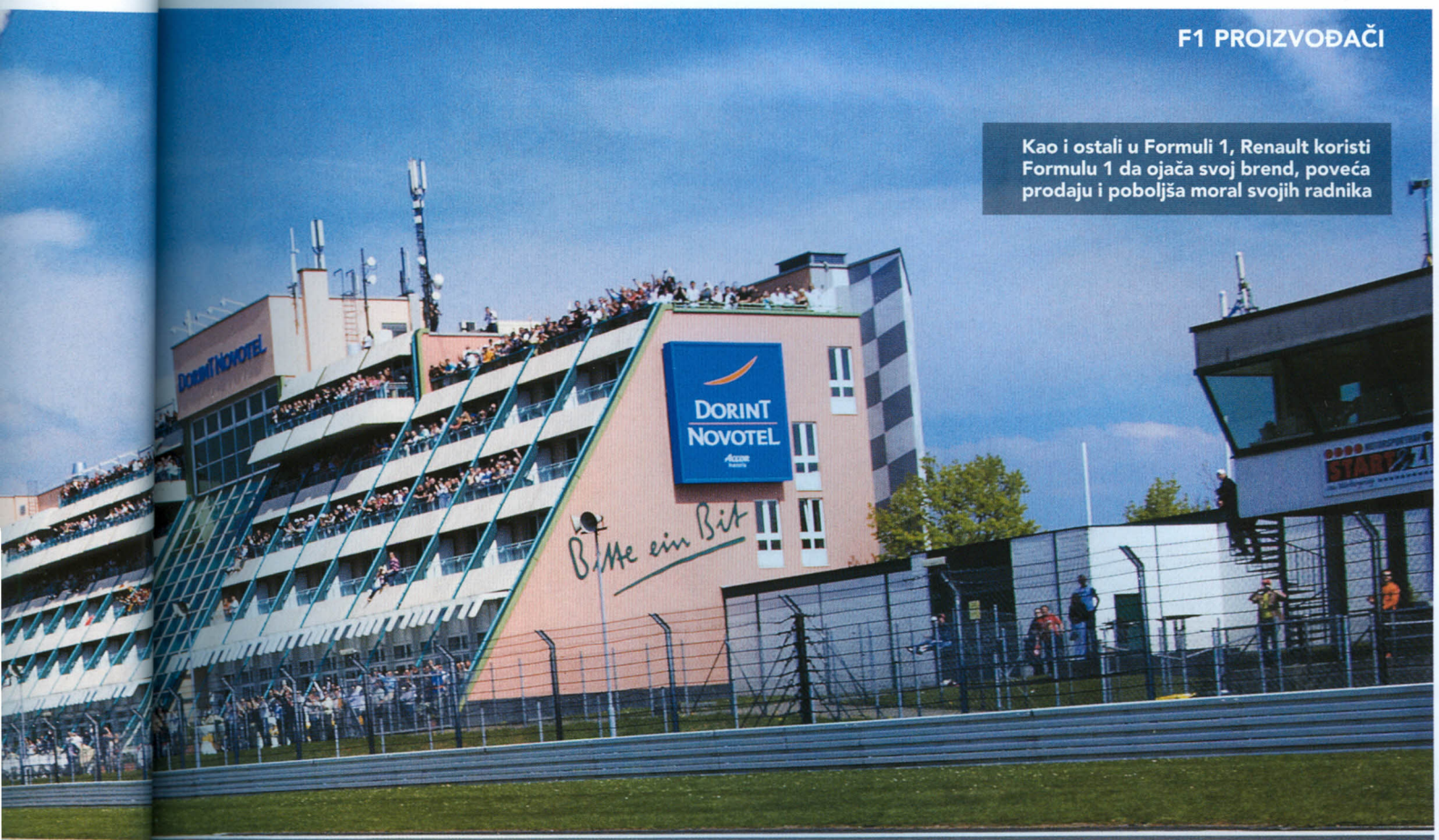


Str.50



Str.52

Kao i ostali u Formuli 1, Renault koristi Formulu 1 da ojača svoj brend, poveća prodaju i poboljša moral svojih radnika





FOTOGRAFIJE: LOIC VENANCE/AFP/GETTY IMAGES, DREW GIBSON, XPB.CC



HONDA



Str.54

BMW



Str.56

RENAULT



Str.58

MERCEDES-BENZ

Osnovani: 1886
Globalna prodaja automobila 2005.: 1.902.500
Ukupni promet: 63 milijarde dolara
Predsjednik upravnog odbora: Dieter Zetsche
Kratkoročni ciljevi: nepreciziran (namjerna politika)

POVIJEST UTRKA

Mercedes je pobijedio na prvoj svjetskoj auto-utrci 1894., i od onda je stalno (više ili manje) prisutan. Najistaknutiji uspjesi uključuju Blitzen-Benz iz 1910., kompresorske automobile, pobjednike Targa Florija u dvadesetima, legendarne Srebrne strijele iz tridesetih, model 300SLR, veliku pobjedu Stirlinga Mossa u utrci Mille Miglia 1955., uspjehe na relijima i nedavna svjetska prvenstva Mike Häkkinena s Mercedesovim motorom u Formuli 1.



Rana parada Srebrnih strijela - modela W25 - u Montlheryju, u Francuskoj, 1934.

TKO KONTROLIRA EKIPU?

Norbert Haug, potpredsjednik svih motosport aktivnosti Mercedesa, direktno izvještava predsjednika odbora Dietera Zetschea. Njegov su zadatak, što ne iznenađuje, pobjede, ali također i vođenje firme koja će ostavljati dojam "poštenog i simpatičnog natjecatelja", govori glasnogovornik ekipe, kao i "demonstracija spremnosti za natjecanjem, i sposobnosti da se uvijek pobijedi". Mogućnost da pobjede nisu uvijek moguće prihvaća se, ali ostaje jasna ambicija što veće uspješnosti. "No, krajnji cilj uvijek ostaje pobjeda."




Norbert Haug nadgleda sve sportske aktivnosti Mercedesa; model SLR McLaren (dolje) svojim nosem oponaša Formulu 1

ZAŠTO SU U FORMULI 1?

Za Mercedes Formula 1 je sredstvo za promociju imidža kompanije mladima, stvaranja dinamične atmosfere i demonstriranje svojih mogućnosti, snage njihove tehnologije i sposobnosti da se bore s najboljim proizvođačima - suparnicima. Cilj je biti spreman za izazov i natjecanje.


Mercedes promovira visoku tehnologiju (SLR McLaren, dolje) i mladalački imidž

DA LI F1 PROGRAM DOISTA DJELUJE?

Kompanija smatra da je ovdje ključni utjecaj televizije. On osigurava svjetsku prisutnost i mogućnost poboljšanja izloženosti tržištima poput Kine, gdje su već "na ulaznim vratima". U Mercedesu misle da zbog Formule 1 prodaju više automobila - "Mi to inače ne bismo radili," kažu – i smatraju da svugdje u svijetu imaju bolju prodaju kao rezultat njihovog F1 programa. Osobito misle da je izloženost zbog Formule 1 veća u zemljama u razvoju, radije nego na Zapadu. Za razliku od Renaulta, u Mercedesu ocjenjuju da iz Formule 1 izvlače i tehnološku korist za svoje cestovne automobile. Vrhunski model SLR McLaren koristi mnogo druge tehnologije iz Formule 1, ne samo šasiju od karbonskih vlakana, dok Mercedesovi inženjeri također koriste iskustva iz Formule 1, učeći kako vrlo brzo razvijati efikasna rješenja. Nekoliko vrhunskih inženjera iz proizvodnog razvoja ranije je radilo u F1 ekipi.

BUDUĆNOST

Dieter Zetsche, čovjek koji planira dugi ostanak u Mercedesu, ali koji je tek nedavno postao predsjednik odbora, nedavno je svojim prisutstvom na NASCAR utrci ponovno potvrdio predanost cijele firme sportu, ističući činjenicu da je DaimlerChrysler jedina kompanija u svijetu koja se natječe i u NASCAR-u i u Formuli 1. Rekao je: "mi namjeravamo nastaviti što veći utjecaj naše jedinstvene njemačko-američke kombinacije na uspješnost u ovim kategorijama". Ovo, čini se, podrazumijeva kontinuiranu prisutnost u Formuli 1.

> "Televizija je ključ. Ona osigurava svjetsku prisutnost i mogućnost poboljšanja izloženosti tržištima poput Kine"





Mercedes koristi prisustvo u Formuli 1 za promociju visoke tehnologije i imidža mladenačke svježine

FERRARI

Osnovani: 1947.
Globalna prodaja automobila 2005.: 5.409
Ukupni promet: 1.63 milijarde dolara
Predsjednik upravnog odbora: Luca di Montezemolo
Kratkoročni ciljevi: nepreciziran

POVIJEST UTRKA

Enzo Ferrari je počeo kao vozač, utrka i potom je napredovao do vođenja tvorničke ekipe Alfa Romea, prije nego ih je napustio kako bi osnovao vlastitu ekipu 1939. Počeo je s proizvodnjom cestovnih automobila 1948., kao načinom financiranja trkaće ekipe. F1 ekipa je osvojila 11 svjetskih prvenstava za vozače i 14 za konstruktore, ali je pretrpjela famoznu "sušu" naslova za vozače dugu 21 godinu, do pobjede Michaela Schumachera u prvenstvu 2000. Njihovo je ime najpoznatije i najromantičnije u povijesti sporta, i neraskidivo je povezano s Formulom 1.



TKO KONTROLIRA EKIPU?

Generalni menadžer i prvi čovjek ekipe Jean Todt je osoba koja je svakodnevno odgovorna za ekipu Formule 1 i za odjel cestovnih automobila, i odgovara predsjedniku i Luci di Montezemolu, koji je ujedno i predsjednik odbora Fiata.

ŠTO RADE U FORMULI 1?

Ferrari se razlikuje od ostalih kompanija utoliko što su započeli kao trkaća ekipa, a u proizvodnju cestovnih automobila ušli su samo zato što je Enzo Ferrari morao nekako financirati sudjelovanje u utrkama. Njihov prvi cestovni automobil, 166 Inter, proizveden je 1948. Danas je proizvodnja cestovnih automobila, u smislu ukupnog prometa, znatno veća nego F1 operacija, i pokriva 20 do 30 posto manjka u budžetu koji nije pokriven F1 sponzorima. Ferrarijev glavni dioničar, Fiat, posjeduje 56 posto Ferrarija. Fiat nema izravan financijski doprinos, ali osigurava značajnu tehničku potporu.

Ferrari se utrkuje u Formuli 1 jer je to glavna kategorija automobilističkog sporta. "Utrkivanje je u našem DNA, i ne mogu zamisliti Ferrari bez utrka," kaže medijski šef za Formulu 1, Luca Colajanni. S vremenom se u Ferrariju nadaju da će F1 program također stvarati profit, zbog čega tvrde da podržavaju pokušaje FIA-e da smanji troškove. Ako uspiju, to će značiti da će se riješiti glavnine izdataka vezanih za promociju, što bi u automobilskoj industriji bilo jedinstveno – Formula 1 je jedino promotivno sredstvo Ferrarija jer se, za razliku od gotovo svakog drugog proizvođača automobila, oni ne reklamiraju.

DA LI F1 PROGRAM DOISTA DJELUJE?

Možda najviše iznenađuje činjenica da u Ferrariju vjeruju kako postoji mala veza između njihovih uspjeha na stazi i prodaje cestovnih automobila. Prije nego što su osvojili naslove konstruktora 1999. i vozača 2000. prošlo je 15 godina bez osvajanja naslova prvaka, a ipak se prodaja cestovnih automobila kroz svo to vrijeme povećavala, usporedo s obnavljanjem i širenjem ponude. Prodaja bi eventualno možda mogla oslabiti ako se Ferrari povuče iz bilo koje vrste utrka, ali to je tek teoretska pretpostavka – Ferrari bez programa utrka je poput automobila bez motora.



Enzo kao trkač (gore); mjenjač na upravljaču dolazi ravno iz Formule 1



"U Ferrariju vjeruju kako postoji mala veza između njihovih uspjeha na stazi i prodaje cestovnih automobila"

Ferrari je prodavao prve cestovne automobile kako bi se mogao utrkivati; svi drugi se utrkuju kako bi prodavali cestovne automobile

značiti da će
za
ndustriji
ino
e, za razliku
ača

DOISTA

da u
veza između
estovnih
ili naslove
rošlo je 15
svajanja
ka, a ipak se
vnih
kroz svo to
ećavala,
bnavljanjem
nude.
ventualno
a oslabiti
i povuče iz
e utrka, ali
etska
– Ferrari
a utrka je
bila bez

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, ARHIVA LAT, SUTTON MOTORSPORT IMAGES, AP/GETTY IMAGES

Kao daljnji dokaz da postoji mali međusobni odnos između uspjeha na utrkama i prodaje automobila treba uzeti u obzir činjenicu da se Formula 1 relativno slabo prati u Sjedinjenim Državama, a ipak je to tradicionalno najvažnije tržište ove kompanije. "Pravilo da što više pobjeđuješ, više ćeš automobila prodati, ne vrijedi za Ferrari," kaže Colajanni.

Ali, Formula 1 je korisno sredstvo za uvođenje marke na nova tržišta gdje je svijest o propetom konjiću još mala, osobito u Kini. Ferrariji se tamo prodaju u relativno malom broju, ali je svijest o marci počela osjetno rasti od dolaska Formule 1 u Šangaj. Zbog toga Ferrari podupire nove utrke kao što su Bahrein i Turska.

Područje u kojem se Ferrarijeva aktivnost cestovnih auta znatno okoristila programom utrka je prijenos tehnologije, čiji su se neki aspekti profiltrirali sve do relativno krotkih cestovnih automobila. Ferrari smatra Formulu 1 svojim prijenosnim odjelom za istraživanje i razvoj. Najznačajnija tehnologija koja je posljednjih godina dospjela do cestovnih automobila je mjenjač s kontrolom promjene brzina na upravljaču, s kojim je ekipa prvi put eksperimentirala 1980.-81., a prvi put ga je upotrijebila na utrkama 1989. Sistem se 1995. pojavio u cestovnom Ferrariju F355, a danas ga koristi glavnina Ferrarijevih modela. U skorije se vrijeme ova tehnologija raširila i kod nekih masovnih proizvođača automobila. Drugi primjeri "kapanja" tehnologije iz Formule 1 je elektronički kontroliran diferencijal modela F430, neka njegova aerodinamička rješenja, keramičke kočnice, dizajn motora i druge stvari. Ferrarijevi cestovni super-automobili najbliži su, od svih "normalnih" automobila, Formuli 1 i, usprkos tome što su razlike ipak vrlo velike, tehnološka povezanost je vrlo značajna.

Poput svih drugih F1 ekipa povezanih s proizvodnjom cestovnih automobila, i Ferrari ima značajnih koristi od miješanja osoblja na svim razinama. Na primjer, Paolo Martinelli, koji danas vodi odjel F1 motora, ranije je bio šef odjela za motore cestovnih automobila. Postoji mnogo sličnih primjera. Više nego kod bilo koje druge kompanije, sudbinu F1 ekipe proživljavaju svi zaposlenici Ferrarija. "To je naš život," kaže Colajanni, i moral doista slijedi uspjehe ekipe. No, mit o Ferrariju je toliko velik, da nije vjerojatno da bi mnogi zaposleni u toj firmi osjećali bilo kakvu vrst demotivacije, čak i u slučaju da uspjesi u utrkama privremeno presuše.

Veliki uspjesi na stazi enormno su povećali broj navijača u cijelom svijetu



BUDUĆNOSTI

Hoće li Ferrari ikad napustiti Formulu 1? Nepojmljivo, zar ne? Ipak, to bi se moglo dogoditi ako bi Formula 1 prestala predstavljati sam vrhunac automobilističkog sporta. Ionako, ako ste iz sjeverne Amerike, Formulu 1 ne doživljavate tako, premda je to najveće tržište za Ferrarijeve cestovne automobile. Ferrari je, tako, nakratko u ranim osamdesetima razmišljao o premještanju svojih sportskih aktivnosti u seriju Indy utrka. Ali, namjera Ferrarija je sada ostati u Formuli 1 – oni su bili prvi koji su potpisali novi Concorde ugovor, koji će vrijediti do 2012., i imaju sponzorske ugovore s Philip Morrisom do 2011. i Shellom do 2010.



TOYOTA

Osnovani: 1937.
Globalna prodaja automobila 2005.: 7.360.885
Ukupni promet: 158.6 milijardi dolara
Predsjednik upravnog odbora: Katsuaki Watanabe
Kratkoročni ciljevi: rano u idućem desetljeću dostići udio od 15 % svjetskog tržišta

POVIJEST UTRKA

Toyota ima dugu povijest u auto utrkama - iduće godine će slaviti 50 godina - iako je njihova prisutnost u Formuli 1 počela tek 2001. Glavni su uspjesi do sada postignuti u svjetskim reli prvenstvima - firma je osvojila sedam naslova prvaka. 1999. godine su za vrlo malo izgubili utrku u Le Mansu. Toyota je do kraja 2005. bila prisutna u seriji Indy Car u Sjedinjenim državama, a sljedeće će godine postati prvi strani proizvođač koji će se natjecati u NASCAR-u. Zastupljena je i u Formuli 3 svojim programom za mlade vozače.

TKO KONTROLIRA EKIPU?

Tsutomu Tomita je glavni menadžer i prvi čovjek ekipe, a John Howett je predsjednik. Obojica izvještavaju Tadashija Yamashinoa, Toyotinog vrhovnog menadžera u Japanu, i izvršnog potpredsjednika odjela za istraživanje i razvoj, Kazuoa Okamota. Njihov je zadatak biti što je moguće uspješniji. Puko natjecaje nije dovoljno – moraju izazivati vodeće ekipe i pobijeđivati ih.



ZAŠTO SU U FORMULI 1?

Toyota ima gotovo 50-godišnju natjecateljsku povijest i nakon sedam osvojenih svjetskih reli prvenstava F1 prvenstvo smatra se prirodnim slijedom događaja. Tijekom proteklih pola stoljeća kompanija je neprekidno samo rasla u pogledu prodaje, prisustva na tržištu i profita, a natjecanje u samom vrhu motosporta, gdje mogu prikazivati svoju tehnologiju, smatra se potpuno logičnim.

Iako je F1 ekipa poznata pod imenom Toyota, to je kolektivna promotivna operacija cijele grupacije, što uključuje Lexus i Scion (marka u SAD-u orijentirana na mlađe kupce). Zbog toga se logo Toyote kao marke automobila ne pojavljuje u Formuli 1.



Toyotini razlozi za sudjelovanje u Formuli 1 su složeni i jedinstveni - ali je poboljšanje imidža uvijek dobrodošlo

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, GLENN DUNBAR/LAT

DA LI F1 PROGRAM DOISTA DJELUJE?

Razvoj imidža glavni je razlog prisustva Toyote u Formuli 1. Prema njihovim istraživanjima, Europljani su uglavnom pokazivali racionalnu tendenciju prihvaćanja ove marke; utrke, a osobito Formula 1, unosi u brend emocionalni naboj, što je ranije nedostajalo. Redovna istraživanja u protekle tri godine pokazuju da se, bar što se tiče F1 publike, generalna percepcija Toyote bitno mijenja upravo u tom smjeru. Ovo je osobito potpomognuto golemom globalnom televizijskom publikom od 160 milijuna gledatelja. U dosezanju ove potencijalne baze kupaca, Toyota smatra Formulu 1 relativno ekonomičnom. Pritom se također vjeruje da je uspjeh u utrkama samo dio kombinacije – ono što je važno je cijela slika, kao i raspon cestovnih modela koje firma nudi na prodaju. Toyota je ovdje ponešto slična Renaultu, jer njihovoj ponudi trenutno nedostaju uzbudljivi modeli, ali u firmi tvrde da će u dogledno vrijeme predstaviti automobile s više karizme koji mogu privući mase i bolje iskoristiti prisustvo u Formuli 1.

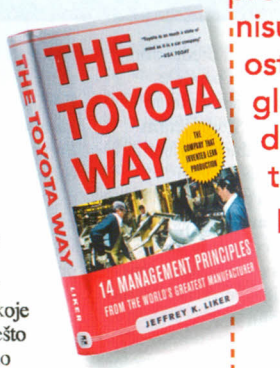
Poput nekih drugih ekipa velikih proizvođača, niti Toyota nije kvantificirala vezu između Formule 1 i prodaje automobila. Oni vjeruju da je Formula 1 uglavnom sredstvo za povećanje svijesti o brendu, uglavnom zbog toga što je teško stvoriti vjerodostojnu vezu između obiteljskog auta od 15.000 dolara i Formule 1. No, pobijediti na stazi tako zvučna imena kao što su Ferrari, Mercedes ili BMW šalje u svijet vrlo upečatljivu poruku. U Toyoti ocjenjuju da bi, ukoliko bi se ovo poklopilo s vrlo visokim očekivanjima što ih već sada imaju svi kupci Toyotinih cestovnih automobila, dobitak za imidž brenda bio vrlo velik. Toyota također vidi Formulu 1 kao način da se probije na nova svjetska tržišta, premda su već prisutni gotovo svugdje.

Za razliku od Honde i BMW-a, Toyota ne vjeruje da postoji veliki djelokrug transfera tehnologije od Formule 1 prema cestovnim automobilima. Umjesto toga, oni se usredotočuju na prijenos proizvodne efikasnosti, koja je bit Toyotine filozofije i koja je razlog njihovog današnjeg golemog svjetskog uspjeha. Ukratko, filozofija Toyotinog proizvodnog sistema primjenjuje se na F1 operaciju u Kölnu. Kaizen, koncept stalnog unapređivanja i pristupa koji nikad nije zadovoljnan postignutim, smatra se vrlo primjenjivim za Formulu 1. Genchi genbutsu, ili otkrivanje uzroka problema, također je dragocjena disciplina. A kanban – ili isporuka točno na vrijeme – uz ove ostale Toyotine temeljne postavke smanjila je na pola vrijeme potrebno za izradu novog F1

改善

KAIZEN

Glavni princip Toyotinog proizvodnog sistema, kaizen, sastoji se od dva elementa: prvi je neprestano usavršavanje koje eliminira nepotrebne procese, one koji nisu ključni za ostvarivanje glavnih ciljeva, a drugi neprekidna težnja za poboljšanjem

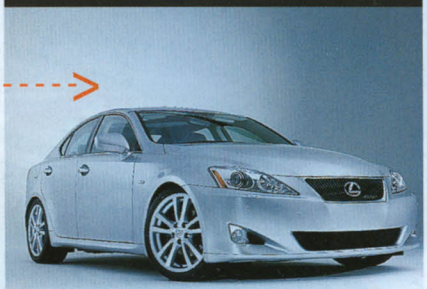


automobila; a vrijeme "generalke" (nakon sudara ili eksplozije motora u utrci) smanjilo se s pet dana na dva.

Toyota se također razlikuje od Renaulta, Honde, Mercedesa i BMW-a – koji su svi kupili već postojeće ekipe – u vjerovanju da svoju Formulu 1 moraju sami razvijati od nule. Opet, to je dio Toyotine opće filozofije – treba se prisjetiti da su oni svoju uspješnu luksuznu marku Lexus počeli također od nule. Toyota je kompanija koja će uvijek kreirati svoja pravila i preispitivati ustaljene načine vođenja poslova.

Ali, kao i ostale ekipe, Toyota izmjenjuje svoje inženjere iz odjela cestovnih i trkaćih automobila, ne samo zato da bi osigurali da se Toyotin poizvodni sistem svugdje primjenjuje, već i zato jer žele da sve njihove inženjerske discipline, osobito razvoj materijala i aerodinamika, budu uključene u Formulu 1.

Toyotin prestižni brend Lexus razvijen je od nule. Model IS 220d (dolje) rival je BMW-ovoj seriji 3



Oni ujedno smatraju Formulu 1 velikim moralnim podstrekom za svoje zaposlenike, kojih širom svijeta ima 270.000. Obzirom da je Formula 1 globalna platforma, to je za kompaniju odličan način da podijeli strast sa svim svojim zaposlenicima. Poput Renaulta, i Toyota vodi svoje najuspješnije osoblje na nagradna putovanja, na kojima se ono pridružuje ekipi u vrijeme Grand Prix vikenda.

BUDUĆNOST

Toyota srednjeročno sigurno ostaje u Formuli 1, obzirom da su potpisali novi Concorde ugovor. Još uvijek se smatraju relativno mladom ekipom i znaju da uspjeh iziskuje vrijeme. Pa ipak, vremenski okviri nisu bez granica. Također, Toyota neće ostati u Formuli 1 ukoliko ona i dalje ne bude smatrana samim vrhuncem automobilističkih utrka.

U Toyoti znaju da moraju biti strpljivi; ova kompanija također čini sve da se inženjeri iz cestovnih i trkaćih odjela neprekidno izmjenjuju



"Za razliku od Honde i BMW-a, Toyota ne vjeruje da postoji velik transfer tehnologije od Formule 1 prema cestovnim automobilima"



HONDA

Osnovani: 1948.
Globalna prodaja automobila 2005.: 3.363.926
Ukupni promet: 84 milijarde dolara
Predsjednik upravnog odbora: Takeo Fukui
Kratkoročni ciljevi: biti predvodnik na tržištu u oblastima sigurnosnih sistema za vožnju i ekološki orijentirane tehnologije

POVIJEST UTRKA

Povijest Honde u Formuli 1 je iznenađujuće duga, obzirom na njihov relativno kratak staž proizvođača automobila. Ali, na utrkama su duže na dva kotača nego na četiri, jer su i cestovne motocikle proizvodili prije nego automobile. Njihova je avantura u Formuli 1 započela 1964., a prva Grand Prix pobjeda stigla je godinu dana kasnije s Hondom RA272. Nakon toga su napustili Formulu 1, a potom se vratili samo kao snabdjevači motora, i to vrlo uspješno: osvojili su 71 Grand Prix pobjedu, šest svjetskih naslova konstruktora i pet naslova vozača, s takvim vozačkim legendama kao što su bili Alain Prost i Ayrton Senna.



Honda je svoju prvu GP pobjedu ostvarila u Meksiku 1965. s Richijem Gintherom; drugu pobjedu donio je John Surtees u Monzi 1967.





Honda S2000 (gore) koristi puno F1 filozofije; Senna (dolje) dobiva GP Italije 1990. u McLaren-Hondi

TKO KONTROLIRA EKIPU?

Na strani koja nije tehnička, to su glavni menadžer Nick Fry i predsjednik Honda Racinga Yasuhiro Wada; Shuhei Nakamoto je tehnički direktor, a sva trojica podređeni su Motoatsuu Shiraishiju, predsjedniku odjela za istraživanje i razvoj, i Hiroshiju Oshimiju, članu upravnog odbora odgovornog, između ostalog, za utrke. Svi zajedno odgovaraju generalnom predsjedniku Takeou Fukuiju.



ZAŠTO SU U FORMULI 1?

