

F1

RACING

2008. NAJAVA SEZONE

SVI VOZAČI • SVI BOLIDI • SVE MOMČADI • SVE STAZE

MOŽE LI RÄIKKÖNEN NATJERATI FERRARI DA ZABORAVI SCHUMACHERA?

PLUS

**HAMILTON vs
ALONSO vs KIMI**

Detaljna analiza
velike trojke

**POVRATAK
U BUDUĆNOST**

Hoće li Formula 1
ponovo startati u
siječnju?

ISSN 1845-8270



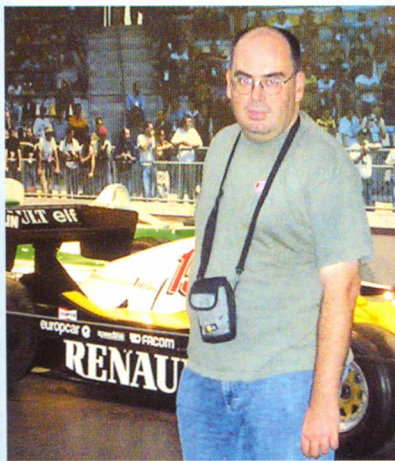
9 771845 827008

U susret uzbudljivoj sezoni

Nakon zimske stanke ponovo smo s vama, uz povećan broj stranica na kojima ponajprije možete pronaći detaljnu najavu sezone i procjenu mogućnosti trojice pretpostavljenih najvećih konkurenata za naslov. Nad sezonom koja dolazi stoji mnogo upitnika, a nada da će se ista pokazati barem jednako uzbudljivom kao što je bila i prethodna podgrijana je jednim, napokon gotovo univerzalno pohvalama prihvaćenim novim pravilom, onim o zabrani kontrole proklizavanja. Napokon ćemo ponovo viđati više klasičnih vozačkih grešaka te pokušaja i iskorištavanja prilika za pretjecanje nastalih iz njih. Što je nekada, u vremenima kojih se prisjećamo s nostalgijom, i bila osnova zanimljivosti Formule 1 kao vrhunske grane automobilističkog sporta.

Nikada nije bilo toliko talenta u Formuli 1 kao danas. Uz superrigorozan sustav stjecanja licenci natjecanjem u nižim kategorijama, kao i količinu i širinu iskustava koje vozači ondje dobivaju (Jackie Stewart je lijepo primijetio kako je Lewis Hamilton PRIJE dolaska u F1 već u životu odvezao više utrka od njega), današnji je skup vozača pomno profilirana vrhuška, creme de la creme, i najslabiji među njima dostatno su dobri da dominiraju ma gdje drugdje. Svi oni su u tim manjim kategorijama i te kako dokazali da znaju voziti, pretjecati, tjerati druge na greške i iskorištavati ih... No u Formuli 1 su nerijetko bivali ograničeni u iskazivanju tih vještina prevelikom tehničkom i aerodinamičkom savršenosti bolida. Jedna od tih je zapreka sada uklonjena i jako se veselimo tome. Mnogo se manje veselimo činjenici da smo bili prinuđeni povećati cijenu magazina. Znae već kako ide... rastu svi troškovi i na kraju, kada podvučemo crtu s troškovima i prihodima, nismo imali drugog izbora. Zauzvrat, nudimo vam više stranica, a

pripremamo i određena iznenađenja, poklone, nagrade i različite sadržaje koji će učiniti F1 Racing još boljim i vama zanimljivijim. U međuvremenu, uživajmo zajedno u početku još jedne sjajne sezone!



Dino Milić Jakovlić
DINO MILIĆ JAKOVLIĆ
 GLAVNI UREDNIK

F1 SURADNICI



Roberto Chinchero

Ako želite znati što tifosi zaista misle, morate pitati Roberta. Sad već legendarni novinar SportAutoMoto-a otkrio nam je što Ferrarijevi navijači misle o Ledenom.



Peter Windsor

Iako nije omiljen u Hrvatskoj poput svog prijatelja, Peter Windsor je i dalje autoritet Formule 1 i još uvijek je naš Grand Prix urednik. Blago nama!



Adrian Sutil

Nadareni momak u svojoj drugoj F1 sezoni bit će vaš kustos kroz zavoje i šikane ovogodišnjih staza. Njegovo prvo predavanje o Australiji i Maleziji možete pronaći u ovom broju.

DOZNAJTE PRVI!

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

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

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



www.f1racing.hr

IMPRESUM

Broj 011/2008
 Veljača/Februar 2008.
 ISSN: 1845 - 8270

IZDAVAČ

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

TISAK

Tiskara Meić
 Rotooffset

BRITANSKO IZDANJE

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

HRVATSKO IZDANJE

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

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

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

PRETPLATA

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

cirkus

Nema vremena za razmišljanje

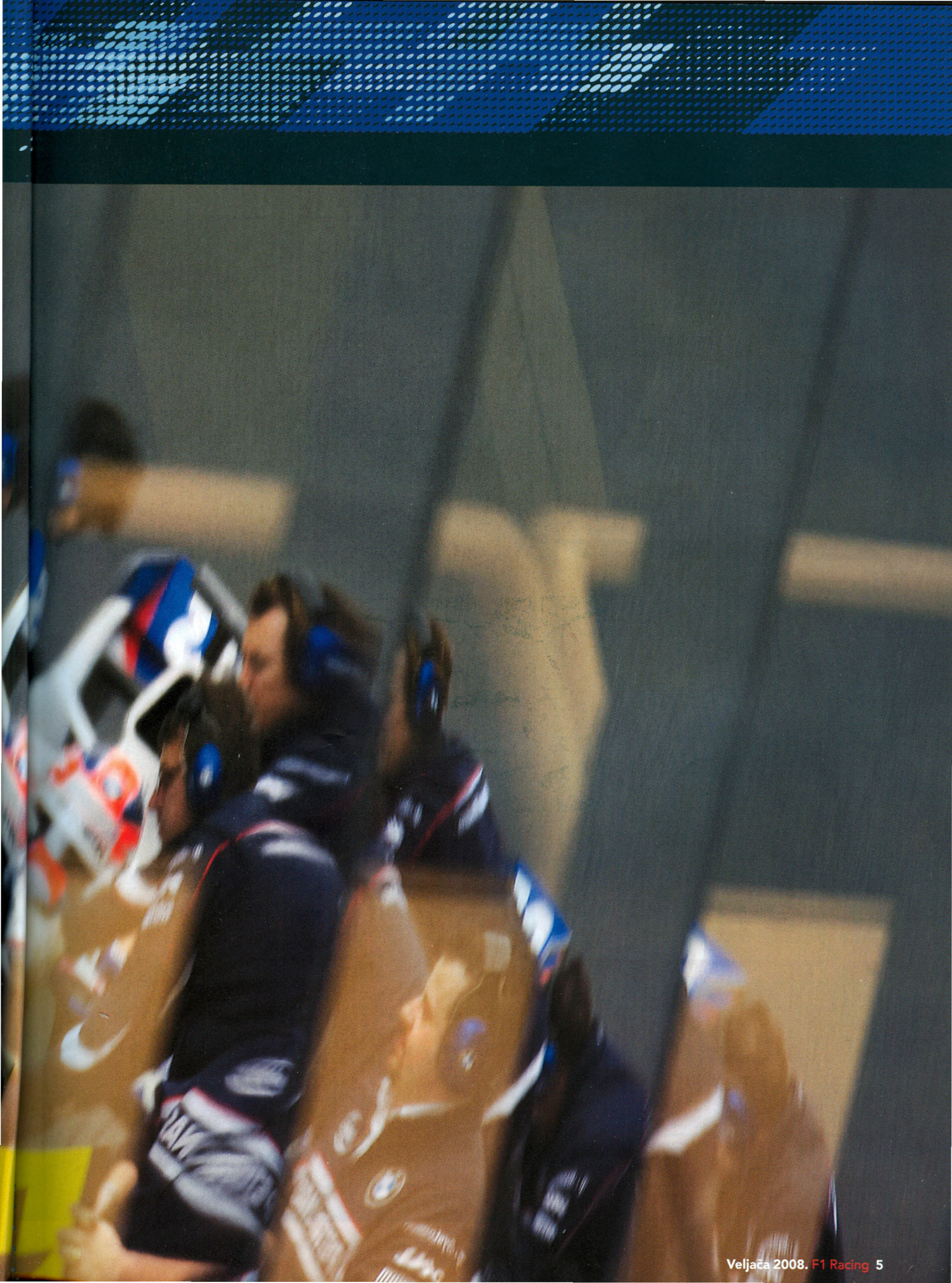
VN Australije približava se svakom desetinkom sekunde pronađenom na zimskim testiranjima. Vrijedi pravilo: guraj, guraj, procijeni i reagiraj. Zatvori oči, ostani nabrijan i usredotočen.

Staza u Barceloni

Vrijeme/datum 13.31, petak, 1. veljače

Fotograf Drew Gibson/LAT

Oprema Canon EOS-1D MkII, 600-mm objektiv, 1/250 na f4



« RUBRIKE

- 3 **POLE POSITION**
U susret uzbudljivoj sezoni
- 4 **PITPASS**
Sva drama sa zimskih testiranja
- 15 **NAGRADNA IGRA**
Osvojite MOMO ručni sat
- 17 **EDDIE JORDAN**
Eddijev glas za ograničavanje F1 proračuna
- 19 **PETER WINDSOR**
Peterova vizija bolje F1 budućnosti
- 34 **F1 PLUS 1: HEIKKI KOVALAINEN**
O svemu pomalo i o životu bez traction controla
- 114 **CRNA ZASTAVA**
Goran Dijaković o Senni i Lewisu

« PRIČE BROJA

- 20 **LEWIS VS KIMI VS ALONSO**
22 Kimi Räikkönen
Je li napokon Kimi postao idol?
- 26 **Lewis Hamilton**
Što donosi budućnost?
- 30 **Fernando Alonso**
Povratak kralja
- 36 **NAJAVA SEZONE**
38 Ferrari
42 BMW-Sauber
46 Renault
50 Williams
54 Red Bull
58 Toyota
62 Toro Rosso
66 Honda
70 Super Aguri
74 Force India
78 McLaren
82 F1 horoskop
84 Put oko svijeta

« GRAND PRIX NAJAVE

- 110 **AUSTRALIJA** Melbourne će osigurati tradicionalno spektakularni početak sezone
- 112 **MALEZIJA** Samo tjeđan poslije VN Australije, najtoplija F1 utrka godine

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

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

pismene suglasnosti izdavača zabranjena je. Urednici i nakladnik F1 Racing magazina ne daju nikakve garancije i osiguranja vezana za proizvodnju i usluge oglašivača u magazinu. Posebna pažnja neprestano se pridaje tome da sadržaj F1 Racinga bude potpuno točan, no izdavač i tiskara ne mogu prihvatiti odgovornost

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

20

LEWIS VS KIMI VS ALONSO

Detaljne analize trojice glavnih boraca za naslov F1 prvaka





104 F1 POD ZIMSKIM SUNCEM
Dobra stara vremena kada je sezona Formule 1 počinjala već u siječnju



36 NAJAVA SEZONE
Sve što trebate znati o najluđem cirkusu u 2008. godini

ŽELITE PRETPLATU NA F1 RACING? OKRENITE STRANICU 102.

82

F1 HOROSKOP
Što zvijezde predviđaju F1 vozačima!



84

PUT OKO SVIJETA NA 18 NAČINA
Najvažniji i najzanimljiviji zavoji i skretanja Formule 1



94

JE LI TO ČAROLIJA?
Prvi mjeseci novog prvaka Formule 1





Vozači u „mraku“

Treninzi i kvalifikacije za VN Singapura (26. – 28. rujna) vozit će se po noći, kako bi se vozači prije prve noćne utrke privikli na jedinstvene uvjete vožnje.

RASISTIČKA VRIJEDANJA

NULA TOLERANCIJE

Jesu li doista ovosezonske utrke F1 u Španjolskoj pred otkazivanjem?

SVE ŠPANJOLSKJE STAZE na kojima se voze utrke F1 ove sezone morat će pojačati sigurnosne mjere na svim treninzima u nastojanjima da se spriječi rasističko divljanje koje je nagrdilo kvalifikacije u Barceloni početkom veljače. Ne pode li im to za rukom, Španjolci bi mogli ostati bez obje ovosezonske utrke. Prije dva tjedna, na stazi Circuit de Catalunya, Lewisa Hamiltona je skupina šovinističkih obožavatelja verbalno vrijeđala, što je prisililo službenike i McLaren da poduzmu beskompromisne korake kako bi zaštitili 23-godišnjeg Engleza. Staza je pokazala nula tolerancije prema rasističkim podrugivanjima i izbacila predvodnike tih vrijeđanja (imali su obojana lica i nosili perike) i zatvorila dio tribina sučelice McLarenovu boksu. McLaren je oko svojih kamiona i kuće na kotočima postavio metalnu ogradu kako bi napravili međuzonu između vozača i obožavatelja. Usto, unajmili su i pokretni toalet samo da onemoguće moguće vrijeđanje Hamiltona dok ide u toalet u

Negativni naslovi: tabloidi su poludjeli za ekskluzivom. Lewis je ostao hladnokrvan



zgradi. FIA je izdala priopćenje u kojem je osudila te nemile događaje te je čak stavila pod upitnik budućnost F1 u Španjolskoj, nastave li se ti rasistički ispadi. „Rasizmu nije mjesto u automobilističkim sportovima“, izjavio je glasnogovornik FIA-e te dodao „da se rasistima neće dopustiti da preotmu sport od brojnih milijuna istinskih obožavatelja automobilizma diljem svijeta.“ Idućeg tjedna, na testiranjima

službenici staze raspravljali da li da zatvore glavnu tribinu (kapaciteta 20 000 gledatelja) sučelice boksovima kako bi se spriječilo ponavljanje ružnih scena početkom siječnja. To bi svakako bio najrazboritiji način da se izbjegnu daljnji negativni novinski naslovi i bijes FIA-e. No komercijalni i politički pritisak na domaću utrku Fernanda Alonsa (osobito je bitna nova ulična utrka u Valenciji 24. kolovoza) toliko su snažni da sumnjamo

kako bi se obje ovosezonske utrke mogle otkazati, čak i unatoč prijetnjama FIA-e. Prije će to upravljačko tijelo zabraniti pristup gledateljima na stazu, nego otkazati utrke. S obzirom koliko se o ovome govorilo i raspravljalo, čudno je što Fernando Alonso još uvijek nije izdao nikakvu izjavu povodom događaja u Barceloni. Možda se ove sezone pokušava usredotočiti na vožnju i što manje baviti politikom.

Nećemo dopustiti rasistima da preotmu sport od milijuna istinskih obožavatelja diljem svijeta



na stazi Jerez, McLarenova kuća na kotočima i kamioni ponovno su bili ograđeni od gledatelja, a Indy Lall, menadžer testne momčadi, stavljao je obavijesti u garažu kojima je od članova momčadi tražio da ne uzvrćaju na javna zlostavljanja bilo koje vrste. Međutim, u Jerezu nije bilo nikakvih incidenata, a koliko smo shvatili, nekoliko je razloga tome. Prvo, sučelice boksovima nema tribina koje mogu zauzeti problematični gledatelji. Drugo, paddock u Jerezu je manji od onoga u Barceloni te je ograničen broj osoba koje se puštaju bez akreditacija. Treće, testiranje u Barceloni održavalo se (što je neobično) tijekom vikenda i zbog toga se, umjesto nekolicine koliko ih inače dođe usred tjedna, okupilo 55 000 obožavatelja F1. Pravi test dogodit će se 19. veljače kad se nastavi testiranje u Barceloni. Znamo samo da su





Tony Rolt (1918. - 2008.)

Umrlo je posljednji od vozača koji su vozili u prvoj utrci F1. Tony je tog povijesnog svibanjskog dana 1950. na Silverstoneu bolid ERA dijelio s Peterom Walkerom.



Prostov ples na ledu

Četverostruki F1 prvak Alain Prost pobijedio je na natjecanju Trophée Andros vozeći Auris za momčad Toyota France. To je druga uzastopna pobjeda Prosta na ledu.

UTRKA DO MELBOURNEA

TESTNA VREMENA

Kako se bliži prva GP utrka, tako se povećava i brzina bolida - osobito ako se zovete Kimi Räikkönen

TKO JE NAJBOLJI?

FERRARI I McLAREN...

Mjesec dana prije početka sezone i utrke u Melbourneu, Ferrari je očiti favorit za pobjedu na VN Australije. Novi bolid F2008 dosljedno je brz i pouzdan na testiranjima, a najnovija iteracija aerodinamičkog paketa omogućila mu je fantastičnu brzinu na testiranju u Bahreinu.

Kimi Räikkönen je postavio dojmpljiva vremena na duljim utrkama, a najbolje vrijeme kruga je za više od dvije sekunde brže od vremena potrebnog za prvo startno mjesto sezonu ranije. Informacije iz momčadi govore da Kimi uživa u vožnji bez sustava protiv proklizavanja. Primijetili smo da je McLarenov bolid MP24-23 drugi najbrži bolid na stazi. Brzina u jednom krugu jednaka je Ferrarijevoj, ali mu u odnosu na F2008 nedostaje dosljednosti za dulje utrke. „To i nije iznenađenje“, izjavio je Damon Hill, svjetski prvak 2006., „jer je borba između dvije momčadi neravnomjerna“. Naravno, Hill aludira na McLarenovu zabranu razvoja određenih dijelova bolida nakon prošlogodišnjeg špijunskog skandala.



Kome trebaju pomoćni sustavi? Kimi je bez sustav protiv proklizavanja srušio rekord staze u Bahreinu

TKO SU NAJBOLJI OD OSTALIH?

WILLIAMS, RENAULT I BMW-SAUBER...

Williams izgleda spreman za povratak u gornji red zahvaljujući dojmpljivoj brzini bolida FW30. No njihove su pripreme u Barceloni prekinute zbog kvara na prednjem krilu bolida Kazukija Nakajime. Koliko je Fernando Alonso važan u Renaultu? Pa, s obzirom na trenutačnu formu, bolidu R28 za borbu s vodećim dvojcem treba mnogo više od navodnih 0.6 s koje je Alonso sa sobom donio u McLaren prošle sezone. „Bolid nije loš“, izjavio je Alonso. „Trebamo samo više brzine.“ U međuvremenu, BMW-Sauber priznaje da još uvijek trebaju izvući najbolje iz svog bolida F1.08. Nick Heidfeld je izjavio da bolidu nedostaje uravnoteženosti pri višim brzinama i voljivosti.



Novi Williams izgleda snažno, ali iznenađujuće je krhak

TKO ISPADA?

RED BULL, HONDA I OSTALI...

Vozači Red Bull Racinga slažu se da je bolid RB4 brži od prošlogodišnjeg, ali mu i dalje nedostaje stabilnosti, pa odatle potreba za radikalnim aerodinamičkim rješenjima.

Najveće razočarenje novi je Hondin bolid RA 108. Sve je manje vremena za Rossa Brawna da pronađe neko rješenje jer su Melbourne i početak nove sezone iza ugla.



U Hondi govore da još uvijek čekaju brojne nove dijelove. Vrhunski odrađeno, nema što!

OBJEDNICI I GUBITNICI

DOBAR MJESEC...

... za povišicu. Lewis Hamilton je produžio ugovor s McLarenom do kraja 2012. Procjenjuje se da će za to dobiti između 90 i 150 milijuna dolara.



... za dobivanje bonusa. Honda je cijelom osoblju (njih čak 640) obećala nagradu od 2000 dolara ako Jenson Button ili Rubens Barrichello pobijede u utrci u novoj sezoni.



... za vlasnike momčadi. Michael Schumacher je kupio udio u karting momčadi KSM. U europskim natjecanjima za momčad će voziti Carlos Sainz mlađi.



LOŠ MJESEC...

... za budućnost VN Velike Britanije (ponovno). Staza Silverstone opet je u vidokrugu Bernieja Ecclestonea, koji je izjavio da bi je bez ikakve grižnje savjesti izbacio iz kalendara.



... za učitelje tjelesnog odgoja. Jacques Villeneuve i bivši šef B.A.R.-a (i instruktor skijanja) Craig Pollock prekinuli su dugogodišnju suradnju.



... za rabljene automobile. Ralf Schumacher, pobjednik utrka F1, testirao je automobile za Mercedes s mogućnošću da vozi za njih u ovogodišnjem natjecanju DTM. Međutim, odlučio se za to, vozit će godinu dana staru C klasu.



F1 ZNANOST

KONTROLA PROKLIZAVANJA



Vozačka pomagala i kontrola proklizavanja možda su zabranjeni 2008., no inženjeri su već započeli tražiti načine za zaobilaznje – legalno ili ilegalno – zabrane

Bit će to potajno i presuptilno, no (možda) je počela ključna tehnička bitka.

Cilj: dešifrirati novu zajedničku jedinicu kontrole rada motora.

Ugradnja tog uređaja u sva 22 bolida Formule 1 omogućila je regulatornom tijelu FIA-e da stane na kraj elektroničkim vozačkim pomagalima – kontroli proklizavanja i sustavima upravljanja kočenja motorom (koji sprječava blokiranje stražnjih kotača pri kočenju, skretanju i promjeni brzine naniže) – jer sad će biti

lakše nadzirati takve zabrane.

FIA-in predsjednik Max Mosley izjavio je: „Shvatit će (momčadi) da je to vrlo teško (dirati bez ovlaštenja). Prvo morate zaobići ECU, a tada bi nekako morali onesposobiti špijunsku komponentu koja nam govori što se zbiva.“

Tvrtka McLaren Electronic Systems (MES), koja proizvodi ECU, uvjeren je da je njihov proizvod siguran na neovlaštene preinake. „Kad imate standardni kontrolni sustav siguran od vanjskih utjecaja, razmjerno je jednostavno

napisati softver za onemogućavanje kontrole proklizavanja,“ kaže izvršni direktor MES-a Peter van Manen.

‘Vladine’ postrojbe učvrstile su svoj položaj. No, poznavajući F1, momčadi će se jako potruditi da ih potkopaju.

U intervjuu za F1 Racing Mike Gascoyne, glavni tehnički direktor Force Indije kaže: „U F1 nikad ništa ne zaboravljate, pa ćemo jednostavno izmisliti nove sustave koji emuliraju kontrolu trakcije.“

Bivši Jordanov i Jaguarov dizajner Gary Anderson

objasnio nam je na koji bi se to način moglo učiniti. „Čak i uz obvezan ECU, postoje načini da momčad stvori neki oblik kontrole proklizavanja,“ kaže on. „Nisam u potpunosti upoznat s novim pravilima, no pretpostavljam da će novi ECU morati osigurati mnogo više od jedne postavke motora (imat će ih 12).“

„To će uvijek omogućavati momčadima da rade s nečime. To neće biti kontrola proklizavanja u pravom smislu, no mogli bi pronaći način za smanjivanje okretnog



Kvar (na motoru) sad je opcija

Premda motori 2008. i dalje moraju izdržati dvije uzastopne utrke, za prvi kvar u godini neće biti kazne u pomicanju na startnom poretku. Doduše, momčadi ga neće smjeti namjerno mijenjati na finalnoj utrci.



Red Bullovo radikalno rješenje za zavoje

Tijekom zimskog testa početkom veljače u Barceloni, Red Bull imao je u potpunosti novu peraju na poklopcu motora njihova RB4 – prozvanu 'nakovanjsko krilo'. Svrha mu je stabilizirati bolid u zavoju.



Naposljednju, utrkivanje po kiši 2008. možda i neće biti tako loše

već je započela. Jarno Trulli iz Toyote je spomenuo da neke momčadi – nije naveo imena – već zaobilaze zabranu. Rekao je: „Neki su već pronašli način da automatiziraju startnu proceduru i na minimum smanje šansu za proklizavanje kotača pri ubrzanju.“

Nije teško zamisliti da F1 momčadi zaključavaju u sobu 20 inženjera s MES-ovim ECU-om – ili zamisliti Trullija da štiti kada bi završio na vrhu poretka. Nema potrebe biti previše ciničan – postoje legalni načini da momčadi popune prazninu u performansama koju je stvorila zabrana uporabe elektroničkih igračaka.

Zapravo, elektroniku je zamijenila mehanika: novi sustavi spojke, prijenosni omjeri, krojenje postava motora za pojedine staze na isti način kako se od staze do staze mijenjaju postavi šasije.

Momčadi su prerano predstavile svoje bolide za

Momčadi procjenjuju mogućnost povećanja pritiska na stražnji dio radi stabilizacije bolida na ulasku u zavoj i omogućavanje veće trakcije pri izlasku.

„Mehanički inženjeri suočavaju se s većim problemom nego vozači,“ kaže Anderson. „Nisu navikli da bolid ima dobro prijanjanje, da bude poslušan na mokrom, jer u proteklim godinama sve je to radila elektronika. Mnogo starijih s iskustvom kakvo sada momčadi traže su otišli, pa će mnoštvo mladih inženjera morati zakratko vrlo mnogo naučiti. Ipak, siguran sam da će pronaći rješenja.“

Činjenica da Bridgestone ne planira nikakvu važniju promjenu na gumama – osim možda da ukrute bočne stijenke supermekane opcije – nameće da očekuju kako će do dolaska u Melbourne momčadi prebroditi gubitke performansa uzrokovane zabranom. Doduše, vozači



Neki su pronašli način automatiziranja startne procedure i tako smanjili proklizavanje kotača pri ubrzanju.

Jarno Trulli



momenta kada nije potreban, što bi vozačima dalo više mogućnosti, pogotovo na mokrom. Takve stvari događaju se godinama u formulama kojima nije dopuštena uporaba kontrole proklizavanja.

„Moja jedina briga je da se vrtimo u istom krugu (kontrola proklizavanja ponovo je uvedena 2001.): nešto je zabranjeno; momčad odjednom počinje voziti brže i svi ostali automatski misle da varaju; u pit laneu ponovo imamo atmosferu nepovjerenja.“ Zaista, paranoja (ne nužno bez osnova)

2008. da bi se već potpuno prilagodile novim sustavima, no neki su iskusili velike probleme. Ako znamo da mjenjački sklopovi sad moraju izdržati četiri uzastopne utrke (uz kaznu pomicanja pet mjesta unatrag na startu za svaku neplaniranu promjenu), pouzdanost sasvim sigurno postaje problem zbog dodatnih naprezanja na sustavu prijenosa.

Vozači se također bore s nedostatkom kočenja motora, a okretanje na ulasku u zavoje postalo je uobičajen prizor.

će također morati obratiti pozornost na čuvanje stražnjih guma.

Kao i uvijek, ono odlučujuće – djelić performansa koji donosi pobjedu – bit će u detaljima. Najbolji vozači i momčadi na svijetu morat će načiniti hrpu potrebnih prilagodba i vanjske razlike iz 2007. vjerojatno će biti neznatne. Međutim, ako to osigura sezonu uzbuđljivu kao i 2007. – uz zvuk V8 motora koji više ne narušava štućanje kontrole trakcije – primjedba sigurno neće biti mnogo.

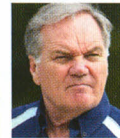
DA SAM BAR IZUMIO...

Tehnički direktor iz F1 poetski priča o Whittleovoj plinskoj turbini

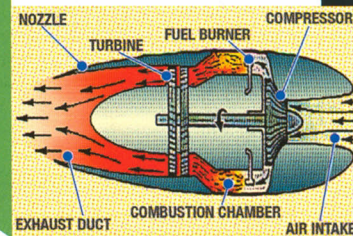


MLAZNI MOTOR

Patrick Head, tehnički guru Williams Grand Prix Engineeringa



Biti Frank Whittle moralo je biti nevjerovatna stvar. Znam da je bilo različitih tvrdnja o tome tko je izmislio mlazni motor – mislim da bi se britanska vlada morala stidjeti, jer Whittle je svoju zamisao promicao dugo, a oni nisu htjeli dati nikakva sredstva. Tu je i negativna strana – onečišćenja i takvih stvari – no kad pomislite na mlazni motor kao konstrukciju, to je najbolji mehanizam stalnog protoka s unutarnjim izgaranjem za pretvaranje fosilnih goriva u pogonsku snagu. Da, postoje i neke negativne posljedice, no to je toliko domišljat uređaj da si ne mogu pomoći da ne poželim da sam ga ja izumio.





Brončani Hill vraća se kući

Nakon osam godina izbjavanja, brončano poprje Grahama Hilla vraćeno je njegovu sinu Damonu, na mjesto gdje stvarno pripada, u Britanski klub vozača utrka na Silverstoneu.

JESTE LI POZNAVATELJ FORMULE 1?

U nedavnom izdanju poznatog TV kviza Mastermind posebna tema bila je Formula 1 u razdoblju od 1980. do 2007. Evo pitanja – vaše dvije minute počinju sad!



Na vrućoj stolici: pokažite znanje o F1 kad se svjetla ugase, a sat počne otkucavati

I TAKO VI MISLITE da poznajete Formulu 1? Niste li oduvijek htjeli zadiviti obitelj i prijatelje ispaljivanjem odgovora na pitanja o sportu? Tu ste kod kuće, zar ne? Pa, u nedavnom izdanju Masterminda jedan natjecatelj dobio je priliku sjesti na crnu stolicu i dvije minute odgovarati na pitanja o Formuli 1. Dobio je sljedeća pitanja – na koliko biste vi točno odgovorili?

1. Tko je osvojio svoju prvu startnu poziciju i svoju prvu VN pobjedu u Turskoj 2006.?
2. Koja se momčad nakon jednogodišnje stanke vratila u F1 kada je Bernie Ecclestone prodao svoj kontrolni udjel 1989.?
3. Gdje je održana prva utrka 1993. na kojoj je pobijedio Ayrton Senna, obišavši za krug sve vozače osim jednoga, premda je na startu bio samo četvrti?
4. Na kojoj se utrci 2002. mnoštvo narugalo Michaelu Schumacheru nakon što mu je Rubens Barrichello prepustio pobjedu u zadnjem krugu?
5. Tko je vozio za Williams na Velikoj nagradi SAD-a nakon povlačenja Carlosa Reutemanna poslije samo dvije utrke sezone?

6. Tko je dizajnirao koncept visokog nosa Tyrrella 019 predstavljenog početkom sezone 1990.?
7. Koji konstruktor je ostvario 79. i završnu pobjedu na Velikoj nagradi SAD-a u Detroitu 1987.?
8. Tko je zaradio zabranu natjecanja na tri utrke i 10 000 dolara kazne zbog opasne vožnje nakon četverostrukog sudara na Velikoj nagradi Brazila 1994.?
9. Na kojoj je jedinjoj utrci Keke Rosberg startao prvi u svojoj pobjedničkoj sezoni 1982.?
10. Tko je bio treći sudionik spektakularne scene u Belgiji 2000. u kojoj je Mika Hakkinen pretekao Michaela Schumachera?
11. Tko je 1997. slijedio Michaela Schumachera iz Benettona u Ferrari, postavši tehnički direktor talijanske momčadi?

12. Koji je vozač svoju jedinu VN pobjedu u dvanaestogodišnjoj karijeri 1995. osvojio na Velikoj nagradi Kanade?
13. Za koju momčad je kod Ilmora naručen motor kad se Mercedes nakon 38-godišnje odsutnosti vratio u F1 1993.?
14. Koji je britanski vozač osvojio Trofej Jima Clarka dodijeljen 1987. najuspješnijem vozaču bolida bez turbopunjača?
15. Koju je šasiju od karbonskih vlakana konstruirao John Barnard, ključnu za McLarenovu dominaciju potkraj 1980-ih i početkom 1990-ih?
16. Koji je vozač za Benetton ostvario njihovu prvu i posljednju pobjedu na VN?

Odgovore ćete naći u sljedećem broju...



Renaultovo partnerstvo u Južnoj Africi
Renault je potpisao ugovor s najmanjom pokrajinom Južne Afrike, Gauteng, kako bi pomogli u promicanju F1 u toj vrlo urbaniziranoj regiji. Renault će tamo u srpnju održati priredbu, baš kao i 2007. (lijevo).

F1 POSAO

RAZMATRA SE PRIJEDLOG OGRANIČENJA PRORAČUNA



Max želi limitirati F1 proračun na (samo!) 150 milijuna dolara

RAZMATRAJU SE NOVA pravila koja će ograničiti iznos koji momčadi Formule 1 mogu potrošiti, a mogla bi stupiti na snagu već 2009.

Smatra se da FIA želi uvesti ograničenje proračuna od oko 150 milijuna dolara godišnje, što je veliko ograničenje za bogatije momčadi.

Procijenjeno je da je Toyota 2007. potrošila oko 450 milijuna dolara, dok je pri dnu ljestvice momčad Spykera sa samo 80 milijuna. Predsjednik FIA-e Max Mosley u siječnju je poslao pismo momčadima F1 u kojem ih je pozvao da se izjasne oko tog prijedloga. Unutar prijedloga određen broj područja trošenja biti će imun na ograničenje proračuna, uključujući motore, vozačke plaće i marketing.

Dok su neke momčadi podržale prijedlog, druge ključne momčadi su dovele u pitanje provedivost takvog

ograničenja. David Richards, vlasnik Prodrivea, istaknuo je kako je sličan prijedlog bio isproban u Australiji na utrka V8 superautomobila, te je odbačen nakon jedne sezone.

Osnovat će se financijska skupina koja će zajamčiti da su konačna pravila spremna za kraj lipnja 2008., a ako se upravljačko tijelo i momčadi neće moći dogovoriti, FIA će vjerojatno prihvatiti prijedlog koji je načinio World Motor Sport Council u prosincu 2007., a ograničava uporabu zračnog tunela kako bi se smanjili troškovi.

„Uvjeren sam da možemo (provesti ograničenje proračuna), no neki su još uvijek skeptični i govore: „Kako ćete znati da nisu nešto dobili?“, rekao je Mosley. „Odgovor je da za to imamo jako dobre planove, o kojima ćemo raspravljati idućih nekoliko mjeseci.“

TKO SU DOVRAGA

Vaš vodič kroz sponzore

UNIVERSIA

Tko? Universia je online mreža koja povezuje više od 1100 sveučilišta diljem svijeta. Ona je poput originalnog Facebooka, samo ozbiljnija, nazivajući se „forumom za razmjenu znanja“. Osnovana je 2000. u Španjolskoj, no sada djeluju u 11 zemalja – od kojih je devet u Južnoj Americi – i predstavljaju zapanjujućih 10.1 milijuna studenata i 800.000 nastavnika. Prosječna mjesečna posjećenost njihovih internetskih stranica je oko 5.8 milijuna posjetitelja.

Gdje? Universijin logotip – sa svojim vodoravnim slovom „v“ – može se naći na prsima Renaultovih Fernanda Alonsa

i Nelsona Piqueta mladeg. **Kada?** Ove se godine prvi put pojavljuju u Formuli 1, no potpisali su višegodišnji ugovor.

Zašto? Renault ove sezone odiše snažnim latino ritmom, što će pomoći pri promicanju Universije na ključnim tržištima: Alonso je Španjolac, dok su Piquet ml. i Lucas di Grassi, treći vozač, Brazilci; Renault ima i nekoliko tvornica na južnoameričkom kontinentu.

Koliko? Više nego što mislite. Ugovor je procijenjen na 5 milijuna dolara. Universia ima novaca zbog vlastitih sponzora – McLarenove partnere i bankovske divove Grupo Santander.



KRIVULJA ZARADE

Kapacitet gledatelja na F1 stazama



Izor: Formula Money



ING ulaže više novaca u utrke

Nizozemska banka ING ove će godine sponzorirati Veliku nagradu Mađarske, koja je nakon 2006. izgubila sponzorstvo Marlboro. ING sad sponzorira tri velike nagrade – osim mađarske, još i australsku i belgijsku.



Novom BMW- Sauberu narasli rogov

Tijekom testiranja BMW-Sauber je iskušao par aerodinamičnih dodataka – dvostrukih rogovica – na prednjem dijelu šasije njihova F1.08 u pokušaju stabiliziranja prednjeg dijela bolida.



TONY SOUTHGATE
dizajner

Nemam pojma. (Rekli smo mu odgovor). Ah, ja sam dizajner taj bolid. No tada sam već radio na Shadowu. Očito je bio potpuno posvećen tome.

Izgubili smo jedan od bolida... Ne znam. (Otkrili smo mu). Ne bih to rekao. Nismo ni očekivali

Nemam pojma
Opet ništa

Brabham. (Rekli smo mu). Tri momčadi u tri utrke nije odgovor koji želite. Kao i ništa od četiri

Lotus. Imam jedan točan
Smiri se

Ne vjerujem da su propustili VN Italije. Ne znam. Pitajte me nešto tehničko... U redu...

John Thompson. Jedan od bolida je do Maranella preveo na krovu svog automobila. Dobra anegdota, ali samo jedan bod

Carlos Pace. Testirao je naše bolide na Silverstoneu. Donio je vlastite gume i bio je dvije sekunde brži. Krenulo mu je

McLaren. No koji vozač? Peter Revson
Evo pola boda

Španjolska. George Follmer. Mislim da se dogodilo jedno veliko izlijetanje, Rolf Stommelen... (to je bilo 1975.)
No i dalje dobivaš jedan bod

Bog Sunca

Pobjednik 4.5/10



KOTAČ DO KOTAČA

Crni bolidi Shadowa pojavili su se 1973. Što nam o toj godini mogu reći njihov dizajner i prvi vozač?

P1: Tko je bio prvi u startnom redu za VN Argentine 1973.?

O: **Clay Regazzoni**, BRM P160D

P2: Samo je jedan vozač bio ozlijeđen u masovnom sudaru u Silverstoneu te godine. Tko je to bio?

O: **Andrea de Adamich**

P3: Tko je na bolidu imao broj 1 u Kanadi i Americi?

O: **Jody Scheckter**

P4: Jacky Ickx vozio je za Ferrari, Iso-Marlboro i za koju još momčad?

O: **McLaren**

P5: Koja je momčad osvojila konstruktorski naslov?

O: **Lotus**

P6: Ferrari je propustio koje dvije utrke?

O: **VN Nizozemske i Njemačke**

P7: Tko je izradio monokoknu karoseriju Ferrarija 312B3?

O: **John Thompson**

P8: Koji je vozač momčadi Surtees dva puta uzastopno odvezio najbrže krugove u Njemačkoj i Austriji?

O: **Carlos Pace**

P9: Tko je pretekao Ronnieja Petersona u završnim dijelovima utrke i pobijedio na VN Švedske?

O: **Denny Hulme**

P10: Gdje je momčad Shadow prvi puta osvojila postolje?

O: **VN Španjolske**

Ovomjesečni rezultat

Iskreno, bilo je napeto. No mnogo se toga tada događalo: nova momčad, bolid, sve novo...