Honda dijeli uvjerenje da Formula 1 predstavlja sam vrh automobilističkih utrka, i to je glavni razlog zbog kojeg su tu prisutni. Naravno, tu su i zbog pobjeda, jer Honda se uvijek natječe da bi pobijedila. Ali, kompanija vidi utrkivanje i kao investiciju u istraživanje i razvoj, ključne preduvjete njihove budućnosti. "Generacije Hondinih inženjera trenirale su u super-kompetitivnom svijetu utrka," kaže Wada. "To u njih usađuje duh izazova potrebnog za razvoj novih inovativnih tehnologija. A obzirom da Formula 1 ima jedinstveni svjetski doseg, to nam koristi i sa stanovišta gradnje našeg imidža i prepoznatljivosti brenda. Ali, na kraju krajeva, mi se jednostavno volimo utrkivati. Uvijek smo bili strastveni kad se radilo o utrkama, i uvijek ćemo biti."

Ali, usprkos njihovoj dugoj povijesti u Formuli 1, Honda nije uvijek bila u njoj prisutna. "Tako bismo voljeli biti u stanju neograničeno se utrkivati, ponekad moramo gledati malo šire," kaže Wada. Na primjer, Honda je u šezdesetima napustila sport kako bi se koncentrirala na američko tržište svojih cestovnih modela, posebno na US Clean Air Act (Zakon o čišćem zraku), sredinom sedamdesetih, za što je ključan bio razvoj modela CVCC Civic. "Sada, kad smo se opet vratili, htjeli smo učiniti sve što je potrebno za pobjedu," kaže Wada, "Nakon nekoliko godina rada na motorima i na udruženoj proizvodnji šasija s BAR-Hondom, osjetili smo da je preuzimanje vlasništva nad ekipom bio najbolji put za daljnji napredak."

DA LI F1 PROGRAM DOISTA DJELUJE?

Iako je očigledno da je za Hondu važno poboljšanje imidža kroz utrke, kompanija je, zapravo, najviše na dobitku zbog korištenja Formule 1 za usavršavanje svojih inženjera. "Osjećamo da korist od Formule 1 za tehnologiju naših cestovnih automobila, i za sve naše ostale proizvode, dolazi više od transfera ljudi nego od transfera tehnologije," kaže Wada. Stotine Hondinih inženjera provode određeno vrijeme u programima utrka prije nego što se vrate da bi primijenili filozofiju utrka na proizvodnju Hondinih komercijalnih proizvoda. Tako, recimo, Takeo Kiuchi, voda Hondinog F1 projekta do prošle godine, sada usmjerava istraživanje kompanije prema budućim tehnologijama motora. Kad je Honda krajem 1992. napustila Formulu 1, Kiuchi je vodio ekipu koja je stvorila Hondin cestovni hibridni model Civic. A dva bivša predsjednika Honde – Tadashi Kume i Nobuhiko Kawamoto – ranije su bili uključeni u dizajn motora u Formuli 2. Transfer funkcionira i u drugom smjeru, pa F1 ekipa "uvozi" neke stvari iz tehnologije cestovnih automobila. Ima i mnogo specifičnih primjera korištenja F1 tehnologije za proizvodnju cestovnih automobila. Recimo, inženjeri koji su razvili V12 motor za McLaren 1992., kasnije su dizajnirali motor za cestovni sportski auto S2000, koji se standardno vrti do nevjerojatnih 9.000 okretaja u minuti, dok je Hondina izuzetna V-TEC tehnologija promjenjivog podešavanja ventila također rad bivših inženjera Formule 1. Honda je potpuno svjesna da, što se marketinga tiče, Formula 1 može podići svijest o brendu svugdje u Europi, a još više u Aziji i Južnoj Americi. Ali, ne vjeruju puno u teoriju "pobijedi u nedelju, prodaj u ponedjeljak."

"Formula 1 može biti motivirajući faktor za privlačenje ljudi našoj kompaniji i brendu," kaže Wada. "Ali odluka kupca o kupovini stvara se na temelju kvalitete proizvoda, mogućnosti njegovog korištenja i, ključno, usluge koju dobija, mnogo više nego na temelju toga da li se utrkujemo ili ne."

Ali i ovdje je Formula 1 koristan motivator za zaposlenike. "To je veliki motiv za naših 140.000 radnika diljem svijeta," kaže Wada. "I premda je tako nešto teško kvantificirati, neosporna je interna korist od sudjelovanja u Formuli 1. To okuplja naše zaposlenike i daje im još jednu stvar kojom se mogu ponositi. Vidjeti dobrodošlicu koju naši vozači dobiju kad ih odvedemo u Hondine urede i tvornice, zaista vam pokazuje koliko je ljudima stalo. Mi smatramo da bi utrke trebale biti u duši Hondinih ljudi, pa često ljudi koje biramo pri zapošljavanju pokazuju živi interes za Formulu 1."

> "Honda je u Formuli 1, naravno, zbog pobjeda, no istovremeno utrke vidi kao investiciju u istraživanje i razvoj"

BUDUĆNOST

Honda bi, jasno, u jednom trenutku mogla napustiti Formulu 1 i koncentrirati svoju inženjersku snagu negdje drugdje, osobito ako se imaju na umu rastući problemi zaštite okoline s kojima se suočava proizvodnja cestovnih automobila, premda, kaže Wada, "dokle god osjećamo da Formula 1 ostaje snažan tehnološki izazov i vrhunac u natjecateljskom auto sportu i dok god kompanija bude imala od toga koristi, ona će biti dio naše budućnosti. Formula 1 je investicija u naše ljude, u naše istraživanje i razvoj i u naš zaštitni znak."

Gotovo jednako kao i Ferrari, u Hondi se smatraju rasnim trkačima, a Formulu 1 koriste kao trening za inženjere

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, STEVN TEE/LAT, ARHIVA LAT

Osnovani: 1916.
Globalna prodaja automobila 2005.: 1.327.992
Ukupni promet: 59 milijardi dolara
Predsjednik upravnog odbora: Helmut Panke
Kratkoročni ciljevi: povećati globalnu prodaju sve tri marke (BMW, Mini, Rolls-Royce) na 1,6 milijuna

BMW

POVIJEST UTRKA

BMW se u Formulu 1 vratio 2000. kao dobavljač motora za Williams (nakon osvajanja svjetskog prvenstva u istoj ulozi 1983. s Nelsonom Piquetom i Brabhamom), i zatim je kupio većinu dionica ekipe Sauber kako bi postao potpuni konstruktor od 2006. Firma je više od 40 godina protagonist u utrkama turističkih automobila - modeli "Batmobile" 3.0 CSL i M1 iz serije Procar obilježili su, recimo, sedamdesete. Kompanija se na utrkama pojavila već sa svojim prvim modelom Dixi, koji je 1930. izrađen na temelju Austina Seven. U motociklističkom sportu kompanija ima još i dužu povijest. Danas za mlade vozače organiziraju utrke Formule BMW - serije jednosjeda s motociklističkim motorima.



BMW M6 ima mjenjač od 7 brzina i V10 motor, što pokazuje izravni utjecaj Formule 1

TKO KONTROLIRA EKIPU?

Mario Theissen je direktor BMW Motosporta, koji upravlja ekipom Formule 1. On podnosi izvještaj izravno Helmutu Pankeu, predsjedniku upravnog odbora.

ZAŠTO SU U FORMULI 1?

"Naš angažman se u biti temelji na dva aspekta," kaže Theissen. "S jedne strane djeluje kao pravi akcelerator tehnologije, a s druge je odlična platforma za autentičnu prezentaciju BMW-ove kvalitete u svjetskim razmjerima. To se odnosi na to kako BMW vide drugi, ali i na to kako se mi vidimo unutar kompanije." Formula 1 je, smatra Theissen, "skrojena upravo po mjeri BMW-a".

DA LI F1 PROGRAM DOISTA DJELUJE?

Na osnovu istraživanja kojeg su napravili prošle godine, BMW vjeruje da njihovom imidžu sudjelovanje u Formuli 1 pomaže više nego ijednom drugom proizvođaču cestovnih automobila. "Po meni, to ima potpunog smisla," kaže Theissen, "BMW ima vrlo definirani brend koji se u Formuli 1 može dokazati više nego bilo gdje drugdje. Nama je to savršena arena za prikazivanje dinamičnih performansi, inovacija, tehnologije, sportskog duha i, naravno, vozačkog užitka." Osobito ovaj posljednji atribut čini samu srž reputacije BMW-ovih cestovnih automobila. Kompanija vjeruje i u sposobnost Formule 1 da otvori nova tržišta. "Grand Prix poput onoga u Šangaju, na primjer, otvara golemi potencijal za sve kompanije u Formuli 1," kaže Theissen; "To vrijedi kako za sponzore, tako i za proizvođače." U središtu BMW-ovog sudjelovanja je njihovo uvjerenje da je Formula 1 akcelerator tehnologije. Štoviše, uvjet kojeg je upravni odbor kompanije postavio za sudjelovanje u Formuli 1 bio je da od toga treba imati koristi cijela grupacija, i danas kompanija ocjenjuje da kroz sport postiže više tehnoloških dobiti nego bilo koji drugi proizvođač cestovnih automobila. Primjeri se ne odnose samo na proizvodnju motora. Istraživanje materijala u Formuli 1 ima potporu u BMW-ovom Centru za istraživanja i inovacije, koji to znanje onda primjenjuje na cestovne automobile, a stručno znanje koje se u Formuli 1 vrlo brzo razvija o laganim materijalima dovelo je do proizvodnje specijaliziranih kalupa za prototipove cestovnih automobila, a primjenjuje se i u proizvodnji dizel motora visoke efikasnosti. Sva elektronika motora Formule 1 razvijena je i proizvedena u BMW-u, a mnoge komponente, originalno izrađene za utrke, već su pronašle svoj put u redovnu proizvodnju cestovnih modela.

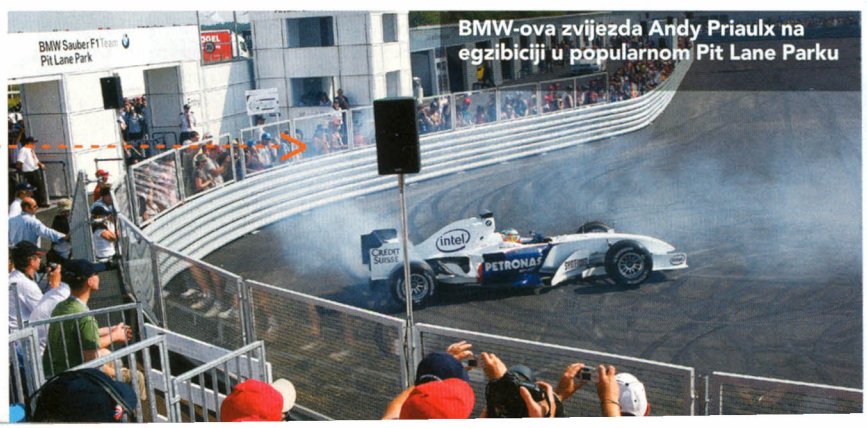
> "Uvjet upravnog odbora za sudjelovanje u Formuli 1 bio je da od toga treba imati koristi cijela grupacija"

BMW koristi Formulu 1 i kao teren za usavršavanje svojih inženjera. "Ne može se poželjeti bolje školovanje," kaže Theissen. "Nemilosrdni ritam Formule 1 zahtjeva nevjerojatno veliku brzinu razvoja i pruža trenutne rezultate." A sport je ujedno i moralni poticaj za cijelu BMW grupaciju. "Teško da ćete pronaći odjel koji kompletno ne prati svaku minutu Grand Prix vikenda," kaže Theissen. "Taj osjećaj da smo svi zajedno u cijeloj ovoj stvari učvršćuje duh BMW-a i potiče inicijativu zaposlenika."

BUDUĆNOST

I Teško je zamisliti da bi BMW napustio Formulu 1 sada kad je osnovao vlastitu ekipu. Theissen to i potvrđuje: "Ovaj potez znači snažan dugoročni angažman BMW-a u Formuli 1." I premda kompanija ne objavljuje koliko ulaže u sport, Theissen dodaje: "Jedna je stvar jasna: ako se BMW-u ne bude isplatilo sudjelovanje u Formuli 1, nećemo to raditi." FO





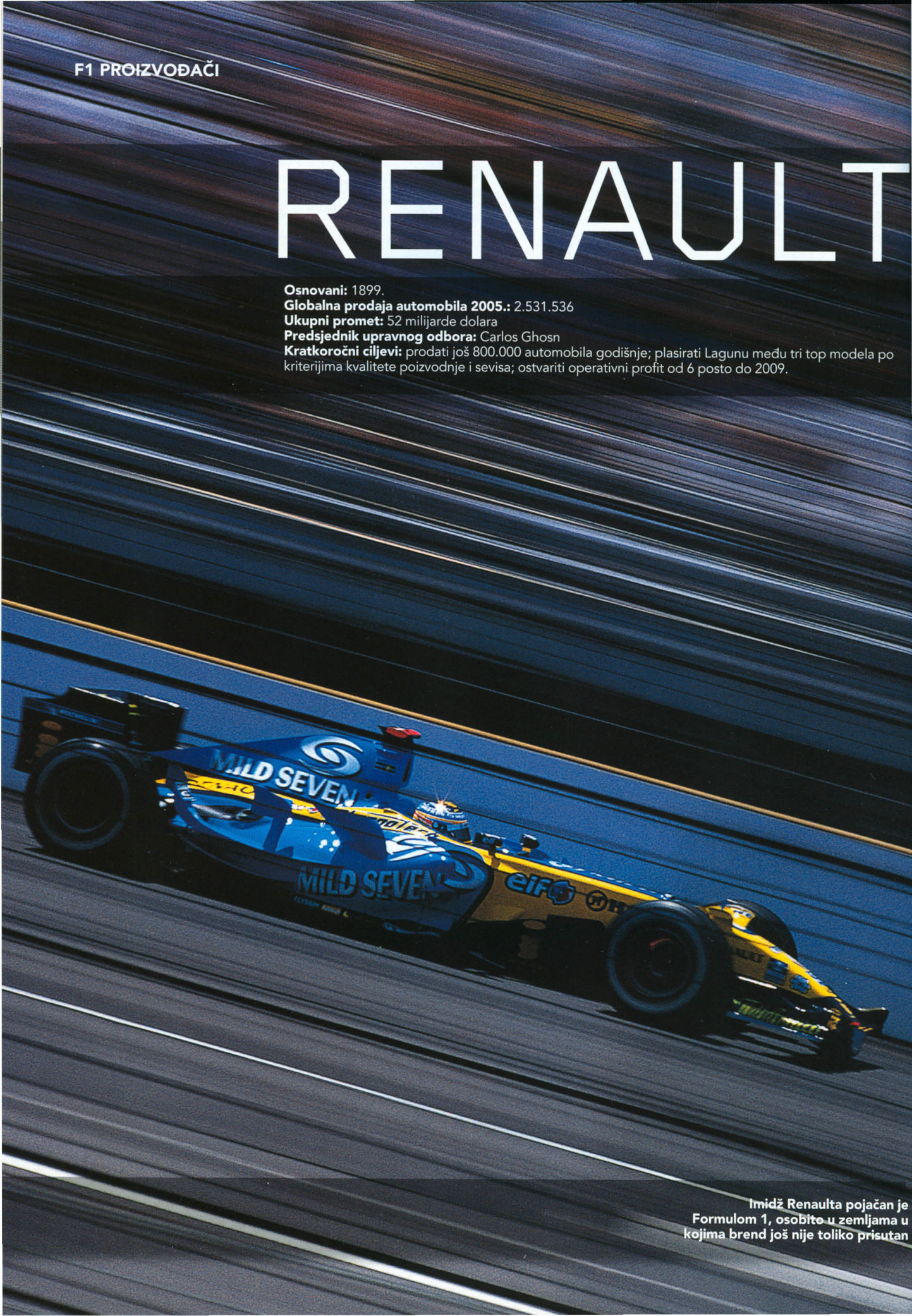
BMW-ova zvijezda Andy Priaulx na egzibiciji u popularnom Pit Lane Parku



Uz Ferrari, BMW je proizvođač s vjerojatno najvećom vezom između Formule 1 i cestovnih automobila

RENAULT

Osnovani: 1899.
Globalna prodaja automobila 2005.: 2.531.536
Ukupni promet: 52 milijarde dolara
Predsjednik upravnog odbora: Carlos Ghosn
Kratkoročni ciljevi: prodati još 800.000 automobila godišnje; plasirati Lagunu među tri top modela po kriterijima kvalitete poizvodnje i sevisa; ostvariti operativni profit od 6 posto do 2009.



Imidž Renaulta pojačan je Formulom 1, osobito u zemljama u kojima brend još nije toliko prisutan



Na prvoj Grand Prix utrci u povijesti, 1906. u Le Mansu, pobijedio je Renault (gore) s Mađarom Ferencom Sziszom za volanom



Promocionalna veza između Formule 1 i cestovnih modela danas je vrlo snažna

POVIJEST UTRKA

Renault je star gotovo kao i utrke, i osvojili su prvi Grand Prix u povijesti, ali kako se kompanija koncentrirala na masovnu proizvodnju, napustili su natjecanja. Ponovno su se 1977. vratili u Formulu 1 s inovativnim trubo konceptom. Dvije godine kasnije, na francuskom Grand Prixu osvojili su prvu pobjedu. Iz Formule 1 su, potom, otišli krajem 1985., ali su se opet vratili 1989. kao proizvođači motora za ekipu Williams. Tri godine kasnije u toj su ulozi s Nigelom Mansellom osvojili svjetsko prvenstvo. Nakon toga briljantni V10 motor omogućio je svjetske naslove i Alainu Prostu, Damonu Hillu i Jacquesu Villeneuveu. Renault je nagomilao 75 Grand Prix pobjeda, 85 pole positiona i 1.449 bodova. Formulu 1 su ponovno napustili krajem 1997., da bi se 2002. kupovinom ekipe Benetton vratili kao kompletni konstruktor. Ekipa je osvojila svjetske naslove vozača i konstruktora 2005. Izvan Formule 1 Renault je također bio uspješan u relijima u šezdesetim, sedamdesetim i osamdesetim, a pobijedili su i u Le Mansu 1978. Puno je uspjeha bilo i u utrkama turističkih automobila, a firma uživa dobar glas i zbog podrške mnogim mladim vozačima kroz brojne serije u Formuli Renault.

TKO KONTROLIRA EKIPU?

Predsjednik Renaulta F1 Alain Dassas podnosi izvještaje izravno predsjedniku odbora Carlosu Ghosnu i ima cjelokupnu odgovornost, što uključuje i odlučivanje smisla Renaultovog prisustva u Formuli 1. Ali, Flavio Briatore je taj koji vodi sveukupnu operaciju utrka, uključujući razvoj motora i šasije.

ZAŠTO SU U FORMULI 1?

Renault se utrkuje i iz sportskih i iz komercijalnih razloga. Sportski izazov je pobjeđivanje s vlastitom ekipom, kao i pobjede, ukoliko je moguće, uz pomoć inovativnog tehnološkog pristupa. Nekonvencionalno pobjeđivati središnje je načelo Renaultovog brenda, a to često demonstriraju i svojim neobičnim cestovnim autimobilima – od modela R16 iz 1965. do današnjih osebujnih modela Megane – kao i pokušajima da budu uspješni u Formuli 1 sa svojim širokokutnim motorom V10 početkom ovog desetljeća.

Kompanija je tijekom svoje velike dominacije u vrijeme dok su bili samo dobavljač F1 motora shvatila da se o njima priča jedino ako njihovi motori eksplodiraju, čime je postalo očito da uspjesi nisu osobito iskorišteni. U



"U vrijeme njihove najveće dominacije dok su samo dobavljali motore, u Renaultu su shvatili da se o njima govori jedino kad bi motori eksplodirali"

Renaultu su tada odlučili da će se u Formulu 1 vratiti samo kao kompletna ekipa. Ipak, unatoč tome, prije nego što je početkom 2006. Carlos Ghosn došao na mjesto prvog čovjeka kompanije, nije postojala razrađena strategija korištenja uspjeha u Formuli 1 u komercijalne svrhe. Čudno. No, sada se sve promijenilo i zato danas odjednom ima puno više Renaultovih reklama i promocija koje povezuju njihove cestovne automobile s uspjesima u Formuli 1.

"Osnovali smo posebnu interdisciplinarnu grupu," kaže Dassas, "Cilj je bio maksimalno povećati eksploataciju naših sportskih uspjeha, od marketinga i trgovine trkaćih suvenira, preko javnih predstavljanja naših cestovnih automobila, do proizvodnih planova."

Moral zaposlenika još je jedna prednost – 65 posto Renaultovih zaposlenika "strastveno" podržava F1 ekipu, a još 15 posto pozorno prati svaku utrku ekipe. Uvode se natjecanja za Renaultova trgovačka predstavništva, i pobjednici putuju na Grand Prix utrke na kojima su gosti ekipe. Na ovogodišnjem francuskom Grand Prixu bilo je čak 6.000 Renaultovih radnika. Sve to drži kompaniju vrlo čvrsto na okupu.

DA LI F1 PROGRAM DOISTA DJELUJE?

"Formula 1 je graditelj imidža," kaže Dassas, "osobito u pogledu kvalitete, pouzdanosti i tehnologije. Vrlo je teško kvantificirati utjecaj Formule 1 na direktnu prodaju, ali znamo da ona gradi svijest o brendu na tržištima gdje smo slabo prisutni, a još više pojačava naš imidž tamo gdje smo snažni."

Renaultova su istraživanja ustanovila da dvije trećine kupaca Renault automobila smatraju da je uspjeh kompanije u Formuli 1 poboljšao njihovo mišljenje o kvaliteti, pouzdanosti i tehnologiji njihovih automobila. Globalno gledajući, 10 posto potencijalnih kupaca sada je sklonije kupiti Renault nego ranije. Te brojke variraju ovisno o zemljama, međutim u Kini je 27 posto potencijalnih kupaca automobila sada spremno za kupnju, premda Renault tamo još uopće nije zastupljen. Renaultova je prodaja nakon Alonsovih uspjeha znatno narasla i u Španjolskoj, iako u kompaniji smatraju da to može biti koliko zbog čovjeka samog, toliko i zbog pobjeda cijele ekipe. Dassas kaže: "Teško je mjeriti direktan utjecaj pobjeda s podacima prodaje. Jedino ćemo dugoročno biti u mogućnosti dati pravi odgovor. Ono što sada znamo je da je bitno porasla svijest o našem brendu, i da kvaliteta igra sve veću ulogu u imidžu marke."

Usprkos njihovim sjajnim sportskim rezultatima, ipak ima relativno malo sportskih modela u Renaultovoj gami cestovnih automobila. No, Ghosn kaže: "Mnogo automobila koje ćemo predstaviti u iduće tri godine imat će izravnu korist od efekta naših pobjeda u Formuli 1."

Prijenos tehnologije iz Formule 1 na cestovne automobile u Renaultu je vrlo ograničen. Smatra se, naime, da je ekstremna F1 tehnologija bliža aeronautičkoj industriji (ekipa je poslovno povezana i s Boeingom) nego cestovnim automobilima.

BUDUĆNOST

Nedugo prije nego što je Ghosn postao Renaultov predsjednik, javno je izrazio sumnje o komercijalnoj koristi natjecanja u Formuli 1. Međutim, od tada se, čini se, njegovo mišljenje promijenilo: "Imamo dugoročnu perspektivu u Formuli 1. Za mene osobno, i za Renault, nikad nije postojala neizvjesnost oko našeg sudjelovanja. Pitanje za Renault bilo je i još uvijek jest, kako to sudjelovanje pretvoriti u napredak za marku." Da je Ghosn i više od vjernog sljedbenika Formule 1 potvrđuje činjenica da je Renault potpisao novi Concorde ugovor i tu će biti prisutan barem do 2012.



FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, ARHIVA LAT, CHARLES COATES/LAT, BERNARD ASSET, DREW GIBSON



Andretti je 1972. sporadično vozio za Ferrari; u Monzi se kvalificirao i završio utrku na 7. mjestu

FOTO: STEVE SWALLOW, MIGUEL RIOPA, ROBERT CIANFLONE/GETTY IMAGES

OD MOTOVUNA DO NAZARETHA

MARIO ANDRETTI
O SVOJOJ KARIJERI



Prošlo je 30 godina od početka prave F1 karijere svjetskog prvaka iz 1978. Ovdje se prisjeća svojih sedam magičnih Grand Prix godina

Kompilirao: Steve Cooper

je 1972.
no vozio
i; u Monzi
cirao i
trku na 7.

FOTOGRAFIJE: SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPH, ROBERT CIANFLONE/GETTY IMAGES



Lotus 80 iz 1979. nije bio neki uspjeh. Mario ga je u utrkama vozio samo tri puta, u Monaku (desno), u Španjolskoj i u Francuskoj

"Formula 1 je uletjela u moj život u Monzi, na Grand Prixu Italije 1954. godine. Imao sam 14 godina i gledao sam svog idola Alberta Ascarija s glavne tribine u Parabolici. Digao bi prašinu u svakom zavoju, jer je vozio vrlo žustro pokušavajući uhvatiti brže vozače Mercedesa. Bila je to jedna od onih slika koje se ne mogu zaboraviti. Tog je trenutka donesena odluka - znao sam da želim postati vozač utrka.

"Ali cijelu je plan pokvarilo to što je moja obitelj sljedeće godine napustila Italiju i preselila se u Ameriku. Mislio sam da nikad više neću vidjeti trkaći auto. Bio sam jako deprimiran. Ali, nije sve propalo. Jasno se sjećam dolaska u naš novi dom u Nazareth, u Pensilvaniji. Bila je srijeda, a već u nedjelju navečer mogao sam čuti riku motora i vidjeti blještava svjetla udaljena tek nešto više od kilometra.

"Moj brat blizanac, Aldo, i ja pratili smo zvuk i krenuli cestom uzbrdo. Virili smo kroz pukotine na ogradi i vidjeli kako se grubo modificirani serijski automobili namještaju za start utrke. Bilo je očito da su oni vozači, tamo daleko u Monzi bili s neke potpuno drugačije planete, ali su buka i uzbuđenje bili i ovdje prisutni. Ipak je i ovo bila auto utrka, i na neki smo način obojica shvaćali da to i mi možemo, pa smo počeli graditi svoj prvi trkaći auto u životu.



Inspiracija: Ascari u Ferrariju (uzalud) lovi Fangija (Mercedes) u Monzi 1954.

Oprezan start

Kao jedan od vodećih novih mladih vozača na američkoj sceni sredinom šezdesetih, Mario je imao uspjeha u svim vrstama utrka. Bio je vrlo cijenjen kao test vozač, usredotočen na svaku kategoriju u kojoj je vozio, bilo da se radilo o utrkama po kratkim zemljanim ovalima ili cestovnim utrkama. Ali, privlačila ga je i Formula 1...



1968-1972
Ekipe: Lotus, Ferrari, STP
Grand Prix utrke: 21
Pole positioni: 1
Pobjede: 1

"Susreo sam Jima Clarka i Colina Chapmana 1965. tijekom moje prve godine u Indianapolisu. Jim je još 1963. bio proglašen rookiejem godine, a sada smo se tijekom promotivnih aktivnosti obojica našli na istim mjestima. Sprijateljili smo se i nekako sam u to vrijeme spomenuo Colinu svoju želju da isprobam Formulu 1.

"Rekao mi je: 'Kad god misliš da si spreman, nazovi me.' Nekoliko godina kasnije, 1968., nakon što sam pobijedio svaku cestovnu utrku serije USAC u kojoj sam startao, znao sam da je vrijeme zagaziti dublje. Želio sam odvoziti dvije utrke pri kraju te sezone, u Monzi i Watkins Glenu, pa sam nazvao Colina i on se odmah složio.

"Čovječe, kad sam prvi puta sjeo u taj Lotus u Monzi, znao sam da sam stvoren da budem vozač Formule 1! Ali, imao sam jedan veliki problem – prethodni dogovor da u Americi vozim utrku Hoosier 100 – u subotu uoči Grand Prixa Italije.

"Znao sam da mogu odvesti obje utrke i čak sam dobio specijalnu dozvolu talijanskog auto saveza za sudjelovanje u obje utrke. Tijekom testiranja u petak postavio sam vrijeme koje bi bilo dovoljno za deseto mjesto na gridu. U 14 sati helikopterom sam odletio



S Chapmanom u Monzi 1968. prije zabrane starta. Mjesec dana kasnije, u Americi, bio je na pole positionu

na milanski aerodrom Malpensa, pa dalje u New York i onda privatnim avionom za Indianapolis.

"U Hoosier utrci završio sam kao drugi, odletio natrag u Boston i dalje za Europu. Organizatori Grand Prix utrke su mi bili obećali da će me na aerodromu čekati helikopter koji bi me trebao prebaciti na stazu u Monzi. Ali kad sam stigao, našao sam samo jednog usamljenog mehaničara koji me dočekao u Mini Minoru! Nešto je tu smrdjelo.

"Još uvijek nisam siguran što se u stvari dogodilo tog dana u Monzi, ali mislim da je Ferrari uložio protest. Nisu mi dozvolili da startam, niti da se žalim. I kad su predstavnici saveza, koji su mi prethodno dozvolili da vozim, počeli jedan po jedan napuštati prostoriju, shvatio sam da je igra izgubljena.



Enzo Ferrari s Andrettijem, Ignaziom Giuntijem i Clayom Regazzonijem, u Modeni rano 1971.



CV Marija Andrettija

Rođen: 28. veljače 1940, Motovun (tadašnja Italija)
Mjesto stanovanja: Nazareth, Pensilvanija (SAD)

F1 karijera
1968. 2 utrke za Gold Leaf Team Lotus; 1 pole position
1969. 3 utrke za Gold Leaf Team Lotus
1970. 5 utrka za STP March; 3. mjesto u Španjolskoj
1971. 7 utrka za Ferrari; pobjeda u Južnoj Africi
1972. 5 utrka za Ferrari
1974. 2 utrke za novostvorenu američku ekipu Vel's Parnelli
1975. 12 utrka za Vel's Parnelli; najbrži krug u Španjolskoj
1976. Lotus; pobjeda u Japanu
1977. Lotus; 4 pobjede, 7 pole positiona (inovativni ground-effect model 78)
1978. Lotus; 6 pobjeda, 8 pole positiona, svjetski prvak
1979. Lotus; 3. mjesto u Španjolskoj
1980. Lotus; samo 1 bod u posljednjoj utrci (SAD)
1981. Alfa Romeo; 4. mjesto u Long Beachu
1982. Williams i Ferrari; pole position i 3. mjesto u Italiji; posljednja F1 utrka u Las Vegasu

"S Colinom je uvijek bilo mnogo kriza, ali on te mogao i učiniti prvakom"

I tako je moj prvi stvarni debi u Formuli 1 bio u Watkins Glenu, mjesec dana kasnije. Sve je izgledalo dobro; dobro sam se prilagodio i lijepo su me primili – nije odmoglo ni to što sam iz američkih utrka već poznavao neke vozače, primjerice Grahama Hilla, Brucea McLarena i Jackieja Stewarta. Ali, usprkos tome što sam startao s pole positiona (kasnije u utrci sam odustao), u Formuli 1 nisam našao stvarno uporište. U Americi sam bio razvojni vozač Firestonea i oni su me plaćali jako dobro. To je u stvarnosti odredilo moju karijeru za neko vrijeme. U Formuli 1 tad nije bilo puno novca, a kod Firestonea sam imao 20 puta veću plaću od bilo kojeg vozača u Formuli 1. Novac mi nikad nije bio na prvom mjestu, ali je moju karijeru trebala usmjeriti i poslovna odluka.

Prodor u vrh

Pokušaj kombininacije karijera u Americi i Europi pokazao se problematičnim. Andrettijev pokušaj da ponovi uspjeh američke ekipe All American Racers Dana Gurneya iz šezdesetih bio je neuspješan i ozbiljno je naudio njegovoj reputaciji, ali onda je slučajni susret s Colinom Chapmanom oživio njegovu karijeru...

1974-1980
Ekipe: Vel' Parnelli, Lotus
Grand Prix utrke: 83
Pole positioni: 16
Pobjede: 11



"Moja posljednja utrka za Vel's Parnelli bila je 1976. u Long Beachu. Još jednom sam odustao. Još gore, nisam znao što dalje raditi. U ponedjeljak nakon utrke sjeo sam za doručak u Qeensway Hilton hotelu, u blizini starog broda Queen Mary. I Colin Chapman je bio na tom doručku, neraspoložen kao i ja, budući da su njegovi Lotusi prošli strašno loše u utrci.

"Došao je do mene i počeli smo pričati. Rekao sam mu da sam potpuno usredotočen na Formulu 1, da je Champ Car serija za mene prošlost i da ću čak uzeti slobodnu godinu ukoliko jedino tako kasnije mogu doći do dobrog mjesta u Formuli 1. On je rekao: "A zašto ne voziš za mene?" Rekao sam da hoću samo ako postanem vozač broj 1 i ako on posloži ekipu oko mene. Rekao sam to jednostavno zato jer sam znao da Lotus nije nikad imao dovoljno novaca da ima podjednaku opremu za oba vozača. Pristao je...



1978: svjetsko prvenstvo za auto (Lotus 79) i vozača (Mario); drugi je bio Ronnie Peterson

"Sezona 1976. je bila sve samo ne uspješna, ali smo se zarekli da ćemo od auta napraviti pobjednički paket, što smo i uspjeli u Fujiju, na samom kraju. Ali, sjećam se da mi je negdje na kraju sezone Colin, onako usput, rekao: 'Mario, ovaj sadašnji Lotus je pravi londonski double-decker u usporedbi s onim kojeg spremamo za sljedeću sezonu.' I bio je u pravu. U tome je bila ljepota rada s Colinom. Ako si bio s njim i u dobru i zlu, sve bi ti se na koncu isplatilo. Naravno, s Colinom je bilo dosta kriza, ali je on znao kako od tebe napraviti svjetskog prvaka. To doba ground-effecta bili su najbolji dani u mojoj karijeri.

"Sezona 1977. nije bila još posve dobra jer sam ispao iz mnogih utrka. Auto je bio brz, ali je Colin neprestano radio male izmjene ne bi ga učinio još lakšim i bržim. Neprestano je nalazio nova rješenja. Fasciniralo ga je isprazniti rezervoar na kraju svake utrke kako bi ustanovio da ga je ostalo tek pola litre goriva. Mene osobno ovo je činilo samo nervoznim, pa sam uvijek tražio da moji mehaničari prije utrke naliju još malo – kad Colin ne bi gledao.

"A sjećam se kad sam jednom kasnije (1978.) u Južnoj Africi bio na gridu kako su za vrijeme podešavanja mog auta Colin i mehaničari bjesomučno crpli gorivo iz mog auta. U šali sam mu rekao: 'Hej, ako u posljednjem krugu budem vodio i ako mi nestane benzina, naći ću te gdjegod

68. prije zabrane
, u Americi, bio

pa dalje u New York
anapolis.
kao drugi, odletio
u. Organizatori
li da će me na
bi me trebao
ad sam stigao,
og mehaničara koji
to je tu smrdjelo.
e u stvari dogodilo
e Ferrari uložio
am, niti da se
a, koji su mi
čeli jedan po jedan
da je igra



Ignaziom
onijem, u

FOTOGRAFIJE: SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHY, ARHIVA LAT, SUTTON MOTORSPORT IMAGES

O sinu Michaelu, i o Michaelovom sinu Marcu

O Michaelu u McLarenu:"Michael je došao u najbolju moguću ekipu u najgore moguće vrijeme. Nije uopće mogao testirati za ekipu, a tadašnje novo pravilo koje je ograničavalo kilometražu u vrijeme Grand Prix vikenda posve ga je uništilo. Posve nepravedno, bio je puno kritiziran.

"I onda, kad je Ayrton Senna objavio da prelazi iduće godine u Williams, Ron Dennis morao se osigurati i uvesti u ekipu Miku Häkkinena prije kraja te, 1993. godine. Ali, Ron nije bio u pravu kad kasnije je kritizirao Michaela što se vraćao u Sjedinjene države između Grand Prix utrka, umjesto da testira s ekipom. Michael ga je doslovno



preklinjao da mu omogući testiranja.

"Kad mu je Ron napokon rekao da nema nikakvih garancija za mjesto u ekipi za 1994. Michael je odlučio prestati gubiti vrijeme i vratiti se kući. Ali, da je ostao, Michael bi bio ravan Miki, to vam mogu garantirati. Kad god je imao (rijetku) priliku testirati 1993., uvijek je bio jednako brz kao i Mika. Dakle, nema razloga da ne bi bio jednak Miki i u utrkama."

O Marcu (trenutno u IRL seriji): "U duši, on je cestovni trkač. Njegov stil i karakter čine ga kao stvorenim za Formulu 1 - agresivan je i vrlo brzo uči. Vidim u njemu mnoge stvari koje bi bile savršene za Formulu 1.

"On neće biti u Formuli 1 iduće godine, ali možda bi se to moglo dogoditi 2008. Ali, godina samo testiranja bila bi izgubljena godina. Ako si osobito nadaren, i ako ti ekipa pokloni pravu pražnju, mnogo se toga



može dogoditi. Pogledajte samo rane karijere Jacquesa Villeneuvea ili Juana Pabla Montoye. Williams ih je obojicu dobro pripremio za utrke dajući im iznimno puno testova u zimi prije prve sezone."



Peterson u Nilsson i M

da se skriva drugi, ali up bio negdje vratio u bok nigdje ga ni

"Za 1978 Njihova je sam otišao Maranello, onog što sa Kao što sam

Andretti u Lotusu 77 1976., u njegovoj prvoj punoj sezoni u Formuli 1; godinu je završio pobjedom u Japanu



"Peterson je bio vrlo brz, ali ja sam bio bolje tehnički potkovan. Znao sam da je tu moja prednost"

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHY



iti. Pogledajte
arijere Jacquesa
i Juana Pabla
lliams ih je
o pripremio za
m iznimno puno
i prije prve



Peterson u akciji u Monaku 1977.; Gunnar Nilsson i Mario čekaju svoj red za autograme

da se skrivao!' Dobro, nisam vodio nego sam bio drugi, ali upravo se to i desilo! Mislim da je Colin bio negdje na pola puta prema Grčkoj kad sam se vratio u boks – u svakom slučaju, nakon utrke nigdje ga nije bilo.

"Za 1978. mjesto u ekipi mi je ponudio Ferrari. Njihova je ponuda bila vrlo primamljujuća – kad sam otišao na razgovor sa starim Enzom u Maranello, rekao sam mu da želim dvostruko od onog što sam do tada zarađivao. Nije ni trepnuo. Kao što sam već rekao, novac nije nikada bio presudan faktor, ali je opravdavao rizik – i također, znao sam svoju vrijednost.

"Da bi sve bilo jasnije, moram reći da je 1977. Ronnie (Peterson) bio jedan od najbolje plaćenih vozača Formule 1, i zarađivao je oko 600.000 dolara godišnje. Ferrari mi je sada nudio oko 670.000 dolara, plus gotovo dvije tisuće dolara za svaki osvojeni bod. Vratio sam se Colinu i objasnio mu situaciju i rekao mu da sigurno ne želi imati nesretnog vozača i onda je on, to mu se mora priznati, povećao plaću na razinu Ferrarijeve ponude. I tako sam ostao u Lotusu.

"Colin je uz mene unajmio i Ronnieja. U prvo sam vrijeme bio ljut na Colina jer mi se činilo da se ne drži našeg dogovora. Znao sam da je Ronnie vrlo brz, ali sam isto tako znao da sam ja bolje tehnički potkovan – i da će to biti moja prednost.

"Među nama je bilo mnogo povjerenja, i mnogo ponosa. Bio je jedan od najboljih ekipnih kolega koje sam ikada imao, ako ne i najbolji. Nikad nisam vidio nikoga tko je tako mogao kontrolirati auto. Naravno, postali smo veliki prijatelji. Zbog toga sam njegovu smrt u Monzi na kraju te godine tim teže podnio. A upravo sam tog poslijepodneva osvojio svjetsko prvenstvo. U tim trenucima mogao sam samo sagnuti glavu i pomisliti: 'Ovo je za tebe.'

"Nedugo nakon utrke pomagalo mi je to što sam znao da je još živ. Sjećam se kako se kasno te večeri Sid Watkins (službeni liječnik FIA-e) vratio u pedok – bio je kod Ronnieja u bolnici i činilo se da mu je bolje. Sid je samo rekao: 'Dobro je, možeš otvoriti šampanjac' i svi smo mislili kako će sve biti u redu.

"Naravno, svi smo znali da je Ronnie bio prilično ozlijeđen – ali te je večeri najgora prognoza bila da možda neće moći voziti do početka iduće sezone. U ponedjeljak ujutro odvezao sam se u bolnicu kako bih ga posjetio, i sreo sam Emersona Fittipaldija na stepenicama. Samo me je pogledao i znao sam da je Ronnie umro. Od ozljeda koje je zadobio nije trebao umrijeti (Peterson je umro kad je koštana masa iz njegovih slomjenih nogu dospjela u krvotok i izazvala emboliju.). Još uvijek zbog toga krivim talijanske liječnike – mislim da nije dobio odgovarajući tretman. On ni u kom slučaju nije morao umrijeti. Bila je to tragedija."

Zašto nisam volio Nigela Mansella

"Ronnie Peterson bio je najbolji timski kolega u mojoj karijeri. Nigel Mansell bio je najgori. On je bio veliki manipulator. Uvijek bi dobio ono što je htio - neodvojivu pažnju i najbolju opremu. Ne zamjeram mu uopće što je nastojao okrenuti cijelu ekipu k sebi - i samo k sebi - ali čim bi nešto krenulo loše, on bi istog trenutka počeo pljuvati ekipu. To je bilo strašno loše. Bio je toliko nezahvalan. Vrlo ga cijenim kao vozača, ali kao čovjeka - ni malo."



Mansell je osvojio Amerikance 1993., kad su stvari još išle dobro

Emotivni oproštaj

Nakon bezuspješne obrane naslova svjetskog prvaka, Mario je opet bio na rubu da posve nestane iz Formule 1. No, 1982. je došao neočekivani poziv od Enza Ferrarija. Smrt Gillesa Villeneuvea i teške ozljede Didiera Pironija ranije te sezone ostavile su Ferrarija bez vozača za domaći Grand Prix u Monzi. Za Andrettija bila je to vrlo emicionalna utrka

1981-1982
Ekipe: Alfa Romeo, Williams, Ferrari
Grand Prix utrke: 18
Pole positioni: 1
Pobjede: 0





Emocionalni oproštaj: Mario je u Monzi 1982. startao s pole positiona i završio utrku kao treći

"Imalo je puno smisla završiti F1 karijeru u Ferrariju. Moji su dani u Formuli 1 bili gotovo odbrojani i zato me zaista razveselio poziv iz Maranella. Ali obzirom da nisam nikad vozio auto s turbo motorom, organizirali smo dvodnevni test u Fioranu. Napravio sam 87 krugova i postavio novi rekord staze. Sve je bilo na mjestu: znao sam da sam spreman za Monzu.

"Nakon dobre bitke s Nelsonom Piquetom, osvojio sam pole position. Nevjerojatno – nakon kvalifikacija, u mom krugu usporavanja već je 500 ljudi prodrlo na stazu kod zavoja Lesmo! Svi su bili vrlo emotivni, i to se proširilo ne samo na stazu, već na cijelu zemlju. Odsjeo sam na jezeru Como i ni jednom nisam morao platiti cestarinu na autostradi, samo bi otvorili rampe i propustili me. U utrci mi je otkazao lijevi turbo i završio sam treći. Da nije bilo tog kvara, mislim da bih pobijedio.

"Uvijek sam se dobro slagao sa starim Enzom – uglavnom jer sam s njim komunicirao izravno – nikad preko posrednika. Jako sam ga volio vidjeti kako se smiješi. Ako si ikad učinio nešto dobro za njega, ne bi ti mnogo rekao, ali bio je tu taj duboki, široki smješak potvrđivanja. Obožavao sam to.

"Žao mi je da nikada nisam mogao pravo voziti za Ferrari. Mislim da bih se stvarno dobro uklopio u tu ekipu. Ali, i tu mi vrijeme nije nikad bilo blagonaklono – kad je Ferrari tražio vozača, ja sam već imao neki ugovor; kad sam ja bio slobodan, oni su imali druge vozače pod ugovorom. Da su se stvari drugačije posložile, tko zna što se sve moglo dogoditi?" F1

bolje
moja
nost"

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHY

PROFUĆKANA OBEĆANJA



Juan Pablo Montoya nije toliko napustio F1 scenu koliko je s nje ispao, odlučan da sačuva svoj ego neokrnjen. Tko je, dakle, kriv? Nemojte upirati prstom u Juana, ni u McLaren, već u Juanove menadžere



Frustracija u Nürbugringu; auto je bio spor i Montoya je bio daleko iza Kimija

Piše: Peter Windsor

Za Iznenadni odlazak Juana Pabla Montoye iz F1 pedoka kriv je najviše on sam: on je odlučio da će voziti u NASCAR-ovom Nextel Cupu; on je tu odluku odlučio obznaniti bez da je prije obavijestio ekipu McLaren-Mercedes. Loša je krv uzavrela. Razlaz je bio jedino moguće rješenje.

Ipak, sve se ovo moglo izbjeći – ne mislim tu na McLaren koji je bazično učinio sve što se racionalno moglo očekivati s njihove strane, već mislim na ″menadžersku″ ekipu Juana Pabla. Kažem ″menadžeri″ (pod navodnicima) jer mi se čini da većina samozvanih menadžera u Motorhome Alleyju Formule 1 provede upravo toliko vremena stvarno ″upravljajući″ svojim vozačima koliko sam ja proveo gledajući grupu preplaćenih nogometaša kako propuštaju zabiti golove tijekom nečeg što se zvalo Svjetski kup. Time, naravno, želim reći – nimalo vremena.

Nemojte me krivo shvatiti. Menadžeri vozača Formule 1 su uglavnom fina gospoda. Proveo sam dosta sati s Kimijevim ili Michaelovim ljudima u odabranim motorhomovima ekipa, pijuckajući cappuccino ili zvačući salatu od piletine. Ono što oni, međutim, ne čine je pozabaviti se stvarima koje su uistinu važne – na primjer, optimizirati vozačev izravan odnos s ekipom, minimalizirati njegove slabe točke, a maksimalizirati najbolje. Umjesto toga, njihovi poslovi, čini se, počinju i završavaju s ugovorima i novcem – ugovaraju najbolje moguće uvjete sa sponzorima ili ekipom, a nakon toga se već počnu osvrtati uokolo tražeći ugovor koji bi nadomjestio onaj prethodni.

Primjer Juana Pabla je za to dobar (premda, kao što ćemo vidjeti, ima i mnoštvo drugih). Mnogo prije no što je Juan čak i testirao za McLaren, on i Ron Dennis su sjeli i prošli kroz osnovne stvari. Juan je rekao da se pridružuje McLarenu jer želi osvajati ne samo utrke, već i svjetska prvenstva. Ron je odgovorio da vjeruje da se to može ostvariti – ali da bi Juan za to trebao malo promijeniti neke stvari u svom pristupu.

″Koje stvari?″ pitao je Juan.

″Pa, kao prvo, trebao bi se riješiti svoje pratnje,″ rekao je Ron. ″Iznenadi me i pojavi se na prvoj utrci samo sa suprugom. Bez prijatelja, drugih članova obitelji, bez menadžera u sjeni. Samo ti i Connie. Usredotoči se. Mi ćemo se pobrinuti za ostalo.″

Svatko sada može reći da je Ron trebao znati da tražiti tako nešto od nekoga poput Juana je isto što i tražiti od bilo kojeg Kolumbijca da se odrekne kave, piva i nogometa – i bili bi u pravu. Pa ipak, ovo je za Rona bio ispravan način razmišljanja jer (a) trebao je provjeriti dubinu Juanove predanosti i (b) postoji mnogo primjera – Michaelov, Mikin – koji dokazuju da manje, u stvari, znači više.

Naravno, čak ni ne znam je li Juanova ″menadžment ekipa″ ikad saznala za Ronov zahtjev. Pretpostavljam da jest, jer je skoro svatko u pedoku znao za njega, ali dozvolimo za trenutak da možda nisu znali. U pripremama za Melbourne 2005. dio njihove odgovornosti bio je i u tome da prouče McLarenov tradicionalan pristup stvarima, da se raspitaju za probleme koje je na primjer Michael Andretti imao u McLarenu i da se, iznad svega, pobrinu da Juan počne novu fazu svoje karijere dobro pripremljen. Da se Juan odupirao i inzistirao da ga prate dvojica, trojica prijatelja, neki drugi članovi obitelji i njegov ″menadžer″, taj je ″menadžer″ u tom trenutku trebao pružiti neka alternativna, kompromisna

MONTOYINA ABDIKACIJA

rješenja – poput sjedala na tribinama, ili ulaznica za Paddock Club. To je tada moglo izgledati smiješno i možda sada izgleda trivijalno. Ali, u kontekstu priče u kojoj vozač poput Juan Pabla Montoye napušta Formulu 1, možda je držanje pratnje na distanci bilo vrijedno – u žargonu menadžera – milijune dolara.

I desilo se da se Juan pojavio sa svojom uobičanjenom svitom. Stoga je, duboko u zakutcima svog mozga, Ron Dennis već tada imao razloge za očekivati kako Juan neće operirati na najvišoj mogućoj razini.

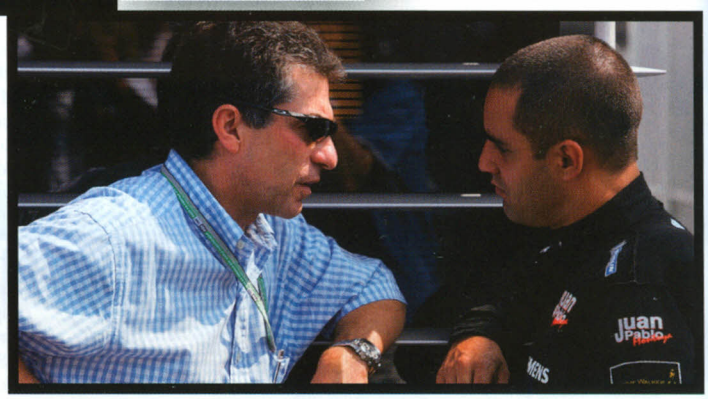


Odvrtimo sve brzo naprijed do srpnja 2005. U Silverstoneu je Juan sporiji od Kimija, ali nasljeđuje pobjedu (Kimi, s kaznom od deset pozicija na gridu, starta utrku s 12. mjesta). Nakon utrke Juan je rekao: "Znao sam da ovdje mogu pobijediti Kimija, i to se dogodilo." Sjajna izjava za novinare koji će to iskoristiti kako bi napuhali bitku između Juana i Kimija, ali isto tako pravi trenutak za Juanove menadžere da uskoče i da postave stvari na mjesto. Ekipa McLaren, u tom trenutku, nije rekla ništa: njihov je pristup bio: "Kimi je dorastao Juanu. Ako Juanovom egu treba hrane, neka tako bude." Juanovi su menadžeri trebali uočiti opasnost: Juan nije nadmašio Kimija. U prvim utrkama, kad je auto bio preopterećen podupravljanjem, Kimi je iz njega izvlačio više. Juana su trebali podsjetiti da nije "pobijedio" u Silverstoneu i da, kad je auto loš, mora pronaći načine da bude jednako dobar kao i Kimi.

Odvrtimo sada stvari naprijed do jeseni i zime 2005.-2006. U Brazilu, Juan osvaja svoju nabolju pobjedu nad Kimijem i počinje zimu u uvjerenju da 2006. može pobijediti u još mnogo utrka. Povrh svega, on vjeruje da je on taj koji je uveo McLaren u doba poboljšane geometrije prednjeg ovjesa. On je u Brazilu vozio s novim ovjesom, a Kimi nije. No, takvi su zaključci opasni. Većina ljudi u McLarenu sada zna da su "poboljšanja" zapravo samo "otupjela" prednji dio auta. Kimijev set-up pružao je, na širem rasponu staza, mnogo bolje prijanjanje i Kimi – vrlo znakovito – nikada nije prihvatio novu geometriju ovjesa, već je ostao vjeran svojoj, staroj.

JPM u razgovoru s menadžerom Julianom Jakobijem (ex Senna i ex Prost); Jakobijeva je uloga trebala biti optimaliziranje Juanovih prednosti

Posao za Juanove menadžere? Primorati Juana da preko zime razradi svoju tehniku vožnje kako bi odgovarala vožnji McLarena s podupravljanjem. Morao je secirati svaki od Kimijevih kvalifikacijskih



DVIJE ZVIJEZDE ZAJEDNO - DA ILI NE?



Može li se prvenstvo osvojiti s dvojicom vozača koji su podjednako dobri? Ili između njih treba postojati jasna razlika - baš kao što je to slučaj u Ferrariju otkako im se pridružio Michael Schumacher?

Činjenice govore za sebe. Od 1999. s Michaelom, kojeg je prvo podupirao Eddie Irvine, zatim Rubens Barrichello (gore), Ferrari je osvojio šest prvenstava konstruktora i pet prvenstava vozača. Uz Felipea Massu, Michael Scumacher je opet u dobroj poziciji u borbi za ovogodišnje prvenstvo.

McLaren-Mercedes je od 1998. do 2004. s Davidom Coulthardom, koji je potpomagao Miku Häkkinena i kasnije Kimija Räikkönena, osvojio jedno prvenstvo konstruktora i dva prvenstva vozača. S Juan Pablom Montoyom, uz Räikkönena, tijekom 2005. osvojili su 10 utrka - tri više nego 1999. kad su osvojili prvenstvo vozača - i ipak su uspjeli izgubiti oba prvenstva.

I naravno, 2005. su Fernando Alonso i Kimi svaki pobijedili u po sedam utrka... a ipak je Fernando osvojio prvenstvo; možda čak i značajnije je da je Renault osvojio prvenstvo konstruktora, s 8 pobjeda naspram McLarenovih 10.