JACKIE OLIVER
vozač

Jean-Pierre Jarier (bilo je to 1975.). Carlos Reutemann (to je bilo 1972.)
Vrati se na posljednje startno mjesto

Talijan... u Brabhamu ... de Adamich
Točno

Jody Scheckter
Dva naprama nula

1973? (Stanka) Tyrrell
Na žalost pogrešno

1973.? (Stanka) Tyrrell
Na žalost pogrešno – ponovno

Pretpostavljam da su to prve dvije: Argentina i Brazil.
Krivo pretpostavljaš

Advanced Composites. (Rekli smo mu odgovor.) Tony će to sigurno znati
Znao je. 2-2.

Alan Jones
Pa ne baš

Je li to bio Brabham? John Watson. Carlos Reutemann.
Ovaj mi dio baš ne leži
Nastavlja se neugodna tišina

Austrija. Ne. Prvo postolje? (Rekli smo mu odgovor) Mora da su svi ostali odustali
I nisu baš

I dalje u sjeni

Gubitnik 2/10



POŠALJI I OSVOJI

Pošalji SMS s osobnim podacima te ključnom riječi **F1 KOMPLET**, npr. (F1 KOMPLET, ime i prezime, adresa). I najsretniji čitatelj F1 Racing magazina osvojit će godišnju pretplatu na **KOMPLET** magazina: **F1 RACING**, **EVO** i **POWER TUNING**.



66701

Cijena sms poruke je 3,66 kn (PDV uključen).

Pitpass

CIRKUS

VIJESTI

OTKRIĆA

POSAO

ZNANOST



Kogure ostvario san testom za Hondu

U sklopu Hondina projekta Formula Dream, vozač japanske Formule Nippon Takashi Kogure (27) u siječnju je u Valenciji dobio priliku dva dana testirati prošlogodišnji bolid RA107.



U Hondinoj brackleyjskoj bazi radilo se dan i noć

U NASTAJANJU

HONDA VEĆ GLEDA NA 2009.

Novi RA108 mogao bi biti samo privremeno rješenje jer Ross Brawn i njegova momčad već rade na planovima za budućnost.

ČINI SE DA NOVI ŠEF Honde Ross Brawn neće imati slobodnog vremena za gledanje svog omiljenog kluba Manchester United kao što je možda očekivao.

Rad u Hondinu zračnom tunelu i kompozitnom odjelu ubrzan je tijekom zime jer je momčad pripremala novi bolid za otvaranje sezone na Velikoj nagradi Australije.

Ali prva vožnja novog modela RA108 u Valenciji izazvala je pravu zabrinutost jer je, premda se činilo da je bolid nadišao osjetljivu prirodu svog prethodnika, bio zabrinjavajuće

automobil koji će ove sezone dati krila Jensenu Buttonu i Rubensu Barrichellu, već se razmišlja o 2009. kad će razine potiska biti smanjene. Pravo pitanje je koliko bi energije trebali posvetiti idućoj sezoni na štetu 2008.?

„Moramo vidjeti gdje smo na početku ove sezone i zatim odlučiti o glavnim obilježjima ovog bolida koje ćemo prenijeti u bolid za 2009.“, rekao je Brawn.

„Ovaj bolid izgleda stabilnije od svojeg prethodnika i prvi znakovi su vrlo ohrabrujući, ali još uvijek moramo doraditi aeroperformanse. Moramo se snažno usmjeriti na 2009. i pobrinuti se za dobru ravnotežu sredstava za budućnost.“

Button je spremniji, snažniji i odlučniji nego ikad prije.

Sigurno će htjeti najbolje 2008., a pogotovo 2009.

Potražite:

Rouen 1962

Krug s Grahamom Hillom uz zvukove swinga!
Anthony Marshall,
Dukinfield



Potražite:

1956 French GP

Fangio i njegove kolege iz Ferrarrija u klinču s Vanwallom Harryja Schella.
James Graham, Hampstead



Potražite:

1970 French GP

Kvalitetna snimka iz Clermont-Ferranda. Kakvo zastrašujuće mjesto. A tek kameno lice!
John Wallis, Milton



Potražite:

1961 French GP

Dojmljiv film o pobjedi Giancarla Baghettija u debitantskom nastupu za Ferrari.
Simon Young, Sutton





De Ferran ponovno za volanom

Bivši sportski direktor Honda Gil de Ferran (40) prekinuo je mirovinu kako bi se s vlastitom momčadi utrkiavao u američkoj seriji Le Mans 2008. u LMP2 klasi Acura.



Raste cijena ulaska u F1

Cijena dozvole za utrkiavanje u Formuli 1 porasla je sa 2470 dolara (plus 650 dolara po bodu osvojenom u prošlogodišnjem prvenstvu) na 14 600 dolara plus 3000 po bodu.

PREDSTAVLJANJE RENAULTA R28

ALONSO NEMA PROBLEM S LEWISOM

Barem ne izvan staze. Na stazi je, međutim, novi McLaren mnogo brži od posljednjeg Renaultovog F1 modela. A to već jest problem.

KAO DA SE BAŠ NIŠTA nije promijenilo. Fernando Alonso je sjedio u Renaultovom radnom kombinezonu u momčadskom komunikacijskom sjedištu u Parizu i zadovoljno komentirao nov bolid.

Prividno je sve bilo u redu, no jedna je stvar ipak upadala u oči. Kad će progovoriti o 2007. i vremenu u McLarenu?

Britanski novinari bili su posebno nestrpljivi zaskočiti Španjolca s pitanjima. Htjeli su da im otkrije sve o Lewisu Hamiltonu, a ovo im je bila prva prilika nakon razvoda Alonsa i McLarena potkraj prošle godine. No postojao je samo jedan problem - Fernando nije bio raspoložen. Jedan novinar je pokušao: „Jeste li požalili odlazak u McLaren?“ Odgovor je bio brz: „Za mene je to bila teška sezona, ali kroz teškoće naučite više i još ste brži.“ Alonsov menadžer Luis Garcia Abad sjedio je nasuprot svog klijenta, jednako ravnodušan kao i Fernando, i tipkao po svom BlackBerryju.

Novinari su pokušali napasti iz drugog kuta. „Zašto je postalo tako osobno s Lewisom?“, upitao je netko. Fernando je uzdahnuo i

počeo se vrpeljiti, skidajući i stavljajući kapu.

„Mislim da nemam nikakav problem s Lewisom. Pročitao sam neke stvari, ali siguran sam da su one preuveličane u Španjolskoj“, rekao je. „Svaki put kad dajem intervju, pitaju me dva ili tri pitanja o njemu, ali uvjeren sam da je bolje ne reći ništa, jer ne možemo raditi veliku stvar od nečeg što zapravo nije velika stvar.“

S tim je završio i otišao za Barcelonu kako bi se prihvatio ozbiljnog posla - testiranja novog R28.

Šasija za 2008. uključuje promijenjeni prednji kraj. Tehnička ekipa Boba Bella prihvatila je kobilicu koja bi trebala više odgovarati bridgestonkama.

Ali nakon dana pokušavanja ignoriranja pitanja zvanog Hamilton, Alonso se ponovno našao pred njim - prvog je dana bio više od pola sekunde sporiji od McLarenova vozača.



Toliko znam...

Eddie Jordan
progovara

Ograničenje proračuna stiglo je prekasno kako bi spasilo Eddieja Jordana, ali na vrijeme za zaštitu budućnosti Formule 1.

Predloženo ograničenje proračuna upravo je ono za što sam se ja zalagao prije sedam godina. Ograničenje je nužno za dobiti momčadi, pogotovo privatnih, ali pretpostavljam da se sad napokon uvodi jer su upravni odbori proizvođača automobila počeli sve glasnije i s nevjericom upozoravati na cijenu kompetitivnosti u Formuli 1.

Srećom, GPWC – skup pet (navodno natjecateljskih) proizvođača automobila koji su se ujedinili sa samo jednim ciljem, a to je njegovanje njihovih najboljih interesa, je nestao. Ali F1 je još uvijek pravi izazov za privatnike.

S iznimkom Williamsa, kad je imao isključivu podršku BMW-a, posljednja utrka u kojoj je pobijedila privatna momčad bio je Brazil 2003., a riječ je bila o Jordan-Fordu. Svi koji se sjećaju te utrke, sjećaju se koliko smo tog dana imali sreće.

Koliko će još vremena proći prije nego što Frank Williams, Vijay Mallya, Dietrich Mateschitz i Aguri Suzuki (jedini preostali „privatnici“) krenu putem mnogih drugih privatnih momčadi? Nadam se da se to neće dogoditi prije nego što proizvođači shvate da ih pobjeđuju novcem, a ne darom ili radom.

Ako njihovi odbori kažu „Izlaz, sutra!“ F1 proizvođači motora će to i učiniti i zato ovaj sport treba privatne momčadi – da ga s ljubavlju čuvaju kao što su to činili pedeset godina. Proizvođači imaju koristi upotrebljavajući Formulu 1 za predstavljanje svojih proizvoda i zato se moraju ponašati odgovorno i pomagati neovisno financirane ekipe.

Ograničavanje troškova mora ići šire i više. Jedan od tisuću obožavatelja Formule 1, ako i toliko, zanima se za to koju mjenjačku kutiju, amortizere, ispušne cijevi, ECU sustave ili gorivne ćelije rabe F1 automobili. Ovi dijelovi, kao i velik broj ostalih, mogli bi imati jedinstvenog dobavljača po dogovorenoj cijeni, kao što je slučaj s gumama. A to bi i dalje ostavilo dovoljno prostora dizajnerima da kreiraju najbolji aeropaket i zadrže individualnost i dizajnerski koncept koji Formula 1 treba.

“Svi koji se sjećaju te utrke, sjećaju se koliko smo tog dana imali sreće.”

Moja jedina briga je utjecaj koje bi ograničenje troškova imalo na F1 opskrbljivače i njihove zaposlenike. Mnogo proizvoda nastaje u Velikoj Britaniji i nužno je zadržati taj centar visoke tehnologije našeg sporta. Moramo pripaziti na to i tim ljudima dati odgovarajuću pozornost.

Max, podržavam tvoje upozoravanje na nejednakosti i pozivam te da budeš još stroži, jer će te proizvođači pokušati izmanipulirati kao što su i nas.





Stock car utrke privlače bivše F1 vozače
Gianni Morbidelli utrkivao se s kolegama iz F1 Johnnyjem Herbertom, Jeanom Alesijem i Stefanom Johanssonom na uvodnom susretu novog Speedcar natjecanja u Dubaiju u siječnju i dva ih puta pobijedio.



Vijay Mallya na predstavljanju Force Indije u Mumbaiju



KRALJEVI STAZA

SILA NA KOJU SE MOŽE RAČUNATI

Novi vlasnik momčadi Vijay Mallya pozdravlja dolazak suvremene Indije u F1 natjecanje

AKO U MUMBAI (Bombaj) dolazite brodom, prva od znamenitosti koju ćete vidjeti bit će Vrata Indije.

Stoga, bilo je prigodno dolazak Indije u Formulu 1 i predstavljanje novog zlatnog Force India VJM01 bolida održati ispred ove poznate građevine.

Gotovo 30 godina nakon što se utrkivao u bivšem bolidu Nelsona Piqueta Ensign N177, san Vijaya Mallye o natjecanju u F1 napokon je ostvaren. Raskošna svečanost održana 7. veljače prenosila se po cijeloj Indiji, a preko interneta diljem svijeta, čime se svrstala u najgledanije predstavljanje

F1 bolida dosad. Mallya, vlasnik momčadi Force India, rekao je kako prije pet godina Indija nije bila spremna za ulazak u F1.

No zbog velikog ekonomskog napretka Indije, proračun u iznosu iznad 120 milijuna dolara bio je održiv i nastup u F1 objavljuje dolazak suvremene Indije.

„Ponosni smo i počašćeni sudjelovanjem u Formuli 1“, rekao je Mallya.

„Ovo je važan dan za Indiju. Ovo je mali prikaz onoga kamo ova sjajna zemlja ide i odlično je biti dio tog pokreta.“

„Mallya je razgovarao s mnoštvom medija i indijskih dužnosnika prije nego

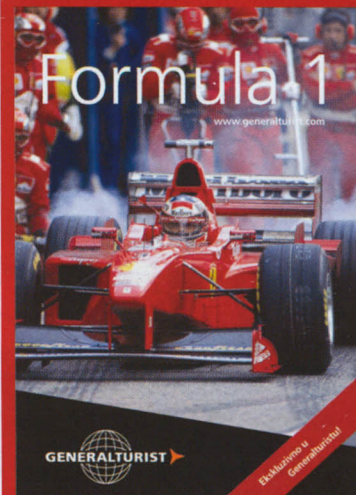
što se Force Indijin bolid (s novim sponzorom Kingfisherom koji krasi poklopac motora i stražnje krilo) pojavio obasjan laserskim svjetlom.

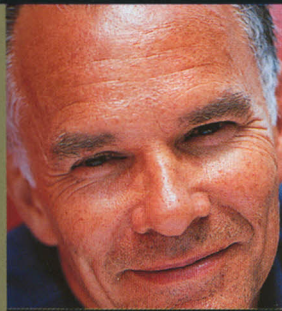
Mallya, predsjednik Kingfishera, objavio je i tehničko-aerodinamičko partnerstvo s proizvođačem aviona Airbusom i pohvalio je rad zaposlenika iz Silverstonea koji su razvili nov ovjes. Suvlasnik Michiel Mol i šef momčadi Colin Kolles također su sudjelovali na predstavljanju.

Bolid VJM01, koji će 2008. voziti Giancarlo Fisichella i Adrian Sutil, prvi će se put pojaviti 25. veljače u Barceloni.

GENERALTURIST VAS VODI NA F1 i MotoGP

U SVOJOJ POSLOVNICI U BOGOVIĆEVOJ ULICI, GENERALTURIST JE PREDSTAVIO NOVI KATALOG "FORMULA 1" - jedinstven proizvod na tržištu hrvatskih putničkih agencija. Generalturist ima u ponudi aranžmane za svih 18 utrka Formule 1 (8 dalekih i 10 europskih destinacija) te za 5 utrka SP u motociklizmu. Novost u ponudi u odnosu na lanjski katalog su grupni polasci zrakoplovnom za VN Španjolske (Barcelona), VN Turske (Istanbul), VN Velike Britanije (Silverstone), VN Njemačke (Hockenheim), VN Belgije (Spa Francorchamps) i VN Kine (Šangaj). Grupni polasci uključuju: povratnu zrakoplovnu kartu, smještaj i transfere u destinaciji, razgledavanja i pratitelja putovanja. Generalturist omogućuje svojim kupcima aranžmana kupnju svih kategorija ulaznica za utrke F1 i SP u motociklizmu, ali klijent ne može ako želi kupiti ulaznicu i sam. Za neke utrke Generalturist omogućuje kupnju ulaznica u pretprodaji po povoljnijim cijenama.





Uz dlaku

Peter Windsor
progovara

F1 optužuju da ne vidi dalje od nosa, no evo moje vizije bolje budućnosti za F1

Jedno od obilježja suvremenog sporta koje me prilično iritira je želja da se prije nekog stvarnog događaja pogledaju brojne reprize onoga što smo već vidjeli. Da, svi jedva čekamo da gledamo kako Australija osvaja Svjetsko prvenstvo (govorim o kriketu, naravno) i onda se dogodi neminovno – repriza polufinala ili prijašnjih prvenstava. Uživo je uživo, bili tamo ili ne, a sportski prijenos uživo ima mnogo jači utjecaj kad se dogodi iznenađanje. Kad on naglo (i nadam se priželjkivano) prekine monotoniju svakodnevnice; kad gledamo povorku i slušamo državne himne i znamo da nas sad očekuje prava stvar, ne razvodnjena.

Odatle moja sve veća mržnja prema zimskim testiranjima u F1. Sve počinje na VN Australije (prva utrka) i tada želim prvi puta vidjeti nove vozače u novim bolidima, novi izgled bolida i sve što uz to ide. Ne želim da mi taj doživljaj kvare bezbrojne fotografije bolida na praznoj stazi u Barceloni ili Jerezu i ne želim si pokvariti učinak Melbournea, znajući prije početka utrke da je Heikki Kovalainen dodao novu nijansu na svoju Arai kacigu.

Usto, znam, baš kao što sam uvjeren i da većina F1 svijeta zna, da testiranje u završnim fazama nikako ne utječe na sezonu. Poredak vozača na stazi u Melbourneu, ili Maleziji, ili Bahreinu bit će isti, bez obzira na zimska testiranja. Stoga čemu toliko testiranja? Mislio sam da će se time pozabaviti davno prije jednostavnim ograničavanjem testnih dana i lokacija, što bi smanjilo troškove i pojednostavilo živote.

Ništa od toga. Uvedena su neka ograničenja, ali više zbog pritiska kojem su momčadi koje su željele više testiranja od ostalih izložile vodstvo F1 nego racionalnosti. Što se mene tiče, vrijeme je da se pregrupiramo i vratimo osnovama. Testiranje bi za sve momčadi trebalo biti ograničeno na (recimo) 12 dana u bolidu po godini i na jednu testnu stazu po momčadi (odabir staza također treba biti ograničen). Uštedjelo bi se brdo novca, a i gledatelji bi se okoristili. Filozofija „više je manje“ Bernieja Ecclestonea bila bi usredotočenija na trkače vikende, a i vozači bi imali više vremena da promiču sam sport.

Protuargument kritičara bio bi da će biti narušena pouzdanost bolida. Moj protuodgovor je da zamrzavanje razvoja motora potiče mehanički razvoj. Zatim bi kritičari izjavili da bi novac koji bi momčadi uštedjele ubrzo bio protraćen na sve više računalnih simulacija i proračuna za testiranja u zračnim tunelima.

To je zanimljiva tema koja ističe nedavne prijedloge FIA-e o ograničavanju finansijskih rashoda, kao i tehnologije. Osobno smatram da ne samo da je nepraktično ograničiti troškove, nego je i nepotrebno. To je kao da izjavite da si bogataš ne može priuštiti pravog knjigovođu: ako momčadi žele potrošiti 35

“Ne bismo smjeli upasti u zamku razmišljanja da je egzotična, napredna F1 tehnologija štetna po okoliš”

milijuna dolara na nov sustav CFD (računalna dinamika fluida), one će ga i potrošiti. Zaboravite revizije poslovanja – na dobro napisanom finansijskom izvještaju ima dovoljno stupaca i podnaslova da se prikrije gomila prednjih i stražnjih krila.

Naravno, ne smijemo pasti u zamku razmišljanja da je egzotična, napredna F1 tehnologija nužno beskorisna ili neučinkovita i zato štetna po okoliš i sliku sporta. Upravo sam se vratio iz fantastičnog, novog, velikog, zatvorenog tunela Windshear u Sjevernoj Karolini koji ima pokretnu vrpču i motor mlažnjaka.

Izvor napajanja tog tunela? Hidroelektricitet. Taj je tunel primjer dobrog dizajna, učinkovitog korištenja izvora i briljantnog, lateralnog razmišljanja dobrih trkačkih inženjera. Građevine poput te bi, kao i F1 bolidi, sport trebao veličati, a ne skrivati od javnosti. Ograničiti razvoj znači ne ići ukorak s 21. stoljećem.

Stoga bi testiranje iteracija na CFD-u trebala biti naša jesen i zima. Na računalima rabite virtualne bolide, a zatim ih testirajte, za potvrdu rezultata i aerompiranje, u prekrasno dizajniranim, energetski učinkovitim tunelima u stvarnoj veličini. Zaboravite cjelodnevne i tjedne programe testiranja u tunelima jer su beskorisni kao i dugi dani u Španjolskoj. Učinkovitost leži u postupku, a ne količini testiranja. Tu je F1 najproduktivnija.

Bit F1 u 21. stoljeću trebale bi biti pojedinosti poput ekološki prihvatljivog tunela Windshear



SLIK: ANDREW FERRARO/JAT, XPB.CC

F1
RACING

POŠALJI I OSVOJI

Pošalji SMS s osobnim podatcima te ključnom riječi F1 MOMO, npr. (F1 MOMO, ime i prezime, adresa). I najsretniji čitatelj F1 magazina osvojit će vrijedan MOMO sat.



Sat je poklon tvrtke De Petrus, Zagreb, Teslina 11 i Iblorov trg 2

66701

Cijena sms poruke je 3,66 kn (PDV uključen).



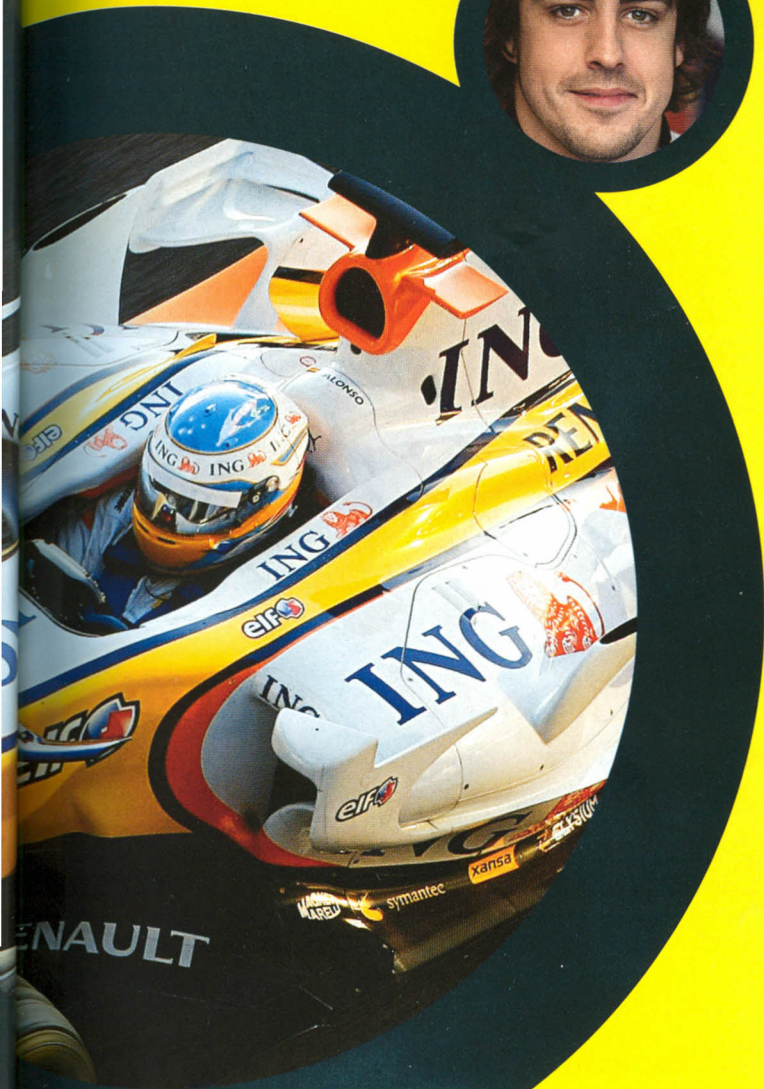
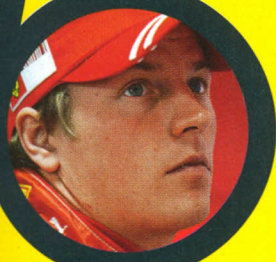
VELIKA TROJKA



SUIKE: LORENZO BELLANCA/LAT; GLENN DUNBAR/LAT; DREW GIBSON/LAT; STEVEN TEE/LAT; LORENZO BELLANCA/LAT; CHARLES COATES/LAT

Postalo je osobno

Tri megazvijezde sa samo jednim ciljem: kako postati svjetski prvak. Svaki će se 2008. naći pred posebnim izazovom. **Kimi Räikkönen** mora postati Ferrarijev neosporni broj jedan, **Lewis Hamilton** mora zadržati zalet svoje nevjerojatne prve sezone, a **Fernando Alonso** mora turobnu 2007. ostaviti iza be kako bi svojom vrhunskom vožnjom izvukao Renault iz prosječnosti.



22 KIMI RÄIKKÖNEN
JESU LI TIFOSI
NAUČILI VOLJETI
'LEDENOG'?

26 LEWIS HAMILTON
USPONI I PADOVI S
KOJIMA ĆE SE
SUOČITI 2008.

30 FERNANDO ALONSO
HOĆE LI POVRATAK
RENAULTU ZAVRŠITI
SRETNNO?



VELIKA TROJKA RÄIKKÖNEN

Talijanski pogled

Postoji li trik kako postati idol grozničavim Ferrarijevim obožavateljima? To si je pitanje mnogo vozača – izostavimo zasad Kimija Räikkönena – postavilo čim su prvi put odjenuli crveni kombinezon. Novinar časopisa SportAutoMoto Roberto Chinchero istražio je što talijanska javnost doista misli o Scuderijinom posljednjem svjetskom prvaku

Ferrarijevi klubovi obožavatelja diljem Italije – a mnogo ih je – posjeduju obvezatni poster Gillesa Villeneuvea, no Michael Schumacher morao je nanizati mnogo više pobjeda od ostalih Ferrarijevih vozača da se nađe na sličnom mjestu na zidu. Po tom jedinstvenom mjerilu, čini se da su šest osvojenih utrka jednake pet osvojenih naslova svjetskog prvaka – barem u Villeneuveovom slučaju.

Smisao toga jest da želite li shvatiti što doista motivira Scuderijine tifose, zanemarite statistike. Svim Ferrarijevim vozačima ubrzo to postane jasno, i Kimi Räikkönen nije iznimka. Poput ostalih, promatrala ga je, procjenjivala i konačno ocijenila najteža porota na svijetu: talijanska javnost koja prati automobilističke utrke.

Prije Räikkönenovog dolaska u Maranello mnogi su predviđali donekle težak odnos između nevjerojatno strasnih obožavatelja i vozača koji je poznat pod nadimkom „Ledeni“. Te dvije ekstremne emocionalne različitosti nisu se činile kao dobra okolnost

za sretan odnos, no Räikkönenovo osvajanje naslova svjetskog prvaka već u prvoj sezoni u Scuderiji uvelike se odrazilo na tifose. I dalje se može reći kako spontani razgovor nije Räikkönenova jača strana, niti on prekomjerno daje uvid u svoj javni život, privatni da ni ne spominjemo. No Talijani – koji su tražili Prostovu krv kad je Francuz 1991. svoj Ferrari usporedio s „kamionom“ – su naučili cijeniti da šutnja katkad može biti zlato. Od samog početka svoje karijere u Ferrariju, obožavateljima se svidjela činjenica da Räikkönen uvijek prepušta svojoj vožnji da govori umjesto njega. Pametno je šutio kad se mučio s prilagodbama na Bridgestoneove gume, ništa nije komentirao kada je pouzdanost bolida F2007 postala upitna u odnosu na konkurente, i ništa nije rekao na otežavajuću prisutnost Michaela Schumachera na zidovima boksa, koja je počela otklanjati pozornost s osobe koja trenutno vozi bolid. Za obožavatelje koji crvene bolide uzdižu i cijene mnogo više od njihovih vozača, Räikkönenovo

Rijedak prikaz emocija vozača kojeg nazivaju „Ledeni“





VELIKA TROJKA RÄIKKÖNEN



Nakon hladnog početka, obožavatelji su se postupno zagrijali za svoju tihu zvijezdu

očigledno poštovanje prema svojoj momčadi veliki je plus. I tako su, dan za danom, malo po malo, obožavatelji počeli cijeniti to da je, na svoj tihi način, Räikkönen momčadski nastrojen.

Nikad neće imati latino žar karakterističan Jeanu Alesiju, ili sirovu nespupanost Nigela Mansella – kojemu su obožavatelji dali nadimak Il leone (Lav). No kako je jedan vjerni Ferrarijev obožavatelj kratko izjavio nakon Räikkönenove pobjede 2007. na Velikoj nagradi Velike Britanije, vozač koji pobjeđuje i ne stvara probleme, sigurniji je od onoga koji djeluje dobar, no ne jamči uspjeh. Prije Magny-Coursa prošle sezone, gubitak nade u Finca najviše su pokazali talijanski mediji. Nakon neočekivane pobjede u Melbourneu, idućih šest utrka zasjenio ga je Felipe Massa, i nije se činio kandidatom za naslov prvaka. Talijanski mediji nisu oklijevali istaknuti tu bolnu

činjenicu, pa su čak komentirali pogrešku Ferrarijevog predsjednika Luce Montezemola što je izabrao Kimija.

Mediji su naveli kako je on najviše forsirao Räikkönenov dolazak, s dobranamjernim no loše usmjerenim instinktom lovca na talente neupućenim u stvarna događanja. Usto, stalne usporedbe sa Schumacherom počele su se odražavati na one koji u Ferrariju ne žele živjeti u prošlosti. Räikkönonu nije moglo biti lako, našao se u Maranellu ispod tako dugačke i važne sjene. Čak je i vijest da je potpisao ugovor sa Scuderijom bila objavljena u isto vrijeme kad i vijest o Schumacherovu

odlasku: važna priča za koju se očekivalo da će izboriti prvo mjesto u novinama, ispala je zasjenjena vjerojatno najvećom vijesti desetljeća – barem kad je riječ o automobilističkim utrkama. Prekretnica koju su željno očekivali svi vjerni Ferraristi napokon se

“Malo po malo, obožavatelji su počeli shvaćati da je Räikkönen momčadski nastrojen.”

dogodila na početku ljeta, kad je Räikkönen pobijedio u dvije utrke na Magny-Coursu i Silverstoneu. Nakon britanskog uspjeha, zanimanje talijanskih medija naglo je poraslo – a vijesti o njegovim podvizima sa stražnjih su stranica prešle na naslovnice novina. Očita poruka nakon Silverstonea glasila je da ako Ferrari još uvijek ima šanse za naslov prvaka, prije će to ostvariti s Kimijem nego s Massom: potpuno suprotno od zbivanja na početku sezone. To postignuće potaknulo je niz novih pitanja o povučenom Kimiju.

Odakle dolazi? Čime se bavi izvan staze?

Kakvu vrstu glazbe voli?

Možda je bilo mnogo pitanja, no tipično, bilo je vrlo malo odgovora. Nekoliko važnijih časopisa poslalo je reportere u Finsku kako bi otkrili malo više o Kimiju. Lica njegove žene Jenni, brata Ramija i majke Sisko ubrzo su postala poznata. No najviše od svih bio je promatran Kimi – s vrlo malo opipljivih podataka. Obožavatelji su mislili da je Räikkönen šutljiv, no barem je bio pobjednik, a to je značilo više od svega. Još se nešto promijenilo u načinu razmišljanja talijanske javnosti. Shvatili su da će zasigurno biti razočarani ako očekuju otvorene emocije poput Villeneuvea, Alesija ili Mansella.

Ferrarija toliko cijene u Italiji da je vijest o novom F1 bolidu za 2008. bila na naslovnicama



Obožavatelji putuju iz Kine (dolje) do treninga u hladnom Jerezu (gore) kako bi vidjeli svog junaka



“Obožavatelji se dive junacima, spremni su uzdizati one koji mogu ostvariti san”

Räikkönen je čovjek (i pobjednik) svoga doba, u svijetu Formule 1 u kojem spontani komentari više ne postoje.

Lako je povjerovati kako ni vozači nisu ono što su nekad bili, ako prikladno zaboravimo da su tijekom proteklih 20 godina poslovi koji okružuju F1 i njezine vozače uvelike promijenili taj sport i njegove sudionike preko granice prepoznatljivosti.

Ferrarijevi moderni tifosi postali su imuni na neuspjeh zahvaljujući 11 nevjerojatnih sezona Michaela Schumachera u Maranello.

Danas traže da svaki Ferrarijev vozač bude pobjednik. U tom pogledu, Räikkönen je odmah krenuo dobrim putem.

Izvana ne nalikuje na moćnog momčadskog gurua koji je potpuno usredotočen na sebe i svoju vožnju. Ima malo zajedničkih osobina sa Schumacherom, koji je inzistirao na dugačkim sastancima, stvorivši tako usko povezanu skupinu ljudi koji su ga bespogovorno slušali.

To jednostavno nije Räikkönenov stil, no ljudi su to počeli prihvaćati kao i njega samog –



Kimi je i dalje individualac, bez obzira na drukčije tokove unutar F1

dok god nastavi nizati dobre rezultate. Čini se ironičnim to što je u današnje vrijeme obilne poslovne komunikacije Räikkönenov snažni i tih pristup pridobio pozornost Talijana.

A ipak, prisutni su svi znakovi dobre volje. Kimi se nalazi na rubu neuvjetovanog prihvaćanja: potreban je samo mali korak naprijed kako bi obožavatelji postali svjesni da su u prisustvu prave veličine – a da ne znaju koliko je kilograma goriva imao u bolidu u svakom pojedinom trenutku vožnje.

Tifosi su uvijek željni pobjede, no u Ferrariju nije riječ samo o pobjeđivanju.

Obožavatelji se dive uspjehu, ali i postupcima svojih junaka, spremni su uzdizati one koji mogu ostvariti san koji premašuje 10 bodova koje donosi prvo mjesto.

Sve što tada treba učiniti jest prelistati novine i televizijske programe. To je teška zadaća.

„Pobjeda nevidljivog čovjeka“, pisalo je u članku u talijanskim novinama nakon Finčevog osvajanja naslova. No ako je Kimiju stalo, on to ne pokazuje. Ima dar od Boga za zanemarivanje svog meteža oko sebe. On gleda naprijed, a ne natrag, i usredotočen je na svoj posao: brzo voziti F1 bolid.

Uspori i pad



Potpuni vozač? Pa, ne baš, jer još nije osvojio naslov. Sitnica!



VELIKA TROJKA HAMILTON

ovi - drugi put

Riječi James Roberts
Slike Steven Tee/LAT

Melbourne, Australija, 14:14, 18. ožujka 2007. Lewis Carl Hamilton se svijetu F1 u dramatičnom stilu predstavio smjelim prestizanjem Fernanda Alonsa, aktualnog svjetskog prvaka, i Roberta Kubice u prvom zavoju u svojoj karijeri u F1.

Napeta dramatičnost koja je pratila Hamiltona idućih 16 utrka donijela je televizijskoj kući ITV dodatnih 3.4 milijuna gledatelja te godine (što je porast za 41 posto u odnosu na 2006.) i zacementirala Hamiltonovo ime kao najuspješnijeg novaka u povijesti F1.

U Melbourneu 16. ožujka 2008. u 14:14 (ako će se poštivati tradicija), trebali bismo se pripremiti za početak još uzbuđljivijeg napada na naslov svjetskog prvaka od strane McLarenovog vozača,

jer Hamilton nikad nije podbacio osvojiti naslov u drugom pokušaju tijekom godina u nižim kategorijama utrka, a sumnjamo da će sad voljno početi s takvom praksom.

Ali to je F1. Između Hamiltona i njegova cilja ispriječile su se prepreke u obliku Kimija Räikkönena i snage cijelog Ferrarija te nadarenost bivšeg suvozača Alonsa u Renaultu.

No naslov prvaka nije jedino što ovaj 23-godišnjak mora ispuniti u svojoj drugoj sezoni. Nakon burne prve sezone od Hamiltona se mnogo očekuje, ali uz očekivanja pojavila se i gomila problema.

Neke od tih problema će iznimno teško prevladati, dok će drugi biti lakši, osobito sada kad mu svijet F1 više nije nepoznanica.

Prepoznali smo pet različitih područja u kojima će Hamilton u svojoj drugoj sezoni iskoristiti novostečeno iskustvo, te pet koja bi mu mogla zadavati probleme u napadu na naslov prvaka. Nastavite čitati...

Momčad

McLarenova utvrda od paddocka je prošlu sezonu znala biti krajnje neugodno mjesto za boravak, jer kad god bi unutra ušao Alonso ili Hamilton, napetost bi iznimno porasla. Čelnici McLarena kao da nikad nisu bili sigurni trebaju li držati Alonsa za ruku ili zagrliti Hamiltona, a da ne uvrijede drugog. Odanost momčadi bila je prepolovljena.

Sada, nakon zamjene Alonso/Kovalainen, momčad će (nadamo se) opet biti stabilnija i srdačnija. Lewis iza sebe ima godinu dana iskustva u radu sa svojim mehaničarima i trkačim inženjerom Philom Prewom i moći će nametnuti svoj utjecaj na cijelu momčad, a ne samo na svoj dio boksa. Menadžment momčadi više neće biti opterećen događajima izvan staze i moći će se usredotočiti na svoj primarni cilj – osvajanje utrka.

Ostali

Lewis nije naučen na sukobe s momčadskim kolegama. U Formuli 3 i GP2, vozači su kompetitivni, ali prijateljski raspoloženi, stoga mu je prošla godina u F1 vjerojatno bila šokantna. Na kratkom sastanku vozača u VN Kine bio je u crnim knjigama svih zbog svoje vožnje iza sigurnosnog automobila na VN Japana tjedan ranije. Sebastian Vettel i Mark Webber su se osobito obrušili na Hamiltona i okrivili ga za ispadanje iz utrke.

„Svi su bili spremni upucati me“, izjavio je Hamilton nakon utrke. „Malo me to razočaralo, jer poznajem nekolicinu vozača i nisam očekivao da ću od njih čuti takve izjave.“

Hamilton će sada biti mnogo oprezniji oko toga kome može ili ne može vjerovati (ili se dodirivati kotačima u vožnji).

Iskustvo može biti dvosjekli mač.

Možda i je Lewis Hamilton u svojoj prvoj F1 sezoni razvio neke prednosti, ali pokazao je i neke slabosti koje će morati prebroditi

Mediji

Tko je mogao znati da će Hamilton toliko puniti novinske stupce prošle godine? Mediji su čak pronašli i Davidsona Hamiltona, njegova djeda, vozača školskog autobusa na Grenadi. Hamilton je bio zapanjen što su sve novinari kadri učiniti za priču ili dublju analizu. Nikad prije novinari nisu analizirali svaku njegovu riječ niti su ga do kuće proganjali obožavatelji željni autograma.

Slava ga je udarila mnogo brže nego što je očekivao, ali on je i dalje zadržao svoju poniznost. Godinu kasnije Hamilton i dalje ne uživa u sveprisutnoj pažnji koju dobiva, ali sada se barem priviknuo na medijsku pompu. Sad više ne bi smjelo biti situacija nalik momčadskoj konferenciji na VN Mađarske kad je Martin Whitmarsh, glavni operativni dužnosnik, spasio Hamiltona i Alonsa od medijskog linča.



Veća očekivanja

Je li itko (osim Hamiltona) doista vjerovao da može osvojiti naslov prvaka u svojoj prvoj sezoni u F1? No kako je sezona odmicala, postajalo je sve očitije da bi mogao. Ali sada svi vjeruju da će Hamilton osvojiti naslov i sve manje od toga bit će neuspjeh. Šteta što je nakon VN Brazila fantastična Hamiltonova prva sezona u britanskim medijima zatamnjena katastrofom nogometne reprezentacije u kvalifikacijama protiv Hrvatske i porazom ragbijaša u završnici Svjetskog prvenstva, jer Englezi vole zvijezde najprije staviti na postolje, a zatim ih grubo spustiti na zemlju. Štoviše, objava da se Hamilton seli u Švicarsku bila je loše prezentirana i Britanci nisu blagonaklono prihvatili činjenicu da se država neće okoristiti njegovom zaradom i još su mu više okrenuli leđa.