I tako, ne slušajte kad vam nitko tupi da je za ekipu bolje angažirati dvojicu apsolutno najboljih vozača. Mnogo je važniije odabrati pravog vozača broj jedan i onda pronaći

krugova, učiti iz njih i povrh toga pretpostaviti da će od prvog dana novi model MP4-21 zadržati sve svoje stare i poznate probleme s podupravljanjem. Kako bi održao svoju karijeru u životu – s otvorenim drugim opcijama – morao je u kvalifikacijama i utrkama nadmašiti Kimija u barem 50 posto slučajeva.

To su bile teme. To su bile jedine važne stvari. Novac, novi stan, novi sponzorski osobni ugovori... ništa od toga nije bilo važno u odnosu na jedinu veliku važnu stvar – toliko redovito pobjeđivati Kimija koliko će i Kimi pobjeđivati Juana. McLaren tu neće pomoći Juanu – a to nije niti bila odgovornost Rona Dennisa ili Martina Whitmarsha, ili bilo kojeg drugog McLarenovog čovjeka: ovo je bio posao za Juanove ljude. Oni su potajno trebali raditi na svojem vozaču s jednim ciljem: da bude bolji od Kimija.

Naravno da ne znam točno koliko je stvarno vremena preko zime Juanov menadžment proveo radeći na ovim projektima; ono što znam je da je Juan počeo svoj ovogodišnji program s potpuno krivim pristupom –

"Juana je trebalo podsjetiti da nije 'pobijedio' u Silverstoneu i da mora biti jednako dobar kao i Kimi i kad je auto loš"

mislio je da će imati pobjednički auto i da će stoga pobjeđivati u utrkama. Jednostavno.

Ništa nikad nije jednostavno – osobito s prirodno nadarenim vozačima poput Juana. Suviše se često u svojoj karijeri bio u stanju izvući iz teških situacija uz pomoć svojih sjajnih reakcija u vožnji – to je manje-više funkcioniralo kad je u Willamsu vozio uz Ralfa Schumachera. Vozači poput Juan Pabla moraju, tek kad se suoče s vozačima poput Kimija, uz pomoć snažnog menadžmenta zaroniti duboko u sebe u potrazi za nečim većim i vrednijim. Bilo kakve primisli o "favoriziranju Kimija" ili "nepomaganju Juana" moraju se u milisekundi iskorjeniti. Vozač sam može u tome tek djelomično uspjeti; potpora menadžmenta mora odraditi ostalo.

Umjesto toga, koliko sam ja mogao vidjeti, nije se dogodilo ništa. Juanove performanse su postale još neujednačenije, njegovi rezultati su uz Kimija počeli izgledati sve neuvjerljiviji, a odgovor Juanovog menadžmenta bila je potraga za mjestom u Red Bullu, BMW-u ili još gore – u Williamsu!

Koliko mi je poznato, Juan se nakon razlaza s McLarena razišao i sa spomenutom menadžerskom ekipom – ili je bar s njima ozbiljno porazgovarao. Prekasno, rekao bih. Sve je propalo prije bar 12 mjeseci. Također je jasno da su Juanovi menadžeri upali u stupicu rada s previše vozača (Pedro de la Rosa, Dario Franchitti, Dan Wheldon, spomenimo samo trojicu). Bilo koja menadžerska kompanija koja na svojoj listi ima više od jednog F1 vozača automatski je kompanija sa sukobom interesa.

Ima i drugih, suludih primjera lošeg upravljanja vozačima. Kad je Jenson Button prvi puta zaradio velike novce još tamo 2001., njegovi su rezultati u problemima opterećenom Benetton-Renaultu počeli biti eksponencijalno sve lošiji. Pravi bi menadžer u takvom trenutku zamrznuo Jensonov bankovni račun, preselio bi ga u mali stan nedaleko od tvornice i svake bi ga večeri smjestio u krevet prije 23 sata. Drugim riječima, ne morate biti genije da uočite kako iznenadni priliv uspjeha može lako promijeniti nečije bazične životne principe. Uspjeh je kod Jensona učinio upravo to – i u znatnoj mjeri on još uvijek plaća cijenu. Bez zalihe novca i bez slave, ili bez izbora koji su se pokazali nerealnim, bi li Jenson pokušao napustiti BAR-Hondu Davida Richardsa?

Kimi Räikkönen mi je neki dan rekao kako nikad nije bio u poziciji u kojoj bi imao utjecaj na odabir vozača u drugom autu neke ekipe. Rekao sam to ranije, u svojoj kolumni, ali ponavljam to i sad: trebao je imati takav utjecaj. On je to zaslužio. I jedina stvar koju Kimi treba u 2007. i nadalje je pobjednički auto i kompatibilni ekipni kolega. Ne trebaju mu dodatni novci, ili veća kuća ili avion. Njemu samo treba svjetsko prvenstvo.

Razmišljaju li Kimijevi menadžeri na ovaj način? Uskoro ćemo znati odgovor. Ukoliko ostane u McLarenu (s Alonsom kojeg će trebati pobijediti) ili ako se prebaci u Ferrari (s Michaelom kojeg će trebati pobijediti, ili u okruženju vrlo različite ekipe bez Michaela) znat ćemo da



Posljednja kap? Juan Pablo je u Indyju izbacio Kimija iz igre, i tada su isparili i posljednji tragovi dobre volje

su ostali tvrdoglavi u svojim prioritetima. Za mene, odabir je očit: stavite Kimija u Renault uz Giancarla Fisichellu u drugom autu. Može li itko reći da Kimi tada ne bi bio snažan kandidat za osvajanje prvenstva?

Neke menadžerske ekipe dobro rade svoj posao. Nicholas Todt ima pravi pristup prema Felipeu Massi. Čvrst je s njim, koncentrira se isključivo na njega – i zna da je pomaganje Felipeu u poboljšanju rezultata unutar ekipe mnogo važnije od pomoći da pronađe više novca. Kao posljedica, Felipeove dionice su sad vrednije od onih, na primjer, Jensona ili Ralfa... a nije bilo puno ljudi koji su tako nešto mogli predvidjeti prije 18 mjeseci. Da, i Jenson i Ralf imaju veće bankovne račune: ali, ne, to nije važno. Lucio Cavuto koji radi ekskluzivno s Jarnom Trullijem je još jedan dobar menadžer: diskretan, efikasan i dobro uravnotežen. Ako je Jarno sad u poziciji da pobere uspjeh s Toyotom, većinu zasluga treba pripisati Luciu.

Martin Brundle je dobro radio sa Davidom Coulthardom, ali i on sada ima druge vozače. Martin, siguran sam, osjeća da može rasporediti breme posla, ali niti za DC-ja niti za Garyja Paffetta ne može biti dobro dijeliti istog menadžera. U najboljem slučaju, menadžeri su istovremeno vrlo lojalni i vrlo diskretni: niti jedan od ovih aspekata nije moguće postići niti kad dva vozača voze u različitim kategorijama, a da ne govorimo o situaciji kad su na istom igralištu.

Nitko, naravno, nije savršen. Jacques Villeneuve, poput Juan Pabla, još uvijek isuviše griješi u automobilu s podupravljanjem; Ralf prečesto sam pokušava podesiti automobil, radije nego da vidi što radi Jarno; Räikkönenu još uvijek nedostaje disciplina Michaela Schumachera; a Fisichella propušta učiti iz Alonsove predanosti i preciznog pristupa. Niti za jedan od ovih problema nisu odgovorne ekipe s kojima vozači imaju ugovor: oni su dio vozačevih individualnih osobina. I kao takve, mogu ih promijeniti jedino oni koji su vozačima najbliži. FO

najboljeg mogućeg vozača koji će omogućiti tom broju jedan da odradi svoj posao. Upravo je sada Felipe Massa taj vozač za Michaela i isto tako Pedro de la Rosa je vjerojatno taj vozač za Kimija. S Pedrom u ekipi će razvoj McLarena MP4-21 biti pravocrtniji i Kimijev osjećaj za smjer razvoja neće se dovoditi u pitanje. Pedro možda nije tako brz kao Juan Pablo... ali će Kimi sada, za promjenu, vjerojatno početi pobjeđivati u utrkama.

Podjednaki vozači ili ekipe s dva vozača broj jedan uspijevali su prošlosti osvajati prvenstva, ali obično tek u ekstremnim uvjetima, kad bi ekipa imala apsurdno veliku prednost u performansama ili kad bi se neki od glavnih suparnika ozlijedili ili bi bili odsutni.

FOTOGRAFIJE: LORENZO BELLANCA/LAT; CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; SUTTON MOTOSPORT IMAGES; JIRI KRENEK

VEĆI OD ŽIVOTA

Obsesivni, zahtjevni, čudni... U tom pogledu trojica najmoćnijih bossova Formule 1 - Briatore, Dennis i Todt - nalik su jedan drugom. No tu, vjerujte, svaka sličnost prestaje

Piše: Peter Windsor Portreti: Zenon Texeira

Flavio Briatore

Direktor menadžer Renaulta

Kad je, krajem 80-tih, Flavio Briatore stupio na scenu Formule 1, prekršio je drevno pravilo: do tada je bio radio u Benettonu i o utrkama uopće znao je malo ili gotovo ništa, a o Formuli 1 da ne govorimo.

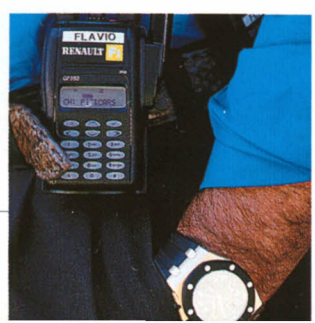
Pa ipak, ubrzo je postalo jasno da je Flavio u Formuli 1 predodređen za velike stvari, jer popričati s njim bila je tek nešto lošija opcija od razgovora s Bernardom Ecclestoneom. Ubrzo je postalo jasno da njih dvojica misle i rasuđuju slično, da osjećaju isti prezir prema istim ljudima ili stvarima, kao i da imaju gotovo jednaku sposobnost zarađivanja novca – ali i spriječavanja ostalih da ga zarade. Oni će to, naravno, poreći, ali mislim da je ipak istina: posljednjih 15 godina Flavio i Bernard zapravo vode ekipu Benetton/Renault. Zajedno.

Zbog toga, što se tiče Formule 1, vrlo mi je teško kuditi Briatorea. Dok si ostali čelni ljudi ekipa i dalje dozvoljavaju luksuz uništavanja sistema koji dobro funkcioniraju – ili demotiviranja svojih ključnih ljudi, ili zapošljavanja krivih ljudi iz krivih razloga, ili trošenja pretjerane količine novaca na krive vozače, ili iritiranja sponzora koji plaćaju više dok smiruju sponzore koji plaćaju manje, ili trošenja na daleko prekomplicirane zračne tunele ili na čak 25 posto brojniju radnu snagu nego što je potrebno – Flavio iz godine u godinu uspijeva pronaći gotovo savršenu ravnotežu. Kad kažem Flavio, mislim Flavio i (u pozadini) Ecclestone.

Uspijeva mu čak učiniti Formulu 1 naizgled jednostavnom – što je, naravno, tek posljedica činjenice da se svi ostali trude predstaviti svoj posao vrlo kompliciranim. Na koji način Flavio nalazi vremena za vođenje noćnog kluba na Sardiniji ili za otvaranje klubova potpuno prikladno nazvanih "Billionaire" u gradovima kao što je London? Kako mu uspijeva biti menadžer vozačima koji ne voze za Renault? Može li opravdati sve one napise u trač magazinima i naslove u žutoj štampi?

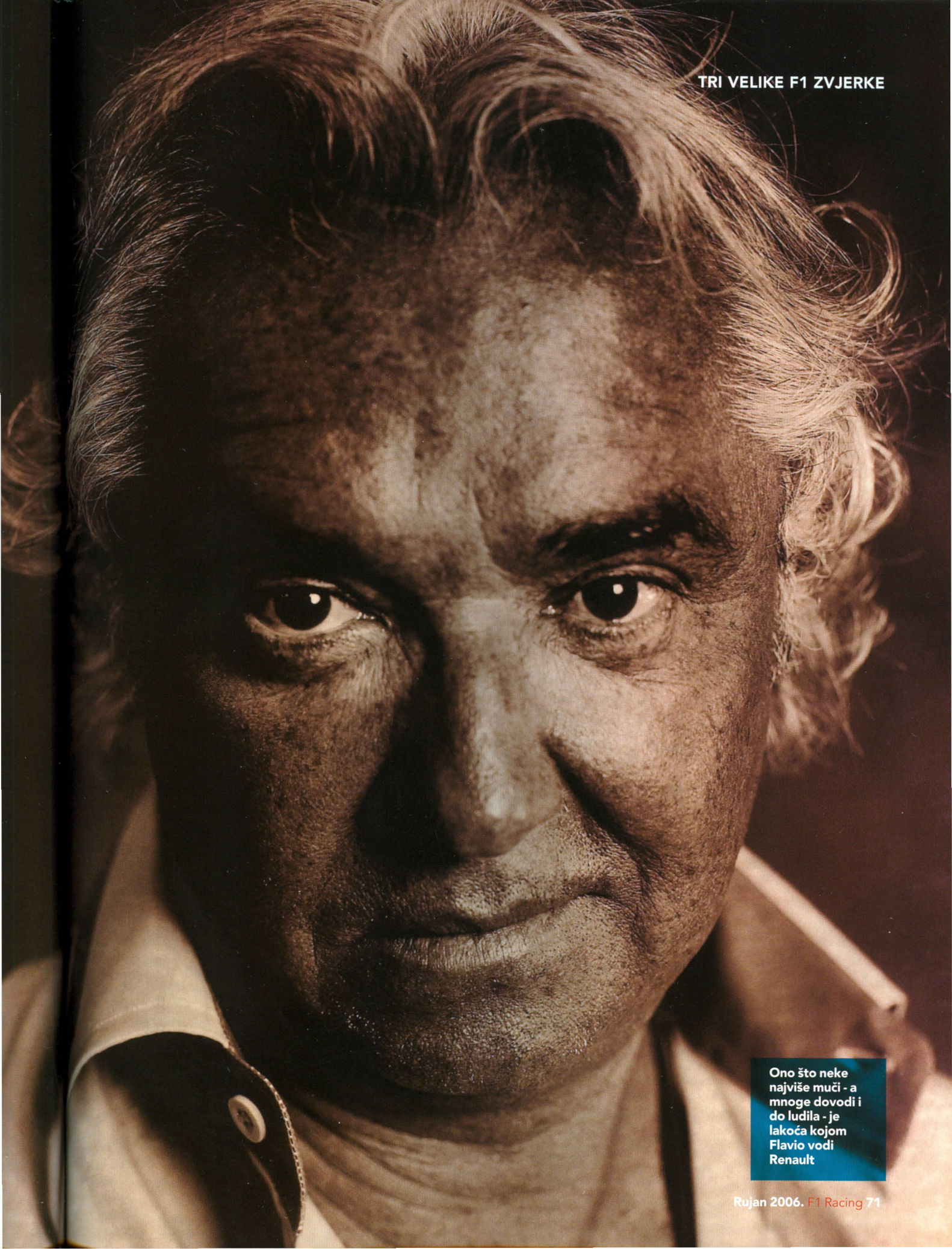
Može, jer očito je da on svoj posao dobro radi. Ima oko za prave ljude; pruža im povjerenje; dozvoljava im da svoj posao delegiraju i za uzvrat unajmljuju nove prave ljude – baš kao što je to Ecclestone običavao činiti u Brabhamu. Flavio naizgled može odavati dojam čovjeka s egom, gladnog slave; ali u stvarnosti odskače od većine u Formuli 1: procjenjuje ljude pravilno, bez obzira na njihove specifične vještine i sklonosti. Takav je pristup rijedak kod ljudi koji su zaslijepljeni vlastitim osjećajem važnosti ili moći... i to, naravno, znači da Flavio nije zaslijepljen osjećajem vlastite veličine i moći. Umjesto toga, mislim da je Flavio veliki glumac – čovjek koji ima sposobnost da Formulu 1 uzdigne na razinu zabave – baš kao što priliči vođi ekipe koji je nadrastao svoju poziciju i koji čarobno i bez problema balansira s 10 kuglica u zraku.

Posljedica toga je da većina njegovih suparnika izgleda kao da im je zapravo mjesto na lokalnom sajmu u Snettertonu. Po broju bodova osvojenih u odnosu na količinu utrošenog novca, Flaviov je Renault daleko najefikasnija ekipa u posljednjih pet godina. Povrh toga, on s vozačima radi ono što bi vlasnici ekipa i trebali raditi s vozačima: pronalazi ih dok su mladi, dobro ih trenira i pruža im pomoć kad im je pomoć potrebna. I, poput Ecclestonea, ne daje im basnoslovne plaće kad osvoje svjetska prvenstva. To ostavlja drugima, u godinama koje slijede. Flavio je pobijedio s Michaelom (ključna procjena) i sad opet pobjeđuje s Fernandom Alonsom (još jednom: ključna procjena). Kraj priče.

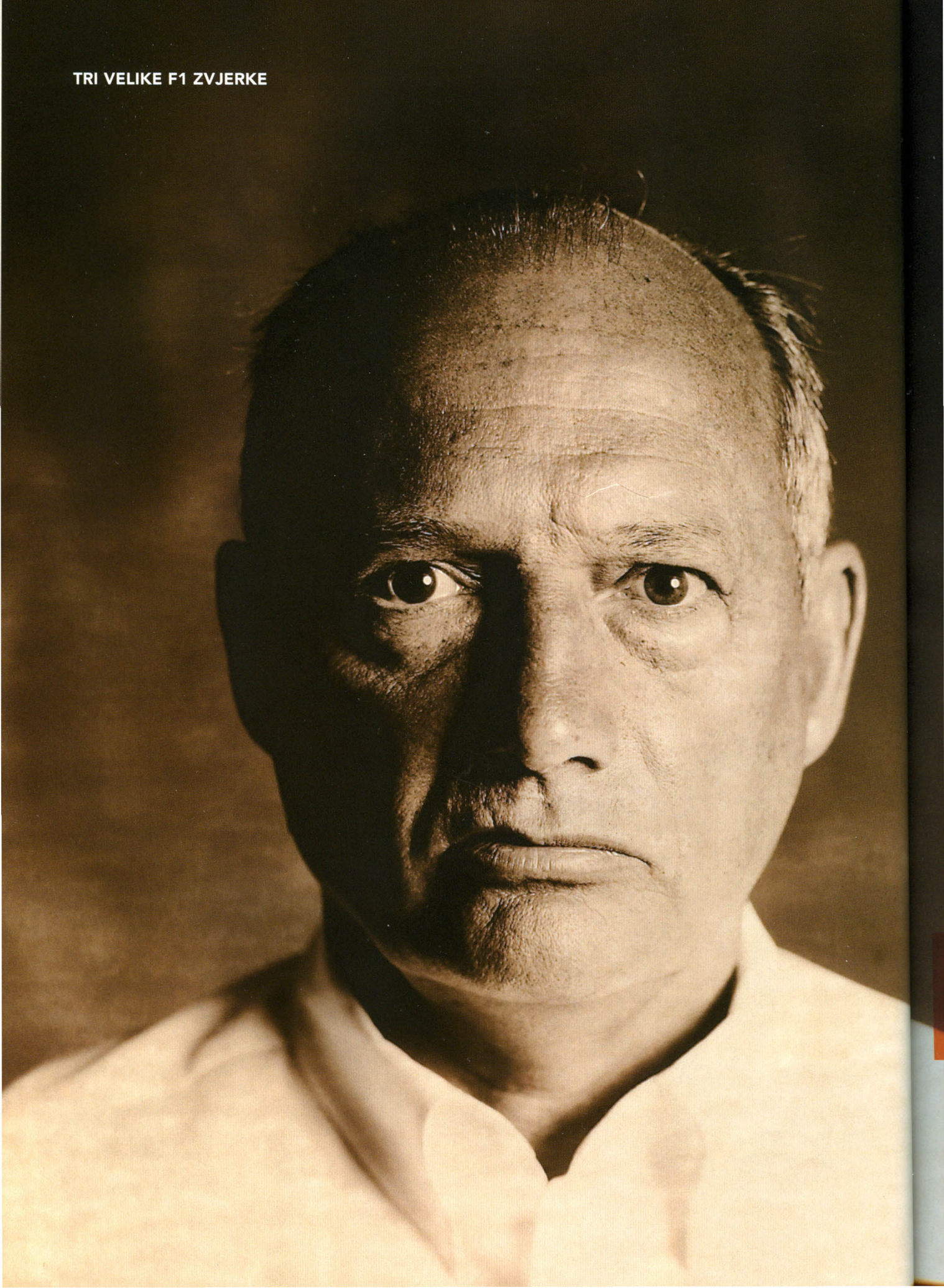


NSERT: ARHIVA LAT

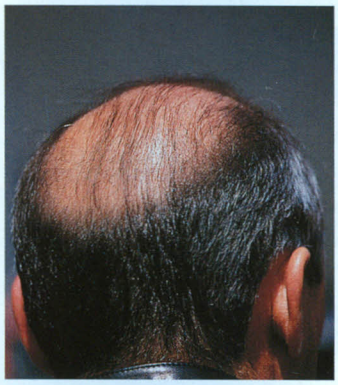
"Očito je da Flavio i Bernard dijele gotovo isti prezir prema istim ljudima"



Ono što neke najviše muči - a mnoge dovodi i do ludila - je lakoća kojom Flavio vodi Renault



VEĆI OD ŽIVOTA



Ron Dennis

Vođa ekipe McLaren

U pedoku Formule 1 nema nikog drugog s kojim bih radije proveo mjesec ili dva. Moram priznati da me fascinira osobnost Rona Dennisa, kao i sve ono što on čini, pa bila to briga za besprijekornost nečeg relativno malog – poput njegovog mjesečnog časopisa Racing Line, ili načina na koji su bočice pića poredane u hladnjaku nedaleko njegovog ureda; ili bila to besprijekornost nečeg većeg – poput njegove sposobnosti da iz ostalih ekipa privuče najveće stručnjake ili da sklopi nevjerojatno složen financijski program.

Volio bih znati kada i gdje on razmišlja o stvarima kao što je, na primjer, Komunikacijski centar kojeg je u F1 pedok doveo još prije četiri godine – onaj centar koji je sada uzor ama baš svakom hospitality centru u Formuli 1. I volio bih znati zašto je odabrao Normana Fostera – a ne na primjer Richarda Rogersa ili Johna Pawsona (jednako znamenite britanske arhitekte - op. ur.) – da dizajnira McLarenovu tvornicu. I na koji je način uspio nagovoriti Mercedes ne samo da stavi svoj logo na Ilmorov motor, već i da kupi dio McLarena – da sklopi onu vrstu ugovora kojeg je Williams trebao sklopiti s Cosworthom ili kojeg bi David Richards trebao pokušati ostvariti u okviru svojih novih F1 planova. Do sada je u Formuli 1 jedino Ron Dennis uistinu uspio preimenovati motor – prvo s TAG-om (Porsche), a onda s Mercedesom (Ilmor). I sad, kad smo već kod toga, volio bih znati o čemu priča s Mansourom Ojjehom iz TAG/McLarena dok se opuštaju negdje u južnoj Francuskoj. Kako mu uspjeva održati sve to na okupu? Ili možda ipak upravlja totalnom ludnicom, tamo iza zatamnjenih stakala? I sve je ovo tek iluzija?

Pojma nemam. Ono što znam je da je Ron pobjeđivao prije, i pobjeđivat će opet. Mislim da je najviše otkriva činjenica da Ronov McLaren nije ekipa kakvom je svi drže. Ona nije odraz onih Ronovih osobina koje su predmet šala – kao na primjer njegove opsesivnosti ili njegove sklonosti dugim riječima kad bi i kraće mogle poslužiti. Ona je, neočekivano, oaza mirnoće. U McLarenu nema povišenih glasova, nema neprijatnih tonova. I stoga, ekipa je ipak odraz njega samoga.

Zato ne čudi da je Ron uspio s dvojicom Finaca – s Mikom i s Kimijem – i s Nikijem Laudom, Alainom Prostom i Ayrtonom Sennom, sve klinički sabranim vozačima. I ne čudi da nije uspio s turbulentnijim vozačima – poput Juana Pabla, Kekea, Michaela Andrettija ili Nigela. Ron očekuje da se stvari dogode na određeni, linearan način i mislim da je uvijek iznenađen kad vozači propuste tako reagirati. Baš kao što Michael Schumacher ne bi nikad želio Montoyu u drugom Ferrariju, tako ga ni Flavio ili Bernie ne bi nikad unajmili ako bi već imali Kimija u jednom automobilu. Pa ipak, Ron se ne kaje. To je cijena koju treba platiti kad imaš tako kristalno čistu viziju.

Mogu zamisliti koliko mu je nelagodno s ljudima poput Flavija (Previše boja! Previše dima!), Bernieja (O čemu ovaj misli?), Jeana Todta (Ferrarijevski arogantan!) ili Maxa Mosleya (Ima skrivene interese!). Stoga me jako zanima što će s njim biti dugoročno. Pričajući s njim nedavno, sugerirao sam mu da je za njegovu glavnu liniju napada najbolje oformiti osovinu McLaren-Ferrari, i onda zajedno zavladati svijetom. Ron samo što se nije zagušio nad svojim doručkom. Ron je Ron, i on može vladati sam, hvala lijepo.

I naravno da može. Ako postoji osoba koja bi u budućnosti mogla upravljati Formulom 1, pod savršenim uvjetima (da, u tome je stvar!), osoba koja bi mogla graditi na prednostima Formule 1, smanjujući pritom značaj njezinih nedostataka, netko tko bi iskreno mogao predstavljati sve frakcije moći s interesom proisteklim u boksovima, netko tko zna što znači kad mehaničari rade cijelu noć, netko tko savršeno razumije svaki aspekt Formule 1 i koji to onda zna predstaviti drugima na način koji bi sport učinili još glamuroznijim i boljim no što u stvari jest, ako ta osoba postoji – onda je ta osoba sigurno Ron Dennis.

"Mogu zamisliti koliko mu je nelagodno s ljudima poput Flavija (Previše boja! Previše dima!)"

Velom magije obavijena enigma? Dennis ima nadnaravnu sposobnost privlačenja ključnih igrača

MALA FOTOGRAFIJA: DARREN HEATH

VEĆI OD ŽIVOTA



Jean Todt

Direktor menadžer i vođa ekipe Ferrari

Jean Todt dolazi iz potpuno drugačijeg okruženja. On nije poput Franka Williamsa ili Rona Dennisa – zanesenjak u utrke koji se uzdigao s dna, koji se izdizao i skrivao, koji je pokušao navesti Bernieja na svoju stranu i bankrot zamjenjivao stotinama milijuna dolara zbog činjenice što se na pravom mjestu našao u pravo vrijeme; ne, Jean dolazi iz potpuno drugačijeg svijeta. On je oštrouman i savjestan menadžer tuđih potreba za utrkivanjem – oštrouman u smislu da je još uvijek ključni čovjek, i to, povrh svega, u Ferrariju; a znamo da je savjestan jer je bio uspješan suvozač u rallyju, prije no što je Peugeot doveo do pobjede u Le Mansu. Posljednjih mu je 10 godina Michael Scumacher povjerio upravljanje njegovim prvenstvima.