Momčadski kolega

Nakon utrka, odnos između Hamiltona i Alonsa bio je hladan i obojica su izbjegavali kontakt očima. No kad su se popeli na postolje, zagrlili bi se. Nažalost, nitko nije povjerovao u taj prikaz momčadskog sklada. U Indianapolisu, Lewis je osvojio drugu uzastopnu GP utrku, pobijedivši pošteno Alonsa na stazi. Ogorčeni Španjolac okrivio je za to Rona Dennisa i momčad jer je Hamilton bio dovoljno brz da ga pobijedi. No to nikako nije bila Hamiltonova krivica, jer on je samo radio svoj posao. Ove sezone neće biti potrebe za lažnim predstavljanjem momčadskog jedinstva jer Heikki Kovalainen nije naduri dvostruki prvak. Bit će brz, ali i odan zadaći. I premda McLaren zagovara ravnopravnost vozača, ne sumnjamo da će ipak sve karte biti položene na nadarenog klinca iz Stevenagea.



Razvoj šasije

Alonso je tvrdio da je njegov rad na šasiji bolida MP4-22 omogućio McLarenu za 0.6 sekunde bolje vrijeme po krugu. Ron Dennis je kasnije izjavio da je ta brojka izvučena iz konteksta, ali je kasnije priznao da je to izjavio kako bi istaknuo doprinos svjetskog prvaka momčadi. S Alansom je u McLaren stiglo i šest godina vozačkog iskustva u F1, uključujući i dvije godine razvoja Renaultovih bolida u pobjednike. Hamilton i Kovalainen možda i jesu brzi na stazi, ali oni nemaju dovoljno duboko tehničko znanje da rade na razvoju novih bolida. Barem ne još. Pedro de la Rosa i Gary Paffet i dalje održavaju kontinuitet testiranja bolida, ali Ferrari i Renault će biti u prednosti odmicanjem sezone.





VELIKA TROJKA HAMILTON

Izazov

Sjećate se kad su u McLarenu raspravljali o tome hoće li Hamilton ili de la Rosa biti momčadski kolega Alonso? Neupućeni su tvrdili da bi za mladog prvaka natjecanja GP2 bilo najbolje da jednu sezonu provede kao testni vozač. Čak i nakon zapanjujuće pobjede Hamiltona u toj formuli na Silverstoneu, Ron Dennis je i dalje raspravljao o tome da ga u F1 svijet uvede unutar tri godine.

Naravno, svi su sada svjesni da je Hamilton i više nego sposoban za F1. Usto, ove će sezone biti mnogo samopouzdaniji. Neće više biti straha (ako ga je ikad i bilo) zbog natjecanja na vrhunskoj razini. Bilo bi prejednostavno izjaviti da će mu sada biti lako, ali sada Hamilton barem zna što je potrebno za naslov.



Čimbenik iznenađenja

Kad je Hamilton ušao na F1 pozornicu, njegovo je tajno oružje bilo da napravi neočekivano i on je to oružje maksimalno iskoristio. U tom prvom zavoju u Albert Parku prošle sezone, Alonso nije očekivao takvu vožnju od njega. Utrku kasnije, na Sepangu, Ferrarijevi vozači su bili prve Hamiltonove lovine i kao da obojica nisu uopće bili svjesni prijete iz sebe. Bilo je još vozača koji su bili iznenađeni Lewisovim smjelim prestizanjima s unutarnje strane. Sjećate se onog oportunističkog prestizanja Rubensa Barrichella na Interlagosu ili kad je projurio pokraj Räikkönena u Monzi? Naravno da se sjećate, ali sjećaju se i njegovi protivnici i sumnjamo da će mu ponuditi još jednu priliku da ih tako ponizi. Sad će biti spremni, pa kad u osvrtnim zrcalima vide srebrni bolid, zatvorit će mu sve putanje za prestizanje. Ove godine Hamilton neće tako lako prestizati.



Staze

McLaren je namjerno umanjivao važnost svojeg vrhunskog simulatora vožnje, ali on je Hamiltonu omogućio da nauči, upamti i s opširnim znanjem dođe na svih 17 staza. Europske staze mu zahvaljujući iskustvu u GP2 utrkama nisu bile nepoznanica, ali tri od svoje četiri pobjede prošle sezone (Montreal, Indianapolis i Fuji) postigao je na stazama na kojima ranije nije vozio. No ima nekih sitnica koje simulator ne može oponašati, primjerice pukotinu na pasici, istrošenu površinu ili gdje će biti lokve vode na mokroj stazi. Međutim, kad ove sezone Hamilton izjuri iz boksa u Melbourneu, više mu ta staza neće biti nepoznanica.

Znar će na kojim mjestima bolid bolje prianja, kako da maksimalno iskoristi potencijal Bridgestoneovih guma. Potenza i prisjetit će se osjećaja trkače površine, odnosno svega onoga što samo godina vožnje na pravoj stazi omogućuje, ali ne i godina vozačkog iskustva u simulatoru.



Nepovoljan status

Ponižavajuće relegiranje u posljednji red moglo bi McLarenu zadavati glavobolje ove sezone jer će momčad izgubiti svu prednost koju je imala u kvalifikacijama. Lewis bi na početku trećeg kvalifikacijske utrke uvijek bio u prvom startnom redu kod izlaza iz boksa i tako bi maksimalno uštedio na gorivu koje bi se prenosilo na samu utрку. Usto, kako je Ferrari bio uvijek blizu, mogli su pratiti što radi konkurencija iz Scuderije i tako ih nadmudriti, ali ove sezone će McLarenovim vozačima trebati dalekozori da bi to učinili. Usto, posljedice stepneygateske špijunske afere će ih i ove godine proganjati jer Ferrari još nije spreman prepustiti te nemile događaje prošlosti. Napredak bi također mogao kočiti i McLarenov samonametnuti moratorij razvoja određenih dijelova bolida (ugljikov dioksid kao plin za gume te promjenjiva ravnoteža stražnjih kočnica zahvaljujući „brzo punjivom“ glavnom cilindru) jer su ta područja možda nadahnuta podacima dobivenim iz Ferrarija.



Lewis kruži hladnom stazom Jerez. Može li biti od pomoći u razvoju bolida?

Mukotrpan je posao pred Hamiltonom želi li nastaviti iznenađivati F1 svijet, kao tijekom njegove prve sezone. Već je za to nagrađen pozamašnim čekom i produljenjem ugovora s McLarenom do 2012. Počinje li novo razdoblje vladavine nalik na ono u vrijeme Schumachera?

F1



VELIKA TROJKA ALONSO

POVRATAK KRALJA

Fernando Alonso mora povratiti magiju, i zato se vratio u Renault, ekipu u kojoj je osvojio oba svoja svjetska naslova. F1 Racing ispipao mu je vibru prvog dana u njegovu novom-starom "uredu".

Riječi Tom Clarkson Slike Charles Coates/LAT

Glas se očito proširio. Dolazni terminal zračne luke Jerez de la Frontera krcat je televizijskim ekipama, fotografima i navijačima. Svi su se okupili kako bi se vlastitim očima uvjerali u dolazak svojeg junaka. Čak je i vlasnik kafića prestao posluživati goste kako bi osigurao dobar vidik.

Ubrzo je netko primijetio svjetla bijelog mlažnjaka Citation C2 koji se približavao pisti. Iščekujućom masom prostrujio je val ushićenja. Skidaju se poklopci objektivna, roditelji podižu djecu na ramena i otvaraju se bilježnice za autograme.

Nakon sigurnog slijetanja, zrakoplov se zaustavio ispred terminala. U tom trenutku nitko nije bio siguran je li riječ o Alonsovu avionu jer privatnih mlažnjaka u svijetu F1 ima kao pljeve. Ali zatim su se otvorila vrata aviona – stubama je silazio Fernando Alonso, najveća španjolska sportska zvijezda. Terminalom je zavladao metež. Ljudi viču i mašu, reporteri blebeću u mikrofone, a pregradno staklo ispunjeno je prislonjenim nosovima. Fernando je primijetio komešanje i polako, promišljeno mahnuo s najdonje stube. Razmetni sin se vratio. Test u Jerezu početak je prvog poduljeg Alonsova zimskog posjeta Španjolskoj. Navratio je kući u Asturias za Božić, no većinu vremena od posljednje Velike nagrade u Brazilu proveo je u švicarskom poreznom raj. Zato je dolazak u Jerez podigao takvu graju; sutra će izići na svim naslovnica, a potkraj tjedna kao udarni članak u časopisu o slavnima ¡Hola!. Paparazzi se također moraju opskrbiti fotografijama njegova novog boemskog izgleda: vratila se kudrava griva, kao i neobrijano lice. No nije trenutak za poziranje. Gentlemanski dogovor između McLarenova Rona Dennisa i Renaultova Flavija Briatorea – ne šalim se – sprječilo je Alonsa da posjeti Renaultovu tvornicu Enstone prije testa, a prije sutrašnje vožnje moraju mu podesiti sjedalo. Nakon kratkotrajnog zastoja zbog papirologije, pošao je prema automobilu s vozačem koji ga je odveo na obližnju stazu.

Alonsova prva postaja je Renaultova kuća na kotačima u kojoj je sve toplo pozdravio, a s Francuzima razgovarao na njihovom materinjem jeziku. Kako je cijeli njegov odlazni govor u Viry Châtillonu potkraj 2006. bio na francuskom, toj se gesti nitko nije iznenadio. No očito im je drago zbog nje, a i nastavlja se na dobar glas koji si je stvorio poslavši za Božić svakome u ekipi dvije litre crnog vina. Zatim se presvukao u novi kombinezon i pošao u garažu, gdje se tapšanje po leđima nastavilo. Dobrodošlicu su mu poželjeli Remi Taffin, njegov trkači inženjer 2006., i Dave Greenwood, njegov novi trkači inženjer. Alonsovo ponašanje odaje da je doista sretan što se vraća u momčad za koju je već vozio pet godina. "Doista se dobro osjećam zbog ponovnog susreta s vama, momci", rekao je. "Imam lijepa sjećanja i vrlo sam optimističan." Zakoračio je u R27 s lijeve strane i sjeo u kokpit. "Gdje su zrcala?", duhovitim se sarkazmom osvrnuo na njihov izdvojeni položaj (na McLarenu su zrcala bila klasičnije postavljena na bokove kokpita). Zatim je priključio upravljač i okrenuo ga s jedne strane na drugu, i to ponovio, kako bi provjerio je li mu dovoljno blizu.

Voli kad mu je upravljač blizu, voli dominirati njime kao i bolidom. Osim sjedala, trebat će još samo nekoliko preinaka jer su mehaničari već postavili papučice onako kako su mu odgovarale 2006., a to se nije promijenilo. Kad mu je položaj bio ugodan, iskočio je iz bolida, zahvalio mehaničarima na njihovu vremenu, i uputio se hotel



Španjolski su se mediji okomili poput hijena na Alonsova povratku pod Renaultovo okrilje

Renaultovo srce kuca malo brže otkad je njihov prvak u Jerezu prvi put isprobao R27



DAN U BROJKAMA

Alonsova prvi dan u Renaultu R27

Vrijeme izlaska iz boksa	Broj krugova
09:00	1 krug
10:51	8 krugova
11:22	11 krugova
12:13	13 krugova
13:12	9 krugova
15:20	6 krugova
15:37	6 krugova
16:10	5 krugova
16:26	7 krugova
16:48	4 kruga
Ukupno	70 krugova

Najbrži krug 1:19.503
(ukupno najbrži)

SLIKE: MALCOLM GRIFFITHS/LAT

Zaista se dobro osjećam zbog ponovnog susreta s vama, momci.





VELIKA TROJKA ALONSO

Montecastillo, njegov dom tijekom testiranja u Jerezu. Zasad je sve u redu. Idućeg jutra Alonso se vratio na stazu u 8.05 s tročlanom pratnjom. Njegov menadžer Luis Garcia Abad i fizioterapeut Fabrizio Borra putuju s njim na svaki test i trku, a njegov otac Jose Luis ovdje je kako bi se osvjedočio povratku sina u Renaultovo jato.

I to je otprilike to. Nema glavešina iz vodstva momčadi da pozdrave zvijezdu. Briatore je ostao u Engleskoj kako bi pogledao utakmicu Queens Park Rangersa, njegove najnovije akvizicije, i Chelsea u FA Cupu, a Bernard Rey, predsjednik Renault F1 Teama, ima sastanke u Parizu. Za Fernanda je ovo naistinski oblik testiranja, samo on, momci u garaži i bolid. Nema "odnosa s javnošću" i medijskih obveza.

Nakon još nekoliko pozdrava na francuskome, pitao je gdje se nalazi soba za sastanke. Tamo će se, naime, razgovarati o dnevnom programu. Alan Permane, Renaultov glavni trkači inženjer, odgovorio mu je da je na uobičajenom mjestu. Alonsu je to bilo dovoljno. Otišao je u odgovarajući transporter i sjeo pokraj Greenwooda.

U 8.45 Alonso je ponovno u garaži, ovaj put s novom momčadskom kacigom. McLarenovu crnu i boju kroma zamijenile su plave, žute i bijele pruge. Sa stražnje strane vizira dvije su igrice karte – asovi – kao priznanje za svjetska prvenstva 2005. i 2006. osvojena s Renaultom. Za razliku od sinoć, međutim, garaža je sad puna ljudi. Oko Alonsova povratka vlada istinsko uzbuđenje, pa svi, čak i oni najiskusniji, žele vidjeti njegov prvi krug u R27. U 9.00, u trenutku kad je promjena crvenog svjetla u zeleno označila početak testiranja, Alonso je podigao desni kažiprst. Starter se zavrtio, a Renault V8 oglasio rikom.

Momci su skinuli grijaače guma i Fernando je polako izišao iz garaže, pritišćući spojku tako da ne udari nijednog fotografa, a zatim pojurio na stazu. Iz boksova smo čuli kako stalno mijenja stupnjeve prijenosa, možda kako bi ustanovio krivulju okretnog momenta. Dvije minute poslije vratio se u boks i isključio motor neposredno ispred Renaultove garaže. Trznuo je upravljač udesno i skliznuo na sredinu pit lanea, gdje je podignuo vizir.

Mehaničari su ga odgurali u garažu, a nakon razgovora s Greenwoodom preko radija iskočio je iz bolida i pošao u sobu za sastanke. Staza je suha, no jučerašnja kiša očistila je trkaču putanju, pa Fernando želi pričekati još sat i pedeset minuta dok je drugi bolidi ne "zaprljaju". Ekipa je udovoljila njegovoj želji jer danas više nema testnih programa. Na rasporedu je samo test jednog Renaultova bolida s ciljem da se novi vozač upozna s R27 i njegovim sustavima. U 10.45 ponovno je ušetao u garažu i uskočio u bolid jer ga u 10.51 čeka iduća vožnja. Obišao je osam krugova i smjesta izvjestio Greenwooda da R27 nije toliko loš kao što je očekivao. Na licima svih na radiovezi pojavio se osmijeh olakšanja. To je odredilo rasploženje ostatka dana. Ukupno je odvozio deset vožnji, a najdulja je imala trinaest krugova, koliko mu je trebalo da podesi bolid prema vlastitom ukusu i navikne se na život bez nadzora proklizavanja. U jednom je trenutku išao preširoko i s dva kotača zahvatio šljunak, no to mu je bila jedina pogreška.

Nije te bilo dugo, Fernando, pa počnimo s osnovama - ovo je sjedalo...



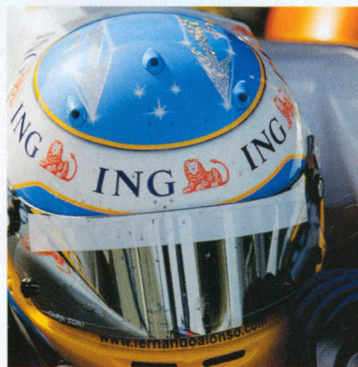
Kad je u 16.48 pošao na vožnju s malo goriva, već je omekšao stražnji dio bolida kako bi poboljšao prijanjanje. Alonsov najbolji krug od 1:19.503 s najbrži je krug dana. Dobrih trideset tisuća navijača, skrivenih iza plahte od zastava Asturije i Renaulta, zadovoljno je, kao što će biti i sutrašnje tiskovine. No u Renaultu nema historije. Samo nekoliko zadovoljnih kimanja glavom kad je izlazio iz bolida prije odlaska na dvosatni razgovor o tome što bi htio da se najbrže promijeni. "Bio je ovo ohrabrujući prvi dan", kaže Alonso. "Nisam mogao dočekati da ponovno vozim, no istodobno sam bio pomalo oprezan.

Danas smo dobro napredovali, no posla je još mnogo." Reći da je strka nastala oko Renaulta, bilo bi potcjenjivanje Alonsova faktora. Španjolac tvrdi da je zimus McLarenu donio 0.6 s te se nada da će isto postići s Renaultom.

Sigurno je, međutim, da će njegov duh i izravnost kad je riječ o postavu poboljšati Renaultov momčadski duh. U Jerezu se moglo osjetiti da članovi ekipe ulažu mnogo više truda kako bi udovoljili njegovim visokim standardima, a to može samo pridonijeti napretku.

Preostaje samo pitanje: koliko?

FO

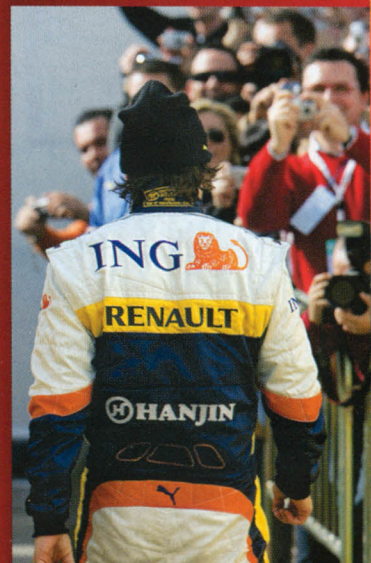


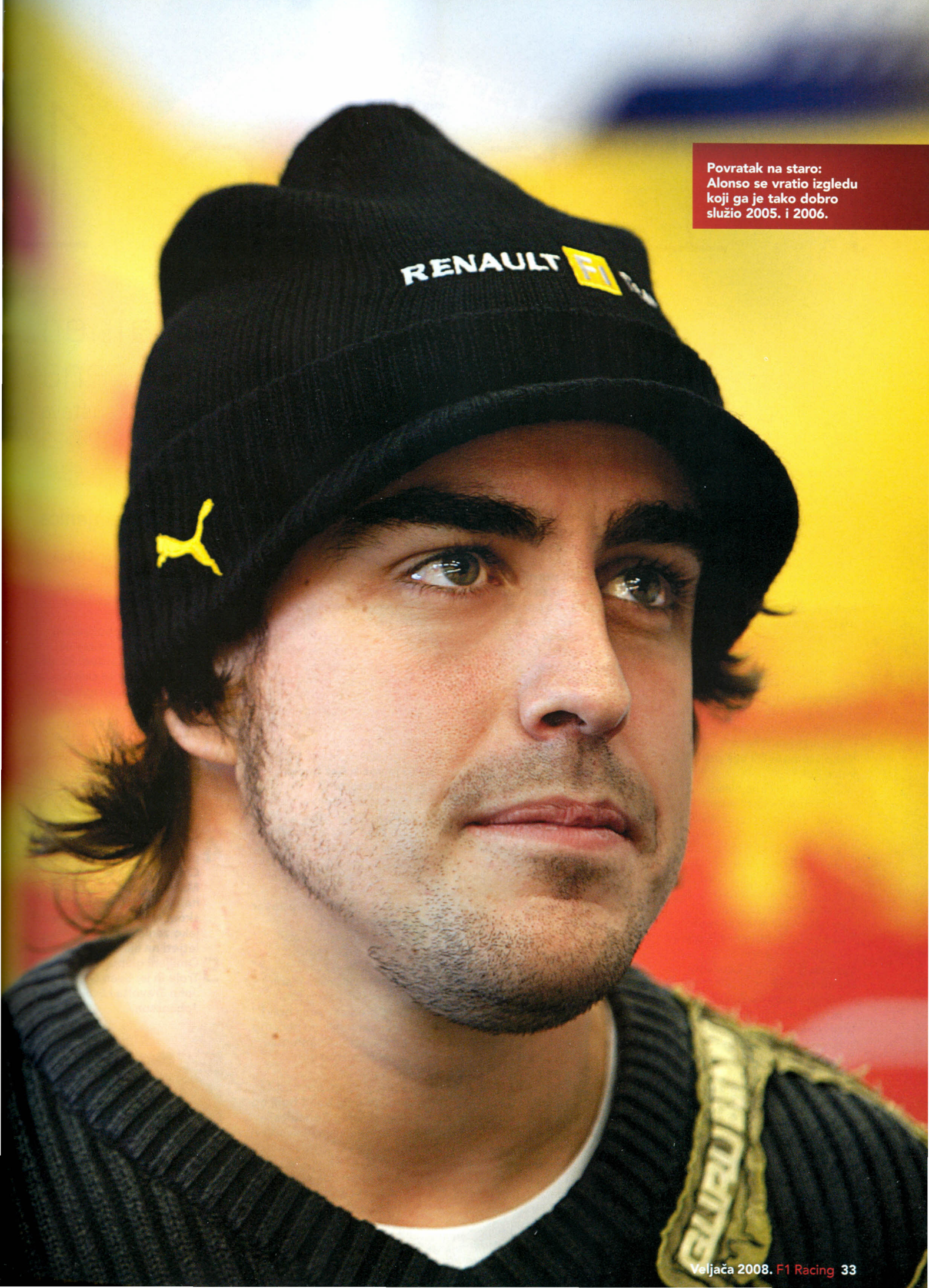
Gore: promjena momčadi, promjena kacige. Desno: vrijeme je za vožnju



Nisam mogao dočekati da ponovno vozim, no istodobno sam bio pomalo oprezan.

Ljubimac masa: oko 30 000 navijača (dolje) pojavilo se kako bi gledalo svojeg junaka u opuštenu vožnju (gore)





Povratak na staro:
Alonso se vratio izgledu
koji ga je tako dobro
služio 2005. i 2006.

F1 plus 1

Heikki Kovalainen vozač McLarena

O dolasku u McLaren, momčadskom kolegi Lewisu, vožnji bez sustava protiv proklizavanja i bolidu MP4-23

Kako se snalazite u McLarenu?

Odlično je. McLaren je legenda, u Finskoj ima mnogo obožavatelja. Vožnja za njih mi je ostvarenje sna. Mika (Häkkinen) i Kimi (Räikkönen) bili su vrlo uspješni kad su vozili ovdje, tako da se zbilja moram potruditi.

Kako je dolazak u McLaren utjecao na vaš život?

Nisam primijetio nikakvu promjenu. Kimi je još uvijek u Finskoj broj jedan, tijekom zime se o njemu mnogo govorilo u medijima jer je svjetski prvak. Ja i dalje mogu voditi normalan život, nitko me ne uznemirava.

Kako ste unovčili vaš prvi veliki ček?

Još se ni sa čime nisam počastio. Štedim za crne dane. Nisam tip osobe koji bi odmah kupio nešto veliko. Volio bih kupiti kuću na sjeveru Finske gdje bih se mogao otići opustiti kad imam vremena. Kad bih trebao nešto odabrati, odabrao bih zbilja snažno računalo, s odličnom grafikom i velikim zaslonom.

Uživajte li u radu s Lewisom Hamiltonom?

Njega i njegovu obitelj poznajem još otkad smo zajedno vozili karting. Kod Lewisa dobijete ono što vidite. Vrlo je iskren, otvoren i pristupačan momak, tako da me ničim nije iznenadio. Odličan je vozač - brz i dosljedan - no to sam i očekivao. Prošle je godine gotovo osvojio naslov, treba nastaviti tako.

Što očekujete od iduće sezone?

Trenutačno sam na pripreme za prvu utrku usredotočen

više nego prošle godine. Kad odem u Melbourne, moram biti siguran da sam sve učinio toliko dobro koliko sam mogao. Ako to učinim, rezultati bi također trebali biti dobri.

Jeste li unijeli promjene u svoju pripremu za 2008?

Apsolutno. Na početku 2007. nisam bio pripremljen ni fizički ni psihički, te je početak sezone bio loš. Čim sam došao u McLaren, promijenili smo program vježba kako bih bio u boljoj formi. Također, mnogo sam vremena proveo u tvornici. Mislim da ću, u odnosu na prošlu godinu, sigurno biti bolji vozač kada odem u Melbourne.

Hoćete li biti razočarani ako ove godine ne osvojite nijednu utrku?

Teško je to reći jer ne znamo gdje se nalazimo u odnosu na druge. Premda, imamo vrlo pozitivan osjećaj, i svi su jako uzbuđeni radi novog bolida.

Kakav je McLaren u usporedbi s Renaultom?

Bio sam vrlo sretan u Renaultu i nemam ništa protiv njih jer tamo radi gomila sjajnih ljudi. No ugođaj u McLarenu je vrlo miran; svi naporno rade i to mi više odgovara. To je i vrlo prijateljska momčad. Prije nego što sam stigao, čuo sam mnogo priča o njima, no nemam pojma odakle su te priče potekle jer svi bili vrlo ljubazni. Vjerojatno nikad u životu nisam bio toliko sretan.

Koliko je život teži bez sustava protiv proklizavanja?

Malo je teži jer je lakše načiniti pogrešku. Lakše je proklizati stražnjim kotačima, zbog čega gubite na vremenu, tako da naporno radim na svojoj

vozačkoj tehnici kako bih iz bolida izvukao što više. Ipak, zabrana sustava za sprječavanje proklizavanja bila je ispravna odluka.

Hoće li vožnja po kiši biti opasnija bez sustava protiv proklizavanja?

Po kiši će biti teže, no Formula 1 je uvijek pomalo opasna. Ne bojim se ničega. Samo se trebate doista jako usredotočiti. No ne mislim da će biti preteško. Brzo ćemo se naviknuti na to, svi vozači F1 su dobri. Vidjet ćemo više klizanja bolida, što će dovesti do više pretjecanja, a to je ono što gledatelji žele.

Kako je voziti bez malo kočenja motorom?

Malo je teže, jer stražnje kotače možete blokirati lakše nego prije. Morate biti mrvice nježniji na kočnici, no izlazak iz zavoja bez sustava protiv proklizavanja je za vozače mnogo zahtjevniji.

Koliko je MP4-23 napredovao od predstavljanja?

Sve je vrlo obećavajuće. Mnoštvo je ljudi uložilo mnogo truda u bolid. Bio je vrlo pouzdan. Radio je poput švicarskog sata! Nakon predstavljanja bolid smo unaprijedili, no nećemo znati kako drugi napreduju dok ne stignemo u Melbourne.

No prilično sam optimističan. Po čemu je ovaj bolid bolji od prošlogodišnjeg Renaulta?

Najveća razlika je u ravnoteži bolida MP4-23 pri visokim brzinama, no i mehanički je bolji. Nema ničeg čarobnog, nema jedne stvari koja je bolja. Razlike se nižu dok vozite krug na stazi.

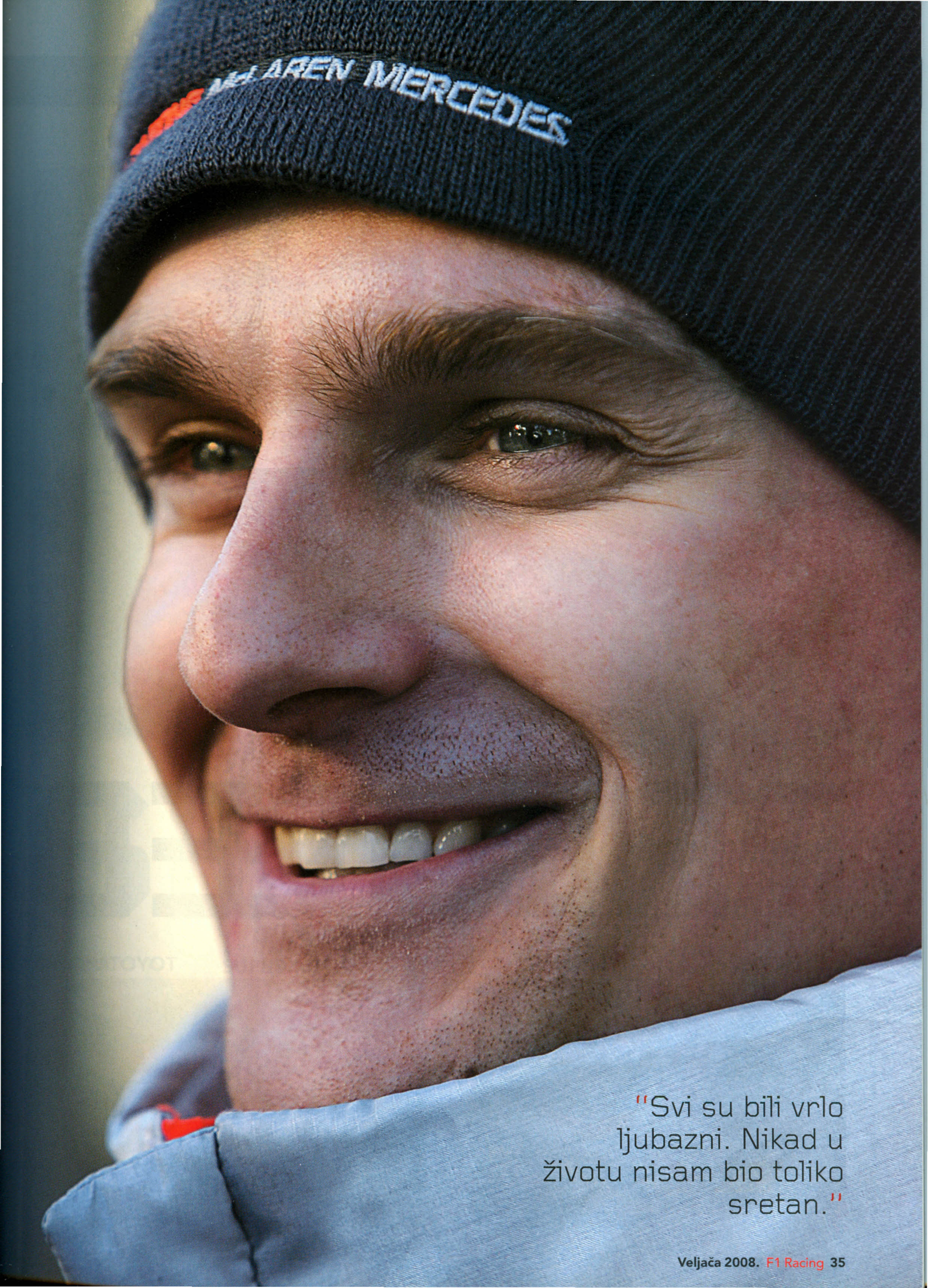
+5 brzih činjenica

- 1 Koji je posljednji CD koji ste kupili?**
Nightwish, finski sastav.
- 2 Za koji nogometni klub navijate?**
Nisam veliki obožavatelj nogometa, no rekao bih Manchester United. Za njih sam navijao kad sam bio mlađi i dok je za njih igrao David Beckham. Još uvijek imaju dobre igrače.
- 3 Kad ste se zadnji put pošteno nasmijali?**
Jučer sam se šalio sa svojim inženjerom Markom (Sladeom). Ne mogu se sjetiti oko čega, ali mnogo smo se smijali.
- 4 Posljednja knjiga koju ste pročitali?**
Chickenhawk od Roberta Masona. Riječ je o pilotu helikoptera u vijetnamskom ratu. Helikopteri me jako zanimaju - znam letjeti na njima.
- 5 Omiljeni glumac?**
Troje ih je: Sean Connery, John Travolta i Scarlett Johansson.



Heikki kaže da je ravnoteža bolida MP4-23 na velikim brzinama impresivna

FO



"Svi su bili vrlo ljubazni. Nikad u životu nisam bio toliko sretan."



FERRARI 38



WILLIAMS 50



BMW-SAUBER 42



RED BULL 54

2008. - ultimativni

PREGLED



RENAULT 46

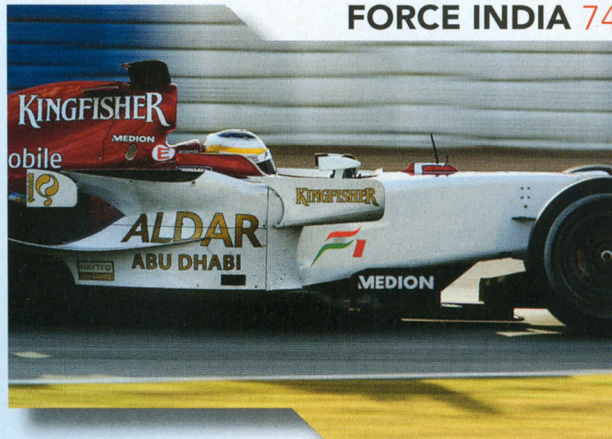


TOYOTA 58

TORO ROSSO 62



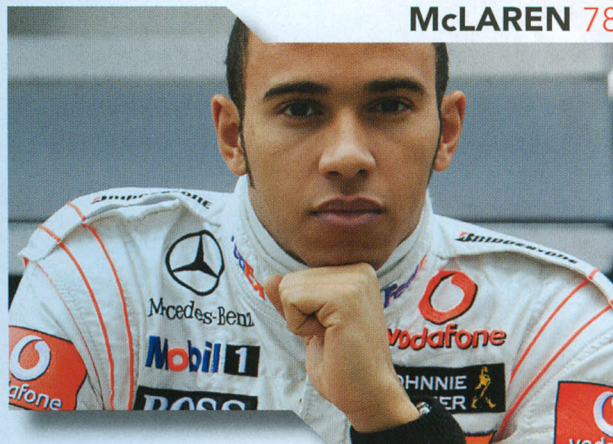
FORCE INDIA 74



HONDA 66

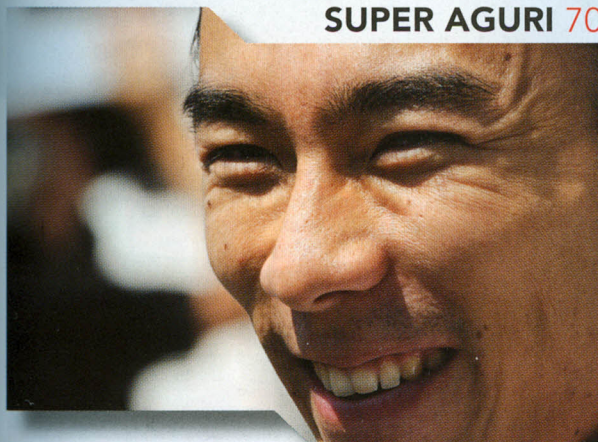


McLAREN 78



SEZONA

SUPER AGURI 70



Za najbolje momčadi – Ferrari i McLaren, dakle – zimska stanka značila je pažljivi razvoj svega što ih je 2007. činilo toliko bržim od svih ostalih. Ove će se godine, međutim, sumnjičavo gledati sa suprotnih strana pit lanea. A što je sa 'svima ostalima'? Čak i BMW-Sauber mora mnogo učiniti da nadoknadi razliku, a nekoć moćni Renault na tom putu mora prijeći golemi uspon



BOLID BROJ 1

KIMI RÄIKKÖNEN

Datum rođenja 17. 10. 1979.
Mjesto rođenja Espoo, Finska
Mjesto stanovanja Švicarska
Bračni status Oženjen s Jenni
Visina 175 cm
Težina 62 kg
Internet str. www.kimiraikkonen.com



F1 POVIJEST

Prva utrka Australija 2001. Započetih utrka 120
Pobjeda 15 Pole pozicija 14 Najbržih krugova 25
Bodova 456 Rezultat 2007. Prvi

Räikkönen i njegov
trkači inženjer
Chris Dyer (lijevo)
pripremaju obranu
naslova

BOLID BROJ 2

FELIPE MASSA

Datum rođenja 25. 04. 1981.
Mjesto rođenja São Paulo, Brazil
Mjesto stanovanja Monako
Bračni status Oženjen s Raffaelom
Visina 166 cm
Težina 59 kg
Internet str. www.felipemassa.com



F1 POVIJEST

Prva utrka Australija 2002. Započetih utrka 87
Pobjeda 5 Pole pozicija 9 Najbržih krugova 8 Bodova 201
Rezultat 2007. Četvrti



FERRARI

Na krilima iznenađujućeg prošlogodišnjeg osvajanja naslova i s istim namjerama za 2008., Scuderiju ništa ne bi smjelo zadržati.



PODACI O MOMČADI

Bolid F2008
Motor 056
Osnovana 1929.
Prva utrka Monako 1950.
Započetih utrka 758
Pobjeda 201
Pole pozicija 195
Najbržih krugova 205
Ukupno konstruktorskih bodova 3851.5
Konstruktorskih naslova 15
Vozačkih naslova 15

ADRESA

Scuderia Ferrari Marlboro
 Via Abetone Inferiore, 4,
 1-41053 Maranello (MO), Italy
Tel. +39 0536 949450
Fax +39 0536 949049
Internetska stranica www.ferrariworld.com

Pokal je tek pospremljen u ormarić, a Ferrari je već osvojio prvu utrku nove sezone, predstavivši prije konkurenciji svoj novi bolid za 2008.

Novinari su se u pro hladnom Maranellu okupili prvog tjedna u siječnju kako bi poslušali opuštenog Kimija Räikkönena i raspoloženog Felipea Massu kako pričaju o nadolazećoj sezoni, nakon čega su pohitali u tvornicu u Fioranu gdje se nalazio opaki bolid F2008 krvavocrvene boje.

Ferrarijev 54. jednosjed za Formulu 1 bi – prema riječima Scuderije – ove godine trebao obraniti vozački i konstruktorski svjetski naslov.

Ranije predstavljanje Ferrarija jednim je dijelom zasluga promjene elektronike, budući da je sustav tvrtke Magneti Marelli zamijenjen SECU-om (Standard Electronic Control Unit) tvrtke MES (McLaren Electronic Systems). Stručnjak za motore i elektroniku Gilles Simon nije zadovoljan nametanjem pravila o uporabi standardnog ECU-a, koje je zagovarala i dobila tvrtka u McLarenovu vlasništvu, a kako elektronika ima tako važnu ulogu u bolidu, pogotovo sad kad je zabranjen sustav protiv proklizavanja i kad mjenjači trebaju trajati četiri utrke, Ferrari se usredotočio na što više testnih vožnji po stazi.

Kimija i Felipea je na predstavljanju dočekao Stefano Domenicali u sakou od tvida i uz osmijeh širok poput onoga Nicka Frya. On je sad ključni čovjek, s naslovom Direttore della Gestione Sportiva, jer je Jean Todt prešao na mjesto glavnog izvršnog direktora.



TESTNI VOZAČI

Luca Badoer
 Datum rođenja 25. 01. 1971.
 Započetih utrka 48
 Posljednji nastup u F1 1999.
 (za Minardi)



Marc Gené
 Datum rođenja 29. 03. 1974.
 Započetih utrka 36
 Posljednji nastup u Le Mansu 2007. (za Peugeot, četvrti, 3 pobjede)



Ferrari je brzo započeo program testiranja za 2008

Domenicali se dugo nalazi u ovoj talijanskoj tvrtki i utrivanje mu je u krvi. Bilo je i drugih promjena: Aldo Costa postao je tehnički direktor, Mario Almondo je preuzeo novu ulogu operativnog direktora, a Luca Baldisserrri je šef momčadi.

Prošlogodišnja šasija je aerodinamički bila dobra, no borila se s rubnicima.

Kako bi se zaobišli ti problemi, stvoren je nov bolid F2008. Monokok je ispod vozačevih nogu dodatno skraćen, a bočne stranice i poklopac motora su oštrijih linija.

Scuderiju brine i prošlogodišnji špijunski skandal – u Italiji je kriminalistička istraga u tijeku – a momčadski sigurnosni sustavi su poboljšani da ne dođe do novog curenja informacija.

Da, dvije velike ličnosti i dalje su na popisu: Rory Byrne i Michael Schumacher i dalje se navode kao „suradnici“.

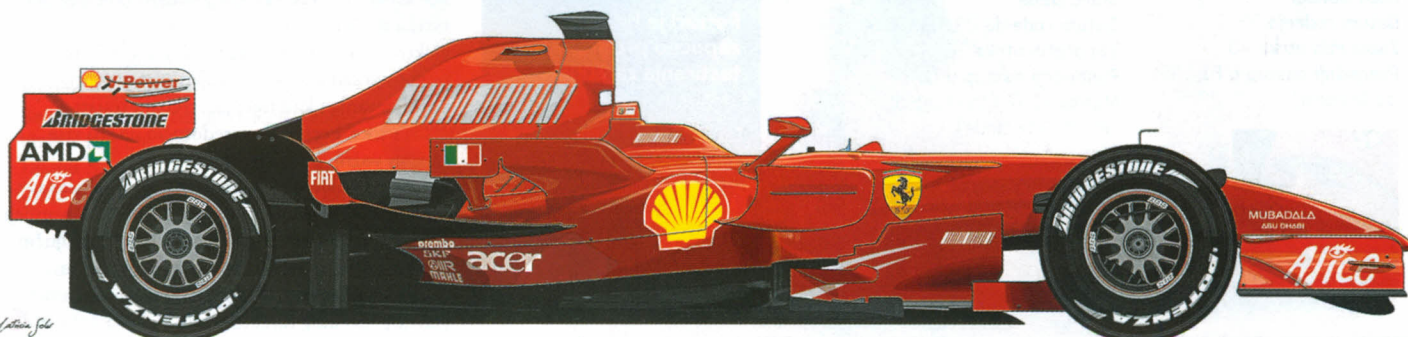
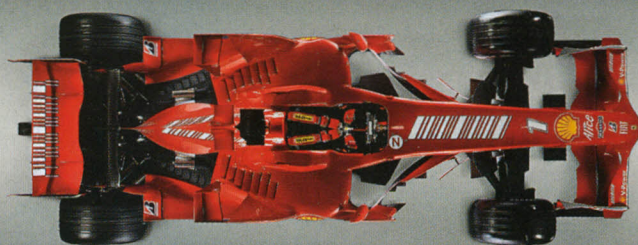
Hoće li Massa nastaviti biti sretan svojim položajem podrške talentiranom kolegi?

KLJUČNO OSOBLJE

Luca Montezemolo predsjednik
Jean Todt glavni izvršni direktor
Stefano Domenicali sportski direktor
Luca Baldisserrri šef momčadi
Aldo Costa tehnički direktor
Nikolas Tombazis glavni konstruktor
Rory Byrne suradnik
Michael Schumacher suradnik
Mario Almondo operativni direktor
Gilles Simon direktor motora i elektronike
John Iley voditelj aerodinamike
Marco Fainello voditelj performansi bolida i R&D
Chris Dyer trkaći inženjer (Räikkönen)
Rob Smedley trkaći inženjer (Massa)
Luigi Mazzola upravitelj testnih operacija i testne momčadi

Novi glavni čovjek Domenicali (drugi zdesna) nadzire predstavljanje novog Ferrarijevog bolida

F2008 ima skraćeni monokok, kako bi spriječio prošlogodišnje probleme





Felipe razmišlja o životu u F1 bez sustava protiv proklizavanja. Je li zabrinut?



ADUTI I SKRIVENE ZAMKE

piše Peter Windsor

Odabir vozača postavio je standard

Ove je godine u Maranellu sve od velikog značaja. Kimi je svoju karijeru u Ferrariju započeo osvajanjem prvenstva koje je trebalo pripasti McLarenovom vozaču, odavde je sve krenulo.

S 12 mjeseci iskustva iza sebe i novim pravilima koja će iz Kimija izvući još više umjetničke genialnosti, 2008. bi trebao lako pobijediti.

Proračun je golem, polet je neodoljiv i osjeća se svjež, nov, sretniji pristup vođenju momčadi. Ovdje je i brzi i žestoki Felipe – Brazilac kojeg Bernie voli, koji je dovoljno dobar da pobijedi ako Kimi podbaci.

Nazovite to gotovo savršenom momčadi. Nazovite to standardom prema kojem će se ocjenjivati svi ostali nastupi u 2008.

Preveliko samopouzdanje jedina je opasnost

Izbor vozača bolji od onoga u Ferrariju. Doista se mučim. Teško je sjetiti se bilo koje loše strane Ferrarijeva postava za 2008. Pretpostavljam da se može raspravljati o tome kako bi mogli ponoviti pogrešku kad jednog od svojih ključnih zaposlenika nisu spriječili da iz radionice izađe s paketom CD-a i crtežima ispod ruke; usto, gledajući momčad u njihovu osvetničkom stavu, mogli bi biti u opasnosti da povjeruju u vlastitu propagandu iz 2007. Mogli bi povjerovati, primjerice, da je McLaren doista imao korist od izjava Mikea Coughlana. Ako je tako, mogli bi podcijeniti McLaren i biti nedovoljno agresivni u tehničkom razvoju. No to je malo vjerojatno. Momci poput Chrisa Dyera i Alda Coste prebistri su za to. A Jean Todt je, naravno, premješten na drugu funkciju.

DOLASCI I ODLASCI

Vozači

Došao Michael Schumacher, suradnik, prosinac 2007.

Otišao Nema promjene

Tehnika Uvedeno MES ECU; mjenjač za četiri utrke; dvostruko prednje krilo

Momčadsko osoblje

Došao Nitko

Otišao Jean Todt, prosinac 2007.

Određište: glavni izvršni direktor; Nigel Stepney, srpanj 2007. **Određište:** TV produkcija

Sponzori

Došao Nema promjene

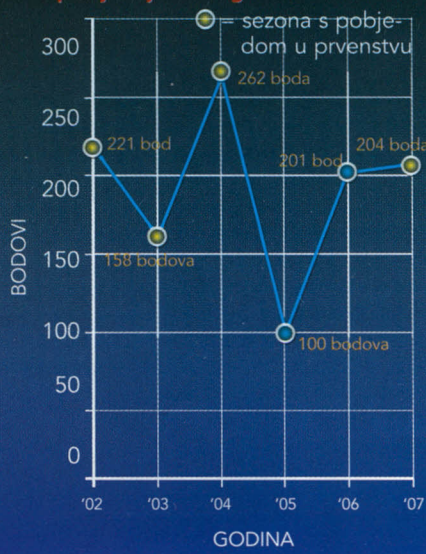
Otišao Nema promjene

Presuda

Tehnička i vozačka stabilnost Ferrari čine predsezonskim favoritom. Räikkönen će biti zastrašujuć bez sustava protiv proklizavanja, a za očekivati je da će ga Massa i dalje pratiti. Pitanje je što je s promjenama na vrhu, budući da je Domenicali prešao na Todtov položaj, no to i dalje ostaje momčad koju neće biti lako pobijediti.

BODOVI U PRVENSTVU

Za posljednjih šest godina



BMW-SAUBER

Prošlu godinu po defaultu na drugom mjestu, a ako sličan rezultat žele ponoviti 2008., moraju poboljšati izvedbu.



BOLDI BROJ 4

ROBERT KUBICA

Datum rođenja 07. 12. 1984.
Mjesto rođenja Krakow, Poljska
Mjesto stanovanja Poljska
Bračni status Neoženjen
Visina 184 cm
Težina 73 kg
Internet str. www.kubica.pl

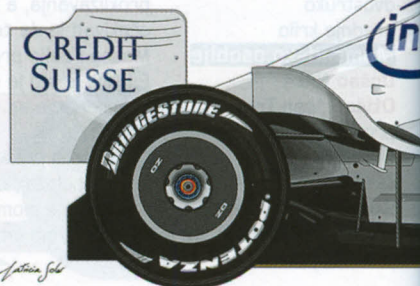
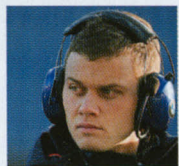


F1 POVIJEST

Prva utrka Mađarskoj 2006. Započetih utrka 22
Pobjeda 0 Pole pozicija 0 Najbrži krug 0 Bodovi 45
Rezultat 2007. 6.

TESTNI VOZAČ

Marko Asmer
Datum rođenja 30. 07. 1984.
Dosad nije startao u F1
Posljednja utrka britanska F3
2007. (prvak, 11 pobjeda)





Heidfeld je strpljiv i brz, ali krasi li ga pobjednički mentalitet?

BOLID BROJ 3 NICK HEIDFELD

Datum rođenja 10. 05. 1977.
Mjesto rođenja Mönchengladbach, Njemačka
Mjesto stanovanja Stafa, Švicarska
Bračni status Živi s djevojkom Patriciom (kćer Juni, sin Joda)
Visina 167 cm
Težina 61 kg
Internet stranica www.adrivo.com/nickheidfeld



F1 POVIJEST

Prva utrka Australiji 2000. **Započetih utrka** 132
Pobjeda 0 **Pole pozicija** 1 **Najbrži krug** 0 **Bodovi** 140
Rezultat 2007. 5.

PODACI O MOMČADI

Bolid F1.08
Motor BMW V8 P86/8
Osnovana 2006.
Prva utrka Bahrein 2006.
Započetih utrka 35
Pobjeda 0
Pole pozicija 0
Najbržih krugova 0
Ukupno konstruktorskih bodova 137
Konstruktorskih naslova 0
Vozačkih naslova 0

ADRESA

BMW-Sauber F1 Team
 Wildbachstrasse 9,
 CH-8340, Hinwil, Switzerland
Tel. +41 (0)1937 9000
Fax +41 (0)1937 9001
Internet stranica www.bmw-sauber-f1.com

sključenjem McLarena iz natjecanja konstruktora u sezoni 2007. BMW-Sauber se dočepao druge pozicije u ukupnom poretku, ali to nije zadovoljilo momčad čiji je vozač samo dvaput stajao na postolju (Nick Heidfeld je bio drugi u Kanadi i treći u Mađarskoj).

Međutim, BMW polako napreduje prema vrhu, a njihov ovogodišnji cilj je osvajanje prve velike nagrade.

Imaju sredstva, osoblje, strogog direktora momčadi (dr. Mario Theissen) i dva pristojna vozača, Heidfelda i Kubicu, koji se vraćaju u još jednom pokušaju da osvoje prvenstvo.

Na kraju prošle sezone prestali su razvijati F1.07 i usredotočili su se na F1.08.

Ako izvedba novog bolida bude odgovarajuća izgledu, na postolje će se penjati češće nego njihovi prethodnici.

Jedna od mogućih prednosti BMW-a u odnosu na njegove suparnike je investiranje u Alberta2 – njihovo superračunalo za proračune dinamike fluida – a ne, kao što je dosad bilo uobičajeno, u još jedan zračni tunel.

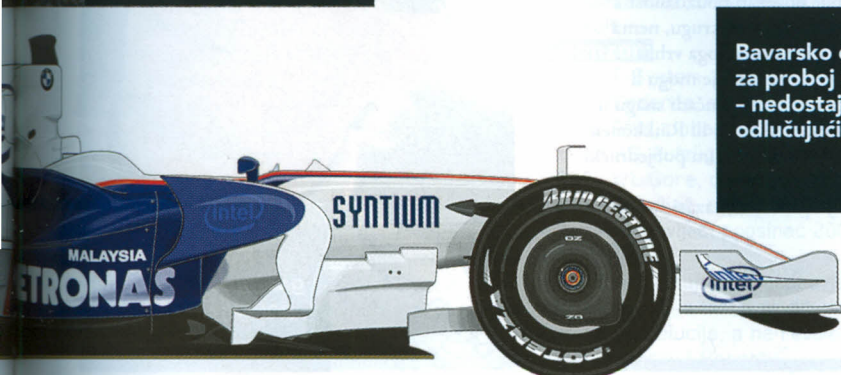
Zajedno sa svojim upravnim tijelima, FIA je, težeći nadzoru troškova u F1 i fokusirajući se na minimiziranje cijene zračnih tunela, smatrala da je politika BMW-a ono pravo.

Prednost Alberta2 je u tome što on podatke dobivene u zračnom tunelu uspoređuje s onima dobivenim s F1.08 na stazi i na temelju toga izračunava optimalne aerodinamične oblike.

Sa samoujerenim i iskusnim tehničkim direktorom Willyem Rampfom, izvjesno je da će momčad, čiji je rast sada završen, postati vodeća sila u sezoni 2008. Kubica je bio vodeći na Velikoj nagradi Kine prošle godine i bio je

BMW-ov bolid F1.08 u siječnju je u Valenciji pokazao nov pristup aerodinamici

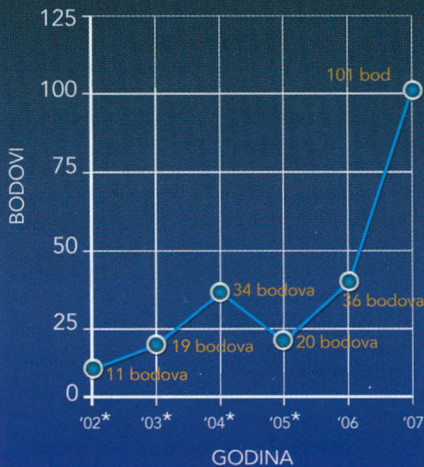
Bavarsko oružje za proboj u vrh – nedostaje samo odlučujući korak





BODOVI U PRVENSTVU
Za posljednjih šest godina

★ kao Sauber



očajan kada su ga na šangajskoj stazi iznevjerili njegovi mehaničarski gremlini.

Ako BMW uspije povezati pouzdanost s nekoliko desetinka sekunde po krugu, nema razloga zašto ne bi stigli do samoga vrha.

Ali, postoje povremene sumnje mogu li Heidfeld ili Kubica donijeti momčadi snagu u vodstvu kao što to mogu Alonso ili Räikkönen.

Obojica su brzi, ali nedostaje im pobjednički mentalitet.

Ove godine imaju priliku dokazati suprotno.



Kubica se prošle godine nije popeo na postolje, ali je u Kini bio vodeći



Od Theissena (drugi slijeva) ove se godine najviše očekuje



KLJUČNO OSOBLJE

- Mario Theissen** sportski direktor BMW-a
- Willy Rampf** tehnički direktor
- Markus Duesmann** upravitelj pogonske skupine
- Christoph Zimmerman** glavni dizajner
- Willem Toet** upravitelj aerodinamike
- Walter Riedl** voditelj projekta
- Beat Zehnder** glavni menadžer
- Mike Krack** glavni trkaći inženjer
- Giampaolo Dall'Ara** trkaći inženjer (Heidfeld)
- Antonio Cuquerella** trkaći inženjer (Kubica)
- Urs Kuratle** glavni mehaničar momčadi
- Ossi Oikarinen** glavni inženjer testne momčadi
- Guido Stalmann** upravitelj za sponzorstva i poslovne odnose

ADUTI I SKRIVENE ZAMKE

piše Peter Windsor

Prednost u aerodinamici

Bacite samo jedan pogled na zračni tunel Willema Toeta i na odjel aerodinamike i znat ćete sve što trebate znati o ovogodišnjim prednostima BMW-a. Pitanje zašto je Honda pustila Toeta jedno je od onih na koje u ovom stoljeću vjerojatno nećemo dobiti odgovor.

On je u momčad donio duh visoke učinkovitosti. Ostale prednosti: efikasnost Maria Theissena, tehničke i upravljačke sposobnosti Willyja Rampfa, apolitičan stav cijele momčadi, golem proračun, skladni logistički odnosi između Hinwila i Münchena.

Iduća razina je velik korak

Znamo da je BMW trenutačno dobar za treće mjesto u prvenstvu (iza Ferrarija i McLarena). Može li ih on, ipak, pobijediti? Jer to je ono što će uprava BMW-a i tražiti 2008., a 2009. i zahtijevati. BMW se u F1 sa svojom vlastitom momčadi ne natječe samo da popuni broj.

Dakle, postoji određeni pritisak na momčad kako bi se i kad je dan loš postigla viša razina kvalitete i izvedbe bolida.

Hoće li za to biti dovoljno agresivni? Hoće li Heidfeld i Kubica bez nadzora trakcije moći pobijediti Kimija, Lewisa i Fernanda i osvojiti naslov?

Mogli bismo reći "ne", ali možda se preko zime dogodilo čudo.

Zamislite kako bismo ocjenjivali BMW-ove izgleda da su njegovi vozači ove godine Hamilton ili Räikkönen.

F1.08 je u utrci, ali samo će vrijeme pokazati ima li ono što treba za pobjedu

DOLASCI I ODLASCI

- Vozači**
Došao Marko Asmer, test vozač, siječanj 2008. (iz britanske F3)
Otišao Timo Glock, test vozač, prosinac 2007., odredište: Toyota
 Sebastian Vettel, treći vozač, kolovoz 2007., odredište: Toro Rosso
- Tehnika**
Uvedeno MES ECU; mjenjač za četiri utrke; dodatno krilo smješteno uz otvor spremnika goriva
- Team personnel**
Došao Christoph Zimmerman, glavni dizajner, listopad 2007.; Antonio Cuquerella, trkaći inženjer utrke, prosinac 2007. (iz Super Agurija); Ossi Oikarinen, glavni testni inženjer, srpanj 2007. (iz Toyote); Mariano Alperin-Bruvera, viši aerodinamičar, kolovoz

2007. (iz Honde)
Otišao Jorg Zander, glavni dizajner, listopad 2007., odredište: Honda; Dirk de Beer, glavni aerodinamičar, travanj 2007., odredište: Renault
- Sponzori**
Došao T-System, službeni partner, siječanj 2008.; Cadence, službeni partner, siječanj 2008.; Sika, dobavljač, siječanj 2008.
Otišao AS Aufzüge, dobavljač, prosinac 2007.; WL Gore, dobavljač, prosinac 2007.; Lista, dobavljač, prosinac 2007. Klauke, dobavljač, prosinac 2007.
- Presuda**
 Novi glavni dizajner donosi svježe ideje, ali ono što BMW-u treba za dostizanje vodećeg dvojca je evolucija, a ne revolucija. Sve je sada na Nicku i Robertu.

SLIKE: XPB-CC; ANDREW FERRARO/LAT; MALCOLM GRIFFITH/LAT





BOLID BROJ 5

FERNANDO ALONSO



Datum rođenja 29. 07. 1981.
Mjesto rođenja Oviedo, Španjolska
Mjesto stanovanja Švicarska
Bračni status Neoženjen
Visina 171 cm
Težina 68 kg
Internet str. www.fernandoalonso.com



F1 POVIJEST

Prvi nastup Australija 2001. Broj GP startova 103 Pobjede 19
Prve startne pozicije 17 Najbrži krugovi 11 Bodovi 490
Rezultat 2007. 3.

BOLID BROJ 6

NELSON PIQUET JR



Datum rođenja 25. 07. 1985.
Mjesto rođenja Heidelberg, Njemačka
Mjesto stanovanja London, Engleska
Bračni status Neoženjen
Visina 177 cm
Težina 70 kg
Internet str. www.nelsonpiquetjr.com



F1 POVIJEST

Prvi nastup Australija 2008. Broj GP startova 0 Pobjede 0
Prve startne pozicije 0 Najbrži krugovi 0 Bodovi 0
Rezultat 2007. -

RENAULT

Povratak odbjelog sina Alonsa koji će voziti potpuno promijenjeni bolid razlog je za sve veći optimizam u Oxfordshireu.



PODACI O MOMČADI

Bolid R28
Motor RS27
Godina osnivanja 1977.
Prva VN Velika Britanija 1977.
Broj GP startova 227
Pobjede 33
Prve startne pozicije 50
Najbrži krugovi 27
Konstruktorski bodovi 976
Konstruktorski naslovi 2
Vozački naslovi 2

ADRESA

ING Renault F1 Team
 Whiteways Technical Centre,
 Enstone, Chipping Norton,
 Oxfordshire OX7 4EE, UK
Tel. +41 (0)1608 678000
Fax +41 (0)1608 678800
Internet stranica www.ing-renaultf1.com

Nakon osvajanja dvaju uzastopnih naslova prvaka, 2007. je bila pravo razočaranje za Renault i u cijeloj sezoni su osvojili samo jedno mjesto na postolju (Kovalainenova izvanredna vožnja na mokrom Fujiju).

Da nesreća bude još veća, u prosincu su bili umiješani u jedan od špijunskih skandala koji su cijelu godinu mučili Formulu 1.

Momčad je izbjegla kaznu, ali okrivljeni su za posjedovanje McLarenovih podataka.

Ipak, optimizam za nadolazeću sezonu je velik i to ponajprije zbog povratka Fernanda Alonsa. Sredinom siječnja u Jerezu je vladalo istinsko uzbuđenje jer se momčadski ljubimac, dvostruki svjetski prvak vratio u cockpit Renaulta.

Ekipa se nada da će novi R28, koji je premijeru imao u Valenciji u posljednjem tjednu siječnja, biti mnogo stabilniji od svojeg prethodnika.

R27 je bio težak za vožnju, što nije nimalo pomoglo novaku Kovalainenu koji se u prvim utrkama sezone borio s ovladavanjem šasije. Giancarlu Fisichelli je iskustvo pomoglo da ne preoptereti bolid, ali za ovu sezonu ipak su zamijenjena oba vozača.

Utješno je što Renault razumije probleme prošlogodišnjim bolidom, a u svom direktoru inženjeringa Patu Symonds u imaju vrsnog stručnjaka koji će ispraviti pogreške.

Dva su razloga za prošlogodišnji pad forme. Prvo, Renault se mučio s prilagodbom na Bridgestoneove gume nakon što je Michelin napustio F1.

Drugo, nedostajala je povezanost između rezultata postignutih u zračnom tunelu i performansa na stazi.

Još je gore što gume koje su rabili na modelu



Alonso se vratio, ali koliko će to utjecati na Renaultovu sreću?

TESTNI VOZAČI

Lucas di Grassi
 Datum rođenja 11. 08. 1984.
 Broj GP startova 0
 Prethodno vozio u GP2



Romain Grosjean
 Datum rođenja 17. 04. 1986.
 Broj GP startova 0
 Prethodno se utrkiavao u GP2 Azija

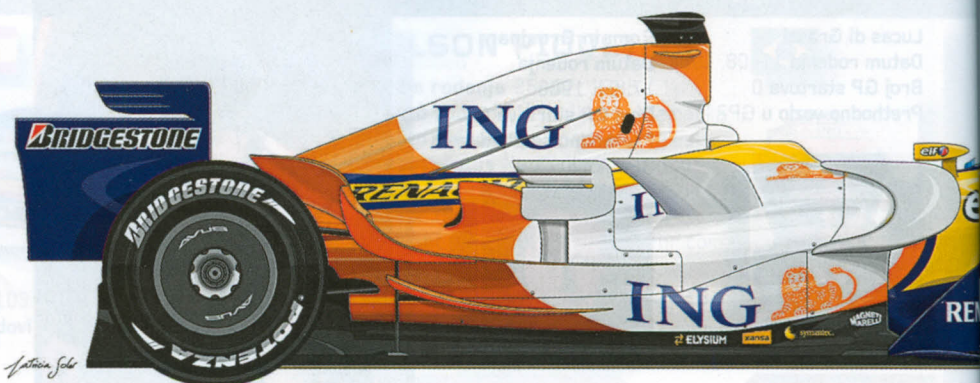




za zračni tunel nisu točno prenijele obilježja Bridgestonki i to je dalo krive podatke za kritični dio aerodinamike.

Alonso će biti jak kao i uvijek, i posebno motiviran za pobjeđivanje McLarena i Lewisa Hamiltona. Bivši testni vozač Nelson Piquet ml. napredovao je i ima brzinu kojom će držati Alonsa na oprezu, ali ne s destruktivnim djelovanjem kakvo je imao Hamilton.

Jedino pitanje je hoće li se šef momčadi Flavio Briatore uspjeti od Loftus Rooda i omiljenih mu Queens Park Rangersa odlijepiti dovoljno dugo da se posveti vođenju trkaće ekipe.



Nelson Piquet je mlad i gladan uspjeha, ali tek treba dokazati svoju vrijednost



KLJUČNO OSOBLJE

Bernard Rey predsjednik
Flavio Briatore generalni direktor
Pat Symonds izvršni direktor inženjeringa
Bob Bell tehnički direktor
Rob White pomoćnik glavnog direktora (motor)
André Lainé pomoćnik glavnog direktora (podrška)
James Allison pomoćnik tehničkog direktora
Tad Czapski šef automobilske tehnologije
John Mardle operativni direktor
Dino Toso direktor za tehnologiju aerodinamike
Tim Densham glavni dizajner
Denis Chevrier šef operacija na stazi (motor)
Steve Nielsen sportski menadžer
Gavin Hudson glavni mehaničar
David Greenwood; Simon Rennie; Rémi Taffin trkači inženjeri (Alonso)
Phil Charles; Ayao Komatsu; Ricardo Penteado trkači inženjeri (Piquet mlađi)

DOLASCI I ODLASCI

Vozači

Došao Fernando Alonso, siječanj '08 (iz McLaren); Roman Grosjean, treći vozač, siječanj '08 (iz F3 Euroserije); Lucas di Grassi, test vozač, siječanj '08 (iz GP2)
Otišao Giancarlo Fisichella, prosinac '07., odredište Force India; Heikki Kovalainen, prosinac '07., odredište: McLaren

Tehnika

Uvedeno standardni ECU sustav; mjenjačka kutija za četiri utrke; krilo u obliku mosta; prednji ovjes s nultom kobilicom

Momčad

Došao Dirk de Beer, šef za aerodinamiku, travanj '07 (iz BMW-Sauber)

Sponzori

Došao Avus, kotači, siječanj '08; Gauteng, korporativni partner plus južnoafrički roadshow, siječanj '08; partneri za Renaultov novi CFD centar: ABM, APC, Appro, CD adapco, Net App.

Otišao Hanjin, korporativni partner, prosinac '07; Oz, kotači, prosinac '07.

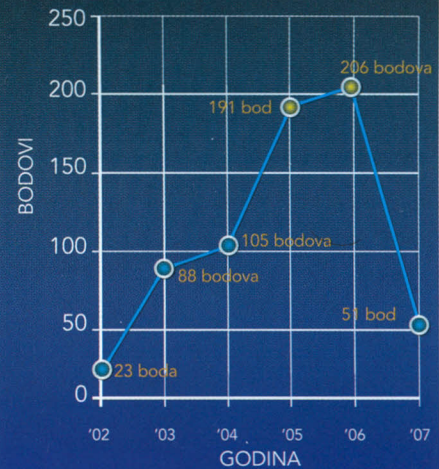
Presuda

Koliko Alonso vrijedi ekipi Renaulta? Bit će dobar samo onoliko koliko je dobar bolid, a R28 prati potpuno drukčiju dizajnersku filozofiju od svog prethodnika R27. Tek ćemo u Melbourneu saznati koliko je zapravo dobar, a u Australiji ćemo moći procijeniti i pravi potencijal Piqueta mlađeg.

BODOVI U PRVENSTVU

Za posljednjih šest godina

● = sezona s pobjedom u prvenstvu



ADUTI I SKRIVENE ZAMKE

piše Peter Windsor

Može li Renault ostaviti prošlost iza sebe?

Renaultova reakcija na probleme 2007. bila je izvanredna. Djelovali su zajedno, bili disciplinirani u svojim procjenama i ocjenama i to će im ove godine zasigurno prilično pomoći. Ekipa je zadržala sve ključne ljude u menadžerskim i tehničkim odjelima i dobili su dva nova i energična vozača.

A zbog problema koje su imali prošle sezone, sad imaju novi automobil koji će sigurno profitirati zbog dugog razdoblja razvoja i dizajniranja.

Bob Bell je od početka 2007. planirao novi R28. I proračun je dobar, a ING je sad jedan od najizdašnijih sponzora u Formuli 1.

Ključ je u obuzdavanju Alonsa

Nakon ukidanja kontrole trakcije i ovisnosti o brzini pri kočenju, mogao bi se povećati jaz između Fernanda Alonsa kakvog smo do sad poznavali i dvojice vozača koje mora pobijediti u vrhu Formule 1 – Kimija Räikkönen i Lewisa Hamiltona.

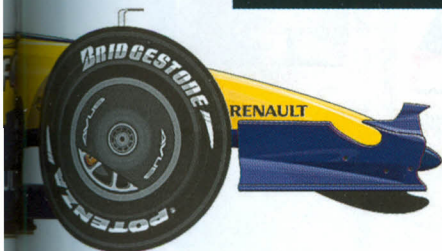
Hoće li Alonso naučiti štogod iz godine provedene u McLarenu ili će nastaviti vjerovati da je u ekipi iz Wokinga imao inferiorni tretman? Njegov pristup i samokritičnost bit će ključni za Renaultove šanse osvajanja novog naslova.

S obzirom na zahtjeve novog doba (bez kontrole trakcije), iznenađujuće je što je Renault Giancarla Fisichella odlučio zamijeniti Nelsonom Piquetom. Nelson je gladniji, više će riskirati i refleksivniji je od Fisija, ali ako je Fisi imao jaku stranu, bila je to njegova sposobnost upravljanja različitim silama (bočnima nasuprot usporavačkim) prije vrha zavoja.

No, Renault se odlučio za dva vozača koji će u gaženju prednjeg i stražnjeg dijela bolida uživati u otprilike jednakoj mjeri.

To je dobro za gledatelje, ali hoće li, bez Renaultove specifikacije prednjeg kraja iz 2006., ikad pobijediti tehničku profinjenost Kimija i Lewisa?

Renault R28 je slijedio drukčiju dizajnersku filozofiju od svojeg prethodnika





WILLIAMS

Još jedna godina stabilnog napretka mogla bi ih dovesti na čelo srednjeg dijela poretka, ali i najmanja pogreška jako će ih koštati.

PODACI O MOMČADI

Bolid FW30
Motor Toyota RVX-08
Godina osnivanja 1977.
Prvi nastup Argentina 1978.
Broj GP startova 486
Pobjede 113
Prve startne pozicije 125
Najbrži krugovi 129
Konstruktorski bodovi 2531.5
Konstruktorski naslovi 9
Vozački naslovi 7

ADRESA

AT&T Williams F1
Station Road, Grove, Wantage,
Oxfordshire OX12 0DQ, UK
Tel. +44 (0)1235 777700
Fax +44 (0)1235 777739
Internet stranica www.williamsf1.co.uk

Zajedno s Ferrarijem, momčad Williams definira ono što Formula 1 zapravo jest, premda s nešto drukčijeg (i vrlo britanskog) stajališta. Njihov ozbiljan etos (stalno guraj naprijed ili odustani) proizlazi iz čudesnog dvojca koji još uvijek vodi cijelu predstavu – Frank Williams i Patrick Head. Predstavljanje njihova novog bolida FW30 bilo je tako tipično: bez sjaja i samo ono što je važno; razgledavanje garaže, stanka za kamere i odmah zatim na posao.

Ove će godine Frank i Patrick proslaviti svoju petstotu zajedničku Veliku nagradu (Williams Grand Prix Engineering osnovan je 1977., prvu polovičnu sezonu vozili su tvornički March i nakon toga postali konstruktori). Dakle, kakva je situacija s ekipom (u natjecateljskom smislu) dok se približavaju ovom dojmljivom rekordu? Odgovor? Još uvijek daleko od dominacije u kojoj su uživali u nekoliko navrata tijekom 30 godina postojanja, ali dovoljno (i ugodno) daleko od teških kriza koje su morali podnijeti usput.

Ove su godine u zaletu. Zbog preopterećenja tehničkog direktora Sama Michaela, prije godinu dana iz Renaulta je doveden stariji i nženjer Rod Nelson koji se sad brine za procedure na stazi tijekom Velikih nagrada.

Mnogo rada i osnaženje u tehničkom odjelu donijeli su trenutačni i dobrodošli napredak performansa.

Također, novu sezonu počinju mnogo zdravijim popisom sponzora, koji uključuje i ulaganja Baugur Grupe, međunarodnog maloprodajnog konzorcija s Islanda.

Novi bolid FW30 je elegantan i do detalja razrađen proizvod kojem je posebno koristio kontinuitet dobavljača motora.



BOLID BROJ 7

NICO ROSBERG



Datum rođenja 27. 06. 1985.
Mjesto rođenja Wiesbaden, Njemačka
Mjesto stanovanja Monako
Bračni status Neoženjen
Visina 178 cm
Težina 69 kg
Internet str. www.nicorosberg.com



F1 POVIJEST

Prvi nastup Bahrein 2006. **Broj GP startova** 35 **Pobjede** 0
Pole position 0 **Najbrži krugovi** 1 **Bodovi** 24
Rezultat 2007. 9.

TESTNI VOZAČ

Nico Hülkenberg
Datum rođenja 19. 08. 1987.
Broj GP startova 0
Prethodno je vozio u F3
Euroseriji 2007. (3. mjesto, 4 pobjede)

BOLID BROJ 8

KAZUKI NAKAJIMA

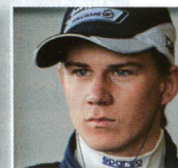


Datum rođenja 11. 01. 1985.
Mjesto rođenja Aichi, Japan
Mjesto stanovanja Oxford, Engleska
Bračni status Neoženjen
Visina 175 cm
Težina 62 kg
Internet str. www.kazuki-nakajima.com



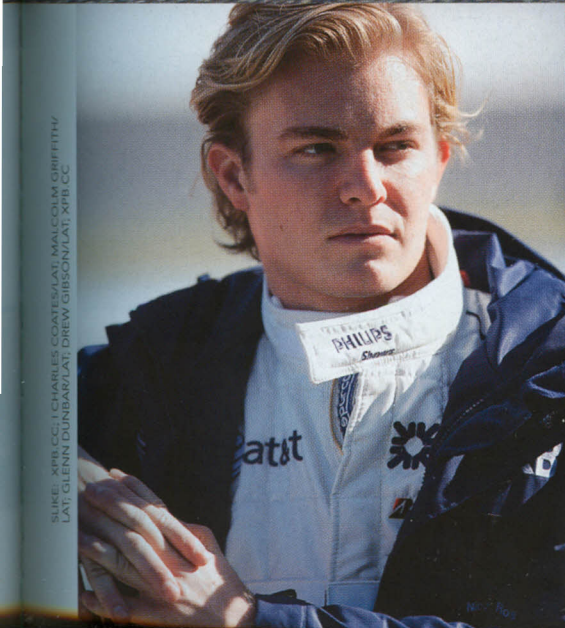
F1 POVIJEST

Prvi nastup Brazil 2007. **Broj GP startova** 1 **Pobjede** 0
Pole position 0 **Najbrži krugovi** 0 **Bodovi** 0
Rezultat 2007. 22.





Prednje krilo s tri dijela najistaknutija je razlika između FW30 i njegova prethodnika



Ostanak Nica Rosberga (lijevo) znači da Williams ima sjajnu zvijezdu i pravog predvodnika

SLIKE: APB/CC; CHARLES COATES/LAT; MALCOLM GRIFFITH/LAT; GLENN DUNBAR/LAT; DREW GIBSON/LAT; APB/CC

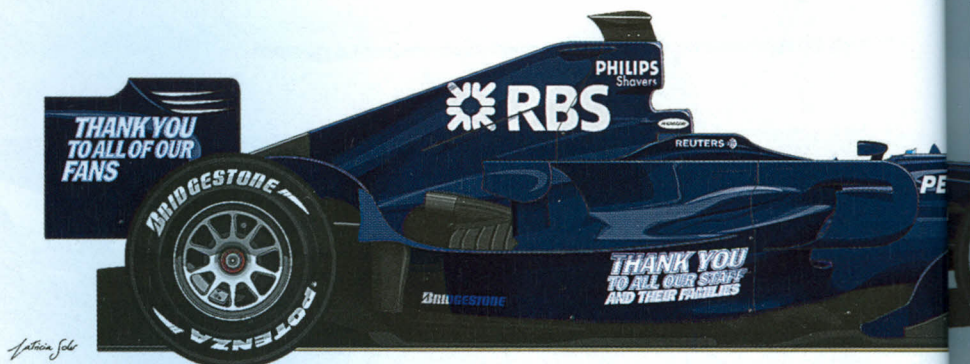
Toyota V8 je kompetitivan i pouzdan motor, a njegova prisutnost u Williamsu katkad predstavlja veliku neugodnost za Toyotinu vlastitu momčad jer se moraju uspoređivati s nerijetko bržim bolidom. (Prošle godine je Williamsova brzina razriješila prepirku između Toyotinih odjela za motor i za šasiju, a uzrok svađe bilo je međusobno optuživanje da je slaba brzina na ravnome njihova bolida TF107 posljedica težine bolida, tj. manjka konjskih snaga.)

Toyota je, također, dala i jednog od Williamsovih vozača, Kazukija Nakajimu.

Kazi nije briljirao vozeći u GP2, ali Williams je bio oduševljen njegovom brzinom na prošlogodišnjim testiranjima i prvim nastupom na VN Brazila.

Na mjesto testnog vozača 2008. dolazi Nico Hülkenberg, štićenik Willyja Webera (menadžera Michaela Schumachera) i on će sigurno tražiti mjesto vozača za 2009.

Prava zvijezda momčadi ipak je Nico Rosberg, pametan, brz i dosljedan vozač, budući svjetski prvak.