Prvi puta sam s Jeanom pričao 1998. godine u Hockenheimu, kad su me iz Fox Sports Net-a zamolili da ga intervjuiram o Ferrarijevoj sezoni do tada i o predviđanjima za nadolazeće utrke. Ta naša razmjena mišljenja, po mom sudu, prilično indikativno otkriva način njegovog razmišljanja i rada.

"Jean," rekao sam, "Pitam se biste li mogli sažeti razvoj događaja u prvoj polovici sezone i reći mi što ekipa očekuje u nadolazećoj drugoj polovici sezone?"

Todt: "Ne razumjem kako me možete pitati tako nešto. Ove godine ima 16 utrka, a 10 smo već odvezli. Kako mogu govoriti o sadašnjem trenutku kao kraju prve polovice sezone? Ne mogu tolerirati takve nepreciznosti."

Mogli bismo reći da je on čovjek detalja – gotovo pedantnih detalja. Usprkos tome, Jean također pomaže stvaranju šire slike. 2002. je primorao McLaren da opet prihvati Michelin gume, produžujući na taj način Michaelov niz prvenstava s Bridgestoneom i Ferrarijem; on omogućava postojanje iscrpnog budžeta (pribavio je ono tako priželjkivano sponzorstvo Vodafonea); i zbog toga zaslužuje lojalnost i poštovanje ljudi oko sebe.

Osobito Schumachera: gledamo kako Michael vozi i gledamo kako Michael pobjeđuje... i ljudi poput mene počinju primjećivati kako se Michaelovo čudo počinje uvlačiti u njihove živote. Stanem na benzinskoj i otkrijem da sam s krive strane punjača za gorivo i pitam se: "Bi li to Michael ikad učinio?". Odaberem krivi red na sigurnosnom pregledu na aerodromu i opet se pitam: "Bi li se ovo ikada dogodilo Michaelu?"

> "Jean Todt živi u očiglednoj harmoniji s Michaelovim načinom utrkivanja, života i planiranja budućnosti"

Odgovore nećemo nikada znati, ali oni sami po sebi nisu ni važni: važne su misli i jedna od prvih misli je da je Jean Todt tako očigledno u savršenom skadu s Michaelovim načinom utrkivanja, života, razmišljanja i planiranja. Poznavajući donekle Michaela, i poznavajući visinu njegovih kriterija, ne mogu se sjetiti – govorimo o utrkama – nikog drugog za koga bi se ovo moglo reći, s izuzetkom, naravno, Willija Webbera ili Luce di Montezemola. Kao prvi čovjek Ferrarija, Jean Todt savršeno prevodi Michaelov natjecateljski um u stvarnost. U tome je njegov talent.

Promatrao sam Michaela u Magny-Coursu, nakon subotnjih kvalifikacija. Vozio je – za dobrotvorne svrhe – sretnog pobjednika dva kruga po stazi u crnom Ferrariju F430 Spider. Nakon obavljenog posla, nagovorio je Michelle Yeoh, Todtovu partnericu, a nakon toga i jednu od njezinih prijateljica, da mu se pridruže u još nekoliko krugova – i to ne zbog toga da pokaže kako je ljubazan ili jer su ga to tražili. Učinio je to, vidjelo se to na njegovom licu, iz zabave. Te su subote u Francuskoj Michael i Todtovi izgledali toliko bliski, koliko to prijatelji ili obitelj mogu biti.

A to, obzirom na Michaelov kolosalan utjecaj nad zbivanjima u Formuli 1 u posljednjem desetljeću, govori na mnogo načina sve što o Jeanu Todtu treba reći. **F1**

INSERT: DARREN HEATH



Sitničav i precizan - osobni menadžer bez premca - Todt, međutim, grize nokte (mala slika, suprotna stranica)



MP4-21 je ove sezone Kimiju zadao dosta briga, ali usprkos tome on ga je uspio učiniti uzvišenim autom

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHIC



"MISLIM DA SAM BILA TAKO BRZ"

Gramatika mu baš ne ide, pa zašto onda ne pustimo da Kimijeve vožnje pričaju same za sebe. Stručnjaci *F1 Racinga* prisjećaju se njegovih 10 najboljih vožnji u McLarenu

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHY



Räikkönen se bori s oštećenom prednjom desnom gumom kako bi nekako ostao na stazi Nürburgringa 2005.

10 09 08 07

Melbourne 2003.

Kvalifikacije P15 utrka P3

U drugoj Kimijevoj 'pobjedi za dlaku' s McLarenom vodio je u mokro-suhoj utrci, udarajući neustrašivo u kotače Michaela Schumachera

Nitko nije puno očekivao od McLarena MP4-17D - s godinu dana starom šasijom koja ni 2002. nije bila osobita - ali je McLarenov zimski program testova Kimiju dao auto koji je bio vrlo dobar. No, u kvalifikacijama je otišao u travu i postavio tek 15. vrijeme. U nedjelju, na mokroj stazi, oba McLarena su u krugu za zagrijavanje otišla u boksove po gume za suhu stazu. U utrci su pali na začelje, ali kad se staza počela sušiti Kimi je počeo prelaziti sve druge vozače, sada na krivim gumama. Nakon što je stigao do vodstva u utrci, Kimija je napao Michael Schumacher, ali McLarenov vozač nije popustio niti za centimetar. Držao se svoje linije i poslao crveni auto u šljunak. Na kraju mu je pobjeda oteta kaznenom vožnjom kroz boksove, ali poruka je bila jasna - dajte mu auto kojim može namirisati pobjedu i Kimi će se boriti sa svakim.

Steve Cooper

KIMI: "Michael i ja smo bili bok uz bok, ali ostao sam neprijed"

Barcelona 2006.

Kvalifikacije P9 Utrka P5

McLaren MP4-21 nije bio brz u Barceloni, ali Kimi je odvozio utrku do petog mjesta, što su inžinjeri ocijenili kao njegovu najbolju vožnju ikada

Da li je odustao? Nije. Od startne je linije Kimi bio hipnotički predan, stiščući se između Toyota i napadajući Honde u prvom krugu, završivši ga na petom mjestu. I tu je ostao. Ništa specijalno? Koješta. Tog dana tromi MP4-21 nikako nije trebao biti peti, što je dokazao Juan Pablo Montoya zavrtjevši se u 18. krugu (startao je 12. i na kraju prvog kruga bio 11.). No čudesni Iceman je nekako iz svog auta izmamio brzinu zbog koje su se njegovi inženjeri češkali po glavama u nevjerici. " Danas je bio moćan," rekao mi je jedan od njih nakon utrke. I doista je bio.

Matt Bishop

KIMI: "Imao sam dobar start, s devetog na peto mjesto,m ali to je bilo sve"

Nürburgring 2005.

Kvalifikacije P2 UtrkaP11

Ono što je izgledalo kao formalnost, nije se ostvarilo kad je Kimijeva oštećena guma natjerala prednji ovjes da se raspadne u posljednjem krugu

Sve što je krasno u Kimiju je bilo tako očito tog dana u Nürburgringu. Promjena guma nije bila dozvoljena, a Kimi je oštetio svoju prednju desnu Michelinku pri suviše jakom kočenju. Bio je u vodstvu, a Jacques Villeneuve, spor u svom Sauber-Petronasu, nije se htio maknuti s linije pri obilasku za krug. Umjesto toga, natjerao je Kimija da ga prođe s unutarnje, prljavije i grbavije, strane. Kimi je nevoljko prihvatio. Zakačio je izbočinu u trenutku kad je pritisak na pedalu kočnice bio najjači, i odmah maknuo nogu, ali je bilo prekasno. Imao je "kockastu" gumu. Vibracije su postale toliko nesnosne da nije mogao čitati poruke iz boksova. Ponekad je jedva uspijevao prepoznati svoju točku kočenja. Ali, ostao je do kraja, kao što to pravi trkači i čine Onda se karbonski ovjes konačno raspao, i pobedu je uzeo Alonso.

Peter Windsor

KIMI: "Stvarno je frustrirajuće odustati od vodstva upravo u posljednjem krugu"

Monaco 2006.

Kvalifikacije P3 Utrka DNF (P2)

McLaren nije uspio prenijeti u ovogodišnji MP4-21 sirovu brzinu iz 2005., ali Kimi se prilagodio i odvezao briljantnu utrku

Od starta do kraja, bio je to pravi Kimi, u najjačoj utrci do sada ove sezone. Vozio je sjajnih 50 krugova svojom poznatom ledenom žestinom - tako smirenom, tako brzom - vješto vodeći svoj McLaren između čeličnih ograda i neprestano pritiščući vodećeg Alonsa. Razmak je često bio tek pola sekunde. Alonso je rekao da je bio "prilično iznenađen Raikkonenovom brzinom". "Vozio sam kao i uvijek," sjeća se Kimi, "ali tog dana išlo je dobro, pa smo zbilja bili u stanju da se borimo, borimo, borimo."Nakon prvih zaustavljanja u boksovima malo je popustio, obzirom da je imao goriva za sedam krugova više nego Alonso, ali je ipak ustrajao u napadu. Ali onda je Safety Car pokvario McLarenovu strategiju. U 51. krugu zapalile se se električne instalacije, i bio je to kraj...

Dan Knutson

KIMI: "Uvijek je razočaranje odustati, osobito kad ste imali dobru priliku za pobjedom"



Party-time u Monaku 2006.? Tako je izgledalo, ali onda je Safety Car pokvario planove

06

Barcelona 2005.

Kvalifikacije P1 UtrkaP1

Tako je započelo Kimijevih 203 uzastopnih krugova u vodstvu (svih 66 krugova u Španjolskoj, svih 78 u Monaku i 59 od 60 u Nurburgringu)

Televizija ponekad može neutralizirati moćne trenutke Formule 1, poput Kimijevog otvaranja utrke u Španjolskoj 2005. TV ne može dobro prikazati nestajanje jednog vozača u daljini, ali kad vidite razmak koji raste s pola sekunde na kraju prvog kruga na 6,6 sekundi nakon 10 krugova i gotovo 27 sekundi u 25. krugu, kad se Kimi zaustavio u boksu, jedini razumni osjećaj je strahopoštovanje. Svi prisutni su polako shvatili da prisustvuju nečem izuzetnom. Čak ni Alonsova domaća publika nije uspjela podići svojeg vozača na produhovljenu razinu najvećeg rivala. Kimi je završio s prednošću od 27,6 sekundi, vozeći obazrivije i sporije kroz posljednjih 40 krugova. Da je zadržao prvotnu brzinu, bio bi obišao sve supamike za puni krug.

Robert Holmes

KIMI: Održavao sam ritam, ali kasnije nisam išao punom brzinom i prilično sam lako pobjedio"

05

Bahrain 2006.

Kvalifikacije P22 Utrka P3

Kvar u kvalifikacijama bacio ga je na kraj startnog poretka, ali ga je čudesna vožnja u utrci dovela do pobjedničkog postolja

U prvom Kimijevom kvalifikacijskom krugu ove sezone njegov je McLaren MP4-21 izgledao dobro balansiran. A onda, bam! Prednji ovjes se raspao i on čak nije uspio završiti taj krug. Ali, Kimi nikad ne razmišlja o razočaranjima. Odlučio se za strategiju jednog zaustavljaja i nadao da će njegove Michelinke preživjeti temperaturu od 37°C. Agresivni prvi krugovi lansirali su ga s 22. na 13. mjesto, a do 24. kruga popeo se do trećeg mjesta. Kad je odvozio svoj najbrži krug neposredno prije zaustavljanja u boksu u 29. krugu bilo je jasno da su gume vrlo izdržljive. I na kraju, Kimi je završio samo 19 sekundi iza pobjednika Alonsa, i 18 sekundi ispred timskog kolege Montoye, koji je startao kao peti.

Tom Clarkson

KIMI: "Sigurno bih bio u prilici dobiti ovu utrku (da sam imao bolje mjesto na startu)"



Španjolska 2005.: Kimi i McLaren su bili u tolikom skladu da su lakoćom mogli za krug obići sve ostale vozače

"I svima je polako postalo jasno da prisustvuju nečem izuzetnom"

04

Monaco 2005.

Kvalifikacije P1 Utrka P1

Kad se McLaren MP4-20 jednom uhodao, Kimi je postao gotovo nezaustavljiv. Usprkos zakašnjelom pozivu u boksove za vrijeme Safety Cara, Räikkönen je vozio nevjerojatno precizno i predano, i na kraju se dočepao pobjede

"Evo ga, Kimi je gotov," progunđao je kolega kad je Finac započeo svoj 25. krug. Alonso je ušao u boksove, s 5,4 sekundi zaostatka, s namjerom da uzme dovoljno goriva za pravocrtnu vožnju do cilja. Konfuzne poruke o Safety Caru, plus "gluha" radio zona na udaljenom dijelu staze, omeli su poziv u boksove. Kimi je bio ponešto zbunjen jer je mislio da je već spremio utrku u džep, a sad su ga iz boksa obavijestili da mora pronaći 20 sekundi u 14 krugova kako bi spasio pobjedu. Činilo se to nemogućim zadatkom. Ali, tipično, Kimi svoj razumljivi bijes nije iskalio na ekipi, već na svojoj vožnji. Ono što je slijedilo bilo je briljantno. Svaki je krug bio izveden gotovo savršeno, omogućujući mu da poveća razmak s Alonsom s 3,3 sekundi nakon odlaska Safety Cara do 17 sekundi pet krugova kasnije. U vrijeme zaustavljanja u boksovima (u 42. krugu) prednost nad Španjolcem, koji je, doduše, imao problema s prometom, dosegla je 34,7 sekundi. Kimi, kojeg su znali optuživati da popušta pod pritiskom, tog je dana u Monaku otklonio takvu stigmu. Dokazao je da može voziti 14 uzastopnih krugova po standardima kvalifikacija na najzahtjevnijoj od svih staza. Bio je to jednostavno sjajna predstava najbržeg vozača svoje generacije.

Dieter Rencken

KIMI: "Svi te gledaju drugačije kad jednom pobijediš u Monaku. Večeras ćemo imati ludu zabavu"



Monako 2005.: Kimi je brzinom iz kvalifikacija odvezao utrku

03

Magny-Cours 2002.

Kvalifikacije P4 Utrka P2

McLaren MP4-17 je tijekom sezone 2002. bio sve samo ne F1 pobjednik. Ali u jednoj prilici kad se auto pokazao brzim, Kimi ga je ščepao za vrat i gotovo osvojio zaprepašćujuću prvu pobjedu. To mu je okrutno uskraćeno gotovo nadomak cilja



Bilo je to prvi put da je Kimi vodio u Grand Prix utrci Đ ali nije tako izgledalo. Jednostavno je vozio tim svojim sad već familijarnim ÊcoolÊ stilom. Nakon završnog zaustavljanja u boksu, 22 kruga prije kraja, svi su znali da je Ferrari brži, ali i da jedino Kimi stoji između Schumachera i petog naslova svjetskog prvaka. Michael je pokušao sve, uključujući ÊlažnjakeÊ prije zavoja Adelaide, pritišćući neprekidno i agresivno McLaren, osobito u brzoj šikani Nürburgring, u nadi da će Räikkönen otići široko. Također i u posljednoj šikani. Greška? Nema šanse. Ali sudbina je čekala na četiri i pol kruga do kraja. Bile su pokazane žute, ali ne i crno-žute zastave koje upozoravaju na sklisku stazu. Kimi je prvi naišao, otišao široko, i Michael ga je u trenu prošao. Kimi je ostao miran Đ ali mogli ste vidjeti da ga boli. Schumi je kasnije priznao da njegov Ferrari, da Kimi nije naletio na ulje, ovaj put ne bi pobijedio.

Maurice Hamilton

KIMI "Utrka koja me u životu najviše razočarala, ali tako to ide"

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, ARHIVA LAT, SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHY

02

Spa 2004.

Kvalifikacije P10 Utrka P1

U sezoni u kojoj je dominirao Ferrari F2004 (15 pobjeda u 18 utrka), savršena je ironija bila u tome da je Kimijev grozni MP4-19B uspio pokvariti slavlje u Spau



Spa 2004.: Krkljanac u prvom zavoju; Webber (lijevo) u borbi za opstanak, dok se Kimi neometano probija naprijed

Michael Schumacher bio je kraljevski bijesan. Nakon ponižavajućeg osvajanja prvenstva broj 6 nespretnim osmim mjestom u Suzuki 2003., prvenstvo broj 7 trebalo je biti osvojeno u stilu. Ali, lijevo od njega, drski mladi pretendent stajao je na najvišoj stepenici postolja, preotevši mu predstavu i učinivši da prvak izgleda posve obično. U Spau je Kimi održao predavanje iz predanosti, inteligencije i kontrolirane agresivnosti. U svakom od 44 kruga bio ga je užitak gledati, osobito u legendarnom zavoju Eau Rouge. Na tom je mjestu i prešao Michaela nakon prvog Safety Cara, dok se Nijemac mučio na svojim još nezagrijanim Bridgestoneima. Ali nakon drugog Safety Cara - tri kruga prije kraja - uloge su se promijenile. Kimijevi su retrovizori bili puna Michaela. Pod takvim je ogromnim pritiskom Kimi odvozio najbrži krug utrke, 0,4 sekunde brže od bilo kog drugog. Bio sam na vrhu Eau Rougea, i Kimijev je performans bio zastrašujuć. Imao je puno kritičnih trenutaka - koji se nisu vidjeli na televiziji, ali su trenutni i potencijalno katastrofalni gubici ravnoteže bili jasno vidljivi golim okom. Ipak, nekako je svakog uspio obuzdati svojim nadzemaljskim refleksima, baš kao što je to nekad i Mika znao činiti.

Dom Taylor

KIMI: "Ljudi nisu vjerovali da možemo pobijediti, pa će danas definitivno biti dobre zabave"

01

Suzuka 2005.

Kvalifikacije P17 Utrka P1

Promjena na motoru iznenada pljusak za vrijeme kvalifikacija zgurale su ga na kraj poretka. To ga uopće nije smetalo. Probijao se prema naprijed i preuzeo vodstvo jednim odlučnim pretjecanjem u posljednjem krugu



Japan 2005.: Kimi opsjeda bespomoćnog Fisija prije no što će ga progutati u posljednjem krugu; egzaltirani pobjednik (dolje)



Neki su to ocijenili pretjecanjem desetljeća. Da bi dostigao tu japansku pobjedu, Kimi Gonzales je zavitlao svoj McLaren oko Fisijevog Renaulta pri 300 km/h, u prvom zavoju posljednjeg kruga utrke. Startni je poredak bio posve izmiješan nakon kaotičnih i kišnig kvalifikacija, što je ovu utrku učinilo daleko najboljom u sezoni 2005. Ali, u početku su Kimijevi izgledi da dođe do postolja bili slabi. Četvrti kvar na motoru u sezoni nametnuo mu je i kaznu od

"Kimi Gonzales zavitlao je svoj McLaren oko Fisijevog Renaulta pri 300 km/h"

gubitka 10 startnih mjesta, pa ga je to bacilo na 17. mjesto na startu. Usprkos tome što ga je u prvom krugu lagano udario njegov timski kolega Juan Pablo Montoya, na kraju je uspio nadoknaditi prednost Fisichelle od gotovo 20 sekundi. I tada je, i pored malo prekratke sedme brzine, naveo svoj Mercedes V10 da se zavrti do samog graničnika, i onda, u savršeno pravom trenutku, uspješno napao Talijana u Renaultu. Čisti genije.

Alain Henry

KIMI "Mislim da je ovo sigurno jedna od mojih najboljih pobjeda, možda i najbolja" F1

Grand Prix NJEMAČKE

Svjetsko prvenstvo

12. utrka

Hockenheim 30.07.2006.

IZVJEŠTAJ S UTRKE

Piše: Peter Windsor



Brutalnost Ferrarija i Kimijeva finoća

Jod jedna pobjeda Schumachera, ali čovjek kojem je laknulo je Räikkönen koji je napokon uspio rastjerati peh Hockenheima i doći do trećeg mjesta

MO BIRA 1



PETAK, SLOBODNI TRENING

SKRAĆENE DUGE VOŽNJE

Poslijepodne je Alex Wurz odvezao 20 krugova kako bi nadopunio dugačke vožnje tijekom jutra. Ekipa Williams usredotočila se na set-up za utrku i bilo je jasno da su uspjeli sve podesiti tako da tvrde Bridgestone gume traju dovoljno dugo i pored uobičajenih briga u Hockenheimu zbog granulacije prednje lijeve gume. Prihvaćen je plan da će Mark Webber voziti dugačak prvi dio utrke. Australac je svoj dio odradio kvalificirajući se na kao 11. i jurišajući na startu sve do 8. mjesta. Auto je imao brzinu - ali nažalost, ne i vodu. Kvar cijevi između motora i hladnjaka vode uništio je priliku za osvajanjem barem petog mjesta. A obzirom na rani sudar Nica Rosberga, Williams je već sedmu utrku za redom propustio osvojiti bodove.

Maurice Hamilton



"Oh ne opet!" Webber je odustao peti put u posljednjih šest utrka

Gotovo od samih početaka sve je uvijek jednostavno: Kimi Räikkönen se ili kvalificira u prvom redu ili vodi u Hockenheimu - ili oboje - ali tada, kad se tome najmanje nada, nešto se desi. Netko ga u prvom zavoju izbaci u zid od guma. Ili se pokvari hidraulika. Ili auto naprosto stane. I stvorila se već pošalica u tjednima kasnog srpnja; veći su Kimijevi izgledi da postane član finske olimpijske hokejaške ekipe, nego da završi Grand Prix Njemačke, o pobjedi da ni ne govorimo.

Bogovi sreće su 2006. pripremili vrlo specijalnu hrpicu malih prokletstava baš za ekipu McLaren-Mercedes. Počelo je u kvalifikacijama, kad se pokvario senzor za dovod goriva na Kimijevom autu upravo u trenutku kad se jednosatni nastup bližio vrhuncu - doslovno u trenutku kad inženjeri strategije odlučuju koliko goriva dodati autu za konačni napad desetorice. Dva zaustavljanja ili tri? Lagan ili težak? Što mislimo da rade drugi? Pat Symonds iz Renaulta smatra tih nekoliko minuta nakon drugog dijela kvalifikacija najstresnijim trenucima koje je ikad proživio u Formuli 1.

I, s obzirom da je ovo bio Kimijev auto u Hockenheimu, senzor na pumpi dovoda goriva učinio je svoje - što je značilo da Mark Slade (Kimijev inženjer utrke) nije imao nikakvog načina ustanoviti točnu količinu goriva natočenu u spremnik u pripremama za Q3.

Automobili Formule 1, kaže moj kolega i ekspert Steve Matchett, opremljeni su mjeračem protoka goriva na cijevi koja pod visokim pritiskom dovodi gorivo od mehaničke pumpe do ubrizgača na motoru. Ovaj mjerač mjeri količinu goriva koju motor potroši; ta se informacija telemetrijskim putem šalje do boksova kako bi inženjeri mogli na osnovu nje donositi zaključke. Znajući točno koliko je goriva dodano u auto, inženjeri od toga oduzmu količinu goriva koju je motor potrošio. Rezultat je količina goriva koja je ostala u autu. Bez informacije o količini natočenog goriva nije bilo niti informacije o količini koja je ostala u autu. Drama na koju je McLaren morao reagirati u vremenu od jedne ili dvije minute.



Räikkönen prolazi prvi zavoj, dok se u Ferrariju pitaju koliko Finac ima goriva

Pogađati? Suviše riskantno. Kako bi onda mogli isplanirati strategiju utrke? Nadoliti do vrha? Previše loših strana. Čak i ako bi strategija funkcionirala, ona bi se sigurno poništila vožnjom s vjerojatne lošije startne pozicije.

Stoga su učinili jedinu logičnu stvar, uzimajući u obzir sličnost solucija od dva i tri zaustavljanja s Michelin gumama apsolutno na limitu. Odlučili su se za tri zaustavljanja i malo goriva - za minimalnu količinu, dovoljnu za možda 12 krugova. Kimijev će auto biti vjerojatno najlakši od svih, pa će možda dospjeti u prvi red - a bit će i na agresivnoj strani strategije s tri zaustavljanja.

PRVENSTVO VOZAČA

nakon 12. od 18 utrka

1	Fernando Alonso	100
2	Michael Schumacher	89
3	Felipe Massa	50
4=	Giancarlo Fisichella	49
4=	Kimi Räikkönen	49
6	Juan Pablo Montoya	26
7	Jenson Button	21
8	Rubens Barrichello	16
9=	Ralf Schumacher	13
9=	Nick Heidfeld	13
11=	David Coulthard	10
11=	Jarno Trulli	10
13	Jacques Villeneuve	7
14	Mark Webber	6
15	Nico Rosberg	4
16=	Pedro de la Rosa	2
16=	Christian Klien	2
18	Vitantonio Liuzzi	1
19=	Scott Speed	0
19=	Christijan Albers	0
19=	Tiago Monteiro	0
19=	Takuma Sato	0
19=	Yuji Ide	0
19=	Franck Montagny	0
19=	Sakon Yamamoto	0

PRVENSTVO KONSTRUKTORA

nakon 12. od 18 utrka

1	Renault	149
2	Ferrari	139
3	McLaren-Mercedes	77
4	Honda	37
5	Toyota	23
6	BMW-Sauber	20
7	Red Bull-Ferrari	12
8	Williams-Cosworth	10
9	Scuderia Toro Rosso-Cosworth	1
10=	MF1 Racing-Toyota	0
10=	Super Aguri-Honda	0

Problem će biti procjena i reakcije na promet, kao i potencijalna granulacija guma. Granulacija nastaje nakon boksova, i onda se gume "očiste". Dakle, kod dva zaustavljanja, proces nastane dva puta, i sporijih je krugova manje. Kod tri zaustavljanja granulacije je više. Ali, tu se ništa ne može.

Hockenheim ponekad daje, ponekad uzima,

"Kimi je samo "spustio" svoj McLaren za milisekundu, dozvolio da se on sam poravna i lagano se poigrao papučicom gasa"



Button (ovdje prelazi Fisichellu) dobio je bitku s Renaultom

MO BIRA 2

KRUG NAKON CILJNE ZASTAVE

IZRAVNO OD DYERA

Ferrari rijetko dozvoljava televizijski dostup njihovim radio komunikacijama, ali ovaj put je napravljena iznimka dok je Chris Dyer razgovarao s Michaelom Schumacherom. "Dobro obavljen posao" rekao je Schumijev inženjer. "Opet smo u prvenstvu. Šest utrka do kraja. Osvojit ćemo to." Alonsova se prednost sad već smanjila s nedavnih 25 na 11 bodova. Premda je ova treća pobjeda za redom bila zaslužena, zahvaljujući u velikoj mjeri ljudima iz Bridgestoneu koji su dosta riskirali, slijedeći logiku da ne mogu ništa izgubiti i nego samo dobiti, Schumacher je jedva mogao vjerovati u prednost na cilju: "Ovo je veliko iznenađenje, a obzirom da je Felipe (Massa) završio kao jako dobar drugi, ovaj je rezultat još specijalniji."