Bolid ispred je... Williams. FW30 je najbolja šansa za postolje Toyotina V8 motora

KLJUČNO OSOBLJE

Sir Frank Williams šef momčadi
Patrick Head direktor inženjeringa
Adam Parr izvršni direktor
Sam Michael tehnički direktor
Rod Nelson glavni proceduralni inženjer
Ed Wood glavni dizajner
Alex Burns proceduralni direktor
Jon Tomlinson šef za aerodinamiku
John Russell stariji sistemski inženjer
Tim Newton momčadski menadžer
Carl Gaden glavni mehaničar
Tony Ross trkaći inženjer (Rosberg)
Xevi Pujolar trkaći inženjer (Nakajima)

DOLASCI I ODLASCI

Vozači

Došao Nico Hülkenberg, test vozač, prosinac '07, (iz F3 Eurosenije)

Otišao Alex Wurz, listopad '07, odredište: Honda; Narain Karthikeyan, test vozač, prosinac '07, odredište: A1GP

Tehnika

Uvedno Standardni ECU sustav; mjenjačka kutija za četiri utrke; krilo u obliku mosta

Momčad

Došao Nitko

Otišao Loïc Bigois, glavni aerodinamičar, lipanj '07, odredište: Honda; François Martinet, stariji aerodinamičar, lipanj '07, odredište: Honda

Sponzori

Došao McGregor, konfekcijski partner, siječanj '08 (iz Force Indije)

Otišao Puma, konfekcijski partner, prosinac '07; Qinetiq, korporativni partner, prosinac '07

Presuda

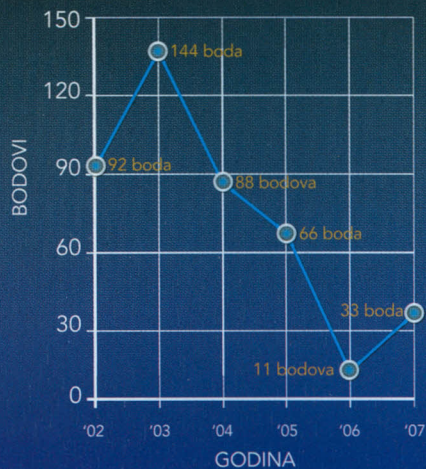
FW30 bi trebao letjeti u Rosbergovim rukama. No, nad Nakajimom, novim vozačem kojeg podupire Toyota i sinom bivšeg vozača Lotusa Satorua, još uvijek je upitnik. Očekujte da će i Hülkenberg povećati svoj pritisak.



Hladnjaci i bočna kutija su promijenjeni, ali kobilica je ostala ista



BODOVI U PRVENSTVU Za posljednjih šest godina



Nakajima dobro odgovara momčadi. Može li izvući najviše iz prilike koju je dobio?



ADUTI I SKRIVENE ZAMKE

piše Peter Windsor

Rosberg može kontrolirati konsolidaciju ekipe

Nakon četiri ili pet godina Williamsa Sama Michaela, Patricka Heada, novog doba i novog izgleda počinje izgledati kao uspješna i uvijek prisutna sila na čelu srednjeg dijela poretka.

Momčad možda nije ondje gdje bi Sir Frank htio, ali bar se može reći da su na novoj početnoj točki, a to je položaj koji morate dosljedno obnavljati želite li redovito osvajati mjesta na postolju.

I to je položaj koji je Williams sposoban učvrstiti 2008. Sir Frank je i dalje pravi trkač i ispravno je odlučio zadržati Nica Rosberga (ili točnije „odolio je iskušenju da ga proda“), a zauzvrat je dobio kontinuitet te brzinu i vožnju velike zvijezde. Staviti brzog i politički korektnog Kazukija Nakajimu u drugi bolid bila je, također, dobra odluka.

Mladi Japanac povećava izgled Williamsa i Toyote bez ugrožavanja momčadske zvijezde Rosberga. S tom dodatnom odgovornošću, Nico će pomicati planine.

Morat će biti gotovo savršeni

Iduće će sezone srednji dio poretka biti vrlo konkurentan, što znači da Williams, kao i svi oko njega, mora bez posrtanja ići naprijed.

Ostvarenje te bolno teške zadaće zahtijevat će savršenstvo vozača, pit walla, garaže i, naravno, momaka u bazi.

Naposljetku, sve ovisi o tome koliko će FW30 biti dobar od trenutka kad se kotači pokrenu. I premda momčad sad radi kao ujedinjena fronta, pretpostavljam da uvijek postoji mogućnost da Sir Frank možda proda dio dionica kako bi došao do gotovine, a to bi moglo biti uznemirujuće.

FO

ILUSTRACIJE: PATRICIA SOLER, SLIKE: MALCOLM GRIFFITHS/LAT, XPB/CC





BOLID BROJ 9

DAVID COULTHARD



Datum rođenja 27. 03. 1971.
Mjesto rođenja Twynholm, Škotska
Mjesto stanovanja Monako
Bračni status Oženjen s Karen Minier
Visina 183 cm
Težina 73 kg
Internet str. www.davidcoulthard.co.uk



F1 POVIJEST

Prvi nastup VN Španjolske 1994. **Pobjede** 13 **Započete utrke** 228 **Pole position** 12 **Najbrži krug** 18 **Bodovi** 537 **Rezultat 2007.** 10.

BOLID BROJ 10

MARK WEBBER



Datum rođenja 27. 08. 1976.
Mjesto rođenja Queanbeyan, Australija
Mjesto stanovanja Buckinghamshire
Bračni status djevojka Ann Neal
Visina 184 cm
Težina 74 kg
Internet str. www.markwebber.com



F1 POVIJEST

Prvi nastup VN Australije 2002. **Pobjede** 0 **Započete utrke** 103 **Pole position** 0 **Najbrži krug** 0 **Bodovi** 79 **Rezultat 2007.** 12.

RED BULL

Imaju potencijal da zaprijete BMW-Sauberu i Renaultu, no mogu li dostići taj potencijal, posve je drugo pitanje



PODACI O MOMČADI

Bolid RB4
Osnovan 2004.
Prva VN Australija 2005.
VN započete 53
Pobjede 0
Pole position 0
Najbrži krug 0
Konstruktorski bodovi 74
Konstruktorski naslovi 0
Vozački naslovi 0

ADRESA

Red Bull Racing
 Bradbourne Drive, Tilbrook,
 Milton Keynes MK7 8BJ, UK
Tel. +44 (0)1908 279700
Fax +44 (0)1908 279711
Internet stranica www.redbullf1.com

Kišna Velika nagrada Belgije: Kimi Räikkönen i Lewis Hamilton sudarili su se u borbi za vodstvo; Fernando Alonso zaglavio se vijak kotača pri promjeni guma; Felipe Massa nema potrebnu brzinu, i tako, 10 krugova do kraja, mudra glava ispod zaštitne kacige našla se u vodstvu, produkt zrele brzine, djela i misli. Odmah iza njega, njegov momčadski kolega – brz, voljen, nesretan – očajnički ovdje i sad želi prekinuti usporedbe s Chrisom Amonom i osvojiti pobjedu koju njegova nadarenost zaslužuje.

No iz ove momčadi šefova dolazi poziv od Adriana Neweyja i Red Bullovi razumno zadržavaju pozicije kako bi možda osvojili prva dva mjesta.

Da, ovaj scenarij je malo nategnut, no uz Red Bullovo ušminkano iskustvo i velik budžet, uspjeh u stilu Jordana Damona Hilla i Ralfa Schumachera u Spa nije nemoguć – kao što je dokazano na Fujiju 2007. Kao ni prva startna pozicija za Marka Webbera – ako Newey i Geoff Willis izvuku najbolje jedan iz drugoga i na taj način iz RB4.

Pouzdanost, neuspjeh momčadi 2007., ostat će domena superorganiziranog Willisa. Ako to isprave, Willis će momčadi dati odskočnu dasku koju trebaju kako bi mogli parirati Renaultu i BMW-u (McLaren i Ferrari ostat će izvan dosega, bez obzira što Newey učinio).

Newey, naravno, ne mora ništa dokazivati. Nije njegova krivnja što ljudi očekuju instant-pobjednika. Kao što smo spomenuli, '07 bila je razočaravajuća – potihlo je kritizirana čak i aerodinamika na RB3.

Red Bull se nada da njihov nov bolid nije nepouzdan kao prošlogodišnji

Možda već ima sjede, no DC još uvijek ima i ono potrebno za osvajanje velike nagrade

TESTNI VOZAČ

Sebastien Buemi
 Datum rođenja 31. 10. 1988.
 Broj GP startova 0
 Prethodno je vozio u GP2 Azija 2008.



Ako sve pođe dobro sa zračnim tunelom, Adrian ima nešto za dokazati – samom sebi više nego nama. Nekoliko će postolja biti dovoljno.

Momčadi je također potrebno podešavanje: Dietrich Mateschitz, David Coulthard (mogli bi se složiti), Newey (on bi se protivio) – tko je glavni tijekom vikenda?

Ne bi li Gerhard Berger – prepoznatljiva javna osoba i strog dužnosnik – trebao voditi operacije prve momčadi ovog proizvođača napitaka, a ne druge? I tko je odgovorna osoba bistrre glave na pit wallu?

Tako mlada momčad, bez obzira na iskustvo članova, uvijek će zadavati više pitanja nego odgovora. No rade na njima. Renault i BMW čuvajte se, povremeno.



Webber još uvijek čeka svoju prvu (zakašnjelu) pobjedu. Možda ove godine?

DOLASCI I ODLASCI

Vozači

Došao Sebastian Buemi, treći vozač, siječanj '08 (iz GP2)

Otišao Robert Doornbos, testni vozač, prosinac '07. Odredište: Champ car

Tehnika

Uvedeno MES ECU; mjenjačka kutija za četiri utrke

Momčad

Došao Terry Brice, menadžer operacija Red Bull Technology, siječanj '08; Paul Field, menadžer proizvodnje RBT-a, prosinac '07 (iz Honde); Geoff Willis, tehnički direktor RBT-a, kolovoz '07 (iz Honde)

Otišao Keith Saunt, menadžer operacija RBT-a, prosinac '07; Mark Smith, tehnički direktor RBT-a, kolovoz '07, odredište: Force India; Claudio Balestri, inženjer za utrke, prosinac '07, odredište: Toro Rosso

Sponzori

Došao Wings of Life, korporativni partner, siječanj '08

Otišao Metro, korporativni partner, prosinac '07

Presuda

Neweyjev aerodinamički genij, u kombinaciji s Willisovom konstruktorskom stručnošću, trebali bi stvoriti brz bolid. Momčad je pouzdana, premda se mi pitamo jesu li Coulthard i Webber – najstariji par vozača na stazi – najbrža kombinacija u kokpitu

KLJUČNO OSOBLJE

Dietrich Mateschitz predsjednik

Helmut Marko motorsport konzultant

Christian Horner direktor momčadi

Adrian Newey glavni inženjer, Red Bull Technology

Geoff Willis tehnički direktor, RBT

Jonathan Wheatley menadžer momčadi

Andrew Green direktor istraživanja i razvoja, RBT

Paul Monaghan glavni inženjer za utrke i testiranja

Rob Marshall glavni dizajner, RBT

Peter Prodromou šef aerodinamike, RBT

Terry Brice operacijski menadžer, BRT

Paul Field menadžer proizvodnje, RBT

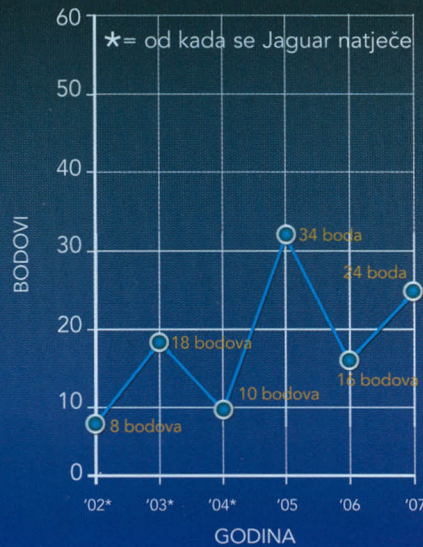
Kenny Handkammer glavni mehaničar

Guillaume Rocquelin inženjer za utrke (DC)

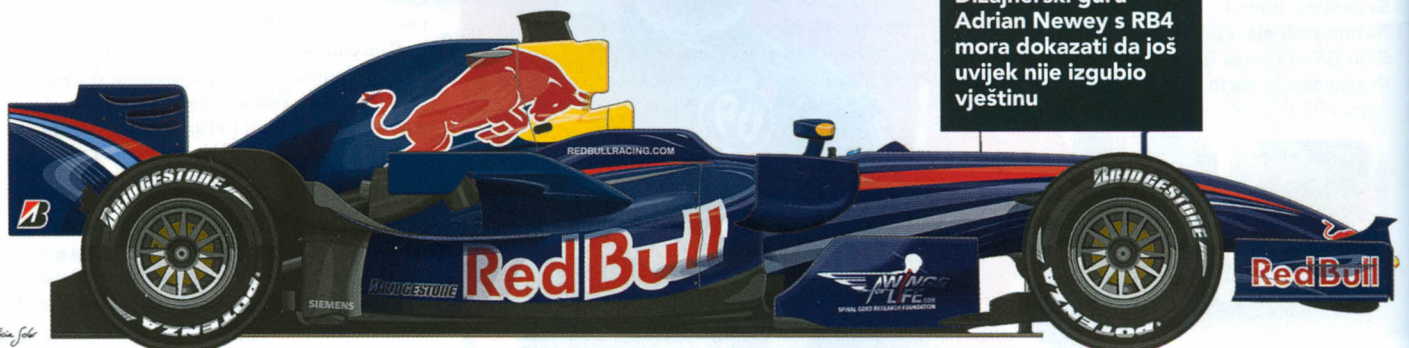
Ciaran Pilbeam inženjer za utrke (Webber)

BODOVI U PRVENSTVU

Za posljednjih šest godina



Dizajnerski guru Adrian Newey s RB4 mora dokazati da još uvijek nije izgubio vještinu



ILUSTRACIJE: PATRICIA SOLER; SLIKE: CLIVE MASON/GETTY IMAGES; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



ADUTI I SKRIVENE ZAMKE

piše Peter Windsor

Vrijeme za odbacivanje konvencionalnosti?

Nakon treće pune sezone Red Bull se postavio kao najkonvencionalnija momčad u F1.

S obzirom na neobuzdani imidž njihova vlasnika/sponzora, to je bez sumnje dobra stvar i trebala bi voditi do solidnih rezultata 2008.

Konvencionalan postav konstruktora (Adrian Newey/Geoff Willis) dobro bi trebao nadopunjavati konvencionalan par vozača

(Mark Webber/David Coulthard) i konvencionalan menadžment (koji vodi Christian Horner)

Naposljednu, konvencionalno dizajnirana bivša Stewartova, bivša Jaguarova tvornica sveobuhvatno je unaprijeđena i trebala bi momčadi omogućiti da konstantno rade na BMW-ovoj razini proizvodnje.

Ukratko, očekuju ih postolja – posebno ako je novi Neweyjev bolid nekonvencionalan i brz, kakvi su bili njegovi McLareni i Williamsi.

Također, nemojte podcjenjivati Webbera i Coultharda: Mark je pobjednik koji očekuje svoju pobjedu, DC se još uvijek može iskazati.

Moraju izbjegavati zamke na pit wallu

Kao i većina momčadi, Red Bull se suočava s iznimno natjecateljski raspoloženom konkurencijom. Da li će njihov menadžment na pit wallu i u garaži funkcionirati učinkovito kao dečki iz Renaulta, Williamsa, BMW-a i Honde?

F1 je pomalo živčana zbog živopisnih milijunaša koji se odluče njome 'baviti'. Za razliku od financijski stabilne Toyote, čija je dugoročna obveza logična i pouzdana, Red Bull može napustiti F1 jednako brzo kao što ju je 'otkrio'.

Na srednje staze to može biti uznemirujuće. **FO**



TOYOTA

Momčad najvećeg automobilskog giganta posrtala je stazom dvije pune sezone. Potpuno je izvjesna još jedna teška godina.

PODACI O MOMČADI

Bolid TF108
Motor RVX-08
Osnovan 2002.
Prva VN Australija 2002.
VN započete 104
Pobjede 0
Pole position 2
Najbrži krug 1
Konstruktorski bodovi 163
Konstruktorski naslovi 0
Vozački naslovi 0

ADRESA

Toyota Motorsport GmbH
Toyota-Allee 7,
50858 Cologne, Germany
Tel. +49 (0)223 418230
Fax +49 (0)223 4182337
Internet stranica www.toyota-f1.com

Po njihovom teturanju u predsezoni mogli ste podesiti svoj sat. Vanjski dizajn bolida ostao je bljutavo dosadan, kao i dosadašnje izjave tipa "130% posvećeni F1" i sl.

U međuvremenu, čak i najvatreniji Trullijevi obožavatelji već su se navikli na njegovu nekonzistentnost: uvijek kasni za cijeli krug, apolitičan i katkad skroman za utrke Velike nagrade F1. Mnogobrojni znalci predvidjeli su da će talentirani Timo Glock uskoro zaigrati za Toyotu.

Čak i da ništa od navedenog nije istinito (ili nije dokazano), ili se može izbrisati, negativne percepcije ostaju. Sve je to došlo do ušiju "šefova" u Kölnu. Ipak, nismo sigurni hoće li to Japance samo dotaknuti ili ih i protresti. Jesu li tu da pobjeđuju ili da sudjeluju? Michael ili Ralf?



BOLID BROJ 11

JARNO TRULLI

Datum rođenja 13. 07. 1974.
Mjesto rođenja Pescara, Italija
Mjesto stanovanja St. Moritz, Švicarska
Bračni status Oženjen Barbarom (2 sina, Enzo i Marco)
Visina 173 cm
Težina 60 kg
Internet str. www.jarnotrulli.com



F1 POVIJEST

Prvi nastup VN Australije 1997. **Pobjede** 1
Započete utrke 181 **Pole pozicije** 3 **Najbrži krug** 0
Bodovi 183 **Rezultat** 2007. 13.

BOLID BROJ 12

TIMO GLOCK

Datum rođenja 18. 03. 1982.
Mjesto rođenja Lindenfels, Njemačka
Mjesto stanovanja Köln, Njemačka
Bračni status Neoženjen
Visina 169 cm
Težina 64 kg
Internet str. www.timoglock.de



F1 POVIJEST

Prvi nastup VN Kanade 2004. **Pobjede** 0 **Započete utrke** 4 **Pole pozicije** 0 **Najbrži krug** 0 **Bodovi** 2
Rezultat 2007. -

TF-108 koristi novi gornji dio prednjeg spojlera oponašajući McLaren; ovjes je temeljito preraden



TESTNI VOZAČ

Kamui Kobayashi
Datum rođenja 13. 09. 1986.
Broj GP startova 0
Prethodno je vozio u GP2
Azije 2007.



Trulli je u Toyoti bio uzoran profesionalac: brz i bez prigovora

Odlučite se. Honda je bila u sličnoj situaciji sezone 2007. – pa su nakon toga zaposlili Rosa Brawna. Toyota je, ne znamo zašto, ostala podređena odboru, a ono što joj je stvarno bilo potrebno bio je tehnički gospodar ili renomirana pobjednička figura na koju će se fokusirati.

Primjerice, njihova najveća prilika i najbolji rezultati dosad bili su s Mikeom Gascoyneom za kormilom.

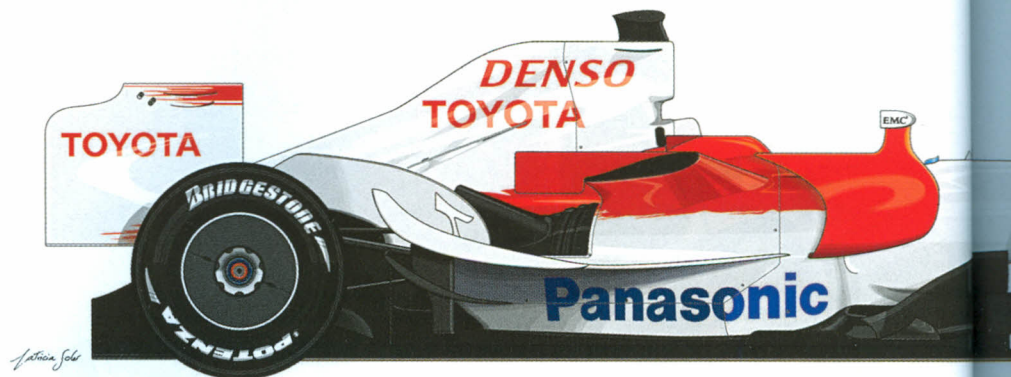
Ali, njegova sklonost besmislicama i pobožnim i nečitim izvješćima nisu bili samo loša strana njegove osobnosti, nego i njegova tamna mrlja. Glupa Toyota.

Angažiranje inženjera Franka Derniea kao konzultanta, zbog čega je i sam Patrick Head bio sretan, bio je koristan potez. Ali, potrebno je više od toga da se Toyota oporavi.

Toyotin stari običaj je provlačenje kroz sredinu. Međutim, to nije dovoljno, ali je pokazatelj unutarnjeg talenta te uspavane zvijeri.

I da znate, jednog bi se dana mogla probuditi i progutati cijelu F1. Na primjer, Toyotina metodologija osnova je za uspjeh u F1: standardiziranje postupaka, njihova mjerljivost, usporedba sa zahtjevima i povećanjem proizvodnosti, standardiziranje novih postupaka...

Međutim, to se neće dogoditi 2008.



Antonio Jola

Momčad

Došao Nitko

Otišao Ian Hall, dizajner, prosinac 2007.,
odredište: Force India

Sponzori

Došao Würth, korporativni partner, siječanj 2008.

Otišao BMC, prosinac 2007., odredište:
nepoznato, Kingsfisher Airlines, prosinac 2007.,
odredište: Force India

Presuda

Loši rezultati 2007. ukazivali su da tehničkom odjelu momčadi treba svježja krv, ali posljednjih 12 mjeseci nitko nije došao. Zato se postavlja pitanje zašto bi ovogodišnji bolid bio išta bolji od prethodnog. Jedina svijetla točka je što je Ralf Schumacher otišao, a u Glocku je Toyota pronašla odlučnog natjecatelja

KLJUČNO OSOBLJE

Tadashi Yamashina upravitelj momčadi i predsjedavajući

John Howett predsjednik

Yoshiaki Kinoshita izvršni potpredsjednik

Pascal Vasselon stariji menadžer, šasija

Luca Marmorini stariji menadžer, motor

Noritoshi Arai direktor, tehnički koordinator za šasiju

Kazuo Takeuchi direktor, tehnički koordinator za motore

Richard Cregan voditelj momčadi

Dieter Gass glavni inženjer za utrke i testiranja

Mark Gillan voditelj aerodinamičkog odjela

Gérard Lecoq glavni mehaničar

Gianluca Pisanello trkaći inženjer (Trulli)

Francesco Nenci trkaći inženjer (Glock)

DOLASCI I ODLASCI

Vozači

Došao Timo Glock, siječanj 2008. (iz GP2);
Kamui Kobayashi, test vozač, prosinac 2007. (iz F3 Euroserije)

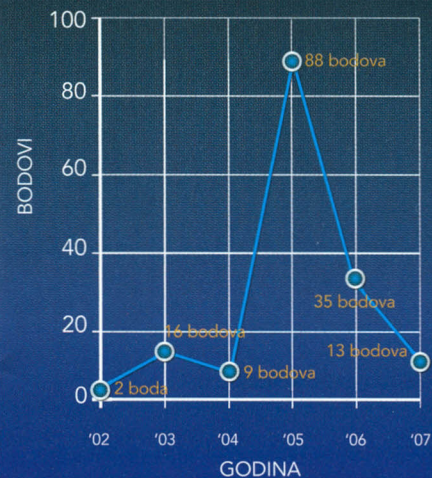
Otišao Ralf Schumacher, prosinac 2007.,
odredište: nepoznato
Franck Montagny, prosinac 2007., odredište:
nepoznato

Tehnika

Uvedeno MES ECU; mjenjač za četiri utrke;
novi gornji dio prednjeg spojlera

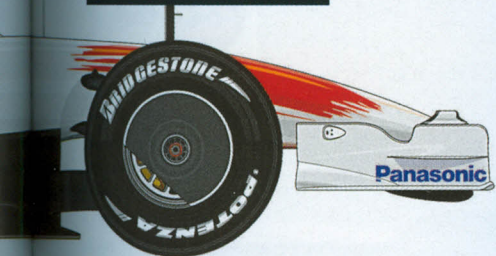


BODOVI U PRVENSTVU
Za posljednjih šest godina



Prvak GP2, Timo Glock, trebao bi momčadi Toyote ubrizgati toliko potrebnu dozu mladenačke energije

Toyota iskušava veliki međuosovinski razmak koji je tako učinkovito 2007. rabio Ferrari



ADUTI I SKRIVENE ZAMKE

piše Peter Windsor

Pristup lijevom stranom mogao bi biti dobar

Toyota se natječe u F1 na svoj način i neki ih zbog toga ismijavaju. Ta podbadanja vidim kao Toyotine dobra obilježja koja im, zapravo (ako sve prođe dobro), mogu pomoći da isplivaju na površinu.

Po mojem mišljenju svi pristupaju F1 na isti način, pa zašto to netko ne bi pokušao učiniti drukčije?

Zato je Toyota izgradila momčad od nule. Stvorili su vlastitu šasiju i motore. Bazu su smjestili u Njemačku i zaposlili dobre i vjerne dečke. Lucu Marmorinija zaduženog za motore, dr. Marka Gillana za aerodinamiku i Richarda

Cregana za upravu. Tome treba dodati da je Toyota najveći svjetski proizvođač automobila i da se dugoročno posvetila natjecanju u F1.

To nam na mnogo načina sve govori.

Prošlogodišnju štetu teško je popraviti

Trenutačno su najočigledniji problemi povezani sa smještajem baze u Njemačkoj: jezične barijere (miješanje jezika), visoki porezi, ograničenja u izboru osoblja i različita infrastruktura u dizajniranju i konstruiranju. Mislim da to nije odgovarajući temelj za sezonu 2008. Prošla godina bila je obilježena nesigurnim bolidom, nekolicinom briljantnih utrka Jarna Trullija i drugorazrednim pokušajima Ralfa Schumachera. Polazeći od toga, teško je reći na čemu su.

F1

Novost su podrezani bočni usisnici zraka za hlađenje motora i retrovizori u Renaultovom stilu



BOLID BROJ 14

SEBASTIEN BOURDAIS



Datum rođenja 28. 02. 1979.

Mjesto rođenja Le Mans, Francuska

Mjesto stanovanja Švicarska

Bračni status Oženjen s Claire
(imaju kćer Emmu)

Visina 179 cm

Težina 72 kg

Internet str. www.sebastien-bourdais.com



F1 POVIJEST

Prvi nastup Australija 2008. VN startova 0 Pobjeda 0 Pole positiona 0 Najbržih krugova 0 Bodova 0 Rezultat 2007. -

BOLID BROJ 15

SEBASTIAN VETTEL



Datum rođenja 03. 07. 1987.

Mjesto rođenja Heppenheim, Njemačka

Mjesto stanovanja Švicarska

Bračni status Neoženjen

Visina 176 cm

Težina 62 kg

Internet str. www.sebastianvettel.de



F1 POVIJEST

Prvi nastup SAD 2007. VN startova 8 Pobjeda 0 Pole positiona 0 Najbržih krugova 0 Bodova 6 Rezultat 2007. 14.



TORO ROSSO

Imali su dobar završetak 2007. Ovu godinu započinju s nadograđenim lanjskim bolidom. Mogli bi biti iznenađenje početka sezone.

Super Séb? Bourdais je dobio zasluženu priliku u F1. Hoće li je maksimalno iskoristiti?



PODACI O MOMČADI

Bolid STR02B (na početku sezone)
Motor Ferrari 056
Godina osnivanja 2006.
Prvi nastup VN Bahrein 2006.
VN započete 35
Pobjede 0
Pole position 0
Najbrži krug 0
Konstruktorski bodovi 9
Konstruktorski naslovi 0
Vozački naslovi 0

ADRESA

Scuderia Toro Rosso
 Via Spallanzani 21,
 48018 Faenza RA, Italy
Tel. +39 054 669 6111
Fax +39 054 662 0998
Internet stranica www.redbullf1.com

Sebastijani i ekipa mogli bi imati zanimljivu budućnost. Može li der Seb, Vettel, koji se sjajno snašao u F1, nastaviti napredovati na potencijalu koji je privukao Schumijevu pozornost?

I može li le Séb, Bourdais, razbiti Champ Carovo prokletstvo u F1, započeto dosadnim izvedbama Michaela Andrettija i Alexa Zanardija (u drugom pokušaju, u Williamsu) tijekom 1990-ih i posve otporno na svjetski naslov Jacquesa Villeneuvea?

Sebastijani su mnogo rječitiji i uobičajeniji tipovi od nadmenog Scotta Speeda i taštog Vita Liuzzija, ali kako imaju veće izgleda od svojih prethodnika, bude li sve kako valja, da sjednu u pobjednički bolid, i oni će teško stvoriti ozračje zajedništva.

Bourdais, četverostruki prvak u SAD-u, očito zna kako složiti uspješnu sezonu, no želi li imati Vettela na vidiku, morat će neprimjetno prijeći iz zdepastog i sirovog Champ Cara u krhak i graciozan bolid F1.

Njihov će dvoboj biti gospodski, i premda to neće uvijek biti u najboljem interesu momčadi, očekujte da će ekipa iz Faenze isticati njegove najbolje strane te da se neće upletati.

Suvlasnik Gerhard Berger, čelnik momčadi Franz Tost (opis posla mu je nejasan, ali zna što radi i radi to dobro) i tehnički ravnatelj Giorgio Ascanelli (radio sa Sennom u McLarenu) trkači su od glave do pete i uživat će u energiji koju će donijeti možda najbolje sparivanje u "Minardijskoj" povijesti.

Oni su također svjesni da će, nastavi li se napredak prikazan potkraj prošle sezone, zajedno s momčadi morati razmisliti o svojim stavovima i promijeniti navike.

Toro Rosso ima velike koristi od suradnje sa sestrinskom momčadi Red Bulla

Kad se Vettel u Japanu probio u Q3, momčad, ukalupljena u konzervativno razmišljanje o vožnji s jednim zaustavljanjem na kraju grida, sve je upropastila pogreškama koje je Vettel još nadopunio svojim ekshibicijama iza sigurnosnog automobila.

To što su se svi odmah trgnuli i u Kini povukli sve ispravne poteze, bio je ohrabrujuć pokazatelj.

Postoji, dakako, realna mogućnost da rezultat u Šangaju, četvrto i šesto mjesto, ostane najveći uspjeh ove momčadi – BMW i Renault tada su, sjetite se, mislima već bili u 2008.

Premda eurići g. Mateschitza nisu uveli njegovu B-momčad u prvu ligu F1, omogućili su im, a i dalje će, da tijekom cijele sezone provode mali istraživačko-razvojni program.

Da, novu će sezonu početi u prošlogodišnjem bolidu, no kad nova šasija bude gotova, nastavit će uživati u blagodatima koje su plod boravka u Red Bullovoj palači u paddocku.

Dakle, postoje dobri razlozi za optimizam glede nadolazeće kampanje.

Momčad

Došao Claudio Balestri, trkaći inženjer, prosinac 2007. (iz Red Bull Technology)

Otišao Hoh McGill, trkaći inženjer, prosinac 2007. (odredište nepoznato)

Sponzori

Došao OZ, dobavljač kotača, siječanj 2008.

Otišao Avus, dobavljač kotača, prosinac 2007.

Presuda

S Ferrarijevim motorom sve je u redu, a vozački postav najbolji je u momčadskoj povijesti. Smatra se da je Vettel vrlo osobit vozač, a Bourdais, premda još uvijek nepoznanica u F1, zna pobjeđivati i, doista, osvajati naslove.

Ali svaki dugotrajniji uspjeh ovisit će o tome kad će dobiti novi bolid.

ADUTI I SKRIVENE ZAMKE

piše Peter Windsor

Dva Sebastijana u rukavu

Dva vrlo brza vozača, konstrukcija Adriana Neweyja, Ferrarijevi motori, dobri momci koji sve to vode – nekadašnji Minardi ima veliku priliku da 2008. postigne ozbiljne rezultate. Bit će posebno zanimljivo vidjeti kako će se Sébastien Bourdais snaći uz Vettela.

Znamo koliko je Vettel dobar, a Bourdais je bio briljantan u europskoj F3000, da ne spominjemo SAD. Činjenica da je Bourdaisu trebalo toliko dugo da dobije priliku, tužna je osuda sustava F1, ali i francuskog trkačkog svijeta.

KLJUČNO OSOBLJE

Dietrich Mateschitz suvlasnik

Gerhard Berger suvlasnik

Franz Tost čelnik momčadi

Giorgio Ascanelli tehnički ravnatelj

Gianfranco Fantuzzi glavni ravnatelj

Laurent Mekies glavni inženjer

Massimo Rivola voditelj ekipe

Sandro Parrini tehnički koordinator

Domenico Sangiorgi voditelj logistike

Claudio Balestri

trkaći inženjer (Bourdais)

Riccardo Adami trkaći inženjer (Vettel)

Paolo Piancastelli glavni mehaničar

DOLASCI I ODLASCI

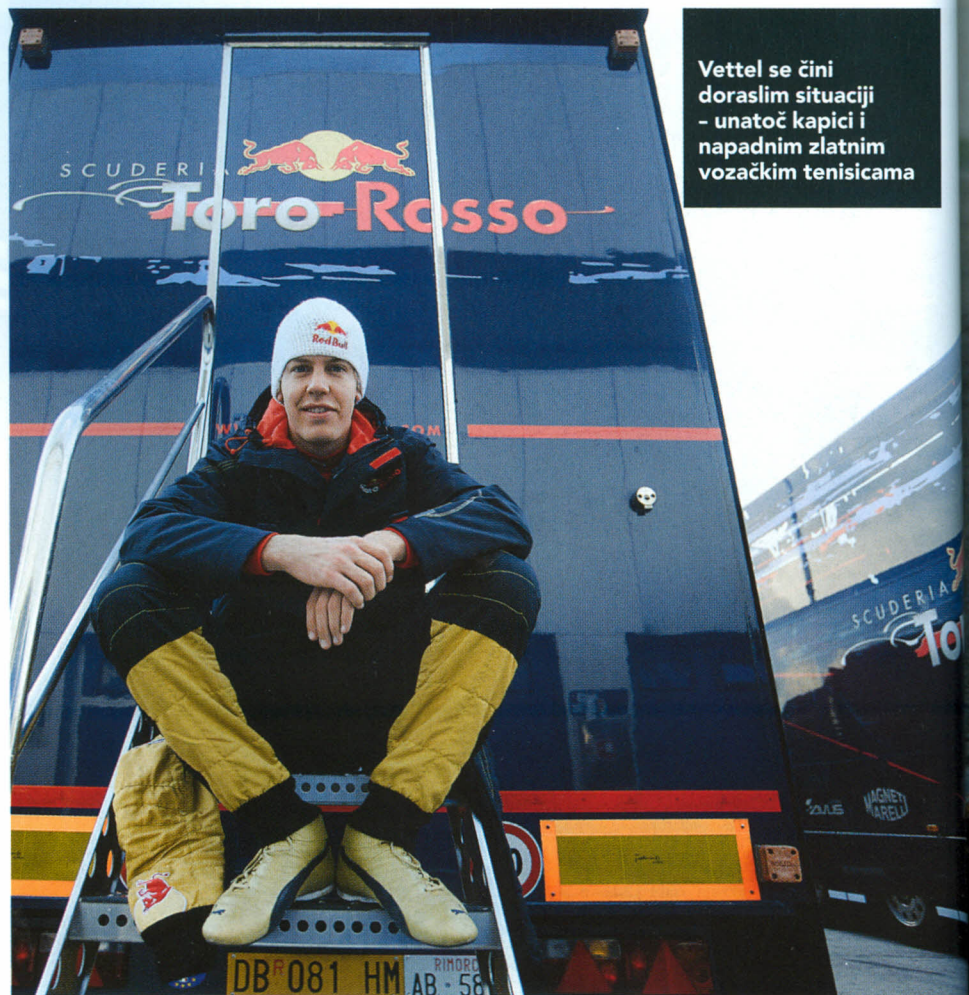
Vozači

Došao Sebastian Vettel, kolovoz 2007. (iz BMW-Sauber) i Sébastien Bourdais, rujna 2007. (iz Champ Cara)

Otišao Scott Speed, kolovoz 2007. (u SAD) i Vitantonio Liuzzi, studeni 2007. (u Force Indiju kao testni vozač)

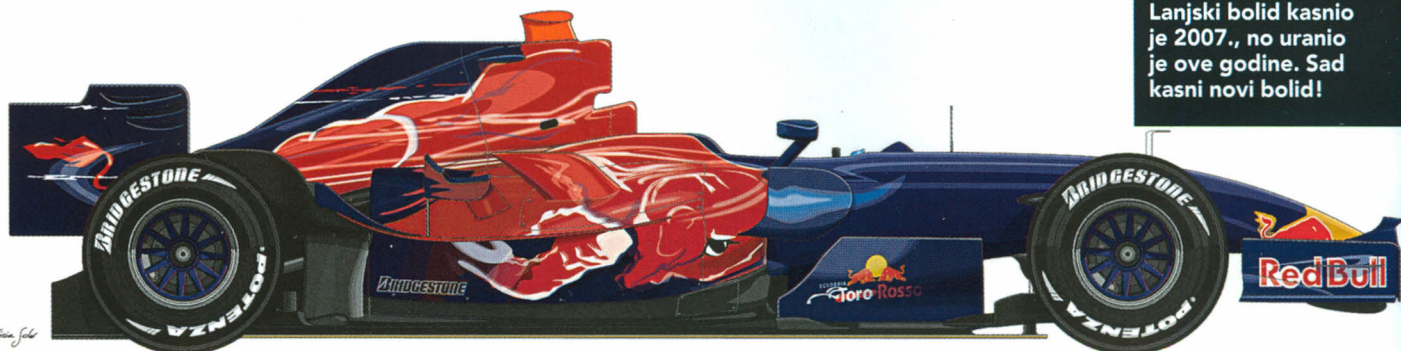
Tehnika

Uvedeno MES ECU, mjenjač za četiri utrke



Vettel se čini dorašlim situaciji – unatoč kapici i napadnim zlatnim vozačkim teniscama

Lanjski bolid kasnio je 2007., no uranio je ove godine. Sad kasni novi bolid!