Maurice Hamilton



Formacija Ferrarija: Schumi u razgovoru s Dyerom; ostatak vozača tek završava utrku

ponekad te uspava, pa je stoga Q3 u subotu bio prekrasan - naprosto čudesan - za gledanje. Ferrari i Renault su imali posade mehaničara za svaki auto. Svaka od tih posada imala je svoju utrku koju je morala dobiti. McLaren je još uvijek opremao vozače jednog za drugim - kad je Pedro bio u boksu, Kimi je morao čekati. Nema veze. Kimi, supercool, zatim je izašao i odradio stvar.

I u najbržem krugu, zapeo mi je za oko jedan čudesan moment. Kimi je u predzadnjem zavoju otišao malo preširoko, popeo se na rubnik pri izlazu i našao se tamo gdje se i mnogi drugi vozači nađu u plesu stražnjim dijelom auta i pokušaju ne izgubiti brzinu, sigurni u svoju sposobnost kontrole nadupravljanja. Ali, to miješanje poremećene ravnoteže i početak skretanja u posljednji zavoj obično završi gubitkom kontrole i suludom vrtnjom - ponekad kroz zonu za zaustavljanje i onda udarcem u zid.

Međutim, u tom svom najbržem krugu, Kimi je samo "spustio" McLaren na milisekundu, dozvolio da se on sam poravna i lagano se poigrao papučicom gasa - i već je vratio ravnotežu i izašao savršeno postavljen za posljednji desni zavoj. Nije izgubio gotovo ništa - možda nekoliko tisućinki - ali bio je to podsjetnik, jasan i čist, na ono zašto je Kimi tako uzvišeno dobar: zbog svojeg pravocrtnog razmišljanja. Jedan Jacques, ili Scott, ili Nico - ili jedan Adam Carroll iz serije GP2 - prihvatili bi borbu s nadupravljanjem, trznuli bi upravljačem u suprotnom smjeru, nakon čega bi bili kao plesač na žici. Ali ne i Kimi. On je izmanipulirao auto i dao mu novu snagu. Bilo je spektakularno za

IZVJEŠTAJ S UTRKE



Schumacher je spremio utrku u džep nakon Räikkönenove posjete boksu već u 10. krugu

"Michael i Felipe su se zbunjeno pitali radi li se o kakvoj čudesnoj strategiji McLarena"

promatrati - i završilo je u trenu.

I tako, dohvatio je pole position - zabavni pole position, jer bili su tu Michael i Felipe, koji su na Schumacherovom domaćem terenu posve dotukli Renaulte, a ipak su u sobi za intervjue sjedili sa svake strane Kimija i pitali se o kakvoj se to neviđenoj McLaren-Mercedes-Michelin strategiji s tri zaustavljanja radi, strategiji o kojoj sad moraju brinuti. Kimi je, naravno, znao bolje - znao je da će nedjelja biti čisto kockanje - ali to je za sada moglo čekati. Sa ili bez senzora za gorivo, Kimi je ubrao svoj prvi pole position u 2006.

I taj se u utrci pretvorio u promptno vodstvo. Bio je lagan, naravno - s tek polovinom goriva što su ga nosili Ferrariji - pa je odmicanje u vodstvo bilo jednostavno. No ipak treba reći: obzirom da je bio naprijed, Kimi je po definiciji izbjegao sve one besmislice iz sredine poretka - vozače BMW-a koji apsurdno ulijeću jedan u drugog, srljanje Ralfa na sve strane, DC-ja u zraku itd, itd.

Ipak, ovo je Hockenheim, pa nitko nije računao da će sve ostati savršeno još jako dugo. Pri Kimijevom prvom zaustavljanju (10. krug!) blokirala se matica stražnjeg kotača. Izgubio je oko šest sekundi. A onda, natrag na stazi, mjenjač brzina i reakcije gasa na McLarenu počeli su oklijevati, osobito pri mijenjanju u niže brzine. Počeo je blokirati stražnjim kotačima i njegove su se stražnje gume osule mjehurima - pošast koja redovno češće napada Michelinke nego Bridgestonke. Kimi je novost javio u boksove i McLarenovi su momci briljantno prionuli poslu - prvo izolirajući mjesto s istjecanjem hidrauličkog ulja, a onda manipulirajući varijable kojima je Kimi mogao mijenjati na upravljaču. (Mehanizam otpuštanja kvačila operira hidraulički. Ako iz sistema lagano istječe hidrauličko ulje, sistem nije u mogućnosti održati precizno repozicioniranje. Vozač tada može uključiti rezervni sistem, ali će mehanizam otpuštanja kvačila tad raditi na vrlo grub način. S takvim rezervnim sistemom, vozač može nastaviti vožnju - a vozač poput Räikkönena može nastaviti utrku.) Do trećeg dijela utrke, u koje je vrijeme Kimi pa na četvrto mjesto, iza Honde Jensona Buttona, kvar je bio izoliran i sveden na minimum - i Kimi je počeo izvlačiti maksimum iz tog novog paketa. Za vrijeme intervencije vozio je bolećivi auto s granulirajućim prednjim gumama i s gumama prepunim mjehura otraga, i vozio onoliko dobro koliko je to uopće moguće u ovo naše elektronsko doba.



McLaren se opet dimi, ali ovaj put nakon ulaska u cilj

Ubrzo se približio Jensonu, koji je također trpio od granulacije svojih guma - i evo ga, bio je tu, poravnavajući se s Jensonom iznutra, dozvoljavajući da se auto smiri prije no što je napao na ravnom. Bez nepreciznosti, bez ikakvih korekcija. Samo dobra, čista trakcija i igra je time završila. Sad na trećem mjestu, milijun kilometara od Ferrarija, sve što je Kimi mogao činiti u tim završnim etapama utrke bilo je voziti i čekati, voziti i čekati - na nove demone Hockenheima.

I napali su baš isto kao i uvijek - iz kuta odakle ih je najmanje očekivao.

Kimi je, međutim, završio ovaj Grand Prix Njemačke, i k tome ga je završio na postolju - usprkos problemima, i usprkos tome što su tog dana Michelin gume bile nikakve. Bio je bolji od Jensona i od oba Renaulta - i možda čak ne bi bio tako daleko od Ferrarija, da nije imao toliko problema.

I, napokon, bio je bolji i od Hockenheima.

U olakšanju, Kimi je odvezao svoj krug usporavanja. Treći! Nakon svega onog! I tada, usred tog olakšanja, Hockenheim je povukao svoj posljednji potez. Sa smanjenom količinom strujanja zraka, McLarenov se štitnik topline rastopio i zapalio. Kimi je izletio iz auta i otrčao po aparat za gašenje u isto vrijeme kad je Michael mahao svojim navijačima slasno se prepuštajući svom trijumfu.

I tako, Michael je prskao šampanjac, a Kimi pjenu za gašenje. A Hockenheim je uživao... F1

MO BIRA 3



PARC FERMÉ
BEZ AMORTIZERA MASE -SUŠA

Ovaj puta nije bilo stajanja na autu i neobičnog plesnog ritma. Fernando Alonso se zaustavio među Red Bullovima i Midlandima, izašao je iz auta, bacio jedan pogled na svoje stražnje gume i, mlitavo opuštajući ruke, lagao išetao iz parc ferméa. Nije skinuo niti kacigu. To je samo pridonijelo već dovoljno jasnom govoru tjela koje je vapilo: pobijeđen sam i sretan sam što sam završio na petom mjestu. Cijelog su vikenda mjehurima prepune stražnje gume bile problem. Istovremeno, strka oko Renaultovih amortizera mase dovela je do njihovog uklanjanja. Priča se da ovaj sistem donosi 0,3 sekunde po krugu. Zanimljivo je da je to manje-više ekvivalentno Alonsovom zaostatku za Schumijevim Ferrarijem nakon 67 krugova. Maurice Hamilton

Presporo amigo. Alonso je završio na petom mjestu, što je vjerojatno najveći domet bez amortizera mase



Grand Prix NJEMAČKE STATISTIKA

Svi podaci s **12. utrke**



Jeste li znali?

Zaposlenici Mercedesa su na utrci dobili radio-prijemnike kako bi mogli slušati komentatora utrke, višestrukog prvaka DTM prvenstva Bernda Schneidera. Za Hondu je bilo vrijeme za slavlje - proslavu njihove 300. Grand Prix utrke od njihovog dolaska u Formulu 1 1964. je vodio Murray Walker, a prisustvovao joj je i Bernie Ecclestone.

STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	MOTOR: 1. ILI 2. UTRKA	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU
1m14.070s (set in Q3)	10	2	Kimi Räikkönen
1m14.205s Q3	20	2	Michael Schumacher
1m14.569s Q3	19	2	Felipe Massa
1m14.862s Q3	16	1	Jenson Button
1m14.894s Q3	19	1	Giancarlo Fisichella
1m14.934s Q3	18	1	Rubens Barrichello
1m15.282s Q3	20	2	Fernando Alonso
1m15.923s Q3	1	2	Ralf Schumacher
1m15.936s Q3	-	1	Pedro de la Rosa
1m16.326s Q3	21	2	David Coulthard
1m15.094s Q2	28	2	Mark Webber
1m15.141s Q2	25	1	Christian Klien
1m15.329s Q2	1	2	Jacques Villeneuve
1m15.380s Q2	-	2	Nico Rosberg
1m15.397s Q2	1	2	Nick Heidfeld
1m16.399s Q1	26	2	Vitantonio Liuzzi
1m17.185s Q1	27	2	Takuma Sato
1m17.836s Q1	24	2	Tiago Monteiro
no time Q1	27	2	Scott Speed
1m15.150s Q2	28	1	Jarno Trulli*
1m17.093s Q1	29	1	Christijan Albers*
1m20.444s Q1	-	1	Sakon Yamamoto*

*kazna zbog motora

REZULTATI UTRKE

	VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLAS-MAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
1	**Michael Schumacher** Ferrari 248 (Bridgestone)	2	1h27m51.693s
2	**Felipe Massa** Ferrari 248 (Bridgestone)	3	+0.720s
3	**Kimi Räikkönen** McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	1	+13.206s
4	**Jenson Button** Honda RA106 (Michelin)	5	+18.898s
5	**Fernando Alonso** Renault R26 (Michelin)	6	+23.707s
6	**Giancarlo Fisichella** Renault R26 (Michelin)	4	+24.814s
7	**Jarno Trulli** Toyota TF106 (Bridgestone)	12	+26.544s
8	**Christian Klien** Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	10	+48.131s
9	**Ralf Schumacher** Toyota TF106 (Bridgestone)	19	+60.351s
10	**Vitantonio Liuzzi** Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	11	+1 krug
11	**David Coulthard** Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	14	+1 krug
12	**Scott Speed** Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	15	+1 krug
13	NISU KVALIFICIRANI	RAZLOG ODUSTAJANJA	
14	**Mark Webber** Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	8	propuštanje vode - 59 krugova
15	**Takuma Sato** Super Aguri-Honda SA06 (Bridgestone)	13	mjenjač - 38 krugova
16	**Jacques Villeneuve** BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	18	sudar - 30 krugova
17	**Rubens Barrichello** Honda RA106 (Michelin)	9	motor - 18 krugova
18	**Nick Heidfeld** BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	20	kočnice - 9 krugova
19	**Pedro de la Rosa** McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	7	pumpa za gorivo- 2 kruga
20	**Sakon Yamamoto** Super Aguri-Honda SA06 (Bridgestone)	21	poluosovina - 1 krug
21	**Nico Rosberg** Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	-	sudar - 0 krugova
22	**Christijan Albers** MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	17	diskvalificiran - 66 krugova
	Tiago Monteiro MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	16	diskvalificiran - 65 krugova

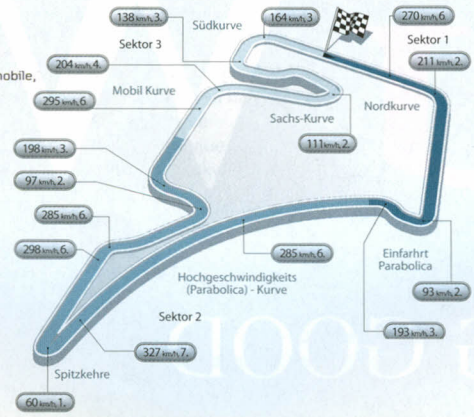
GRAND PRIX NJEMAČKE

Datum: 30. srpnja 2006.Vrijeme: toplo, vlažno i sunčano 33°C
Temperatura staze: 50°CGledatelja: 80.000 (na dan utrke)Broj krugova: 67

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

HOCKENHEIM

Dužina staze: 5,148 km
Brzina se odnosi na V10 motore iz 2005.



BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

Najbrži krug: M Schumacher, 1:16,357, krug 17 (215,655 km/h)
Najbrže zaustavljanje: Kimi Räikkönen, 20,425 sekunde
Najsporije zaustavljanje: Kimi Räikkönen, 28,950 sekundi
Najveća brzina: Jarno Trulli, 317,397 km/h
Najmanja brzina: Nick Heidfeld, 302,593 km/h

HOCKENHEIM IZ KRUGA U KRUG

Krug 1: Alonso starta jako dobro i prelazi Buttona u prvom zavoju, alo gubi vodstvo u ukosnici; manji dodiri u tom zavoju dovode Coultharda, Villeneuvea i Heidfelda u boksove zbog popravaka; Rosberg se sudara u 12. zavoju; Räikkönen vodi ispred M Schumachera, Masse, Fisichelle, Buttona i Alonsa
Krug 2: Button prelazi Fisichellu za 4. mjesto
Krug 3: De la Rosa odustaje
Krug 10: Räikkönen u boksu
Krug 16: Button u boksu
Krug 18: Button prelazi Kimija za 6. mjesto
Krug 19: Massa i Fisichella u boksovima. Barrichello odustaje sa 7. mjesta
Krug 20: M Schumacher i Alonso u boksovima. Schumi se vraća u vodstvo, s Massom na 2. mjestu
Krug 28: Webber u boksu s 3. mjesta. Räikkönen se zaustavlja po drugi puta
Krug 33: M Schumacher ima 1,1 sekundu ispred Masse; Button, s 30 sekunde zaostatka, je 3., ispred Fisija, Webbera, Alonsa i Räikkönena
Krug 39: Webber prelazi Fisichellu za 4. mjesto
Krug 41: Button u boksu
Krug 45: Schumi u boksu posljednji put
Krug 55: Räikkönen 3. i posljednji put u boksu, vraća se na 4. mjestu
Krug 58: Räikkönen prelazi Buttona za 3. mjesto
Krug 59: Webber odustaje s 5. mjesta
Krug 67: M Schumacher pobjeđuje s 0,720 sekundi prednosti ispred Masse

SEZONA DO SADA

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

R = odustao EX = diskvalificiran

FOTOGRAFIJE: LORENZO BELLANCA/LAT; KARTA: ALAN ELDRIDGE

Grand Prix MAĐARSKE

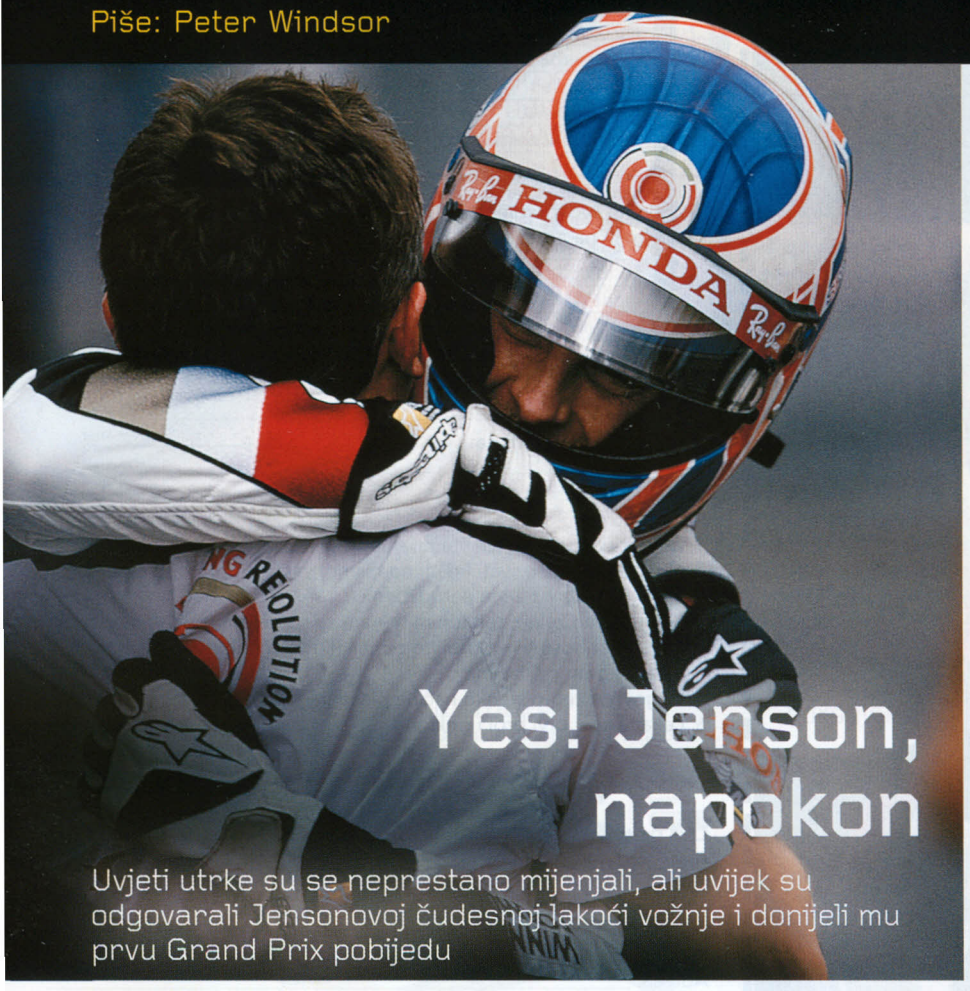
Svjetsko prvenstvo

13. utrka

Hungaroring 06.08.2006.

IZVJEŠTAJ S UTRKE

Piše: Peter Windsor



Yes! Jenson, napokon

Uvjeti utrke su se neprestano mijenjali, ali uvijek su odgovarali Jensonovoj čudesnoj lakoći vožnje i donijeli mu prvu Grand Prix pobijedu

MOBIRA 1

HUNGARORING, ZAVOJ 5, **KRUG 26**

(NE)SAVRŠEN TIMING

Nakon što je vodio s pole positiona i nakon što je tijekom prvog zaustavljanja izgubio jedno mjesto, Kimi Räikkönen je došao na udar svog ekipnog kolege. Räikkönen se složio da će propustiti Pedra de la Rosu (s manje goriva) na izlasku iz 5. zavoja. Upravo dok je Kimi gledao u svoj retrovizor, Vitantonio Liuzzi je odlučio otpustiti gas kako bi propustio oba McLarena. Kad je Räikkönen vratio pogled, otkrio je da će tog istog trena udariti u Liuzzijev stražnji desni kotač. De la Rosa je uspio izbjeći komade auta koji letjeli na sve strane, dok je Kimijev McLaren jahao preko Tora Rossa. Liuzzi je kasnije potražio Räikkönena kako bi mu se ispričao. De la Rosa je, u međuvremenu, produžio prema izvrsnom drugom mjestu i svom prvom postolju. Ekipa McLaren razmišljala je o mogućem gubitku dvostruke pobjede.

Maurice Hamilton



Kimijeva je utrka završila spektakularno nakon što je Liuzzi odabrao krivi trenutak za usporavanje

On to zna, ali to ne može izustiti, jer se to po logici stvari ne bi trebalo događati. Jenson i 550 ljudi čija su imena na unutrašnjoj strani stražnjeg krila Honde - a da ni ne spominjemo odjel za motor - rade podjednako mukotrpno i podjednako uporno, a ipak se nalaze u onoj bezizlaznoj situaciji u kojoj su postigli određenu razinu, i utrke su ili dobre ili loše, ili obećavajuće ili razočaravajuće, ali nikad onakve kakve bi oni zaista željeli da jesu - kao Renaultove ili Ferrarijeve utrke, u kojima su ravnoteža i brzina obično dovoljno dobri za pobjedu ukoliko se cijela stvar odradi dobro.

Pa ipak, sezona se neprijeporno počinje mijenjati. Shuhei "Bulldog" Nakamoto ovog je proljeća zamijenio Geoffa Willisa i donio niskoprofilan, nenametljiv, liberalniji, japanski osjećaj u tehničku upravu, dok je istovremeno potaknuo sve prisutne da razmišljaju lateralno. Da, novi aerodinamički tunel je "mega" i posljednja je riječ tehnike. Ne, "aero paket" nije stopostotan. Ali, što je s osnovnim stvarima poput omjera težine i snage? Što s krutošću kotača? Što je s ovim bazičnim stvarima? Što ako je auto odličan u



Kimi je savršeno krenuo s pole positiona i održao vodstvo do svog prvog zaustavljanja u boksu

jednom krugu, ali nije toliko efikasan tijekom duže vožnje? Što je s trošenjem guma? A onda, tu je i Rubens Barrichello koji, obožavajući taj svoj novi svijet u kojem više nije broj dva, u svoju novu ekipu, gotovo putem osmoze, unosi mnogo onog dobrog iz Ferrarija (i stoga i od Michaela). Gledajte momci, mi ne moramo prijeći više kilometara od svih drugih u boksovima; nema medalja za Anthonyja koji je prešao 800 km u jednom danu. Umjesto toga, usredotočimo se na kvalitetu. Dajmo si dovoljno vremena da proučimo i razmislimo dobro o svim informacijama - kako bismo razumjeli auto. Rubens zahtjeva mnogo od inženjera - i ne popušta. Želi čvršće, tvrđe kočnice. Želi više traction controla. Prvo iskuša kočenje lijevom nogom, onda desnom nogom, da bi na koncu završio s kombinacijom oba načina. Jenson, koji Rubensa poštuje i kojem se Rubens sviđa, vidi da inženjeri reagiraju. Pa tako i on počinje gurati - u svom smjeru. Dva auta se kreću u različitim pravcima, ali završe, tijekom većine utrka s manje više istim vremenima po krugu. Nije loše. Ekipa zrači mirisom nove energije - i, što je najvažnije, tu nema nikoga s prevelikim egom ili s premalim mozgom koji bi mogao spriječiti napredak.

Jenson je u Indyju, odgovarajući na pitanje iz publike, rekao da ove godine Honda još neće pobjeđivati, ali da svatko u ekipi radi vrlo marljivo, itd, itd. U Magny-Coursu, gdje su oba auta prebrzo uništila svoje gume, bio je još pesimističniji. A onda je došlo testiranje u Jerezu i novi, krući stražnji kraj i dobro vođen odabir Michelin guma za Hockenheim, koji je,

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, STEVE ETHERINGTON/AT-SPEED

PRVENSTVO VOZAČA

nakon 13. od 18 utrka

1	Fernando Alonso	100
2	Michael Schumacher	90
3	Felipe Massa	52
4=	Giancarlo Fisichella	49
4=	Kimi Räikkönen	49
6	Jenson Button	31
7	Juan Pablo Montoya	26
8	Rubens Barrichello	21
9	Nick Heidfeld	19
10	Ralf Schumacher	16
11	David Coulthard	14
12=	Pedro de La Rosa	10
12=	Jarno Trulli	10
14	Jacques Villeneuve	7
15	Mark Webber	6
16	Nico Rosberg	4
17	Cristian Klien	2
18	Vitantonio Liuzzi	1
19=	Scott Speed	0
19=	Tiago Monteiro	0
19=	Takuma Sato	0
19=	Franck Montagny	0
19=	Yuji Ide	0

PRVENSTVO KONSTRUKTORA

nakon 13. od 18 utrka

1	Renault	149
2	Ferrari	142
3	McLaren-Mercedes	85
4	Honda	52
5	Toyota	26
6	BMW-Sauber	26
7	Red Bull-Ferrari	16
8	Williams-Cosworth	10
9	Scuderia Toro Rosso-Cosworth	1
10=	MF1 Racing-Toyota	0
10=	Super Aguri-Honda	0

za promjenu, bio čak bolji od Renaultovog izbora. Rubens je u kvalifikacijama u Hockenheimu bio stvarno brz, s punim spremnikom za gorivo; a Jenson je u utrci bio pri vrhu, možda u prilici da završi treći, ali je onda prešao preko nečeg na stazi, oštetio svoje prednje krilo i - odmah je počela granulacija prednjih guma.

Od samog je starta u Mađarskoj, na pjeskovitoj i skliskoj stazi, Honda bila brza i dobro izbalansirana. Michelinove gume su izgledale dobro, usprkos neočekivano hladnijim vremenskim prilikama; dok su Bridgestone gume, nasuprot tome, izgleda bile sklone granulaciji. Predviđali su i kišu. Mogao je to još biti pravi vikend.

Jensonov je vikend bio definiran rano, skupim kvarom motora u petak poslijepodne. (S 562,6 do tada prijeđenih kilometara, radilo se o najvišoj kilometraži koju je do sada jedan V8 motor prije utrke imao.) Nova Honda; pad od 10 mjesta. Jenson je usprkos tome u kvalifikacijama bio brz, dovoljno brz da bude četvrti. Dakle, 14. mjesto; dobro je što je mogao odabrati količinu goriva i krenuti u utrku s mišlju da ne može ništa izgubiti, a može dobiti sve - što je situacija kakvu on voli. Osobito po mokrom. Sjećate se Indyja 2003.?

Na gridu, pri slabašnoj kiši, Rubens se nije mogao odlučiti - kišne ili ekstremno kišne gume? Odabrao je ove druge, rezonirajući (a) da zapravo nije nikada vozio RA106 po mokrom, i (b) da ionako ima manje goriva pa stoga može promijeniti u standardne kišne gume ako voda na stazi počne nestajati. Dolje u sedmom redu, Jenson i njegov inženjer Andrew Shovlin nisu, kao ni ostali vozači na Michelinkama (osim Rubensa), imali nedoumice: standardne kišne gume i mnogo goriva.

Jenson je krenuo brzo i žestoko, ispunjavajući prostor kojeg je ostavio Red Bull Christiana Kliena (curenje goriva, startao je iz



U McLarenu su oplakivali sudar koji ih je, možda, stajao dvostruke pobjede

"Button, jedan od najboljih vozača na svijetu u sporim zavojima, ostvario je najbolju utrku do sada"



Kao zamjena za Villeneuvea, Kubica je završio na sjajnom sedmom mjestu, ali je nakon utrke diskvalificiran

MOBIRA 2

HUNGARORING, 51. KRUG

SLUĐENI RENAULT

Kad je Fernando Alonso obavio svoje drugo zaustavljanje u boksovima, izgledalo je kao da mu je utrka vrlo naklonjena. Deficit zbog kazne u kvalifikacijama od 2 sekunde i gubitak vremena nakon što je na startu bio gotovo izguran u travu, Alonso je uspio nadoknaditi tijekom agresivnog prvog kruga prešavši pet auta na putu do šestog mjesta. Maksimalno koristeći svoje kišne Michelin gume, prešao je Michaela Schumachera s vanjske strane, a kad je uveden Safety Car zgrabio je priliku i odradio svoje prvo zaustavljanje u boksovima. Jednom u vodstvu, bio je odlučan tu i ostati i nakon svojeg drugog zaustavljanja. No zbog problema s maticom stražnjeg desnog kotača morao je stati dva zavoja kasnije. Giancarlo Fisichella nije Renaultu donio nikakvu utjehu izletjevši sa staze u 18. krugu. Maurice Hamilton

Renault nije imao razloga za slavlje: oba su vozača odustala



IZVJEŠTAJ S UTRKE

"Jenson nije imao ništa za izgubiti, a mogao je dobiti sve; takve situacije on obožava"

"Buttonova prva pobjeda je došla nakon što je u svakoj fazi utrke izvlačio maksimum iz svog auta"



Heidfeld je odvezao dobru utrku i BMW-u donio prvo pobjedničko postolje

boksova) i, poput Fernanda Alonsa, lako je prelazio Bridgestone vozače koji su kočili jako rano, potom DC-ja, pa onda proprezne vozače BMW-a. Fernandov je Renault bio nešto brži nakon starta - ali Jenson ga je sad mogao vidjeti kako prolazi aute kao da stoje. Pa je tako i Jenson počeo letjeti.