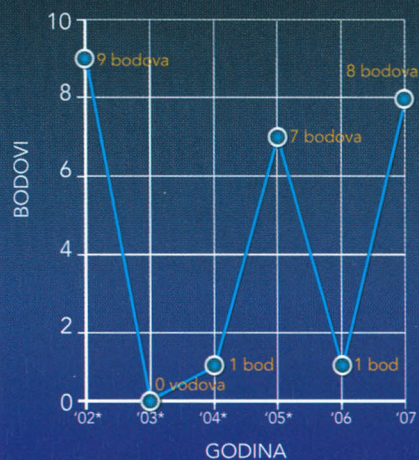
Oblaci nesigurne budućnosti

Od svih momčadi 2008., Toro ima najnestabilniji vozački par. Obojica su brzi i obojica moraju održati jake ugledе. Radujem se što ću moći vidjeti kako će Red Bullov vozački menadžment postupati s njima. Na čelu marketinga Toro Rossa – vjerojatno najtežeg posla u F1, s obzirom na, ponajprije, prisutnost Red Bulla na bolidu te RB-ovu nedosljednost u određivanju komercijalnih partnera – vrlo je iskusni Jim Wright. Drugim riječima, zatvori li RB slavinu, što bi se moglo zbiti kad potkraj 2009. klonovi postanu zabranjeni, budućnost Toro Rossa mogla bi postati upitna, a to može utjecati na njihov ovogodišnji rezultat. **FO**

BODOVI U PRVENSTVU

Za posljednjih šest godina

* kao Minardi



Daje vam krila -
a možda i ostatak
najnovijeg bolida
Adriana Neweyja



HONDA

Svi u boksu iščekuju što će učiniti Ross Brawn. Od Hondinog novog šefa momčadi očekuje se doista mnogo.

PODACI O MOMČADI

Bolid RA108
Motor RA808E
Godina osnivanja 1964.
Prvi nastup Njemačka 1964.
Broj GP startova 70
Pobjede 3
Prve startne pozicije 2
Najbrži krugovi 2
Konstruktorski bodovi 140
Konstruktorski naslovi 0
Vozački naslovi 0

ADRESA

Honda Racing F1 Team
Operations Centre, Brackley,
Northamptonshire NN13 7BD, UK
Tel. +44 (0)1280 844000
Fax +44 (0)1280 844001
Internet stranica www.hondaracingf1.com

Uzmite Rossa Brawna. Dodajte prstohvat Rossa Brawna. Začinite Rossom Brawnem. Uživajte s ostrim, ohlađenim Rossom Brawnem. I što ste dobili? Sigurno ne Ferrari. Schumijeva Scuderia nije bila sastavljena u jednom danu – niti s jednim čovjekom.

No ako ste o Hondinom potpisivanju ugovora s ovim stanovnikom Manchestera koji nosi naočale raspravljali kao o najvažnijem događaju luckaste sezone, ne biste bili prvi izbačeni iz Maxovog i Bernijevog prekrasnog balona.

Honda je, kao što se zbiva u suvremenoj Formuli 1, umanjila važnost promjena: potpuni Brawnov učinak nećemo vidjeti do 2009. To je istina kad govorimo o razvoju bolida.

No curriculum vitae i aura tog čovjeka je tolika – i rezultirajuća (blagonaklona) diktatorska zadaća koju mu je dodijelila Honda – da bi čak i glasina o njegovu dolasku imala snažan učinak. A budući da nema toga što on ne može napraviti –

SLIKE: XPB.CC; LORENZO BELLANCA/LAT; ALASTAIR STALEY/LAT; XPB.CC



BOLID BROJ 16

Bio je strpljiv, no napokon se čini kako je Jensen na pravom mjestu u pravo vrijeme

JENSON BUTTON

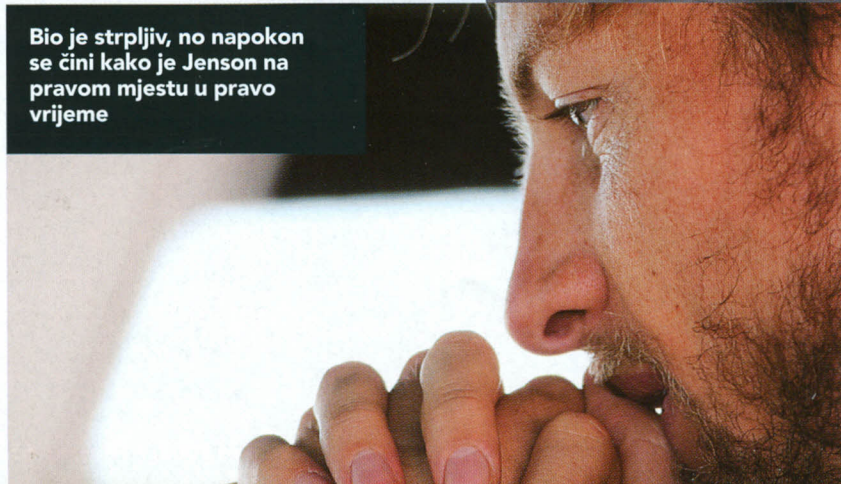


Datum rođenja 19. 01. 1980.
Mjesto rođenja Frome, Engleska
Mjesto stanovanja Monako i London
Bračni status Neoženjen
Visina 182 cm
Težina 69 kg
Internet str. www.jensonbutton.com



F1 HISTORY

Prvi nastup Australija 2000. **Započetih utrka** 135
Pobjeda 1 **Pole positiona** 3 **Najbržih krugova** 0 **Bodova** 229
Rezultat 2007. 15.



Francuska	Velika Britanija	Njemačka	Mađarska	Europa	Belgija	Italija	Singapur	Japan	Kina	Brazil
22. 06.	06. 07.	20. 07.	03. 08.	24. 08.	07. 09.	14. 09.	28. 09.	12. 10.	19. 10.	02. 11.

Izostavljanje sustava protiv proklizavanja iz jednadžbe vozač/bolid trebalo bi ići u korist Buttonu



BOLID BROJ 17

TESTNI VOZAČI

RUBENS BARRICHELLO



Datum rođenja 23. 05. 1972.
 Mjesto rođenja São Paulo, Brazil
 Mjesto stanovanja Monako
 Bračni status Oženjen sa Silvanom (2 sina, Eduardo i Fernando)
 Visina 172 cm
 Težina 70 kg
 Internet str. www.barrichello.com.br



F1 HISTORY

Prvi nastup Južna Afrika 1993. Započetih utrka 249
 Pobjeda 9 Pole positiona 13 Najbržih krugova 15 Bodova 519
 Rezultat 2007. 20.

Alex Wurz
 Datum rođenja 15. 02. 1974.
 Započetih utrka 69
 Posljednji nastup u F1 2007. (za Williams, 13 bodova)

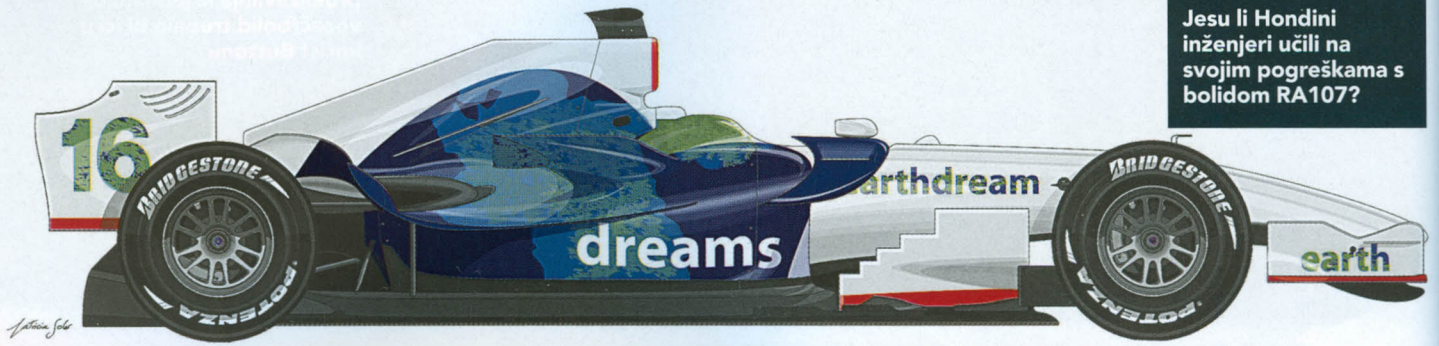


Mike Conway
 Datum rođenja 19. 08. 1983.
 Započetih utrka 0
 Posljednji nastup u F1 2007. (14. mjesto)



Luca Filippi
 Datum rođenja 09. 08. 1985.
 Započetih utrka 0
 Posljednji nastup u F1 Azija 2007.



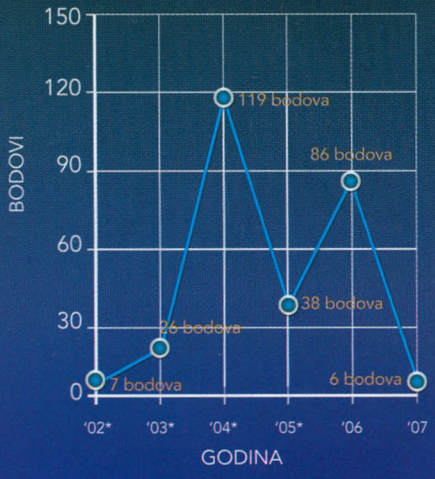


Jesu li Hondini inženjeri učili na svojim pogreškama s bolidom RA107?

BODOVI U PRVENSTVU

Za posljednjih šest godina

* kao B.A.R



osim vožnje bolida – utjecao bi na svaku stranu momčadi od svog prvog dana.

To je dobar posao, jer je mnogo toga potrebno obaviti. To što Brawn teško može pogoršati situaciju – rekavši to radosno, bez loših namjera – nije veliki plus.

Njegova Honda je, priznajmo, gotovo na samome dnu.

I tako Brawn, privikavajući se na svoju novu ulogu šefa momčadi, mora sve držati pod kontrolom tako što naređuje, naređuje i naređuje. Bit će ga posvuda, i to je dobro, no čak i on može istodobno biti samo na jednom mjestu; ne može dodatno provjeriti podešavanje zračnog tunela opušteno nadzirajući svojeg starog prijatelja Rubensa.

Rubens se prošle godine činio nemotiviran i treba vratiti svoju čaroliju

Tako da pomno mora odabrati gdje da upotrijebi svoj autoritet, koga da zaposli (uključujući tehničkog direktora i glavnog mehaničara) i koga da otpusti.

Na drugim mjestima, mora ponovno učvrstiti i smiriti rastresenu momčad.

Među njima, Jenson Button zasad mu je najmanja briga. Izići iz potencijalno loše situacije s dobrim ugledom bio je dobar trik. Bila je to preduga i pregruba pouka, no sezona 2007. vjerojatno je upotpunila Buttonovu F1 naobrazbu. Zbog toga će Hondi podariti prve od svojih najboljih godina.

Ako žele imati koristi od njegovih drugih i trećih mjesta, moraju ga 2008. podići na postolje. A tu nastupa Ross Brawn.

KLJUČNO OSOBLJE

Ross Brawn šef momčadi
Nick Fry glavni izvršni direktor
Yasuhiro Wada glavni menadžer, Honda Motorsport
Hiroshi Abe predsjednik, Honda Racing
Shuhei Nakamoto zamjenik upravitelja direktora (tehnički)
Jörg Zander zamjenik tehničkog direktora
Otmar Szafnauer direktor strateškog i poslovnog planiranja
Jacky Eckerlaert direktor naprednog istraživanja
Ron Meadows sportski direktor
Loïc Bigois voditelj aerodinamike
Steve Clark voditelj trkačkog i testnog razvoja
Craig Wilson glavni inženjer, razvoj bolida
Jock Clear viši trkaći inženjer (Barrichello)
Andrew Shovlin viši trkaći inženjer (Button)

DOLASCI I ODLASCI

Vozači

Došao Alex Wurz, treći vozač, siječanj 2008. (iz Williamsa)

Otišao Christian Klien, treći vozač, prosinac 2007. Odredište: BMW

Tehnika

Uvedeno MES ECU; mjenjač za četiri utrke

Momčad

Došao Ross Brawn, šef momčadi, prosinac 2007. (iz Ferrarija); Jörg Zander, zamjenik

tehničkog direktora, rujna 2007. (iz BMW-Saubera); Steve Clark, voditelj trkačkog i testnog razvoja, listopad 2007. (iz McLarena); Loïc Bigois, voditelj aerodinamike, srpanj 2007. (iz Williamsa); John Owen, viši aerodinamičar, lipanj 2007. (iz BMW-Saubera); Francois Martinet, viši aerodinamičar, srpanj 2007. (iz Williamsa); Peter Coysh, viši aerodinamičar, kolovoz 2007. (iz McLarena); David Butler, marketinški direktor, studeni 2007. (iz Laureusa); Jamie Shaw, ekološki inženjer, svibanj 2007.; Mark Ellis, glavni testni inženjer, kolovoz 2007. (iz Super Agurija)

Otišao

Mariano Alperin-Bruvera, glavni aerodinamičar, kolovoz 2007. odredište: BMW-Sauber; Alastair Gibson, glavni mehaničar, listopad 2007. odredište: nepoznato

Sponzori

Došao Bez promjena

Otišao Bez promjena

Presuda

Može li jedan čovjek – Brawn – promijeniti sudbinu prošlosezonske neuspješne momčadi? Čini se da može. Hondi stvari kreću nabolje.

ADUTI I SKRIVENE ZAMKE

piše Peter Windsor

Brawn donosi korisnu ravnotežu

Odlaskom Gila de Ferrana s posla koji nikada nije postojao i postavljanjem Rossa Brawna na položaj višeg tehničkog menadžera, Honda se dobro snašla. Osim toga, Jenson Button nije daleko od Kimija i Lewisa po sposobnosti upravljanja bolidom i osobito njegovim prijanjanjem – pa bi se trebao isticati i bez sustava protiv proklizavanja.

Honda kao tvrtka ostaje motivirana i predana, međunarodno je vodi Yasuhiro Wada, a na utrkama je predstavlja odlični Otmar Szafnauer i politički iskusan Nick Fry, koji vodi komercijalnu stranu F1 nastupa. Honda Japan sada gleda i sluša (umjesto da priča i zapovijeda), a rezultat, zahvaljujući Brawn, dobra je mješavina F1 uma i mišića proizvođača automobila.

Honda se nalazi na dobrom položaju blizu Silverstonea, imaju dodatnu korist od Alexa Wurza koji je testni vozač i ima dobre uvjete koji će pod Brawnovim vodstvom nedvojbeno postati bolji.

Ukratko, Honda ima najbolju šansu za uspjeh još od neslavnih dana problema sa spremnicima goriva 2005.

Priča se kako je Hondin sustav obnavljanja kinetičke energije (KERS) koji će se naći u bolidu 2009. trenutačno daleko ispred konkurencije.

Razlozi za optimizam 2008.

Odlazak Alistaira Gibsona s položaja glavnog mehaničara nakon Velike nagrade Brazila bio je pomalo zabrinjavajuć. Njegov entuzijizam i nadarenost bit će teško zamijeniti.

No osim toga... hmm. Što više razmišljate, bolje shvaćate da je u Hondi malo toga lošeg.

Prodavanje bolida RA108 Super Aguriju je vjerojatno stres bez kojega mogu živjeti – a iznad bolida nalazi se upitnik, jer je 2007. podbacio.

Premda, uz Brawnovu prisutnost, i uz dobre momke koji su učili na svojim pogreškama, postoje šanse da će RA108 moći konkurirati barem Williamsu i Red Bullu.

FO

ILUSTRACIJE: PATRICIA SOLER; SLIKE: XPB.CC; XPB.CC

Bivši Ferrarijevi momci: Brawn, Barrichello... nije li ondje bio još jedan momak?





Takuma Sato nastavlja
s usponom, no koliko
će to dugo trajati?



TESTNI VOZAČ

James Rossiter*

**treba biti potvrđen od
momčadi*

Datum rođenja 25. 08. 1983.

Započetih utrka 0

Posljednji nastup

World Series za Renault
2006. (14. mjesto)



SUPER AGURI

Prošle sezone bili su vrlo dobri, no očajnički im treba infuzija sredstava žele li to ponoviti.

Lijepo je što im Honda pomaže, no ova momčad treba veću potporu iz Japana

BOLID BROJ 18

TAKUMA SATO*

*treba biti potvrđen od momčadi

Datum rođenja 28. 01. 1977.

Mjesto rođenja Tokio, Japan

Mjesto stanovanja Monako

Bračni status Oženjen (1 sin)

Visina 164 cm

Težina 59 kg

Internet str. www.takumasato.com

F1 POVIJEST

Prvi nastup Australija 2002. Započetih utrka 86

Pobjeda 0 Pole positiona 0 Najbržih krugova 0 Bodova 44

Rezultat 2007. 17.



BOLID BROJ 19

ANTHONY DAVIDSON*

*treba biti potvrđen od momčadi

Datum rođenja 18. 04. 1979.

Mjesto rođenja Hemel Hempstead, Engleska

Mjesto stanovanja Brackley, Engleska

Bračni status Oženjen s Carrie

Visina 165 cm

Težina 56 kg

Internet str. www.anthonnydavidson.com

F1 POVIJEST

Prvi nastup Mađarska 2002. Započetih utrka 20

Pobjeda 0 Pole positiona 0 Najbržih krugova 0 Bodova 0

Rezultat 2007. 20.



PODACI O MOMČADI

Bolid SA08

Motor RA807E

Osnovana 2005.

Prva utrka Bahrein 2006.

Startova VN 35

Pobjeda 0

Pole position 0

Najbržih krugova 0

Ukupno konstruktorskih bodova 4

Konstruktorskih naslova 0

Vozačkih naslova 0

ADRESA

Super Aguri F1

Leafield Technical Centre,
Langley, Witney, Oxfordshire
OX29 9EF, UK

Tel. +44 (0)1993 871400

Fax +44 (0)1993 871212

Internet stranica www.saf1.co.jp

Ovi su momci činili čuda i nemoguće je ne voljeti ih. (U Japanu su vrlo popularni.) No svejedno, ništa osobno, ali Formula 1 ne bi žalila kada bi otišli. (Lotus? Da, što god.)

Uz dvogodišnju stanku razvoja bolida (i provedbu tog propisa), možda ih 2009. neće biti jer će ova sezona definitivno biti problematičnija od prethodne: još manje osoblja (oko 20 ih je otpušteno tijekom zime) i znatan manjak sredstava (napustio ih je glavni sponzor iz 2007., za kojeg u vrijeme pisanja ovog članka još nisu našli zamjenu).

Lijepo je što im Honda pomaže da u F1 zadrže kultnog Takumu Satoa (baš kao i živahnog Anthonya Davidsona) – no prošlogodišnja Honda poznata kao novi SA108 nije neki napredak. Prošle sezone nije bio nimalo pouzdan.

Tako da možemo pouzdano predvidjeti, i nadati se, većem broju nepredvidljivosti kod Takume i snažno se nadati da Anthonyeva ugladana brzina i F1 očekivanja nisu narušena neodlaskom na mjesto kolege Jensonu.

Veća prijetnja Davidsonovoj budućnosti je moguća zamjena vozačem koji plaća; svaka takva ozbiljna (ili ne toliko ozbiljna) ponuda bit će pomno razmotrena jer F1 prosjaci ne mogu biti robovi dosljednosti i kontinuiteta.

Upravo je zato Aguri Suzuki trebao ozbiljno prihvatiti ponude o preuzimanju koje je dobivao tijekom zime.

Takav bi potez zakratko pomogao.

No momčad koja rabi posuđeni bolid i motor, koja se nalazi na posuđenom terenu, posuđuje i vrijeme.

Satove će dionice početi padati, Honda će se naljutiti, a velike momčadi pokupiti stručnjake koji su dokazali da F1 još uvijek ima dušu,

da još može ponuditi nezaboravne preokrete i još uvijek može biti zabavna.

Uz sve to, Agurijeve zimske testne vožnje nisu ih proslavile, što je zapravo i bolje.

Zaključak? Preslabi su. Naš savjet? Uživajte u njima dok možete.

KLJUČNO OSOBLJE

Aguri Suzuki šef momčadi

Daniel Audetto izvršni direktor

Mark Preston tehnički direktor

Graham Taylor sportski direktor

Peter McCool glavni dizajner

Gerry Hughes glavni trkači inženjer

Michael Ainsley-Cowlishaw

menadžer momčadi

Ben Wood voditelj aerodinamike

Richard Connell trkači inženjer

(bolid 18)

TBA trkači inženjer (bolid 19)

DOLASCI I ODLASCI

Vozači

Došao Nema promjena

Otišao Nema promjena

Tehnika

Uvedeno MES ECU; mjenjač za četiri utrke

Momčad

Došao Nitko

Otišao Mark Ellis, glavni trkači inženjer, kolovoz 2007. Odredište: Honda; Antonio Cuquerella, trkači inženjer, prosinac 2007. Odredište: BMW-Sauber

Sponzori

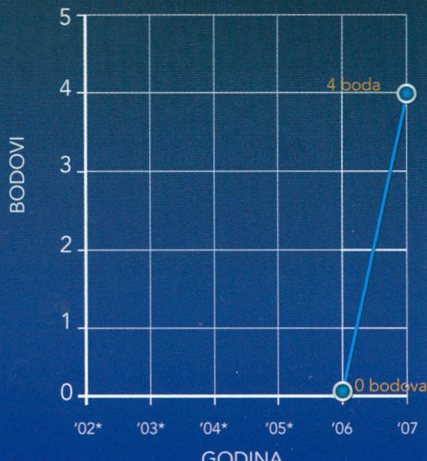
Došao Nema promjena

Otišao SS United

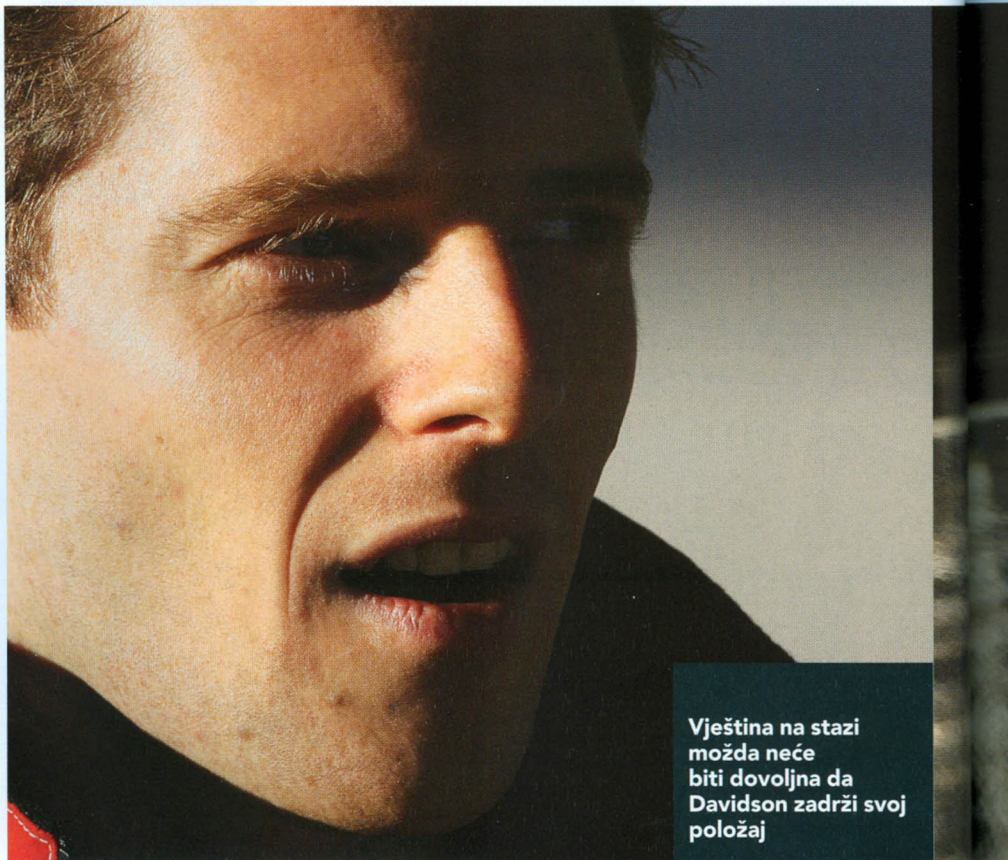
Presuda

Zima je momčad obilježila nezadovoljstvom, s mnogo nagađanja oko vlasništva. To nije dobra priprema za nadolazeće svjetsko prvenstvo i, što je još gore, vjerojatno će Hondin neposlušni RA107 morati rabiti cijele godine. Depresivno za sve uključene.

BODOVI U PRVENSTVU Za posljednjih šest godina



SLIKE: XPB.CC; XPB.CC



Vještina na stazi možda neće biti dovoljna da Davidson zadrži svoj položaj

ADUTI I SKRIVENE ZAMKE

piše Peter Windsor

Uspjeh ovisi o Hondi

Super Aguri je, iznad svega, sastavljen od sjajne skupine momaka, bore se protiv manjka komercijalne potpore iz Japana – mislim na komercijalne sponzore (koji su opet zakazali preko Dentsua, japanske najveće marketinške agencije), za razliku od vrlo pohvalne Hondine potpore.

Japanska momčad sa sjedištem u Engleskoj? Možda je to problem. Bez obzira na to, gotovo je nevjerojatno da japanska trkaća industrija, obogaćena tradicijom Velike nagrade Japana i japanskog uspjeha u Formuli 1 tijekom godina, još nije odlučila potpuno podržati Super Aguri. Aguri Suzuki dobar je čovjek; poput Daniela Audetta i Takume Satoa.

Dodajte Marka Prestona i momke iz razvoja, i imat ćete odličnu malu momčad – primjer kako dobro raditi s minimalnim sredstvima.

Sve što je ove godine potrebno brzi je bolid iz Honde, pod uvjetom da ga smiju koristiti.

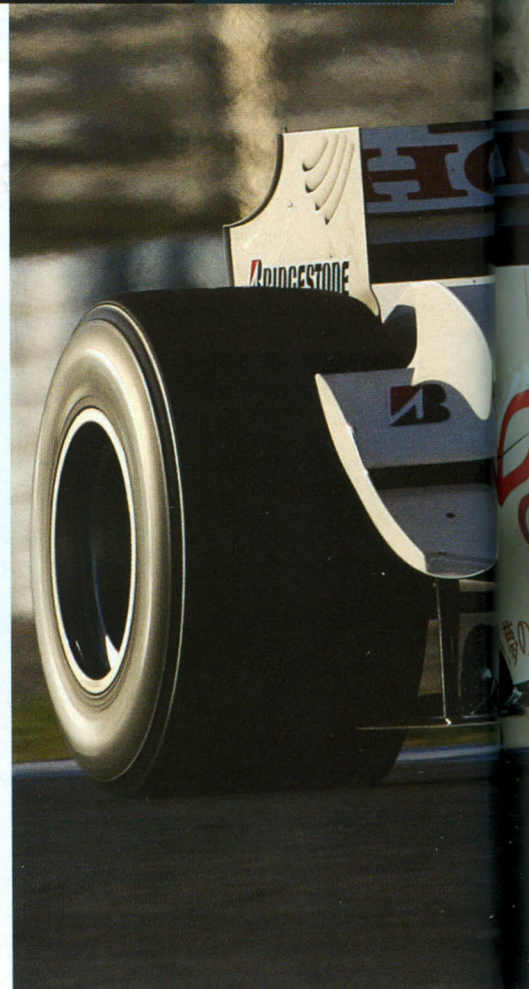
SA bi tada mogao biti dobar.

Novac, novac, novac je ključan

Poput Toro Rossa, želi li momčad postojati iza 2009., u idućih 18 mjeseci treba skupiti dovoljno novca da postane samostalni konstruktor.

To je popriličan teret.

Osim toga, nema mnogo problema s njihovim pothvatom, osim visokih cijena koje moraju plaćati za razvoj komponenata u svojim radionicama Leafieldu (u vlasništvu američkog milijardera Johna Menarda).



FO

Francuska	Velika Britanija	Njemačka	Mađarska	Europa	Belgija	Italija	Singapur	Japan	Kina	Brazil
22. 06.	06. 07.	20. 07.	03. 08.	24. 08.	07. 09.	14. 09.	28. 09.	12. 10.	19. 10.	02. 11.

Super Aguri se pri testiranju borio s manjkom rezervnih dijelova





FORCE INDIA

Nove investicije, novi ljudi, nov entuzijazam – sve što je potrebno da ovu momčad pretvori u silu na koju se mora računati

INFORMACIJE O MOMČADI

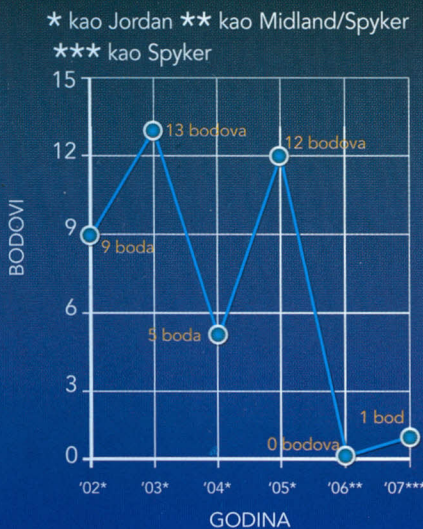
Bolid VJM01
Motor Ferrari 056
Osnovana 2007.
Prva VN Australija 2008.
Startovi VN 0
Pobjede 0
Pole position 0
Najbrži krugovi 0
Konstruktorski bodovi 0
Konstruktorski naslovi 0
Vozački naslovi 0

ADRESA

Force India F1
 Dadford Road, Silverstone,
 Northamptonshire
 NN12 8TJ, UK
Tel. +44 (0)1327 850800
Fax +44 (0)1327 850866
Internet stranica www.forceindiaf1.com

BODOVI U PRVENSTVU

Za posljednjih šest godina



Konačno se čini da je mala momčad dobila investiciju kakvu zaslužuje. U posljednjim danima kao Jordan izgledali su tužno. Dolaskom Midlandova šefa Alexa Shnaidera mnogo se očekivalo, ali malo se toga dogodilo.

Tada, tijekom 2006., vođa momčadi Colin Kolles osigurao je sredstva nizozemskog proizvođača superautomobila Spykera i dobio tehničku pomoć i smisleni pristup Mikea Gascoynea.

Nažalost, stiglo je novo razdoblje uznemirujuće financijske nesigurnosti, ali se potkraj prošle sezone pojavio spasitelj u obličju indijskog biznismena Vijaya Mallyae. Mallyaina akvizicija momčadi i njezino preimenovanje u Force India F1 velika je injekcija za malu ekipu i cijeli sport.

The Kingfisher ove joj godine namjerava povećati budžet za 50 milijuna dolara, na ukupno 120 milijuna dolara.

Plodovi toga već se osjećaju korištenjem trećeg zračnog tunela kod proizvođača šasija Lole.

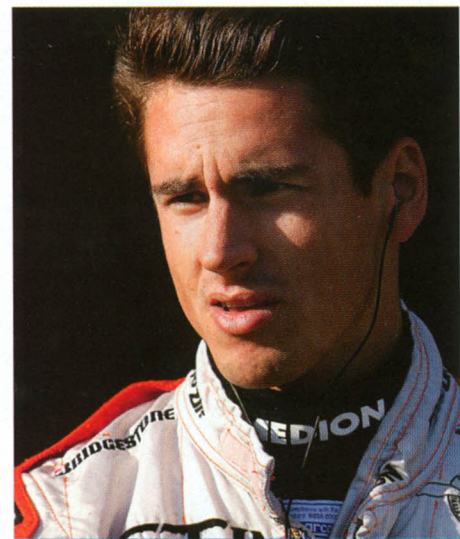
Bernie Ecclestone, glava Formule 1, svjestan je velike marketinške prilike koju predstavlja Indija, pa momčadi Force India F1 želi osigurati pristup ekonomskom potencijalu regije.

S time na umu, dano je zeleno svjetlo New Delhiju da bude domaćin Velike nagrade 2010., a Mallya želi da se tamo njegova momčad bori za postojbe.

Gascoyne ostaje glavni tehnički direktor, a doveo je i svoje bivše saveznike, uključujući Marka Smitha (kao direktora dizajna) i Iana Halla (kao vođu projekta).

Uz nadolazeće investicije, odgovornost je na njima.

Na raskošnoj ceremoniji u Mumbaiju u Force India potvrdili su Giancarlo Fisichella kao vozača uz Adriana Sutila, dok Vitantonio Liuzzi postaje testni i rezervni vozač.



Sutilovi energični nastupi osigurali su mu mjesto i 2008.



Uz tri zračna tunela loša aerodinamika trebala bi biti stvar prošlosti

SLIKE: XPB.CC; LORENZO BELLANCA/LAT; DREW GIBSON/LAT; XPB.CC; SUTTON IMAGES

TESTNI VOZAČ

VITANTONIO LIUZZI

Datum rođenja 06. 08. 1981.
 Započeta utrka 39
 Posljednja utrka u F1 2007 2007. (za Toro Rosso, 18. mjesto)



BOLID BROJ 20

ADRIAN SUTIL



Datum rođenja 11. 01. 1983.
 Mjesto rođenja Gräfenfing, Njemačka
 Mjesto stanovanja Oensingen, Švicarska
 Bračni status Neoženjen
 Visina 183 cm
 Težina 75 kg
 Internet str. www.adriansutil.com



F1 POVIJEST

Prvi nastup Australija 2007. VN startova 17 Pobjeda 0
 Pole positiona 0 Najbržih krugova 0 Bodova 1
 Rezultat 2007. 19.

BOLID BROJ 21

GIANCARLO FISICHELLA



Datum rođenja 14. 01. 1973.
 Mjesto rođenja Rim, Italija
 Mjesto stanovanja Rim
 Bračni status Oženjen s Lunom (2 djece, Carlotta i Christopher)
 Visina 172 cm
 Težina 66 kg
 Internet str. www.giancarlofisichella.it



F1 POVIJEST

Prvi nastup Australija 1996. VN startova 194 Pobjeda 3
 Pole positiona 3 Najbržih krugova 2 Bodova 267
 Rezultat 2007. 8.



DOLASCI I ODLASCI

Vozači

Došao Giancarlo Fisichella, siječanj 2008. (iz Renaulta); Vitantonio Liuzzi, siječanj 2008. (iz Toro Rossa)

Otišao Christian Albers, kolovoz 2007., odredište: nepoznato; Sakon Yamamoto, prosinac 2007., odredište: Renault; Markus Winkelhock, prosinac 2007., odredište: DTM

Tehnika

Uvedeno MES ECU; mjenjačka kutija za četiri utrke, novi zračni tunel

Momčad

Došao Vijay Mallya, vlasnik, listopad 2007. (iz Kingfishera); Mark Smith, direktor dizajna,

prosina 2007. (iz RBT-a); Ian Hall, vođa projekta, prosinac 2007. (iz Toyote)

Otišao Nitko

Sponzori

Došao Kingfisher, korporativni partner, siječanj 2008.

Otišao Spyker, vlasnik, prosinac 2007.; Rhino's, korporativni partner, prosinac 2007.

Presuda

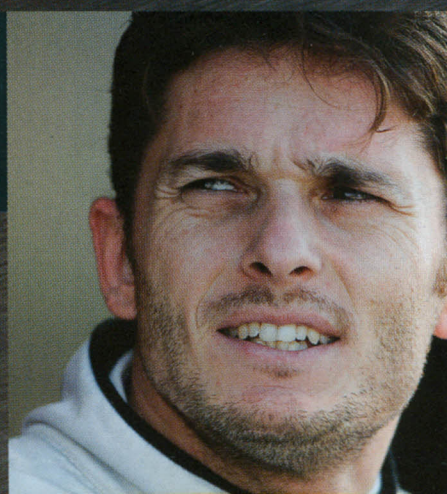
Napokon malo financijske stabilnosti za momčad. Vijay Mallya ozbiljno se bavi Formulom 1, a Mike Gascoyne skupio je dokazanu tehničku ekipu. A ni vozači nisu loši!



Anglo-indijski savez: bolid činjen u Velikoj Britaniji sredstvima s potkontinenta



Fisichella se dokazao u nadmetanju za drugo mjesto u bolidu



KLJUČNO OSOBLJE

Vijay Mallya predsjednik i izvršni direktor

Michiel Mol suvlasnik

Colin Kolles poslovni direktor

Ian Phillips glavni tehnički direktor

Mike Gascoyne glavni tehnički direktor

Mark Smith direktor dizajna

James Key tehnički direktor

Patrick Missling poslovni direktor

Ian Hall/Akio Haga vođe projekta

Simon Gardner direktor istraživanja i razvoja

Simon Phillips direktor aerodinamike

Andy Stevenson menadžer momčadi

Dominic Harlow glavni i test inženjer

Jody Eggington trkaći inženjer (Sutil)

Bradley Joyce trkaći inženjer (Fisichella)

ADUTI I SKRIVENE ZAMKE

piše Peter Windsor

Mahanje indijskom zastavom

Vijayu Mallyai srce je na pravom mjestu; zašto bi inače sponzorirao Toyotu 2007.?

On je razmetljiv; iznimno je bogat. Sve u svemu, njegov dolazak je sjajna vijest za Formulu 1 – i potpuno je drukčiji od Nizozemaca (Spykera), Rusa (Midlanda) ili zagonetnih japanskih i bliskoistočnih vlasnika koji samo pričaju, a ništa ne daju. Mallya je kupio ekipu koja dobro izgleda.

Vozači su dobri, a Mike Gascoyne i dečki načinili su odličan posao 2007., započevši iz teškog položaja, pokazali su svoju briljantnost na Nürburgringu i proizveli učinkovit bolid koji ne odgovara količini uloženi resursa. Više od svega, vjerujem da je Force India prva od nacionalnih momčadi nove ere u F1.

Proizvođači će doći i otići, no 'privatne' će momčadi postati 'nacionalizirane' kao što je i samo svjetsko prvenstvo.

Kao što državno podupirane staze i utrke zamjenjuju autoklubove i privatne poduzetnike, tako će i Eddieje Jordane zamijeniti Force Indije.

Globalne ambicije morat će pričekati

Naravno, jedan je problem da Force India svoje bolide dizajnira u Silverstoneu, u Engleskoj.

Izgled će biti indijski, vozači će na kraju možda biti indijski, no bolid će biti britanski.

S obzirom da je Tata život u indijsku automobilsku industriju upravo udahnuła novim 'narodnim automobilom', logično je očekivati da će se u budućnosti uključiti u razvoj i konstrukciju F1 bolida u Indiji.

Uz globalnu platformu F1 prvenstva, takav je koncept u potpunosti moguć, nohoće li Gascoyne postići uspjeh ili ne, vidjet ćemo.

Za sve ostalo vrijede uobičajeni uvjeti: Force India nema resurse Williamsa ili proračun Red Bulla.

Međutim, oni su samostalni konstruktori – i to im budućnost čini mnogo zdravijom od one Toro Rossa ili Super Agurija.