Jedan od najboljih vozača na svijetu u sporim zavojima sklopio je svoju najbolju utrku do sada, izvlačeći ono najbolje iz svog automobila u svakoj fazi utrke. Već je rano Andrew osjetio kako Jenson ima sve pod kontrolom: "Ideš zaista dobro. Bit ću tih. Uživaj." I Jenson je na radiju ostao tih.

Safety Car (Kimi-Liuzzi) ga je izbacio u prvi plan. Do tada je razmatrao moguće treće ili četvrto mjesto na cilju; sad je mogao vidjeti vodeći Renault ispred sebe. Na prosušenom dijelu staze, doduše s više goriva, Fernando nije bio osobito brz. Jenson ga je uhvatio i slijedio u stopu - sve dok u 46. krugu nije po drugi put otišao u boks. Imao je tada 18 sekundi zaostatka s 24 kruga do kraja utrke na stazi koja se sve brže sušila - a njegove standardne kišne gume bile su očito u mnogo boljem stanju od Fernandovih. Počeo je hvatati svjetskog prvaka s dve sekunde po krugu. Fernandov je odgovor stigao odmah - otišao je u boksove i promijenio u gume za suho. To je značilo da će Jenson sada voditi s otprilike šest sekundi prednosti. Hoće li ga Fernando, na suhima, uspjeti prestići? Hoće li i Jenson otići po "suhe" gume?

Pitanja nisu trebala odgovore. Fernandov je Renault čudno zateturao na izlasku iz boksova; dva zavoja kasnije ispala je matica kotača a Renault zaglavinjao prema zidu od guma.

"Fernando je vani! Fernando je vani!"

Andrewejeve su čudesne riječi ispunile kacigu Jensona Alexandera Lyonsa Buttona - i brzo je donijeta odluka: imao je 30 sekundi prednosti nad Michaelom Schumacherom (koji je toliko izlizao svoje kišne Bridgestone gume da su izgledale poput nekadašnjih "slikova"). Stoga će, da bi bili potpuno sigurni, i Jenson promijeniti gume u one za suhu stazu.

U boksu je promašio. Promašio je pravu poziciju za promjenu guma u posljednjem zaustavljanju u boksu, djelomično zato što su njegove stražnje gume bile istrošene, a djelomično zato što... hm, pa bio je na putu da osvoji svoju prvu Grand Prix utrku!

"Okretaji motora. Čekaj... Kreni!"

I tako se odvezao u nepoznato, a preko radija nije stizalo gotovo ništa. U garaži, mehaničari su izbjegavali poglede. Neki su hodali - gore, dolje. Drugi su sjedili zapiljeni u televizijske ekrane, bojeći se da će, ako pogledaju negdje drugdje, to donijeti lošu sreću. Osam krugova. Pet krugova. Uspjet će! Dva kruga. USPJET ĆE!

I tada, napokon, ciljna zastava.

Jenson viče u radio nešto bez smisla prije no što uspijeva izgovoriti: "Momci, nisam stao. I učinit ću da ovaj krug traje zauvjek! Oh, kako uživam u ovome..."

Sve je gotovo, naravno, i oni su bez riječi. Prva pobjeda - i u sjećanju se vrte sve te godine. Adrian Reynard. David Richards. Geoff Willis. Robert Synge. Craig Pollock i Jacques. Svi su oni sada negdje drugdje. Svi su oni dali svoj prilog.

Na letu prema kući, kapetan čestita Hondinoj ekipi. Nepoznati ljudi govore o "dobro obavljenom poslu". Prijatelji i članovi obitelji koji nisu gledali utrku tek sad saznaju vijesti. Ekipni menadžer za utrke Ron Meadows širi po avionu vijest da će ih na Heathrowu čekati izdužene limuzine - limuzine pune, u to možemo biti sigurni, šampanjca. A onda, bit će vremena - više nego obično između dvije utrke - uživati u ovim trenucima slave.

Oni će graditi na ovome. Ovo će biti osnova oko koje će dizajnirati i proizvesti auto za sljedeću godinu. Mađarska se neće istog trenutka pretvoriti u niz pobjeda, ali bi trebala ovoj ekipi u usponu donijeti poneko snažnije drugo, ili treće mjesto, i trebala bi donijeti poboljšanja na automobilu, koja će biti posljedica istinskog povjerenja i obnovljene energije. I tako, da, neka počne: nova faza u životu ekipe Honda Formula 1 Racing Team. F1

» Vidi: Pitpass: Jensonova pobjeda, str 12

MO BIRA 3

HUNGARORING, ŠIKANA, 67. KRUG

FRKE PO SCHUMACHERU

Kad je, nakon Alonsovog odustajanja, Michael Schumacher došao do drugog mjesta, izgledalo je da će se razmak u prvenstvu smanjiti s 11 na 3 boda. Bio bi to sjajan oporavak nakon kazne od 2 sekunde iz kvalifikacija i nakon zaustavljanja u boksovima radi promjene nosa automobila, nakon sudara s Fisichellom. Staza je bila vlažna, ali na putu da se osuši, kad je Schumacher odradio svoje posljednje zaustavljanje u boksovima - i kad je odlučio ostati na istim kišnim gumama. Bio je to rizik koji se nije isplatio, jer su mu se oni koji su odabrali suhe gume počeli približavati. K tome, njegova se tvrdoglavost, kad ga je brži BMW Nicka Heidfelda na Michelinu pokušao prijeći, pokazala razornom: uslijedio je dodir koji je doveo do puknuća spone upravljača i njegovog odustajanja samo tri kruga do kraja.

Maurice Hamilton

Schumi je riskirao s odabirom guma, ali je izgubio, a dodir s Heidfeldom ga je natjerao da odustane



Grand Prix MAĐARSKE STATISTIKA

Svi podaci s 13. utrke



Jeste li znali?

Ovo je bio 21. Grand Prix Mađarske - u prvom je 1986. pobijedio Nelson Piquet, čiji je sin ovog vikenda odnio obje pobjede u GP2 utrkama. Kako bi se proslavio 100. Grand Prix Kimija Räikkönena, McLarenov mu je sponzor Johnnie Walker poklonio komemorativnu kacigu s zlatnim umetcima

STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	MOTOR: 1. ILI 2. UTRKA	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU	
1m19.599s (set in Q3)	17	1	Kimi Räikkönen	1
1m19.886s Q3	12	1	Felipe Massa	2
1m20.085s Q3	5	1	Rubens Barrichello	3
1m20.117s Q3	16	2	Pedro de la Rosa	4
1m20.266s Q3	-	1	Mark Webber	5
1m20.759s Q3	23	1	Ralf Schumacher	6
1m20.924s Q3	-	2	Giancarlo Fisichella	7
1m21.132s Q3	24	2	Jarno Trulli	8
1m22.049s Q3	18	1	Robert Kubica	9
1m20.623s Q2	26	1	Nick Heidfeld	10
1m20.875s Q2	17	1	Michael Schumacher**	11
1m20.890s Q2	26	1	David Coulthard	12
1m21.207s Q2	-	2	Christian Klien	13
1m20.092s Q3	17	1	Jenson Button*	14
1m21.364s Q2	27	1	Fernando Alonso**	15
1m23.767s Q1	14	1	Tiago Monteiro	16
1m22.068s Q1	-	1	Vitantonio Liuzzi	17
1m22.084s Q1	-	1	Nico Rosberg	18
1m22.967s Q1	25	1	Takuma Sato	19
1m23.005s Q2	26	1	Scott Speed	20
1m23.164s Q1	16	2	Christijan Albers	21
1m24.016s Q1	-	1	Sakon Yamamoto	22

*kazna zbog motora **Kazna od dvije sekunde

REZULTATI UTRKE

	VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLASMAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
1	**Jenson Button** Honda RA106 (Michelin)	11	1h52m20.941s
2	**Pedro de la Rosa** McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	3	+30.837s
3	**Nick Heidfeld** BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	10	+43.822s
4	**Rubens Barrichello** Honda RA106 (Michelin)	2	+45.205s
5	**David Coulthard** Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	9	+1 krug
6	**Ralf Schumacher** Toyota TF106 (Michelin)	12	+1 krug
7	**Felipe Massa** Ferrari 248 (Bridgestone)	7	+1 krug
8	**Michael Schumacher** Ferrari 248 (Bridgestone)	4	upravljač - 67 krugova
9	**Tiago Monteiro** MF1 Racing Toyota M16 (Bridgestone)	18	+3 kruga
10	**Christijan Albers** MF1 Racing Toyota M16 (Bridgestone)	21	+3 kruga
11	**Scott Speed** Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	15	+4 kruga
12	**Jarno Trulli** Toyota TF106 (Michelin)	14	motor - 65 krugova
13	**Takuma Sato** Super Aguri-Honda SA06 (Bridgestone)	16	+5 krugova
14	NISU KVALIFICIRANI	RAZLOG ODUSTAJANJA	
15	**Fernando Alonso** Renault R26 (Michelin)	6	matica kotača - 51 krug
16	**Kimi Räikkönen** McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	1	sudar - 25 krugova
17	**Vitantonio Liuzzi** Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	13	sudar - 25 krugova
18	**Nico Rosberg** Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	19	elektronika - 19 krugova
19	**Giancarlo Fisichella** Renault R26 (Michelin)	5	zavrtio se - 18 krugova
20	**Christian Klien** Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	20	zavrtio se - 6 krugova
21	**Mark Webber** Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	17	sudar - 1 krug
22	**Sakon Yamamoto** Super Aguri-Honda SA06 (Bridgestone)	-	motor - 0 krugova
	Robert Kubica BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	8	diskvalificiran - 69 krugova

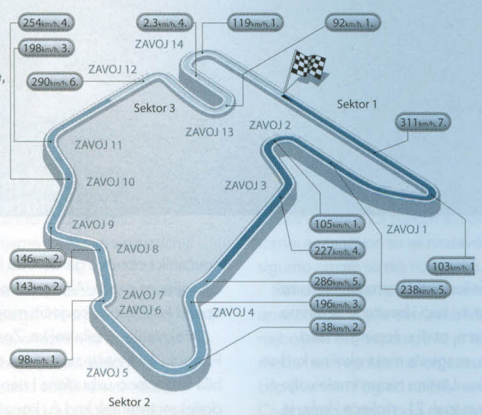
GRAND PRIX MAĐARSKE

Datum: 06. kolovoza 2006. Vrijeme: kiša, staza koja se suši 19-21°C
Temperatura staze: 39°CGledatelja: 50.000 (na dan utrke)Broj krugova: 70

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

HUNGARORING

Dužina staze: 4,381 km
Brzine se odnose na V10 motore iz 2005.



BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

Najbrži krug: Felipe Massa, 1:23,516, krug 65 (188,845 km/h)
Najbrže zaustavljanje: Jenson Button, 20,480 sekundi
Najsporije zaustavljanje: Scott Speed, 37,044 sekunde
Najveća brzina: Michael Schumacher, 292,298 km/h
Najmanja brzina: Sakon Yamamoto, 266,598 km/h

HUNGARORING IZ KRUGA U KRUG

Krug 1: Svi vozači na intermedijalnim ili na kišnim gumama prolaze prvi zavoj bez sudara; M Schumacher i Alonso brzo napreduju tijekom prvog kruga; Räikkönen vodi ispred Barrichella, de la Rose, M Schumachera, Fisichelle i Alonsa
Krug 4: Alonso prelazi M Schumachera; Button prelazi Coultharda i Massu
Krug 7: Button prelazi M Schumachera za 5. mjesto
Krug 17: M Schumacher i Fisichella se dodiruju; Schumacher u boksu zbog novog nosa; Räikkönen u boksu; Alonso preuzima vodstvo
Krug 26: Räikkönen, na 2. mjestu, sudara se s Liuzzijem dok ga pokušava obići za krug; Safety Car
Krug 27: Alonso u boksu, zadržava vodstvo
Krug 32: Safety Car se povlači
Krug 42: staza se počinje sušiti
Krug 46: Button u boksu samo zbog goriva
Krug 51: Alonso u boksu zbog guma za suho, no nezategnuta matica u 2. zavoju okončava njegovu utrku; Button u vodstvu od gotovo 30 sekundi
Krug 54: Button u boksu, mijenja na gume za suho; zadržava vodstvo
Krug 67: M Schumacher i Heidfeld se dodiruju; Schumacher odustaje sa slomljenom sponom upravljača
Krug 70: Button, ispred de la Rose i Heidfelda, osvaja svoju prvu pobjedu s 30,8 sekundi prednosti

SEZONA DO SADA

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

R = odustao EX = isključen

FOTOGRAFIJE: LORENZO BELLANCA/LAT; KARTA: ALAN ELDRIDGE

Piše: Nora Ljubetić
Fotografije: arhiva LAT

POPUT TIGRA MEĐU MAČIĆIMA...

Nakon mjeseci iščekivanja naša suradnica je nedav otišla na svoj prvi Grand Prix u životu. Je li ta Formula baš onako dobra kako se priča? Da, kaže No



Ista meta, manje rastojanje: Schumi je sad na 10 bodova od Alonsa

Različiti ljudi različito pamte svoje prvijence. Netko će se uvijek sjećati svoje prve ljubavi, netko svog prvog auta, netko svog prvog sportskog uspjeha. Ja nikad, baš nikad neću zaboraviti svoju prvu utrku. Sve je počelo nekako jednostavno i mlako.

"Ja bih u Mađarsku, na utrku Formule 1," rekla sam jednog dana svojoj majci. To je više značilo: "Bi li sufinancirala, a možda i sasvim financirala, put u Mađarsku kad bih ja kojim slučajem odlučila otići?"

"Otiđi," rekla je hladno, uvjerena kako je ovo još jedan od mojih hirova koji u prosjeku ne traju više od 72 sata.

Kroz narednih osam ili devet mjeseci Mađarska se provlačila kroz svaki naš razgovor, u početku tek kao šala.



Džeparac je otišao na kape i majice: Nora i Ferrari

Sa startom ove sezone moglo se vidjeti da su moja nastojanja da odem na tu utrku sve jača, a majčino mišljenje da je taj put glupost polako je blijedjelo. I onda, krajem lipnja u jednoj turističkoj agenciji na stolu prepunom papira našla se i rezervacija za odlazak u Mađarsku, na utrku Formule 1, na moje ime.

"Pa što ćeš ti tamo? Tehnika, auti i Formula 1 nisu za žene."; "Vi žene bolje ostanite kući i bavite se stvarima koje inače radite."; "Ne znam, otiđi u šoping ili tako nešto." Ovako je, otprilike, reagirala moja okolina kad se saznalo da idem u Mađarsku. Uistinu nisam imala volje ni želje objašnjavati kako je ovo ipak 21. stoljeće i kako je Formula 1 koliko "muški", toliko i "ženski" sport. Mi smo, istina, u njemu manje zastupljene, ali to ne znači da ne možemo biti fanatične kao i muškarci.

Sve to vrijeme, imala sam osjećaj da mi se život dijeli na vrijeme do Mađarske i vrijeme nakon Mađarske. I, nekako brže nego što sam očekivala, stigao je kolovoz. Do tada sam u mislima bezbroj puta spakirala i raspakirala svoju putnu torbu, napravila bar desetak različitih popisa stvari koje će mi trebati, i sad je sve to trebalo provesti u djelo. Putna groznica zahvatila je kako moje prijatelje, tako i moju rodbinu i svi su mi s osmijehom veličine G8 davali eure. Koliko god ih u početku ideja da odem na utrku Formule 1 nije osobito oduševljavala, toliko su sad i oni postali uzbuđeni, a vrijeme mog polaska nestrpljivo se iščekivalo.

U međuvremenu sam dobila i nešto korisnih poklona - ovo putovanje bila je idealna prilika za najezdu na mamin novčanik i obnovu garderobe i svih onih sitnica bez kojih djevojka ne može. Ali, svakako najbolji bio je novi digitalni aparat koji će ovjekovječiti moje toliko željeno iskustvo.

Očekivanja su bila velika. Znala sam da ću doživjeti Formulu 1 na način na koji još nikad nisam, tako da sam bila istodobno uzbuđena i nervozna. Nisam mogla dočekati trenutak kad ću konačno krenuti za Zagreb, a dalje iz Zagreba organizirano u Mađarsku. Događaji su se nizali kao slike u albumu - moja obitelj na peronu razdragano maše, a ja ih iz autobusa polako gubim iz vida i uključujem se u gradsku prometnu gužvu, znatiželjni susjed na sjedalu pored mene prisluškuje razgovor s prijateljima koji mi žele sretan put i nezaboravnu utrku, kilometri i kilometri Dalmatine i onda, napokon, jutro u metropoli.

Polazak je bio zakazan za 5 sati, dva velika autobusa bila su na svojim mjestima čekajući nas, a oko njih grupa od sedamdesetak ljudi. Njihovo se uzbuđenje, identično mojem, moglo jasno osjetiti; stopili smo se u zajedničkom entuzijazmu i iščekivanju. Pred nama - avantura za pamćenje.

U autobusu je bilo začuđujuće tiho. Naravno, svi ti ljudi se međusobno uopće nisu poznavali, bili su to sve sretnici koji su putovanje na Hungaroring dobili na nagradnoj igri



Kimi je dohvatio pole position, nakon čega se razvalio od smijeha

i putovali su individualno.

Pomislila sam: još i bolje, bar imam priliku proširiti krug poznanika koji su zaljubljeni u ovaj sport koliko i ja. Nažalost, među prijateljima kod kuće nemam baš puno onih koji se razumiju u Formulu 1 i veliki dio njih, osobito ženski dio, vjerojatno misli da prije Schumachera sport nije niti postojao.

Srećom, odmah sam pronašla sugovornika s kojim sam mogla podijeliti sate vožnje. Obožavatelj Honde učinio je vožnju zabavnijom i bio mi je izvrsno društvo, dok sam ja, po tko zna koji put, objašnjavala kako Formulu 1 volim i pratim više od pola života, kako je moja prva sportska ljubav bio i ostao Michael Schumacher, iako Sennu smatram jednako velikim i karizmatičnim, ako ne i malčice više, kako me je mladi Fernando zainteresirao još u Minardiju, a u posljednje vrijeme mi je sve simpatičniji Liuzzi.

Kad smo prošli granicu žamor u autobusu počeo se buditi. Mogli su se čuti tihi razgovori o predstojećoj utrci, vozačima i njihovim ekipama, o raznim strategijama. Naime, nebo nad Mađarskom nije baš izgledalo prijateljski i s istoka su se polako valjali tamni oblaci. Neobično, svi smo navikli da se u ovo doba godine utrka na Hungaroringu vozi u pakleno vrućim uvjetima i već smo svi zamišljali isparavanja vrelog asfalta i sunce koje neumoljivo peče. I da, mnogo, mnogo prašine.

Vrijeme je sve do Budimpešte bilo promjenjivo i varljivo, ali o tome nitko nije previše mislio - bili smo blizu i na pameti su nam jedino bile kvalifikacije.

Naši autobusi pridružili su se kolonama koje su se slijevale prema stazi. Sada je već počeo onaj prvi pravi doživljaj utrke i sveg onog "šušura" koji je prati. Autobusi, automobili, kamp kućice, motocikli - sve je bilo puno navijača i već se tu dalo naslutiti da će Ferrarijev dvojac ovdje imati najveću podršku.

Čim smo izašli iz autobusa, zapljusnuo nas je novi val uzbuđenja i pustili smo da nas nosi struja užitka. Još je samo trebalo stići do naših mjesta u gledalištu. Ona su nam pružala izvrstan pogled na kraj drugog i početak trećeg sektora, odnosno na zavoje 11, 12, 13 i 14, i na dio startno-ciljne ravnine i u tim smo se prostorima nesmetano kretali uz neprestano škljocanje fotoaparata i tiho zujanje kamera.

U zraku miris oktana i spaljenih guma, zvuk motora od kojeg ti tijelom jurnu trnci, atmosfera i osjećaj blaženstva koji te u trenu obuzme. Nije bilo greške - tu sam! S izrazom nevjerice na licu i neskrivenim sjajem u očima gledala sam sve te automobile u njihovim brzim krugovima. Kakav užitak! Opet prolaze... Tijelo mi se u trenutku naježilo, a u glavi mi se neprestano vrtio stih pjesme Daleke obale: " ...Osjećam se izvanredno, ja sam najbogatiji na svijetu..." Da, upravo sam to i bila, iako je riječima to teško opisati. U onom trenutku svoje osjećaje ne bi mijenjala ni za kakve milijune na svijetu.To je nešto posebno, kad vam srce doslovce poskakuje od zaglušujuće buke koja je slađa od bilo koje melodije. Kako kažu: da je samo malo bolje - ne bi valjalo.

Tu je uslijedilo i moje prvo veliko iznenađenje. Iako tako ne djeluje na televiziji, BMW-ov motor zvuči daleko moćnije i snažnije nego ijedan konkurent. Svi znaju da motor Propetog konjića stvara poseban doživljaj, i to je istina, ali nakon BMW-a to zvuči tek kao ublažena jeka. I Honda ima fenomenalan, lako prepoznatljiv zvuk, ali opet, ne onoliko brutalan i uvjerljiv, poput tigra među mačićima, kao što je to kad prođu Heidfeld i Kubica.

Nakon kvalifikacija, u kojima je Kimi dohvatio pole position, nakon čega se blago nasmiješio (Je li to

"BMW-ov motor zvuči daleko moćnije i snažnije nego ijedan konkurent"

moguće?!) , krenuli smo prema hotelu u Egeru. Iako nam je bilo lijepo i iako smo uživali na večeri u mađarskoj Čardi, naša omiljena, a vjerojatno i jedina, tema bila je sutrašnja utrka. Za svakim stolom grupice ljudi pričale su o tome, a razgovori su se nastavili do kasno u noć. Sasvim sigurno - malo se tko naspavao.

Rano buđenje i povratak na Hungaroring. Faktor iznenađenja koji je ovu utrku učinio, ako se mene pita, najboljom ove sezone, bila je kiša. Nije unijela zbrku samo među nas neprikladno odjevene; u boksovima je također bilo živahno. Pogled na tribine nije otkrio ništa novo. Crveno more gdje god se okreneš, prošarano plavo - žutim bojama Renaulta.

Malo tko obraća pažnju na kišu, iako ona i dalje pada, pretvarajući zemlju u teško prohodno, klizavo blato. Ljutim se gledajući isprljane nogavice i cipele, ali paljenje motora prije krugova za zagrijavanja izaziva veliki osmijeh na mom licu i zaboravljam na sve. Ne vidim ništa osim 22 šarene jurilice i ne osjećam ništa osim vala topline i razdraganosti. I onda nervoza pred start. Tko će se uspjeti izvući iz prvog zavoja i nastaviti dalje? Na trenutak zadržavam dah. Krenuli su! Dobro, moja tri ljubimca su prošla bez incidenta. Zadovoljno se osmjehujem i snimam kolonu koja prolazi pokraj mene.

Nakon prvih dvadesetak krugova kiša prestaje i staza se počinje sušiti. Odnosi snaga su temeljito izmiješani i



Kad jednom osvojite sedam naslova prvaka, više ne morate nositi svoj kišobran

mislim da sve ide kako treba. A onda, u 25. krugu Kimi "jaši" Liuzzievog Crvenog bika i oba završavaju svoj nastup.

"Alonso i Schumi su još u igri," tješim se. Možda bi bilo bolje da sam to prešutjela, jer nije prošlo dugo i Alonso je također ispao. A koji odličan start, sva ta pretjecanja, sve to za ništa... I na kraju, još jedno neugodno iznenađenje. Tek par krugova prije kraja otišle su gume sedmerostrukog prvaka i - odustajanje. Nevjerojatno, SVA trojica!

Pogođena takvim ishodom odlučila sam zaliječiti rane na najbolji mogući način i nakon veselja zbog Buttonove prve pobjede (konačno!) bila sam spremna za šoping. Na štandovima sa šarolikom ponudom F1 ekipa nemilice se trošilo, pa sam i ja veći dio svog džeparca ostavila tamo, ali iz vrećica su virili suveniri koji su mi odmah prirasli srcu.

Na povratku u Hrvatsku puno sam razmišljala o svemu što se dogodilo. Možda sam zbog svoje mladosti, zaljubljenosti u Formulu 1 i sve što je uz nju vezano, i zbog ljudi koje sam na ovom putu upoznala, utrku doživjela osebujnije i intenzivnije nego drugi. Fascinirala me što se pod tim komadićkom neba nad Hungaroringom skupilo toliko navijača koji se ne poznaju, ali odmah su se sprijateljili jer ih sve veže nešto tako snažno - ljubav prema najljepšem sportu na svijetu.

Sada, kad sam jednom iz prve ruke vidjela najveći cirkus na svijetu, shvaćam da je to kao ovisnost. Nedavno, još prije puta u Mađarsku pitala sam mamu mogu li iduće godine na utrku u Italiju. Rekla mi je da ne dolazi u obzir, uz onaj karakteristični osmijeh. Kad me u Zagrebu, dok sam kupovala kartu za Split, novostečeni prijatelj pitao što planiram dalje nakon ovog iskustva, oduševljeno sam mu rekla:

"Monza dogodine, naravno. 100 posto sigurno." .

Grand Prix TURSKE NAJAVA

14. Utrka

ISTANBUL PARK 27.08.2006.