FO

BOLID BROJ 22

LEWIS HAMILTON



Datum rođenja 07. 01. 1985.
Mjesto rođenja Stevenage, Engleska
Mjesto stanovanja Švicarska
Bračni status Neoženjen
Visina 174 cm
Težina 67 kg
Internet str. www.lewishamilton.com



F1 POVIJEST

Prvi nastup Australija 2007. VN startova 17 Pobjeda 4
Pole positiona 6 Najbržih krugova 2 Bodova 109
Rezultat 2007. 2.

BOLID BROJ 23

HEIKKI KOVALAINEN



Datum rođenja 19. 10. 1981.
Mjesto rođenja Suomussalmi, Finska
Mjesto stanovanja Oxfordu, Engleska
Bračni status Neoženjen
Visina 172 cm
Težina 66 kg
Internet str. www.heikkikovalainen.net



F1 POVIJEST

Prvi nastup Australija 2007. VN startova 17 Pobjeda 0
Pole positiona 0 Najbržih krugova 0 Bodova 30
Rezultat 2007. 7.

Bio je hladnokrvan novak, ali Ledeni mu je, naposljetku, stao na kraj. Kako će Lewis odgovoriti?



McLAREN

Iznutra i izvana izudarani i izranjavani 2007., imaju li snage ove sezone uzvratiti udarac?



PODACI O MOMČADI

Bolid MP4-23
Motor FO108V
Osnovani 1963.
Prva VN Monako 1966.
VN započete 630
Pobjede 156
Pole position 133
Najbrži krug 134
Konstruktorski bodovi 3151.5
Konstruktorski naslovi 8
Vozački naslovi 8

ADRESA

McLaren-Mercedes
 McLaren Technology Centre,
 Chertsey Road, Woking,
 Surrey GU21 4YH, UK
Tel. +44 (0)1483 261000
Fax +44 (0)1483 261902
Internet stranica www.mclaren.com

McLaren je mogao i trebao osvojiti konstruktorske i vozačke naslove 2007.

No kako stvari stoje, novu sezonu započinju na pogrešnom kraju pitlanea i zakinuti za dobrih sto milijuna dolara.

I povrh toga, u paddocku Formule 1 i dalje postoje osobe, uglavnom (ali ne isključivo) odjevene u crveno, koje misle da se McLaren izvukao s malom kaznom za lanjsko nedopušteno pribavljanje Ferrarijevih podataka.

McLarenova politika tradicionalno je perfekcionista, beskompromisna. Upravo ih je ona često dovodila do toga da aerodinamičkim performansama daju prednost pred svim ostalim tehničkim parametrima, te da angažiraju najbolje vozače. Ipak, probitak im je nerijetko donosio mekši pristup: MP4-22 iz 2007. bio je promjena u McLarenovoj konstruktorskoj filozofiji – uporabljivost i prilagodljivost nasuprot potpunoj aerodinamičkoj izvrsnosti.

Smjesta je postao kompetitivniji od prethodnika, koji nije pobijedio ni u jednoj utrci.

Kad je riječ o vozačima, sparivanje priznatog asa s brzim i borbenim novakom izazvalo je trenje nepredvidljivih razmjera.

Zamijenivši Alonsa s podcijenjenim i simpatičnim Heikkijem Kovalainenom, McLaren je možda izgubio ultranajtečteljsku oštricu bivšeg svjetskog prvaka, ali je stekao usavršenog timske igrača, dovoljno brzog za glavni teren. To ne znači da će se Heikki prevrnuti na leđa i dopustiti Lewisu da ga gazi, ali vjerojatno neće razbijati vrata kuće na kovačima kad voda neće ići na njegov mlin. I premda momčad ustrajno tvrdi da će oba vozača imati jednak tretman, nema

Novi je McLaren pažljiva evolucija prošlogodišnjeg bolida. Radikalne su promjene zasad na čekanju

sumnje da je Lewis zvijezda. Nakon rekordne novačke sezone, ima sve razloge za samouvjerenost.

McLaren je 2008. nazvao godinom obnove. Čelnik momčadi Ron Dennis i dalje će biti maksimalno neprimjetan; u javnost izlazi Martin Whitmarsh, glavni izvršni ravnatelj McLaren Racinga.

Što možemo očekivati od bolida?

Malo dulji međuosovinski razmak dopustit će veću prilagodljivost raspodjele mase, a sitne promjene u aerodinamičkom paketu trebale bi povećati stabilnost u zavojima te performanse na ravnim potezima.

Ali samonametnuti konstrukcijski moratorij na ključne, Ferrarijem nadahnute sustave – raspodjela kočne sile, mješavina plinova za gume – mogao bi im tijekom sezone postati utegom.

KLJUČNO OSOBLJE

Ron Dennis predsjednik i čelnik momčadi
Norbert Haug potpredsjednik,
Mercedes-Benz Motorsport
Martin Whitmarsh glavni izvršni
ravnatelj

Ola Källenius glavni ravnatelj,
Mercedes-Benz High-Performance
Engine

Jonathan Neale glavni ravnatelj
Paddy Lowe ravnatelj mehaničkog odjela
Neil Oatley ravnatelj konstrukcije i
razvoja

Simon Lacey šef aerodinamičkog odjela
Pat Fry glavni inženjer MP4-24

Tim Goss glavni inženjer MP4-23

Mark Williams šef mehanike vozila

Dave Ryan voditelj trkaće momčadi

Steve Hallam voditelj na stazi

Phil Prew trkaći inženjer (Hamilton)

Mark Slade trkaći inženjer (Kovalainen)

DOLASCI I ODLASCI

Vozači

Došao Heikki Kovalainen, siječanj 2008.

(iz Renaulta)

Otišao Fernando Alonso, studeni 2007.

(u Renault)

Tehnika

Uvedeno MES ECU, mjenjač za četiri utrke

Momčad

Došao Martin Budkowski, viši aerodinamičar,
listopad 2007.

Otišao Mike Coughlan, glavni konstruktor,
prosinac 2007. (odredište nepoznato), Steve
Clark, glavni testni inženjer, listopad 2007. (u
Honda)

Sponzori

Došao Nitko

Otišao BAE Systems, tehnološki partner,
prosinac 2007.

Presuda

U kojoj mjeri McLaren još uvijek liježe svoje rane? Mirosljubiv vozački par bit će dobrodošla promjena, a novi se bolid na testiranjima pokazao pouzdanim. Ferrarijev najbliži takmac.

ADUTI I SKRIVENE ZAMKE

piše Peter Windsor

Skladni i gladni...

Svaki je McLarenov odjel vrhunski. To su dokazali 2007., preživjevši sve što ih je zadesilo i svejedno zamalo osvojivši svjetsko vozačko prvenstvo.

Uzmite u obzir i da je titulu glavnog konstruktora nosio naveliko hvaljeni Mike Coughlan koji za to mjesto nije bio najbolji izbor, te da se McLaren "trebao" urušiti po odlasku Adriana Neweyja.

Momci poput Neila Oatleyja, Paddyja Lowea, Pata Fryja, Stevea Hallama, Marka Sladea, Phila Prewa i Davea Ryana dokazali su suprotno!

Gladni uspjeha, uskraćenog 2007., možete biti sigurni da će se dečki 2008. vratiti na staze stare slave – a još se nismo ni dotakli savršenstva postave Hamilton-Kovalainen.

Heikki je savršen kolega za Lewisa, neće plačući trčati pod mamine skute kad će (neizbježno) biti malo sporiji, a inteligentan je i dovoljno brz da bude savršena zamjena kad zatreba.

Naposljetku, već standardno, McLaren ima dobro uravnoteženu vozačku ekipu, upravo one momke koje trebate kad su svi potišteni jer su se našli na pogrešnom kraju pitlanea.



Kovalainen će imati smirujući utjecaj. I brz je. Savršen kolega

... ali jesu li dovoljno zdravi?

Ne možemo ni u što uperiti prstom, ali kopka nas sumnja da se nijedna momčad, ma koliko dobra bila (osim Ferrarija, naravno), ne može izvući iz sezone poput prošlogodišnje bez najmanje srednjoročnih posljedica.

Nalet je lani bio zadržan, no 2008., poslije dovoljno vremena za razmišljanje, ozljede lanske sezone – i zime – još uvijek će biti svježe.

Hoće li McLarenovci biti uobičajeno besprijekorni?

Kako će reagirati izbiju li nove krize (što neizbježno hoće, osobito budu li pobjeđivali)?

I što je s Ronom Dennisom?

Koju je cijenu on osobno platio za sve nedaće 2007.? Teško je reći.

Možda će patiti samo mehanička pouzdanost, taman koliko treba da naslov ode Ferrariju.

A možda i više, tko zna.

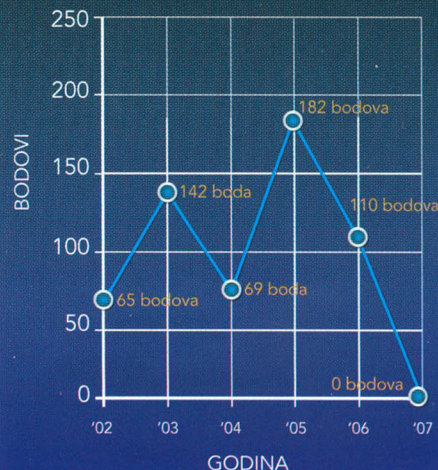
Ono što znamo je da će Lewis ponovno pobjediti u pregršt VN-a te da će i Heikki osvojiti pokojju.

Sve ostalo je prošlost.



BODOVI U PRVENSTVU

Za posljednjih šest godina



Francuska	Velika Britanija	Njemačka	Mađarska	Europa	Belgija	Italija	Singapur	Japan	Kina	Brazil
22. 06.	06. 07.	20. 07.	03. 08.	24. 08.	07. 09.	14. 09.	28. 09.	12. 10.	19. 10.	02. 11.

TESTNI VOZAČI

Pedro de la Rosa

Datum rođenja 24. 02. 1971

Startova na VN 72

Posljednji nastup u F1 2006.



Gary Paffett

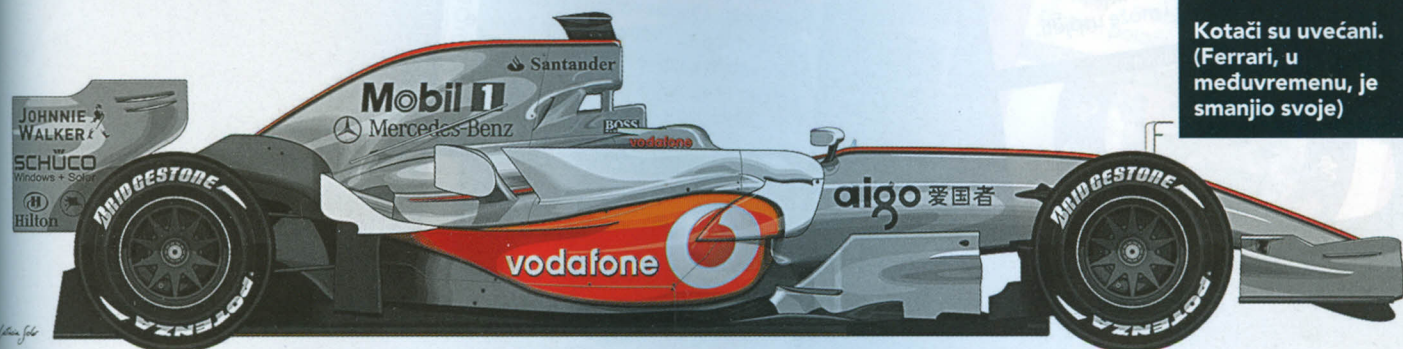
Datum rođenja 24. 03. 1981.

Startova na VN 0

Posljednji nastup u DTM 2007. (9., 1 pobjeda)



MP4-23 oprostio se s rogovima zračne kutije kakve je imao prethodnik



Kotači su uvećani. (Ferrari, u međuvremenu, je smanjio svoje)

ZVIJEZDE ZVIJEZDA

Koliko je parova trkača Formule 1 od prvog dana osuđeno na neuspjeh jer prije zapošljavanja i otpuštanja momčadi nisu zatražile savjet astrologa?

Riječi Robert Holmes

KIMI RAIKKONEN
17. 10. 1979. VAGA



SCUDERIA FERRARI

Kako objema znakovima vlada Venera, trebala bi postojati trenutačna privlačnost. Postojani Bik zauzdat će Vaginu ljubav za tulumarenjem, dok Vagine izvrsne komunikacijske vještine (Kimi?) mogu spriječiti Bikovu potištenost.

PRESUDA: Katkad vruće, katkad hladno



FELIPE MASSA
25. 4. 1981. BIK

SCUDERIA FERRARI

NICK HEIDFELD
10. 5. 1977. BIK



BMW-Sauber F1 Team

Strijelci vole neovisnost, spontanost i prilagodbe može prizemnijim, posesivnim Bikovima otežati održavanje koraka. Strijelci svoje strasti skrivaju duboko, a izravna im narav može kod Bikova priskrbiti neprijateljstvo prije nego što se bolje upoznaju.


PRESUDA: Otrovna strelica



ROBERT KUBICA
7. 12. 1984. STRIJELAC

BMW-Sauber F1 Team


FERNANDO ALONSO
29. 7. 1981. LAV



ING Renault F1 Team

Odmaknite se dok dva vatrena znaka, najnefleksibilnija kombinacija u zodijaku, započnu svoj pohod. Oba će htjeti zasjati svom snagom. Oba će htjeti da im se napori priznaju. Oba će uzimati. Nijedan neće popustiti. Postojati može samo jedan gospodar ove džungle.

PRESUDA: Slušajte ih kako riču



NELSON PIQUET ML.
25. 7. 1981. LAV

ING Renault F1 Team

NICO ROSBERG
27. 6. 1985. RAK



AT&T Williams

Rakovi su osjetljive duše koje vole jednostavan život. Jarci su, pak, otnesiti, suzdržani i okrenuti karijeri. Ali kako se suprotnosti privlače, a oba znaka cijene tradicijske vrijednosti (govorimo o Williamsu), ova kombinacija možda i može uspjeti.

PRESUDA: Ljubav u rukavicama



KAZUKI NAKAJIMA
11. 1. 1985. JARAC

AT&T Williams

DAVID COULTHARD
27. 3. 1971. OVAN



Red Bull Racing

Djevice su hladne i proračunate. Sve vole detaljno proučiti i procijeniti. Osobe rođene u znaku Oвна vruće su i vatrene. Vole najprije djelovati, a kasnije razmišljati – a može i bez toga. Hmmm, ne izgleda baš obećavajuće. Ipak, barem nije riječ o dva Bika.

PRESUDA: Vatrene papučiće



MARK WEBBER
27. 8. 1976. DJEVICA

Red Bull Racing

JENSON BUTTON
19. 1. 1980. JARAC



Neodgovorni Blizanci vole se zabavljati, što baš i nije u skladu s Jarcem, toliko okrenutom sigurnosti. Ali zajednička ljubav za novcem – Blizanci ga vole trošiti, a Jarci skupljati – može prevladati razlike, omogućujući funkcionalno partnerstvo bez ljubavi.

PRESUDA: Ravnoteža u računima



RUBENS BARRICHELLO
23. 5. 1972. BLIZANCI

SEBASTIEN BOURDAIS
28. 2. 1979. RIBE



Dva najosjetljivija zvjezdana znaka kao stvoreni su jedan za drugog. Taj plačljivi par voli utonuti u samosažaljenje, ali uspiju li se zbrojiti, svi im se snovi mogu ostvariti. Nismo, doduše, sigurni kako se ta srcepateljnost može uskladiti s prizemnim načinom upravljanja Gerharda Bergera.

PRESUDA: Ali MacGraw i Ryan O'Neal



SEBASTIAN VETTEL
3. 7. 1987. RAK

TAKUMA SATO
28. 1. 1977. VODENJAK



Dinamičan, aktivan i ambiciozan – riječ je o prilično dobrom paru. Očekujte zabavu i ludilo – uz poneku borbu tanjurima. Ovdje postoji međusobno poštovanje, ali važno je da Ovan preuzme vodstvo i ponudi toliko potreban osjećaj stvarnosti. Bez toga bi im lako mogli otpasti kotači.

PRESUDA: Medeni mjesec je završio

ANTHONY DAVIDSON
18. 4. 1979. OVAN

ADRIAN SUTIL
11. 1. 1983. JARAC



Dosadno, dosadno, dosadno. To, međutim, nije nužno loše. Mala je, doduše, šansa da će ti zakopčani oportunisti jedan u drugome potaći najbolje. Mnogo je vjerojatnije riječ o onim unaprijed osuđenim sudarima naslijepe organiziranim od strane dobronamjernih kolega.

PRESUDA: Dogovoreni razvod



GIANCARLO FISICHELLA
14. 1. 1973. JARAC

JARNO TRULLI
13. 7. 1974. RAK



Ove će dvije osjetljive duše biti par iz snova uspiju li zadržati nadzor nad svojim osjećajima, ali kako će se snaći s Toyotinim izravnim pristupom nitko ne zna – možda će biti potrebno mnogo tvrtkina 'kaizena', odnosno stalnog unaprjeđivanja da stvari funkcioniraju kako treba.

PRESUDA: Potrebna je emocionalna pomoć



TIMO GLOCK
10. 3. 1982. RIBE

LEWIS HAMILTON
7. 1. 1985. JARAC



Jarci vole upravljati, a svoju teško stečenu moć nastoje zadržati. Lijene Vage vjeruju da moć valja uporabiti za opće dobro. Kad ne bi bio tako tvrdoglav, Jarac bi to mogao iskoristiti za vlastiti probitak. Ali on je tvrdoglav, pa svoj položaj ne želi dijeliti.

PRESUDA: Na finskom ledu



HEIKKI KOVALAINEN
19. 10. 1981. VAGA



PUT OKO
SVIJETA NA

18
NAČINA

Osim politikom, F1 je ispunjena fizički zahtjevnim skretanjima i zavojima. Pronašli smo najvažnije za vozače i gledatelje od Melbournea do Sao Paola

Riječi Robert Holmes Slike Alan Eldridge

01 VN AUSTRALIJE
ALBERT PARK MELBOURNE

NAJBOLJI ZAVOJ WAITE

Nakon širokog zavoja Lake Drive, staza skreće ulijevo i tu vas čekaju pasice Waitea. Staza se otvara za taj desni zavoj prikladan za brzinu od 235 km/h i dobrim pogledom, pa nogu valja držati na gasu. Zavoj nudi pravi osjećaj brzine, posebice ako na izlazu malo zagazite na travu.

NAJBOLJE MJESTO ZA PRETJECANJE JONES

To svakako nije najdulja ciljna ravnina, ali u posljednjem zavoju prije nje može se postići dovoljna brzina za brzi ulazak. Može se čak pokušati preteći s vanjske strane, budući da nakon Jonesa odmah slijedi lijevi zavoj.

 **16.03.**



Prva utrka 1996.
Krugova 58
Duljina staze 5301 m
Rekord kruga 1:24.125 s
(Michael Schumacher, 2004.)

02 VN MALEZIJE
SEPANG INTERNATIONAL CIRCUIT KUALA LUMPUR

NAJBOLJI ZAVOJ 12

Taj lijevi zavoj na nizbrdici ne izgleda bog zna kako, ali brz je (260 km/h) i u njemu je vrlo lako pogriješiti. Razlog tome je pristojni ravni dio prije zavoja, a nakon njega slijedi kočenje (za ulazak u zavoj Sunway Lagoon), otežano zamršenim zavojem 13.

NAJBOLJE MJESTO ZA PRETJECANJE ZAVOJ 1

Oba zavoja, 1 i KL (posljednji u krugu), 180-stupanjski su, na krajevima dugog, širokog ravnog dijela. No zavoj 1 prikladniji je za pretjecanje jer je gotovo 180-stupanjski zavoj prije Pangkor Lauta dobar za plan B bolida koji presteže.

 **23.03.**



Prva utrka 1999.
Krugova 56
Duljina staze 5541 m
Rekord kruga 1:34.223 s
(Juan Pablo Montoya, 2004.)


03 VN BAHREINA
BAHRAIN INTERNATIONAL CIRCUIT SAKHIR

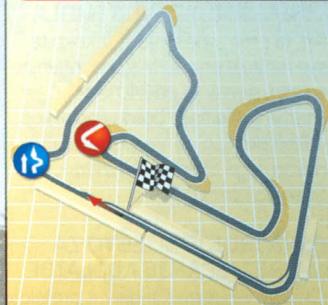
NAJBOLJI ZAVOJ 10

Nepregledni zavoj 9 za petu brzinu prelazi u lijevi zavoj pod kutom od 100 stupnjeva za nižu brzinu – a sve se zbiva nizbrdo. Zahtjevno, ali s malo prostora za manevriranje. Stoga svi osim najboljih tu često pogriješe.

NAJBOLJE MJESTO ZA PRETJECANJE ZAVOJ 1

Nema velike filozofije: najdulji ravni dio staze završava najjačim kočenjem na stazi. To je to. Svakako se isplati kočiti kasnije, osobito danas u dobu pločica i diskova od ugljičnih vlakana.

 **06.04.**



Prva utrka 2004.
Krugova 57
Duljina staze 5411 m
Rekord kruga 1:30.252 s
(Michael Schumacher, 2004.)

04 VN ŠPANJOLSKE
CIRCUIT DE CATALUNYA BARCELONA

NAJBOLJI ZAVOJ CAMPSA

Kako je na ulazu zavoja uzbrdica i skretanje, s vrhom odmah iza prijevoja i izlazom na nizbrdici, ovo je mjesto gdje ćete pri 225 km/h u petoj osjetiti bestežinsko stanje. Valja pripaziti na zapuhe vjetra.

NAJBOLJE MJESTO ZA PRETJECANJE ELF

Da, pogodili ste: duga ciljna ravnina i prilično oštar desni zavoj... Naravno, ne želimo reći da je jako kočenje pri 315 km/h jednostavno. Usto, ako se preračunate pri kočenju, bolid koji ste namjeravali presteći može vam ponovno brzo pobjeći u lijevom zavoju 2.

 **27.04.**



Prva utrka 1991.
Krugova 66
Duljina staze 4653 m
Rekord kruga 1:22.680 s
(Felipe Massa, 2007.)

Belgijska staza Spa diči se nekima od najspektakularnijih zavoja na svijetu. Osjetite silu

05 VN TURSKE

ISTANBUL PARK KURTKÖY

NAJBOLJI ZAVOJ 8

Gomila zavoja. Za svakog ponešto. Remek-djelo gospodina Tilkea zavoj je kojim prolazite u šestoj/četvrtj/petoj brzini pri brzinama od 290/225/240/275 km/h. Pozitivno je što nema straha od izlijetanja, jer je zelena površina gotovo veličine maksimirskog stadiona.

NAJBOLJE MJESTO ZA PRETJEKANJE ZAVOJ 12

Zavoj 11 je brzi, desni zavoj niz brdo za brzinu od 300 km/h (sličan zavoju Blanchimont na Spau), iz kojeg se strelovito ulazi u lijevi zavoj 12, prije kojeg je potrebno kočiti gotovo do mirovanja.

11.05.



Prva utrka 2005.
Krugova 58
Duljina staze 4360 m
Rekord staze 1:24.770 s
(Juan Pablo Montoya, 2005.)

06 VN MONAKA

CIRCUIT DE MONACO

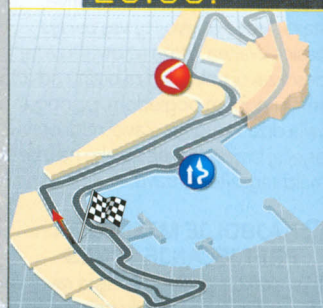
NAJBOLJI ZAVOJ CASINO SQUARE

Kazalište F1 je u rokoko stilu, ali za najbolje svjetske vozače, vrlo je zastrašujuće: stiješnjen između hotela i kasina, ispljune vas među betonske zaštitne ograde.

NAJBOLJE MJESTO ZA PRETJEKANJE NOUVELLE CHICANE

To zapravo i nije mjesto za pretjecanje. No ako malo kasnije prikočite i nabrijani uletite u zavoj, možda uspijete izgurati frajera čije ste ispušne plinove udisali posljednjih 50 izludujućih krugova.

25.05.



Prva utrka 1950.
Krugova 78
Duljina staze 3338 m
Rekord staze 1:14.193 s
(Michael Schumacher, 2004.)

07 VN KANADE

CIRCUIT GILLES VILLENEUVE MONTRÉAL

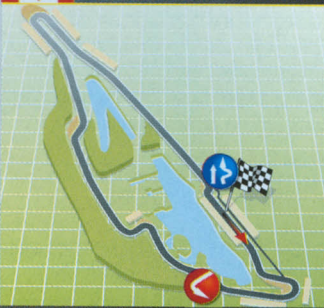
NAJBOLJI ZAVOJI 3/4

Ako prebrzo udete, onda slijedi pasica, pasica, pa opet pasica ili ograda. Ne želite li izgubiti na brzini, morate jednostavno projuriti preko pasica (ili preletjeti, kao McLaren). Na kraju izlaza iz ovog desnog pa lijevog zavoja za treću brzinu ravniji je dio, ali je zaštitna ograda doista blizu.

NAJBOLJE MJESTO ZA PRETJEKANJE DROIT DU CASINO

Prilaz s 320 km/h u posljednji niz zavoja oblika slova S pravo je mjesto za to. Pod uvjetom da kočnice još uvijek mogu obavljati svoju primarnu zadaću na stazi koja ždere diskove i pločice. No tu je i Zid prvaka koji svakako valja izbjeći.

08.06.



Prva utrka 1978.
Krugova 70
Duljina staze 4360 m
Rekord kruga 1:13.622 s
(Rubens Barrichello, 2004.)

08 VN FRANCUSKE

CIRCUIT DE NEVERS MAGNY-COURS

NAJBOLJI ZAVOJ IMOLA

Ah, te promjene smjera. Iz kokpita sve nalikuje prizoru iz Trona. Mjenjač u petu, skretanje pri 240 km/h, snažne g-sile tlače bradu i prsni koš nakon desnog pa lijevog zavoja, nakon čega slijedi skok i izlazak. Svakako izazov.

NAJBOLJE MJESTO ZA PRETJEKANJE ADELAIDE

Onaj iza vas razmišlja da vas pretekne još od izlaza kroz uzbrdni desni Estoril. Ali i vi znate da on o tome razmišlja i svakako ga morate spriječiti u naumu. Ali nerijetko na širokom izlazu iz ovog desnog 180° zavoja u tome ne uspijevate.

22.06.



Prva utrka 1991.
Krugova 70
Duljina staze 4410 m
Rekord kruga 1:15.377 s
(Michael Schumacher, 2004.)

09 VN VELIKE BRITANIJE

SILVERSTONE CIRCUIT TOWCESTER

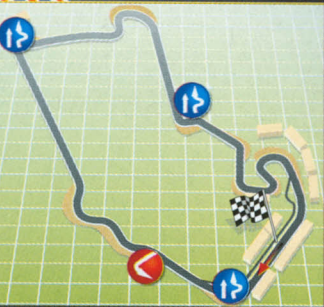
NAJBOLJI ZAVOJ BECKETTS (ULAZ)

Prije jakog kočenja, prebacivanja u nižu i planiranja najbržeg izlaza, zakoni fizike i zračni tunel omogućuju vam da kroz desni pa lijevi zavoj projurite s 290 km/h. Pravi zavoj za ljubitelje brzine poput Kimija.

NAJBOLJE MJESTO ZA PRETJEKANJE SAMI IZABERITE...

Copse ako ste hrabri, Stowe ako ste niz Hangar Straight iskoristili zračnu struju bolida ispred, Abbey ako ne volite prejako kočiti. Nije loše za dosadan stari aerodrom. (Ovo je bilo ironično).

06.07.



Prva utrka 1950.
Krugova 60
Duljina staze 5139 m
Rekord kruga 1:18.739 s
(Michael Schumacher, 2004.)

10 VN NJEMAČKE

HOCKENHEIMRING HOCKENHEIM

NAJBOLJI ZAVOJ MOBIL 1 KURVE

Četvrta brzina, 195 km/h. Nije Eau Rouge, ali ovaj desni zavoj koji vodi do Stadiuma vrlo je zabavan (i složen) zbog pasica. U jednom krugu sve je u redu, a u drugom vas prevari i izbací u blato.

NAJBOLJE MJESTO ZA PRETJEKANJE SPITZKEHRE

Sve se odvija unutar 100 metara: smanjenje brzine s 320 km/h na 60 te prebacivanje iz najviše u najnižu brzinu. U međuvremenuna raspolaganju imate nekoliko mogućnosti: pretjecanje pri ulasku ili borba dok protivnik ne pogriješi, pa ga preteknete na izlasku.

20.07.



Prva utrka 1970.
Krugova 67
Duljina staze 4473 m
Rekord staze 1:13.780 s
(Kimi Räikkönen, 2004.)

11 VN MAĐARSKE

HUNGARORING BUDAPEST

NAJBOLJI ZAVOJ 4

Brz, nepregledan zavoj za petu brzinu i s vrlo malo prostora za izlijetanje. Taj je lijevi zavoj svakako najsloženiji. Pitanje je zašto, nakon svih spomenutih, nema ime? Neslužbeno, sada ima naziv: Szisz. Da, jasno nam je, ali bilo je to ili Baumgartner.

NAJBOLJE MJESTO ZA PRETJEKANJE ZAVOJ 1

Prilaz je dulji i uži nego kad je Damon u Arrowsu pretekao Schumacherov Ferrari u ONOJ utrci 1997., ali ovaj desni zavoj od 180° i dalje je najbolje mjesto za pretjecanje. I jedino. No svakako treba pripaziti na prljavštinu.



03.08.
Prva utrka 1986.
Krugova 70
Duljina staze 4382 m
Rekord staze 1:19.071 s
(Michael Schumacher, 2004.)

12 VN EUROPE

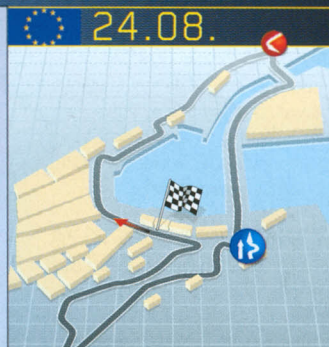
VALENCIA STREET CIRCUIT VALENCIA

NAJBOLJI ZAVOJ 9

Oštar desni zavoj kojim bolidi prolaze do visećeg mosta iznad ulaza u marinu jedan je od najsporijih na stazi. No zbog brzog prilaza i blizine ograda, vozači su ga već proglasili najizazovnijim.

NAJBOLJE MJESTO ZA PRETJEKANJE ZAVOJ 12

Preko visećeg mosta, desni zavoj od 90°, pa ravnina nalik Lakeside Driveu, premda u španjolskoj inačici. Predviđa se da će bolidi tu juriti s 320 km/h, ali nakon toga slijedi jako kočenje zbog desnog zavoja od 90°.



24.08.
Prva utrka 2008.
Krugova 57
Duljina staze 5472 m
Rekord staze Nema

13 VN BELGIJE

CIRCUIT DE SPA-FRANCORCHAMPS

NAJBOLJI ZAVOJ EAU ROUGE

Prilaz zavoju je mnogo strmiji nego što izgleda na TV. Kao da se spuštate sa skijaške skakaonice. Zavoj je dug 239 m (svjetski rekord)! Usto, g-sile su kao u akrobatskom avionu. Možete li stisnuti do daske? Hrabri mogu, ili oni s dovoljno potiska.

NAJBOLJE MJESTO ZA PRETJEKANJE LES COMBES

Ako je Eau Rouge bio skok, onda vam ravno krilo može omogućiti dobar prilaz iz Kemmaela. Usto, možda ćete moći preteći na vrhu, posebice ako bolid sprijeda koči, a vi s dva kotača prođete travom.



07.09.
Prva utrka 1950.
Krugova 44
Duljina staze 7002 m
Rekord staze 1:45.108 s
(Kimi Räikkönen, 2004.)

14 VN ITALIJE

AUTODROMO NAZIONALE DI MONZA

NAJBOLJI ZAVOJ ASCARI

Da, riječ je o šikani, ali prokletu brzom: prilazi se s 330 km/h, 2g, 3g, 3.5g, lijevo, desno, lijevo, zatim stari dio staze koji omogućuje široki izlaz, gotovo izvan dosega kamera. Montoya je rekao da je to megazavoj. Nema se što dodati.

NAJBOLJE MJESTO ZA PRETJEKANJE PRIMA VARIANTE

Da, riječ je o šikani, ali prokletu sporom zbog ulaska s 80 km/h. Ali pošto prije morate usporiti sa 260 km/h, to je svakako dobro mjesto za pretjecanje, što je Hamilton i dokazao. No zavoj je uzak, stoga je potrebno mnogo usredotočenosti.



14.09.
Prva utrka 1950.
Krugova 53
Duljina staze 5792 m
Rekord kruga 1:21.046 s
(Rubens Barrichello, 2004.)

Staza u Monzi se tijekom godina mijenjala, no ugodaj je ostao isti

15 VN SINGAPURA

SINGAPORE STREET CIRCUIT

NAJBOLJI ZAVOJ 7

Zavoj 5 se otvara i nakon toga slijedi ubrzanje do 290 km/h. Vozači u zavoju 6 ne smanjuju brzinu, ali svakako moraju paziti da bolid u zračnoj struji u sedmici ne pokuša prestizanje pri kočenju.

NAJBOLJE MJESTO ZA PRETJEKANJE ZAVOJ 8

Nakon izlaska iz zavoj 7, kad gume dobro uhvate podlogu, snažan pritisak gasa usmjerit će bolid prema zavoj 8 od 90°, u kojem je nužno jako kočenje. Očekujte zanimljive dvoboje.

 **28.09.**



Prva utrka 2008.
Krugova 61
Rekord staze 5065 m
Rekord staze Nema

16 VN JAPANA

FUJI SPEEDWAY GOTEMBA

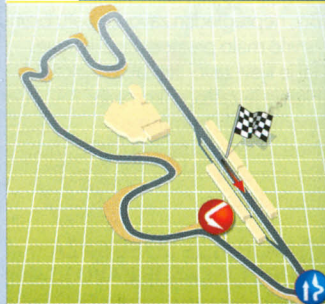
NAJBOLJI ZAVOJ COCA-COLA

Jednostavno. To je 130R. Ne, taj je na stazi Suzuka. Degner, onda? Ne, i taj je na Suzuki. S zavoj. Ne, Spoon Curve. Podsjetite me, molim vas, zašto je VN Japana prebačena na Fuji? U redu, u redu. Zavoj 3, peta brzina, 235 km/h, nepregledni lijevi.

NAJBOLJE MJESTO ZA PRETJEKANJE ZAVOJ 1

Ciljna ravnina je nevjerovatna. Prvi zavoj za drugu brzinu, a ostatak je poznat. Nadamo se da će lijevati podno najviše japanske planine, pa će parametri pretjecanja biti posve drukčiji.

 **12.10.**



Prva utrka 1976.
Krugova 67
Duljina staze 4561 m
Rekord kruga 1:28.193 s
(Lewis Hamilton, 2007.)

17 VN KINE

SHANGHAI INTERNATIONAL CIRCUIT

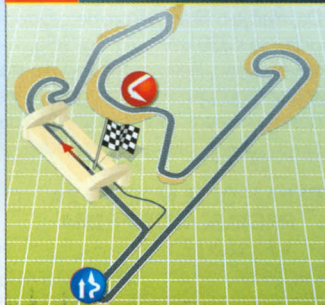
NAJBOLJI ZAVOJI 7/8

Brzina od 240 km/h, uzbrdo, lijevi pa desni, korekcija upravljača i mjesto podizanja samopouzdanja vozača. Međutim, zasjenjuje ih doista neobična arhitektura staze. To nam smeta, na prvom mjestu treba biti staza, a ne okruženje. Zar ne?

NAJBOLJE MJESTO ZA PRETJEKANJE ZAVOJ 14

Zavoj 13 je polukružan i nagnut; usmjerava bolide na ravninu na čijem je kraju zavoj od 180° nalik nosu Concordea. No dovoljno je širok da se mogu ugurati tri bolida, ako je nužno.

 **19.10.**



Prva utrka 2004.
Krugova 56
Duljina staze 5449 m
Rekord staze 1:32.238 s
(Michael Schumacher, 2004.)

18 VN BRAZILA


AUTODROMO JOSÉ CARLOS PACE SÃO PAULO

NAJBOLJI ZAVOJ DESCIDA DO SOL

U ovom uzbrdnom lijevom zavoju (po kojem ako kiši teče prava rijeka) može se izgubiti mnogo vremena. Zapravo, nakon izvlačenja iz Junçáo vozači imaju mnogo vremena za razmišljanje o Descidu, pa počinju sumnje u trenutak početka kočenja.

NAJBOLJE MJESTO ZA PRETJEKANJE HMMM... DESCIDA DO SOL

Siguran sam da ga novaci nazivaju zavojem 1. Više nije neravan kao nekad, ali to je već dugo idealno mjesto za pretjecanje. Gledatelji su na tom dijelu posebice „divlji“, što se prenosi i na vozače.

 **02.11.**



Prva utrka 1973.
Krugova 71
Duljina staze 4307 m
Rekord staze 1:11.473 s
(Juan Pablo Montoya, 2004.)

Ako izgradite stazu, F1 svijet će doći. Suvremene staze prekrasne su i vrlo široke



ŠTO DA JE?...

Mercedes kako su i planirali, 1992. ponovno ušao u F1 i oživio legendarne...

Srebrne strijele

Riječi Tom Clarkson Ilustracije Oliver Burston Slike LAT Archive

U Mercedesovu sjedištu u Stuttgartu tajna je izašla na vidjelo. Predsjednik Werner Niefer dao je zeleno svjetlo povratku u Formulu 1, počevši od sezone 1992.. Prvi put nakon 1955. Srebrne strijele natjecat će se u svjetskom prvenstvu formule 1.