Pišu: Tiago Monteiro, Maurice Hamilton

UTRKA VRUĆA, ZAHTJEVNA | AMBIJENT BLIZU ISTAMBULA | STAZA SJAJNI ZAVOJI | LOKACIJA EGZOTIČAN DOGAĐAJ



Zavoj 1 vrlo podsjeća na Interlagos : brz, nizbrdo i dobar za pretjecanja



Velika prednost Grand Prixa Turske je blizina tržnica u Istanbulu



Räikkönen je bio sjajan na prvoj utrci u Turskoj, od pole positiona do ciljne zastave



VOZAČEVIM OČIMA: TIAGO MONTEIRO

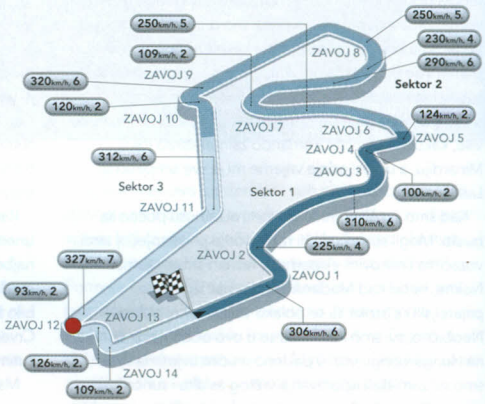
Sve u svemu ljepotica, a zavoji su *super*

Ovdje sam prošle godine "sreo" svog prijatelja Juan Pabla Montoyu usred najžešće borbe. Nije bio sretan, jer se nisam tog istog trenutka, kad me je želio obići za krug, bacio u stranu. Na ravnom je potezu jednostavno obići sporijeg vozača i onda kočiti, ali ja nisam želio baš posve stati da bih ga propustio. Činjenica je da je vrlo naglo skrenuo odmah ispred mene i prilično me zeznuo. No, kasnije nije ništa lakše nego ocrniti rookieja, zar ne? Ali prvo, krenimo ispočetka: stići na stazu je noćna mora - treba vam dobar sat i pol ujutro i isto toliko navečer, ponekad i više. To je bila jako loša strana prošlogodišnje utrke. Usprkos tome, većina vozača jako voli ovu stazu: vrlo je zabavna, brza i vrlo drugačija od ostalih. Neki me dijelovi podsjećaju na Brazil i na Spa, ali ima i dijelova kakvih nema nigdje drugdje. Neke nove staze mogu biti dosadne, pa mi je drago što su ovdje dodali malo bržih dijelova. Prvi zavoj ide dosta dugo nizbrdo i dosta je zeznut jer vidljivost nije najbolja. A i prijanjanje je loše zbog toga što je asfalt, barem je takav bio prošle godine, nov. Kroz treći zavoj ne vidiš ama baš ništa - potpuno je slijep dok se penješ uzbrdo. Tada se moraš namjestiti za broj 4, vrlo spor zavoj za drugu brzinu. Isto vrijedi i za peti zavoj, kojeg trebaš dobro odvesti jer ti to onda pomaže za šesti zavoj kojeg voziš pod punim gasom. Zatim ideš nizbrdo prema sedmici, koja je vrlo zabavna. Staza tu postaje sve šira i šira, pa je možeš lijepo iskoristiti. Zavoj 8 je zapravo sastavljen od više zavoja - tu je vrlo teško pronaći idealnu liniju - i čudesan je. U prvo vrijeme prošle godine svi smo iskušavali razne stvari, no pred kraj prvog dana većina nas je vozila istom linijom. Vrlo je brz, oko 250 km/h; počneš ga u šestoj, a onda promijeniš u nižu, petu brzinu.Zavoj 9 je isto dobar, jer se moraš dobro namjestiti kako bi mogao bez dizanja gasa proći kroz deseti zavoj. Izlaz je jako važan jer je ravni dio nakon toga jako dugačak. Zavoji 12, 13 i 14 su svi za drugu brzinu i vrlo su skliski - to je jedini dio staze koji nije tako zabavan. Ali, sve u svemu staza od mene dobija "palac gore" - jako je dobro dizajnirana.

> "Zavoj 8 je zapravo sastavljen od više zavoja - tu je vrlo teško pronaći idealnu liniju - i čudesan je"

GP Turske 25-27. kolovoza 2006.

Broj krugova: 58
Dužina staze: 5,338 km
Dužina utrke: 309,604 km
Pobjednik 2005.: Kimi Räikkönen (McLaren)
Rekord kruga: 1:24,770, Juan Pablo Montoya (McLaren) 2005.
Petak: dva jednosatna treninga 10.00-11.00, 13.00-14.00
Subota: trening 10.00-11.00, kvalifikacije 13.00
Nedjelja: start utrke 14.00 (sve srednjeeuropska vremena)



Brzine se odnose na V10 motore iz 2005.

Obratite pažnju na... pretjecanja prije lijevog-desnog-lijevog zavoja na kraju kruga



FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, XPB.CC, CLIVE MASON/GETTY IMAGES

u suradnji s Hilton RACING

RASPORED FORME

	2001 START	2001 UTRKA	2002 START	2002 UTRKA	2003 START	2003 UTRKA	2004 START	2004 UTRKA	2005 START	2005 UTRKA
Fernando Alonso	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2
Giancarlo Fisichella	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4
Kimi Räikkönen	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Pedro de la Rosa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Michael Schumacher	-	-	-	-	-	-	-	-	19	R
Felipe Massa	-	-	-	-	-	-	-	-	8	R
Ralf Schumacher	-	-	-	-	-	-	-	-	9	12
Jarno Trulli	-	-	-	-	-	-	-	-	5	6
Mark Webber	-	-	-	-	-	-	-	-	7	R
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	-	-	-	-	-	-	-	-	11	10
Jenson Button	-	-	-	-	-	-	-	-	13	5
David Coulthard	-	-	-	-	-	-	-	-	12	7
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	-	-	10	8
Nick Heidfeld	-	-	-	-	-	-	-	-	6	R
Robert Kubica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	-	-	14	15
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	-	-	15	R
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scott Speed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	-	-	-	-	-	-	-	-	20	9
Sakon Yamamoto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

R: odustao



Tko je bio u bodovima 2005?

1 Kimi Räikkönen
McLaren-Mercedes MP4/20
1:24:34,454 (219,416 km/h)

2 Fernando Alonso
Renault R25 +18,609

3 Juan Pablo Montoya
McLaren-Mercedes MP4/20
+19,635

4 Giancarlo Fisichella
Renault R25 +37,973

5 Jenson Button
B.A.R-Honda 007 +39,304

6 Jarno Trulli
Toyota TF105 +55,420

7 David Coulthard
Red Bull-Cosworth RB1 +1:06,296

8 Christian Klien
Red Bull-Cosworth RB1 +1:11,622

MISTIČNI MO



Velika staza, velika drama

To je ono kako stvari treba obaviti. Što se tiče novih staza, prošle je godine bilo opće prihvaćeno da je Istanbul Park imao sav onaj šarm, maštovitost i iskušenja koja nedostaju mjestima poput Bahreina. Najočitije prednosti su usponi i nizbrdice, jer se staza uvija prema krajoliku, radije nego da je on porvnat buldožerima. Čak su uspješno kopirani znameniti zavoji poput Eau Rougea iz Spa i Senna Essa iz Interalgosa. I sve funkcionira na impresivnoj razini.

U akcijsku ponudu Istanbula je uključen i zavoj 8 sa svoja četiri dijela i nekoliko malih ali kritičnih "hupsera". Bojimo se da bi organizatori mogli biti nagovoreni da izravnaju površinu ovog dugog, dugog lijevog zavoja, što bi bila šteta jer to je samo dodatak izazovu staze.

Nije da je zavoj 8 "opasan" u smislu da te tamo čeka zid ili visoki rubnik. Tipično za najnoviju generaciju staza, tu su kilometri I kilometri asfaltne površine za izlijetanje, što naravno umanjuje ugođaj, obzirom da su gledaoci - njih 90,000 prošle godine - na većini mjesta jako daleko od akcije. Što li će vidjeti ove godine?

Staza je vrlo zahtjevna; potreban je dobar osjećaj za ravnotežu, kako bi se odvezlo šest desnih zavoja i osam lijevih. Ako želi biti agresivan, vozač mora imati puno povjerenje u svoj automobil.

Da najavimo uobičajene protagoniste. Michael Schumacher i Fernando Alonso će se osloniti, kao i uvijek, na Bridgestone i Michelin, na odabir pravih guma za vremenske uvjete koji bi mogli doseći i 30°C. Prošlogodišnju utrku je dobio, lakoćom, Kimi Räikkönen u McLarenu. Ako se u McLarenu uspiju srediti, ova je staza idealna za Räikkönena, ali je vjerojatnije da će utrka biti nastavak bitke za prvenstvo između Renaulta i Ferrarija.

Maurice Hamilton



Oba Williams-BMW-a su lani "žderala" gume - i oba su ispala iz utrke



Gdje odsjesti

Hilton Istanbul

Hilton Istanbul se nalazi na istinski prvoklasnoj lokaciji u gradu, na izdignutom terenu i okružen je s 15 jutara prekrasnih privatnih parkova i vrtova s pogledom na meandrirajući Bospor. To je inspirativna lokacija kroz cijelu godinu, u samom srcu grada i nadomak Taksim trga i glavnih poslovnih, prodajnih i zabavnih dijelova grada. Povrh toga, samo je 25 kilometara od međunarodnog aerodroma Ataturk. Svaka od 498 soba imaju privatne balkone sa spektakularnim pogledom na Bospor, na parkove i na grad. Hilton Istanbul objedinjuje i centar za sastanke s 3.000 mjesta, osam dvorana za sastanke, poslovni centar i Executive Lounge. Za opuštanje tu su dva bazena, turska kupelj i staza za jogging. Široka ponuda raznih vrsta jela je također na raspolaganju - od tradicionalnih turskih delicija, do izazovnih recepata sa svih strana svijeta.

Hilton Park sa



Novo obnovljen Hilton Park SA nudi puni raspon najsuvremenijih i najraznolikijih sadržaja koje će zadovoljiti stalno promjenjive zahtjeve naših gostiju. Hotel ima 117 modernih soba, i dva apartmana sa velićanstvenim pogledom na Bospor i na most koji spaja Aziju i Europu. Sve sobe imaju 1GB internet vezu i plošni LCD televizor sa satelitskim kanalima. Apartmani dodatno imaju i jacuzzi s pogledom na Bospor, muzičke sisteme Bang & Olufsen i odvojenu radnu sobu. Obzirom na svoj smještaj u blizini zabavnih, poslovnih i trendy prodajnih centara poput Macka, Nisantasi i Taksima, Hilton Park SA uživa najprikladniju lokaciju u gradu. Sa suvremenim i maštovitim jelovnicima, Arty Restaurant & Zest Bar, s balkonima s pogledom na Bospor i Macka Park i sa svojim nagrađivanim šefom kuhinje on pruža gurmanski doživljaj s modernim naznakama.

Hilton TEAM McLAREN MERCEDES CORPORATE PARTNER
POSJETITE HILTONRACING.COM
ZA SVE NAJNOVIJE VIJESTI IZ FORMULE 1, NOVOSTI IZ EKIPE MCLAREN-MERCEDES I ZA SVE POVOLJNE PONUDE HILTONA.

Grand Prix ITALIJE NAJAVA

15. Utrka

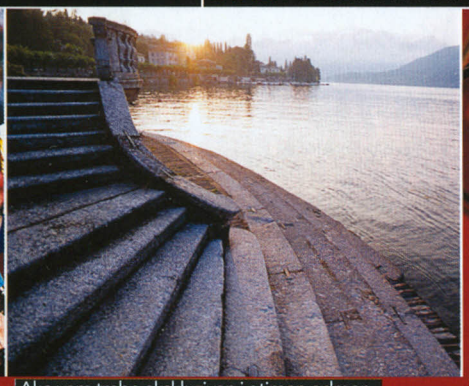
MONZA 10.09.2006.

Pišu: Tiago Monteiro, Maurice Hamilton

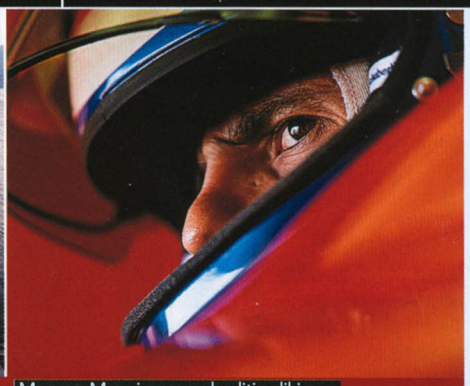
UTRKA NAJBRŽA OD SVIH | AMBIJENT AN F1 MECCA | STAZA VEĆINOM RAVNA | LOKACIJA JEDNA OD ORGINALNIJI



Prave zvijezde su navijači, osobito Ferrarijevi tifosi (hm, ima i jedan Renaultov)



Ako vam treba ekskluzivan i otjmen odmor od kaosa u Monzi, pođite u Como



Massa u Monzi mora odraditi veliki posao, a to je zaštititi Schumachera



VOZAČEVIM OČIMA: TIAGO MONTEIRO

Zabava za navijače, ali ne toliko za vozače

Monza je još jedna legendarna staza koja je jednostavno dio povijesti Formule 1 i povijesti motosporta uopće - obožavam je. Obožavam navijače, koji su sasvim ludi, a i tu atmosferu; toliko ljudi kampira pored stazi da uvijek se nešto dobro događa, poput raznih koncerata svake večeri. Štoviše, Milano je blizu i cijeli je vikend jedan veliki party, naročito za tifose.

No, sama staza je druga priča. Uistinu sam je volio dok nisam došao u Formulu 1. Sad mi je dosadna jer F1 auto zapravo vrlo slabo prijanja uz stazu, pa iako možeš ići zaista brzo - gotovo 360 km/h na glavnom ravnom dijelu - svugdje se hrvaš jer je prijanjanje toliko loše, a udaljenosti za kočenje su ogromne u usporedbi s onim na što smo navikli. Šikane su spore, pa je jedino ugodno mjesto Variante Ascari, koji je zaista užitak, premda zahtjevan. Sve drugo je pomalo dosadno.

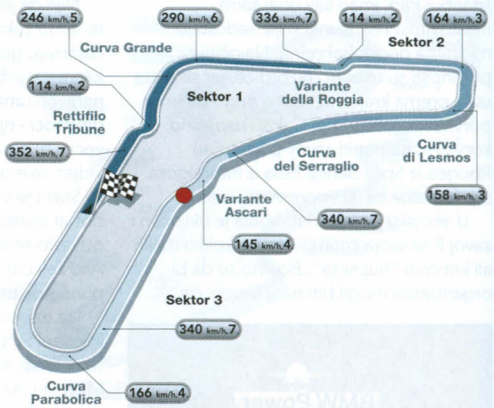
Neki tvrde da je staza opasna, ali ja ne mislim da je opasnija od Kanade ili, naravno, Monaka. Rubnici u šikanama Monze su naprosto suviše veliki. Auto poskakuje uokolo i prošle smo se godine toliko mučili s našim traction controlom da smo morali izbjegavati rubnike na izlascima iz zavoja.

Lesmo zavoji su zanimljivi, ali jednostavni; srednje brzi - treća brzina, s malo podupravljanja; treba ih dobro odvesti kako bi se imao savršen izlaz. Ascari, je nasuprot tome, veličanstven - četvra brzina na ulasku, peta pri izlazu iz zavoja. Zabavan je jer ima dobar ritam, a i brz je. Ali Parabolica je dosadna; ima samo malen i rani vrhunac nakon kojeg trebaš samo izdržati, čekajući izlaz. Odmah kreneš široko, i onda to održiš i progresivno dodaješ snagu. I tada si već u novom krugu i puno vremena provedeš vozeći po ravnom. Auto postane jako lagan i osjećaš da ideš zaista brzo, osobito kad se suočiš s onim produženim kočenjem. Ipak, tu ima vrhunske vožnje i dobrih pretjecanja na dugim ravnim potezima.

> "Jedino ugodno mjesto je Variante Ascari, i taj je zavoj zaista zabavan... Sve ostalo je malo dosadno"

GP Italije 8-10. rujna 2006.

Broj krugova: 53
Dužina staze: 5,793 km
Dužina utrke: 307,029 km
Pobjednik 2005.: JPMontoya (McLaren-Mercedes)
Rekord kruga: 1:21,046, Rubens Barrichello (Ferrari), 2004.
Petak: dva jednosatna treninga 11.00-12.00, 14.00-15.00
Subota: trening 11.00-12.00, kvalifikacije 14.00
Nedjelja: start utrke 14.00



Brzine se odnose na V10 motore iz 2005.

Obratite pažnju na... brzu promjenu smjera u zavoju Variante Ascari, najuzbudljivijem na stazi



FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, ARRIVA LAT, GETTY IMAGES

u suradnji s
Hilton
RACING

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	13	-	-	20	8	4	R	2	2
Giancarlo Fisichella	14	10	12	8	13	10	15	8	8	3
Kimi Räikkönen	9	7	6	R	4	4	7	R	11	4
Pedro de la Rosa	10	5	8	R	-	-	-	-	-	-
Michael Schumacher	3	4	2	2	1	1	3	2	6	10
Felipe Massa	-	-	14	R	-	-	16	12	15	9
Ralf Schumacher	4	3	3	R	-	-	-	-	9	6
Jarno Trulli	5	R	11	4	6	R	9	10	5	5
Mark Webber	-	-	19	R	11	7	12	9	14	14
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	2	2	4	1	3	3	1	1	7	12
Jenson Button	11	R	17	5	7	R	6	3	3	8
David Coulthard	6	R	7	7	8	R	10	6	10	15
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	14	13	13	13
Nick Heidfeld	8	11	15	10	16	9	20	14	-	-
Robert Kubica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	-	-	17	17
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	-	-	20	19
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scott Speed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	-	-	18	12	-	-	5	4	4	16
Sakon Yamamoto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

R: odustao



Tko je bio u bodovima 2005?

1 Juan Pablo Montoya
McLaren-Mercedes MP4/20
1:14:28,659 (248,073 km/h)

2 Fernando Alonso
Renault R25 +2,479

3 Giancarlo Fisichella
Renault R25 +17,975

4 Kimi Räikkönen
McLaren-Mercedes MP4/20 + 22,775

5 Jarno Trulli
Toyota TF105 +33,786

6 Ralf Schumacher
Toyota TF105 + 43,924

7 Antonio Pizzonia
Williams-BMW FW27 +44,643

8 Jenson Button
B.A.R-Honda 007 +63,635

MISTIČNI MO



Ferrari želi jedan-dva

Nadajmo se da će ovo uskrsnuće Michaela Schumachera i Ferrarija privući gledatelje natrag u Monzu. Prošlogodišnji je posjet bio najniži u dugo vremena; a to je koristan barometar situacije s Ferrarijevim dionicama u ovom, njihovom duhovnom središtu. Tifosi nisu glupi i bili su dovoljno mudri da izbjegnu doći vidjeti Michaela kako se muči za jedan jedini bod, da bi na koncu otišao preširoko i pao s devetog na deseto mjesto.

Ove bi godine priča trebala biti drugačija, jer Ferrari se bori za mjesto u samom vrhu. Također, u Ferrariju će htjeti rezultat jedan-dva, kakvog su postigli 2002. i 2004.; uz to, molit će se da se Renault spotakne - možemo samo zamisliti reakciju s nemirnih tribina ako bi se tako nešto dogodilo.

Prošle je godine Fernando Alonso vozio pažljivo kako bi završio na drugom mjestu i osvojio što više bodova. Ali, Giancarlo Fisichella je dao sve od sebe kako bi oba Renaulta bila na postolju, uz bok pobjedniku Juanu Pablu Montoyi. Ove godine Fisi ima još veću motivaciju. Što se Renaulta tiče, njima nije važno tko će pobijediti u utrci sve dok to nije Ferrari. Alonsov razmak u bodovima (u doba pisanja ovog teksta) je dovoljno velik da dozvoli lagano osvajanje bodova, ostavljajući slobodu Giancarlu da se kod kuće bori za pobjedu i pokaže navijačima zašto su u Renaultu bili dovoljno mudri da ga unajme i za 2007.

Pa ipak, puno toga treba učiniti kako bi auto bio onaj pravi. U Monzi je sve u minimalnom potisku, stabilnosti pod kočenjem i dovoljno snažnom motoru. Prošle godine V10 motori bili su pod punim gasom tijekom 70% kruga. Ove će godine taj postotak biti i veći. A to je puno ako je V8 već iskusio nemilosrdnost Turske i ako mu je ovo već druga utrka.

Maurice Hamilton



Posljednji put Ferrariji su u Monzi dominirali 2004.; slavio je Barrichello (u prvom planu)



Gdje odsjesti

Hilton Milan

Via Luigi Galvani 12
20124 Milano
Italy
Tel +39 02 69831
Web: www.milan.hilton.com

O hotelu
Milano je talijanski glavni grad biznisa - dinamičan grad koji predvodi u modi, dizajnu i društvenim trendovima.
Hilton Milano je smješten u blizini povijesnog središta grada i shopping zone, kao i najvažnijih kulturnih lokacija i svjetski slavnog modnog trokuta.
Strateška lokacija na nekoliko koraka od Centralne željezničke stanice pruža izvrsne brze autobusne veze sa sva tri aerodroma koji opslužuju Milano (Linate, Malpensa i Orio al Serio) i na samo je 25 minuta šetnje do katedrale, pa je stoga Hilton Milano idealna baza za poslovne i sve ostale putnike.
Spajajući moderan ambijent s ekskluzivnošću i komforom, ovaj hotel ima na raspolaganju 319 elegantnih soba, uključujući tu Executive sobe i apartmane, bežični internet u svim prostorima, uz poseban servis koji svaki boravak čini vrlo specijalnim.

Barovi i restorani
Vista Bar & Lounge su na istoj razini kao i predvorje, i savršeno su mjesto za odmor uz pravi talijanski espresso, tipični milanski aperitiv poslužen uz ukusan okrepljujući buffet ili elegantan cocktail uz slasne snackove.
U Pacific Milano restaurantu počinjete dan obilnim i proslavljenim Hilton doručkom, koji će vas tijekom dana razmaziti svojim maštovitim rasponom recepata, objedinjujući okuse internacionalne kuhinje, kao i tradicionalne talijanske hrane - na primjer, pizze poslužene uz izvrsna vina. Nedjeljni je brunch očaravajuće iskustvo za cijelu obitelj i idealan je za specijane prigode.

Hilton
TEAM McLAREN MERCEDES
CORPORATE PARTNER
POSJETITE HILTONRACING.COM
ZA SVE NAJNOVIJE VIJESTI IZ FORMULE 1, NOVOSTI IZ EKIPE MCLAREN-MERCEDES I ZA SVE POVOLJNE PONUDE HILTONA.

Žuta zastava



Maše: Ivica Blažičko

Nakon 66 utrka ponovo je u Mađarskoj jedan Britanac osvojio Grand Prix. Jenson Button za to mora biti zahvalan netipičnom vremenu u Mađarskoj, ali isto se tako mora priznati da je odradio dobar posao

Ako već nije uspio u trinaestom nastupu, morao je čekati još samo 100 utrka da bi mu 113 postao najsretniji broj u životu. Eto, napokon smo i to dočekali - pobjedu Jensona Buttona. Morala se dogoditi jedna potpuno sumanuta utrka, s kišom i nevjerojatnim odustajanjima najboljih vozača današnjice da Britanac napokon stigne do najviše stepenice pobjedničkog postolja.

Prije utrke, u razgovoru s Mladenom Jergovićem, u Studiju F 1, promišljali smo tko bi mogao do pobjede na kišnom Hungaroringu. Na kraju, spomenuo sam Jensona. Kažnjeni Michael Schumacher i Fernando Alonso činili su se ipak predaleko na gridu da bi baš mogli do trijumfa. Međutim, nakon dva, tri kruga, prvo je Španjolac pokazao da je apsolutno spreman voziti po svim uvjetima. Njegov nastup po kiši, na savršenim Michelinovim gumama, bio je čudesan. Izgledalo je da mu nitko ne može ni blizu, sve dok se staza nije počela sušiti i dok Bridgestone na Ferrariju nije proradio, te, na kraju, do nevjerojatne pogreške u boksu koja je prekinula Alonsov niz od 18 uzastopnih utrka u bodovima.

Slijedila je solo točka Michaela Schumachera na intermedijalnim gumama. Kadar tih guma na kojima je Michael jurio Hungaroringom pamtit ću jako dugo. Nije nevažno spomenuti kako su na kraju prvog kruga prošli ostali vozači na Bridgestoneu. Michael je s 11. mjesta na gridu došao do četvrtog (+7), Massa je s drugog pao na sedmo (-5), Webber s 5. na 17. (-12), Ralf Schumacher sa 6. na 12. (-6), a Trulli s 8. na 14. (-6). Nije teško zaključiti u kakvoj je formi bio Michael i kakva je, zapravo, čuda radio na stazi. Pri kraju utrke, kada je kiša prestala, staza se sušila i kada su svi vozači ušli u boks po gume za suho, Michael je ostao vani. Tek nakon utrke doznali smo da to nije bila njegova odluka, već Rossa Brawna.

"Tek nakon utrke saznali smo da to nije bila Schumacherova odluka, već Rossa Brawna"

Dugo bi sada trajalo objašnjenje zbog čega je Brawn donio takvu odluku. Logike ima, no zagriženi će Ferraristi ipak žaliti za još pokojim bodom koji se mogao osvojiti u Mađarskoj. Mnogo je važnije da smo takvom odlukom dobili dva senzacionalna obračuna Michaela Schumachera - s de la Rosom i Heidfeldom. Dodamo li tome onaj dvoboj s Fisichellom, Schumacher nam je poklonio neke od najuzbudljivijih trkačkih trenutaka ove sezone.

Zbog svega spomenutog ipak je malo u sjeni prošla prva, također velika, pobjeda Jensona Buttona. Ni ovaj vikend nije obećavao ništa dobro za Hondinog vozača. Eksplozija motora na treningu u subotu značila je i novi motor i kaznu od deset mjesta, pa je Jenson startao s 14. pozicije. Njegova utrka nije bila spektakularna poput Fernandove ili Michaelove, ali je ovaj put cijela momčad odradila dobar i precizan posao. Zamislite koliko se frustracije sakupilo u Englezu tijekom posljednjih šest i pol godina. Button je posljednji puta pobijedio u utrci još 1999. godine, vozeći britansko prvenstvo Formule 3. Rasni trkač koji je s 11 godina vozeći karting upisao 34 pobjede u isto toliko utrka, dugo je, predugo čekao ponoviti taj neopisivi osjećaj pobjede u utrci. Od aktivnih, samo su Trulli (117), Fisichella (110), te Barrichello (124), čekali više od sto nastupa svoju prvu pobjedu. Trulliju je ta prva pobjeda ostala jedina, a Barrichello je drugu čekao još dvije godine. Nadam se da Englez neće morati čekati tako dugo.

Zanimljivo, Button je prekinuo i naduži post britanskih vozača u povijesti Grand Prix utrka. David Coulthard slavio je posljednji put, u Australiji 2003. godine, prije 66 utrka! Ako uzmemo u obzir samo Engleze, situacija je još puno gora. Johnny Herbert je za Stewart 1999. godine osvojio GP Europe. Za one sklone čudnim igrama brojeva, Button je i prvi vozač koji je do pobjede stigao vozeći bolid s brojem 12, nakon pokojnog Ayrtona u sezoni 1988.

A nakon Montoye, koji kaže da mu je bilo dosadno, od Formule 1 se oprostio i Jacques Villeneuve. Oproštaj nije bio uljepšan ružama. Baš kao i kod Kolumbijca, tek hladno priopćenje da su BMW-Sauber i Jacques okončali suradnju. Još jedan svjetski prvak je otišao i sigurno će biti dosta onih kojima će nedostajati. FO



Start utrke koja će ući u povijest kao jedna od najboljih. Räikkönen sigurno vodi, a Michael Schumacher (otraga desno) već se probija naprijed. Obojica će na kraju ostati (skoro) kratkih rukava