Izgled strukture momčadi je završen. Vodili bi je neovisni pridošlica Peter Sauber – koji je u potpunosti savladao Mercedesov uspješni program automobila grupe C – i Jochen Neerpasch, Mercedesov menadžer natjecanja iz Sauberove tvornice u švicarskom Hinwilu. Harvey Postlethwaite trebao je nadgledati sve tehničke opracije, mehaničari će biti dovedeni iz programa sportskih automobila,

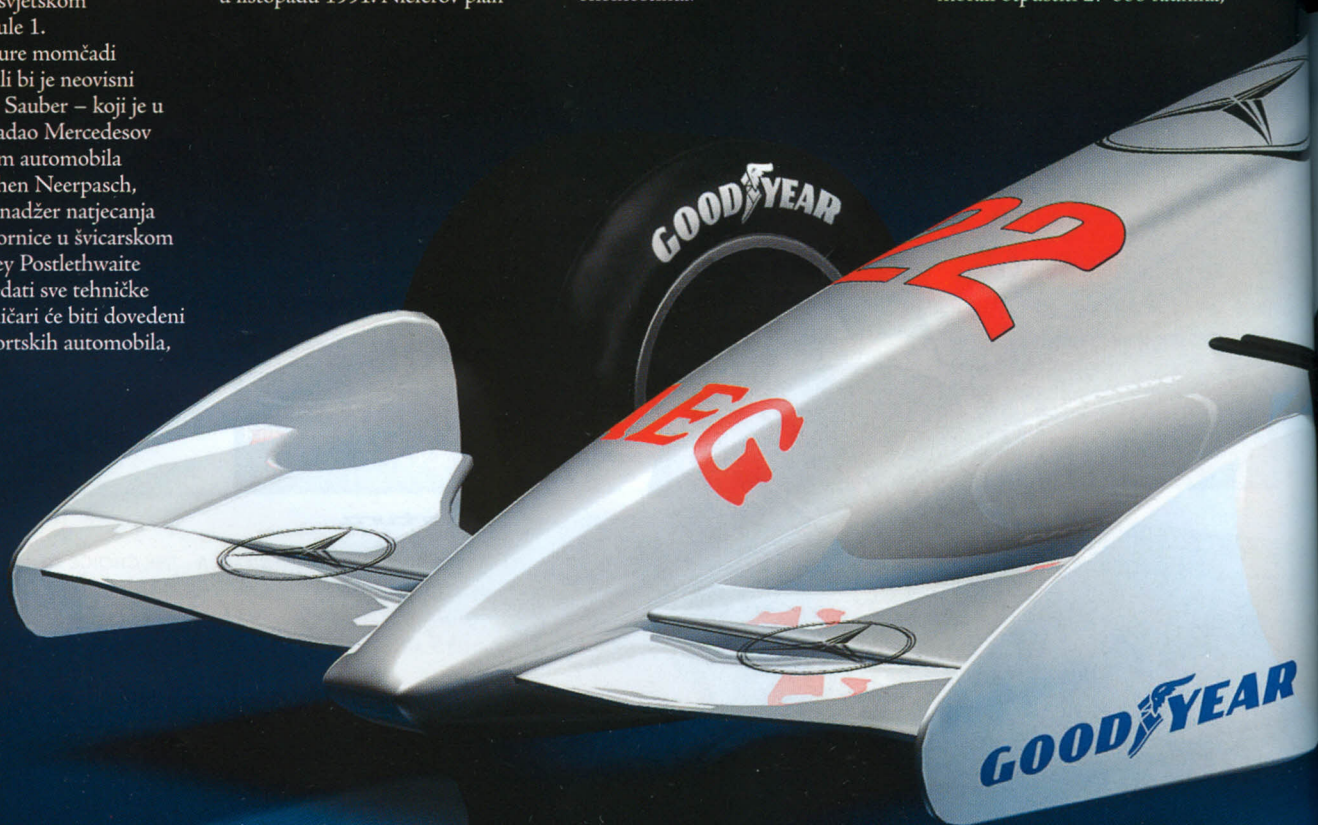
a vozači bi bili Michael Schumacher i Karl Wendlinger.

Prvi nastup trebao je biti na Velikoj nagradi Južne Afrike, prvoj utrci sezone 1992.

I tada je mjehur pukao. Tijekom usijanog sastanka upravnog odbora u listopadu 1991. Nieferov plan

da vrati Srebrne strijele odbio je Edzard Reuter, predsjednik Daimler-Benz grupe. Kompanija se još uvijek htjela natjecati u F1 kao proizvođačka momčad, no zaokret od 180 stupnjeva bio je izvan njihove kontrole, nametnut okolnostima.

Tijekom proteklih pet godina, Reuter je upravljao Mercedesovom diverzifikacijom izvan automobilske industrije, a jedna od tvrtki koje je kupio, proizvođač kućanskih aparata AEG, bila je u dubokim financijskim neprilikama. Sad su morali otpustiti 27 000 radnika,



stoga ni Niefer, niti Reuter nisu mogli sindikatima opravdati istovremeno ulaganje u skup F1 program.

Mlada Mercedesova F1 momčad je raspuštena. Do kraja 1991. Schumacher se smjestio u Benettonu, no uz klauzulu o izlasku prema kojoj bi na prvi poziv morao biti na raspolaganju Srebrnim strijelama ako se vrte u F1; Postlethwaite je otišao u Ferrari, a Neerpasch je napustio

Mercedesov odjel motorsporta. Od visokoprofiliranih osoba ostao je samo Mike Gascoyne – šef aerodinamike – u nadi da će Sauber naći potrebna sredstva i vratiti se u F1 kao neovisna momčad.

„Pogrešno je prekinuti program,” rekao je tada Neerpasch. „Trebali bismo odgoditi naš ulazak u F1, a ne prekinuti ga.“

Međutim, u Mercedesu se na Neerpascha gledalo kao na Sauberova čovjeka, a ne kao na

nekoga iz Srebrnih strijela. Bio je nadglasan, a Mercedesov F1 program prekinut – da bi nakon samo nekoliko mjeseci AEG bio prodan Electroluxu, tako da Mercedes više nije bio odgovoran za njihove gubitke.

Mercedesova ideja da se u F1 vrte kao momčad prvi je put proklijala 1989. Sauber i Neerpasch odmah su djelovali i pokrenuli Mercedes Junior Team za svjetsko prvenstvo sportskih

Kopija bolida koji nikad nije ugledao svjetlost dana: Mercedes za 1992.



automobila 1990. i 1991. Polovica momčadi koja je svugdje nastupala sa dva automobila korištena je za odgajanje tri njemačka mladića za F1. Schumacher, Wendlinger i Heinz-Harald Frentzen iščupani su iz njemačke Formule 3 i združeni s Jochenom Massom – što im je dalo priliku da uče od tada najuspješnijeg njemačkog vozača.

Kasnije, kad je Niefer otkrio da će Mercedesov ulazak u F1 biti 1992., program razvoja vozača prebačen je u višu brzinu. Sauber – a ne Mercedes – platio je 150 000 dolara za Schumacherov F1 debi u Jordanu, a on i Neerpasch odgovorni su za Schumijev prelazak u Benetton. Sve s ciljem pripremanja mlade nade za povratak Srebrnih strijela.

Mercedes C11, svjetski prvak 1990., u Michaelovim rukama



LEGENDA O SREBRNIM STRIJELAMA

Ime 'Srebrne strijele' nastalo je sredinom 1930-ih kad su moćni Mercedes-Benzovi i Auto Unionovi bolidi u srebrnom ruhu dominirali Velikim nagradama. Novinari su ih nazivali Silberpfeile, ili Srebrne strijele, što je postala tradicija kad je Mercedes od 1952. do 1955. svoje trkače automobile i F1 bolide bojao istom bojom. No legenda kaže da prvi put uporaba srebrne nije bila namjerna. Tijekom većeg dijela povijesti utrka, mnogo prije sponzora, korištene su nacionalne boje; talijanski automobili bili su crveni, francuski plavi, britanski tamnozeleni itd. Njemačka boja bila je bijela. No, kad je 1934. Mercedes predstavio W25, izazivača za Veliku nagradu Njemačke, ustanovljeno je da je za 1 kg teži od dopuštenih 750 kg. Legendarni vođa momčadi Alfred Neubauer i vozač Manfred von Brauchitsch došli su na ideju da ogule bijelu boju i sutradan se utrkiavao aluminijski srebrni bolid – taman ispod najveće dopuštene težine. Ta priča potječe iz Neubauerove autobiografije i dokazano je netočna – ali dobro zvuči i postala je jedna od najponavljanih legendi vezanih za utrke.

Tom Scott

Tehnički, unatoč početnim razočaranjima, stvari su brzo napredovale. Mercedesov menadžment želio je u F1 iskoristiti nov bokser s dvanaest cilindara, no Postlethwaite je, nakon što ga je vidio na djelu u modelu C291, znao da je neprikladan za veća postignuća.

Na kraju ih je nagovorio da odustanu i angažiraju Ilmor da dizajnira i izradi F1 motor.

„Da je Mercedes ušao u F1 s dvanaestcilindarskim bokserom,“ kaže Gascoyne, „bila bi to katastrofa. Bio je pretežak, preslab i bila je potrebna cijela vječnost da ga se zamijeni.“

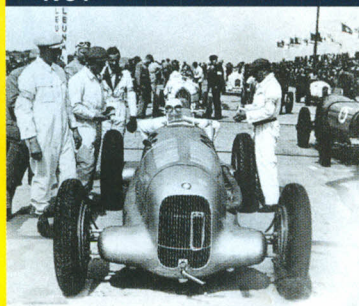
Mercedesov odjel za motorsport tada je bio zaokupljen politikom i mislim da se Harvey morao

namučiti uvjeravajući ih da odaberu Ilmor.“ Gascoyne je u međuvremenu preinačio Sauberov program aerodinamike. Unaprijedio im je zračni tunel u Essenu i uveo suvremene tehnike modeliranja. Do trenurka kad je Mercedesov F1 projekt službeno obustavljen krajem 1991., prvi F1 bolid Srebrnih strijela bio je gotovo završen.

Gascoyneov napredak u zračnom tunelu bio je jedan od razloga da su Sauber i Neerpasch pokušali 1992. ući u F1 kao neovisni. Pokušali su skupiti sredstva iz drugih izvora, no posljednji čavao u lijesu došao je kad su potencijalnim partnerima rekli da će im vozači biti Schumacher i Wendlinger. Tom Walkinshaw, Benettonov glavni inženjer, brzo im je pokazao sitna slova u Schumacherovu ugovoru, kojima je pisalo da Benetton može napustiti samo kako bi se pridružio momčadi u stopostotnom Mercedesovom vlasništvu, a ne Sauberovoj momčadi. Bez Sauberova programa za 1992., Ilmor V10 predan je na razvoj Tyrrellu i Marchu, dok je Sauber naporno radio da svoj san održi na životu.

Nastavio se oslanjati na Mercedes, s kojim je imao dugoročan ugovor još iz doba trkaćih automobila, a čak je i odbio ponudu za proizvodnju cestovnog superautomobila za Mercedes u svojoj tvornici u Hinwilu. Želio se baviti Formulom 1 i

Bolid koji je započeo legendu o srebrnim strijelama: W25 iz 1934



Godine 1991. sve je izgledalo obećavajuće – Neerpasch (lijevo) i Schumacher pokušali su zajednički ući u F1

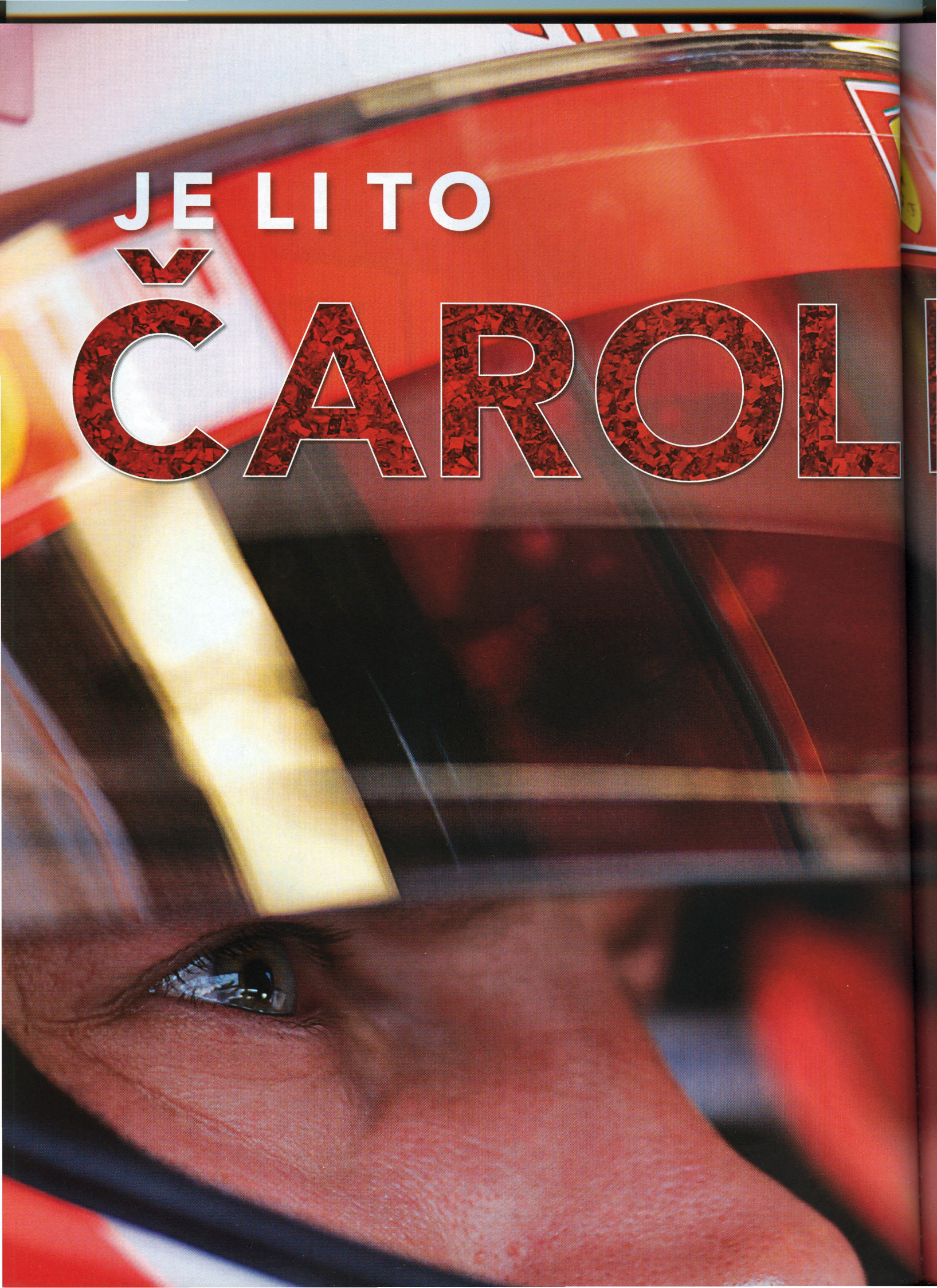
“Mercedes je 1992. bio zabavljen politikom”

naposljetku je dobio djelomičnu potporu Mercedesu. Ono što je trebala biti prva Srebrna strijela nakon 40 godina, 1993. se pojavila na stazama kao Sauber C12.

Mercedes je, naravno, s McLarenom osvojio jedan konstruktorski i dva vozačka naslova. No nitko se u Stuttgartu ne pretvara da su oni samo Mercedesovi svjetski prvaci. Od 1995. dio su partnerstva kojim dominira McLaren. U suvremeno doba, jedina Mercedesova prilika da u F1 uđe kao samostalna momčad došla je 1992 – a propala je jer su bili okupirani kaosom u tvornici perilica rublja.

JE LITO

ČAROLI



IJA?

S osvojenim prvenstvom, započinje jačanje. Može li Kimi ojačati nakon svojih šest pobjeda u 2007. i izgraditi dugoročnu karijeru u Ferrariju?

Riječi Peter Windsor

Prije nekoliko godina na zabavi za kraj godine, osjetio sam lagani dodir na ramenu; bio je to Kimi, blago nestabilan nakon dugog dana na stazi, htio je porazgovarati o životu, utrckama i smislu svega toga. Neko smo vrijeme pričali o motornim sanjkama, reliju, britanskoj F3 i europskoj F3, no tada se Kimi zagledao u daljinu i rekao nešto što me zaprepastilo: „Znaš, želim osvojiti samo jedno prvenstvo. Mrzim F1. Volim vožnju, no mrzim sve ostalo. Samo želim osvojiti prvenstvo i onda otići. Raditi nešto drugo...“

Trebao bih istaći da je to bilo u doba McLarena, a također bih trebao naglasiti kako mislim da je Kimi danas potpuno drukčiji čovjek. Mislim da voli voziti za Ferrari (gdje je relativno malo sponzorskih zahtjeva na njegovim ramenima i gdje može biti svoj čovjek), te zbog toga mislim da se može mijenjati, razvijati i živjeti iznad svog stereotipa. A to nije samo zato što je sada osvojio prvenstvo, ili zato što je malo stariji: to je zato što Kimi nikad nije bio ništa drugo nego potpuno iskren prema sebi i drugima. On ne treba „biti“ netko drugi – na način na koji Ralf Schumacher treba „biti“ mladić koji može uspjeti bez Michaela, ili kao što je Fernando Alonso dvostruki svjetski prvak prema kojem loše postupaju. Kimi, u svojem najkompliciranijem izdanju, samo je Kimi.

A ono što kod Ferrarija voli je sljedeće: ako želi voziti Škodu na arktičkom reliju, odjenuti kostim gorile, ili odletjeti u New York preko vikenda, tada ga Luca Montezemolo ili Stefano Domenicali, Lucin novi pomoćnik, neće zaustaviti. Dopustit će Kimiju da bude Kimi, a učiniti suprotno od toga umanjilo bi njegovu čaroliju.

Događaj na zabavi nedvojbeno pokazuje način na koji Kimijev mozak funkcionira. On nije ambiciozan poput Michaela. On je jednostavan, nadaren momak koji želi voziti najbolji dostupni bolid, te se nakon toga zabaviti.

A ako se ne može zabavljati, onda će raditi nešto drugo. Dakle, pitanje za 2008. jest: Što možemo očekivati od Kimija? I kao dodatak, koliko dobar može biti dugoročno? Kao što smo već istakli, nova upravljačka struktura unutar Ferrarija, Kimiju će zasigurno ići u korist.

SLIKE: LORENZO BELLANCA/LAT

Kimi se smjestio u Ferrariju, sretan je tamo, i sad se od njega može očekivati sjajna 2008.

S jedne strane, u timu je manje Todtovog utjecaja – a to može negativno osjetiti samo Felipe Massa (iako je još pod vodstvom Nicolasa Todta, Jeanovog sposobnog sina). S druge strane, Domenicali definitivno odgovara Kimiju: razmjerno je mlad, bez stresa, toplog je osmijeha i diplomatski je inteligentan. Kad je riječ o borbi da porazi svoj najveći neuspjeh (a ima jedan!), dolazak Domenicalija je dar s neba. Neuspjeh? Govorim, naravno, o jednom velikom problemu koji Kimija dijeli od onog drugog savršenog manipulativnog Ferrarijeva vozača, Michaela Schumachera. Kimi je trkač, pošten i jednostavan; Michael je bio trkač, pošten i kompliciran – toliko kompliciran da je čak bio najbolji voditelj momčadi u boksu.

Istina, Michael je osvojio dva svjetska prvenstva u već dobro uhodanoj momčadi Benetton. No prošlo je mnogo vremena prije nego što je shvatio da je jedini put do pravog uspjeha izgraditi novu momčad oko sebe – novu u smislu zaposlenih ljudi, ne u smislu objekata, novaca ili politike. A to je i učinio u Ferrariju. Ross Brawn. Rory Byrne. Nigel Stepney. Eddie Irvine. Rubens Barrichello. Felipe Massa. Ugovor s Bridgestoneom – upravo kad je McLaren mislio da jedini s njima imaju ugovor. Novi pristup testiranju i pripremanju. Otvoreni odnos sa Bernijem i Maxom.

Rezultat, kao što znamo, bio je dodatnih pet svjetskih naslova – koji su osvojeni sa stilom i prednostima nekolicine ostalih vozača u povijesti sporta koji su barem pomislili na sličnu momčadsku dominantnost (dakako, mislim na Tyrrella Jackieja Stuarta i Niki Laudino partnerstvo s Montezemolom u Ferrariju). Michael je učinio ono što su učinili Jackie i Niki – no to je uvećao milijun puta.

Kimi? Smatram da Kimija uplitanje u „politiku“ zanima jednako koliko odijevanje odijela i sudjelovanja na sastanku odbora. No to, naravno, nije loša stvar, zato što postoje dobre strane neuplitanja. U finalnoj utrci 2007. u Brazilu, osjetio se trenutak napetosti nakon kvalifikacija, kada su anti-hamiltonovci počeli ogovarati Lewisa kako je Kimija zagradio tijekom Kimijeva posljednjeg kruga kvalifikacija. Kad se suočio s pitanjem: „Smatrate li da ste bili zadržani, da ili ne?“ – najbolje što je Kimi mogao prozboriti bilo je: „Pa, ja, ovaj... Mislim da je to katkad vrlo teško, mislim da mi je sigurno mogao olakšati, no to je teško, kao što sam rekao...“ Prijevod: „Gledajte. Ovo je F1. Momak će ići do krajnjih granica. Tako ću i ja. Ovo su bile kvalifikacije. Utrka je sutra. Odlazim odavde.“

U sličnim okolnostima ne mogu zamisliti da bi Michael bio tako popustljiv, ili možda Fernando. No naposljetku, Kimijev stav je ispravan – onaj koji odražava najveći stupanj vozačke inteligencije, ili lukavosti, ili čega već što ih čini dobrima. Ostajući smireni, i ne svađajući se, Kimi je zapravo govorio: „To nije veliki problem, mogu pobijediti bez obzira na zadržavanje. Gledajte me.“ To je poput Rogera Federera kad Rafaelu Nadalu usred napetog petog seta prizna dvojbeni pogodak crte. Nadal dobiva bod, Federer dobiva impuls.

Postoji još nešto: Kimijeva F3 momčad. Kimijeva jednostavna F3 momčad, koju vodi Boyo, uvježbava Rob Wilson, a upravlja Robertson. Zamislite to. Vrhunski F1 vozač koji novac ulaže u sport manje vrijednosti. Bez većeg sponzora koji mu to nalaže. Bez ikakvog priručnog osiguranja od loše sezone ili teške godine u financijskom smislu. Na dulje vrijeme. Kroz dobro i zlo. Bez ikakve pomoći F1 momčadi u kojima je vozio i u kojima vozi. F1 prvaci ne rade takve stvari. Oni su iznad toga.



Pobjeda u Melbourneu smanjila je pritisak očekivanja Kimijevim dolaskom u Ferrari

“KIMIJA
UPLITANJE U
'POLITIKU' ZANIMA
JEDNAKO KOLIKO
I ODIJEVANJE
ODIJELA”



MUBADALA
ABU DHABI

NEKAD KAO DANAS - O PRVOM SUSRETU SA KIMIJE

Teško je zamisliti da je David Robertson, menadžer Kimija Räikkönena, bio ljut zbog priče koja je govorila koliko je brzo njegov čovjek vozio. No on je bio ovdje, na telefonu, koreći me zbog priče koja je opisivala sjajan test i koja je Räikkönena obilježila kao sljedećeg finskog svjetskog prvaka.

Bilo je to prije mnogo godina, u veljači 1999., i da budem iskren, David je imao razloga da bude osjetljiv. Tih je dana također bio menadžer i British Racingovom novom plavoookom Jensonu Buttonu, koji je 1998. osvojio British Formula Ford naslov u svojoj prvoj sezoni, te je krenuo prema F3.

Button se u Formuli Ford utkrivao s Haywood Racing momčadi, i tog prosinca su njegov stari bolid upotrijebili kako bi na Snettertonu isprobali kvalitetnog finskog karting vozača. Nekoliko mjeseci poslije, o tom novom klincu, Räikkönenu, pisao sam članak za naš seestrinski časopis Autosport. A Jim Warren, šef momčadi Haywood, nije ga mogao prestati hvaliti.

„Kimi je bio zapanjujuć u Formuli Ford“, rekao je uzbuđeno. „Načinili smo šest testnih vožnji sa Jensonom prije nego što je doista uhvatio ritam. Räikkönen ga je uhvatio nakon jedne i pol vožnje. On dolazi iz Finske, pa voli klizati bolidom. Zapravo, bolje kontrolira bolid od

Mike Häkkinena u toj fazi.“ I to je Robertson teško primio – Warren i ja smo natuknuli da Jenson nije dobar kao Kimi. Na Davidovu sreću, obojica su bili izvanredni, a sada kada je menadžer samo Kimiju, možda će promijeniti svoj stav... Da dovršimo priču o Räikkönenovom izravnom premještanju u Formulu Renault s Haywoodom (već je bio bio predobar za Formulu Ford), Renault UK dogovorio je da se Kimi i ja sastanemo na ručku istog dana kad stigne u Englesku kako bi započeo svoju novu trkaću karijeru. No razgovor nije bio obilan citatima. Zapravo, ovaj blagi, rezervirani devetnaestogodišnjak nije dobro govorio engleski – pa sam mu većinu vremena pokušavao objasniti što je na jelovniku. No Kimi, iako sramežljiv zbog slabog poznavanja engleskoga (bio je ipak bolji od moga finskoga!), nije bio zburjen. Imao je samopouzdanje koje se činilo neprobojno – baš kao što ga ima i danas – i jeli smo piletinu u tišini, ponegdje prekinutoj osmijesima i neprirudnim razgovorom koji se nije činio nespretnim. Upotrijebio sam samo jedan citat. „Neću biti pod velikim pritiskom“, rekao je, „iako od mene očekuju da pobijedim.“ Sigurno isto osjeća i 2008.

Tim Scott



Kimi je privukao veliku pozornost 1999. u svojoj prvoj Renault Formuli sezoni

KORACIMA MAJSTORA

Kakvo je Kimijevo osvajanje naslova prvaka prve sezone u Ferrariju u usporedbi s onim Nikija Laude, koji je osvojio dva unutar tri godine u Scuderiji, i pet naslova Michaela Schumachera u pet godina? Ako želi

stvoriti niz poput Schumijevog, na pravom je putu za pobjede i najbrže krugove, no Michael je bio dominantnija sila, vodeći više od polovice krugova u sezoni 2000. Stewart Williams

		POBJEDE	1. NA STARTU	NAJBRŽI KRUG	KRUGOVI U VODSTVU
1975.	Niki Lauda	5	8	2	39.01%
2000.	Michael Schumacher	8	8	2	51.02%
2007.	Kimi Räikkönen	6	3	6	21.59%

Previše su zaposleni svojim... poslom. Osim ako ne postoji neki skriveni motiv – osim ako ne žele kupiti svojim sinovima, braći ili sestrama instantni uspjeh.

Ponovno, odluka je pokazatelj Kimijeve ljubavi prema utrkama. Tamo se nalazi nekoliko dobrih momaka – stoga sastavimo momčad i krenimo pobjeđivati u utrkama. Jednostavno. Sjajno.

Loša strana svega toga jest da će se Kimi uvijek naći u natjecateljskim situacijama unutar momčadi. Michael je htio kontrolu jer je znao da postoji velika razlika između pobjeda u utrkama i osvajanja prvenstava. Za pobjedu u utrkama trebaš biti brz i dobar, za osvajanje prvenstava trebaš iskoristiti svaku situaciju vrijednu dobitka. Različite zadaće, različite vještine.

A Kimi je, jednostavno, pobjednik u utrkama. „Povećati njegov potencijal za dobitak“? Mislim da bi Kimi radije prešao u Cresta Run, nego se zamario time tko vozi drugi Ferrari, ili tko će popravljati njegov bolid. Sve što želi je konkurentan bolid, minimalan broj medijskih i sponzorskih događanja i poštenu plaću. Spreman je podnijeti sve ostalo što dolazi s tim; to je ono što je za njega uvijek bio smisao utrka. Massa će, naravno, nastaviti pobjeđivati u utrkama za Ferrari 2008. On je brz i željan pobjede – i zato što Kimi neće imati isti status u momčadi poput Michaela – Ferrari nije „njegova“ momčad, niti on to želi (zbog prije navedenih razloga), čak i da mu to ponude. No, osjetit će se velika razlika u odnosu na prošlu godinu – a to je izostavljanje sustava za kontrolu proklizavanja i sustava za nadzor kočenja motorom. To će dodatno istaći i usavršiti Kimijevu vještinu kočenja (sa savršeno stabilne platforme s koje će se trebati boriti sa suprotnim silama izazvanim u središtu zavoja) i njegov savršen osjećaj za doziranje gasa i upravljača pri izlasku iz zavoja. Drugim riječima, nova pravila nisu mogla biti bolje napisana za Räikkönena ili Hamiltona (ili Michaela Schumachera, nije ni čudo što je bio iznenađujuće brz na nekoliko Ferrarjevih zimskih testnih vožnja).

Dakle, smatram da će Kimi najvjerojatnije imati prednost pred Massom u većem broju krugova nego što je to bilo 2007. Unatoč 15 ili 20 bodova koje će mu „oteti“ Massa, hoće li Kimi i dalje imati dovoljno bodova da pobijedi Fernanda Alonsa u Renaultu ili Hamiltona u McLaren-Mercedesu?

Mislim da vjerojatno hoće – no to se mišljenje temelji na mojoj pretpostavci kako će se odvijati stvari u Renaultu i McLarenu...ili bilogdje drugdje. Nepobitna, dugoročna istina jest da je malo vjerojatno da će Kimi postići Michaelov uspjeh u Ferrariju, čak i ako (što se čini mogućim) završi karijeru u Maranellu. On može imati više bodova od Masse kroz sezonu, no ne svake godine zaredom. Drugi Ferrari – i njegov vozač – također će biti dobri. I ostali čimbenici poput mehaničke pouzdanosti, također će imati važan utjecaj.

Povijest nam govori kako je mehanička pouzdanost izravno povezana sa „statusom“ momčadskih vozača, tako da je vrlo vjerojatno da će „drugi“ Ferrari imati svoj dan; to je posljedica činjenice da Kimi nije poput Michaela. Jednakost baš u lošim trenucima naglašava status vozača broj jedan. Ako Massa, ili Alonso, iskoriste Kimijeve loše dane, njihalo će se nagnuti na drugu stranu. Nije važno. Za sada, i za neposrednu budućnost, odlično je imati Kimija među nama. Lewis ga naziva „gospodinom, odličnim vozačem“ – i ima pravo. To vidite u Kimijevoj sramežljivoj nevoljnosti isticanja, to vidite u njegovoj vještini na stazi. Povremeno to možete vidjeti i izvan konteksta, poput jednog poslijepodneva prije nekoliko godina, kada je na Alpinestars motoutrci zbog „sigurnosnih“ razloga bio ograničen na minimotore malog obujma. Unatoč tome, nije samo sjedio sa svojim prijateljima, pričajući u

“HAMILTON
GA NAZIVA
'GOSPODINOM,
ODLIČNIM
VOZAČEM' –
I IMA PRAVO”

Tko je u drugom bolidu?
Ne znam, ne zanima me -
to je Kimijev pristup izboru
momčadskih kolega

KIMIJEV F1 RASADNIK - NJEGUJUĆI MLADE TALENTE U DOUBLE R MOMČADI BRITANSKE F3

Iduće sezone možda zapazite Kimija Räikkönena kako izlazi iz boksa i gubi se među GP2 i Porsche Supercup boksevima dok traži prekrivače za Formulu BMW.

Juniorska klasa će 2008. biti vožena uz sedam europskih utrka Formule 1, a jedna od momčadi bit će Räikkönen Robertson („Double R“) Racing momčad, koju je Kimi prije tri sezone formirao sa svojim menadžerima, Davidom i Steveom Robertsonom.

Kao i u europskoj Formuli BMW, momčad iz Wokinga koju vodi Anthony „Boyo“ Hieatt, neke bolide ima i u britanskoj F3. A između vlasnika postoji duga veza, budući da je Boyo napustio Bowman Racing upravo kad je Steve Robertson

bio mladi vozač u britanskoj F1 u usponu, davne 1989./91.

No postoji još jedna F1 poveznica unutar Double R momčadi. 2007. su podešavali bolid za Michaela Meadowsa, sina menadžera Honda Racing momčadi, Rona Meadowsa.

U međuvremenu, vozač kojem Kimi svesrdno pomaže njegov je štićenik, devetnaestogodišnji Atte Mustonen (na slici desno na Thruxtonu).

„Začudili biste se koliko se Kimi zanima za Attea“, kaže Kimijev bliski prijatelj Antti Heikkinen, sada menadžer Mustonenu. „U kontaktu su nakon svakih kvalifikacija da vidi kako Atte napreduje, i on zna Atteove vrline i mane te mu pokušava pomoći kada može – ne financijski, nego u

smislu moralne potpore“.

Mustonen je već dvije sezone u Double R britanskoj F3 momčadi i mladi Finac je pokazao da je zapanjujuće brz,

no katkad ga savlada neiskustvo. Budući da Kimi pazi na njega, sigurno je da obećava mnogo.

James Roberts

Mustonen je zadivljujuće brz, a u Double R momčadi ostat će i 2008.



“DOPUSTITE MU
DA RADI ONO ŠTO
RADI NAJBOLJE
I UBRZO ĆETE
BITI BLIZU
SAVRŠENOSTI”

Publika u Montrealu bodri Kimija iako nije pobijedio (njegov bolid je naletio na krhotine Kubicinog automobila)

FERRARIJEVA RÄIKKÖNEN ERA

šatoru. Pričao je s njima dok je stajao na jednom od minimotora, uravnotežujući ga na papučicama za noge. U mirovanju. Savršeno ga je uravnotežio sićušnim pomacima upravljača. Bez razmišljanja. Čarolija se tamo mogla vidjeti.

U F1 bolidu toliko je povezan s cjelinom, toliko u kontaktu s podlogom na stazi, da nikad ne izgleda kao da se trudi. Njegov prirodni osjećaj za savršen trenutak omogućuje mu da zaobiđe standardni način „namještanja prednjeg kraja“ ili „puštanja stražnjeg kraja“, nego odvozi nekoliko krugova i vrati se u Ferrarijev boks kako bi rekao ono što treba. To je zato što dobro zna što može učiniti s bolidom i što mora pitati Chrisa Dyera, svog mehaničara, kako bi se poboljšalo.

Drugim riječima, vrlo je tehnički nastrojen – no na vrlo visokom stupnju djelovanja. Dajte mu nov sportski trkaći prototip i popis sa 200 stavaka i vjerojatno će se potpuno izgubiti nakon otprilike trećeg stavka – i to pretpostavimo li da već nije zaspa. Dopustite mu da radi ono što radi i ubrzo ćete biti blizu znanstvene savršenosti.

Osim toga, Kimi je dobar momak. Mnogo obožavatelja F1 smatra da je slaborječiv i stoga dosadan, no moje iskustvo je da je uvijek spreman za šalu kad god ga intervjuirate i baš nikad nije nepristojan ili kratak. Svjestan je da treba razgovarati za televiziju i sa sponzorima, i on to čini dobro koliko može, unatoč želji da što prije završi. Nije to ništa loše. „Teški“ su vozači koji su emocionalniji, egoističniji. A u društvu svojih kolega, Kimi je uvijek pristojan. Zacrvenio se i bio je ljut na konferenciji nakon velike nagrade Japana, kad je počeo shvaćati veličinu Ferrarijeve pogreške na stazi (pogrešne su gume postavili na oba bolida), no ipak je bio miran i pun poštovanja prema ostalima. Ne mogu ni zamisliti kako bi se Nigel Mansell ponio u takvim okolnostima, a mogu zamisliti Michaelovu reakciju, pretpostavljajući da je uopće dopustio da se pogreška dogodi... To se vidi i na pobjedničkom postolju. Bez skakanja. Bez mahanja rukama. Bez plesanja. Samo Kimi, tih i sretan što je osvojio još jednu utrku. Učinio je ono što voli raditi više od svega na svijetu.

I da se podsjeti – možda jednom u deset godina, u posebnim trenucima – da je to bio dug, težak put. Njegova obitelj nije bila bogata – no njegov odgoj je, očito, imao dobre temelje. Mnogi su u njegovoj situaciji u materijalizmu zaglavili istog trenutka kad su okusili novac i moć; Kimi je ostao, i ostaje, pritajan. Nije veliki potrošač. Živi tiho i kloni se glamura – osim ako ga glamur (i mediji) ne nađu. On je svoj čovjek, radi stvari na svoj način.

Nakon Brazila, intervjuirao sam Kimija za Speed TV prije nego što sam prešao na Felipea i Fernanda. Dok se kamerom snimao moj razgovor s Fernandom, krajičkom oka primijetio sam Kimija. Mahao je i govorio nešto što nisam mogao posve razumijeti. Podigao sam ruku kako bih rekao „pričekaj sekundu“, završio razgovor s Fernandom, i pitao Kimija što je htio.

„Zaboravio sam reći nešto“, rekao je. „Pokreni opet kameru.“ To smo i učinili – tada je Kimi krenuo govoriti kako je samo htio pozdraviti svoje roditelje i obitelj, za koje je znao da će sada gledati, bez kojih nikada ne bi bio gdje je sada...

I to me pogodilo, postalo mi je jasno: Kimi, možda više od bilo kojeg drugog vodećeg vozača na stazi, bio je usamljen sve te godine. Njegova žena i bliska obitelj neredovito posjećuju utrke. Tu su i Robertsoni, no i oni se ne pojavljuju. Ne. Kimi je samo Kimi – i najbolji je kad ono što radi, radi od srca, bez obzira na nekoga oko njega ili nekoga tko je bio na njegovom mjestu prije njega. On je jedinstven. Originalni primjerak.

I zbog toga je odličan vozač u pravom smislu te riječi. **FO**



PTICE SELICE

AFRIKAANSE LUGDIENS

Na početku F1 sezone nisu uvijek bili važni samo predstavljanja bolida i beskrajna testiranja. Više od četiri desetljeća siječanj je za momčadi značio pakiranje kovčega i letove u sunčanije južne klime kako bi godinu započeli zabavama, sunčanjem – i možda s malo utrivanja...

Riječi David Tremayne Slike LAT Archive

Ne morate biti genij da biste pogodili kako je Kimi Räikkönen proslavio naslov svjetskog prvaka prošlog listopada, no zasigurno Graham Hill nije tako obilježio svoj prvi naslov u onim danima kad je sezona F1 završavala u prosincu ili započinjala u siječnju. Nakon što je 29. prosinca osvojio krunu pobijedivši na Velikoj nagradi Južne Afrike, brkati je Londončanin Novu godinu proveo u zatvoru u Karachiju, zajedno s Innesom Irelandom i mehaničarom Pete Bryantom.

Bili su na putu iz Južnoafričke Republike na Novi Zeland i zastali su u Nairobiju zbog presjedanja na let Air Indije za Karachi. Unaprijeđeni su u prvu klasu, uživali su u obilnim količinama šampanjca i golim trbusima stjuardesa, no doslovno su se spustili na zemlju kad su sletjeli u Karachiju.

Kako se Hill prisjeća u svojoj biografiji, *Life at the Limit* (Život na granici): „Divno smo se zabavljali i pomislio sam da je predobro da bi potrajalo; istog trenutka kada smo sletjeli otkrili smo da nemamo potvrde o žutoj groznici i odmah smo bačeni u zatvor usred pustinje, gdje smo morali čekati British Airwaysov zrakoplov za Sydney. Nakon što su nas uveli – ako se to tako može reći – neki Pakistanac nas je poprskao nekim insekticidom.“

Hill sa svojim vjernim ljudima, McLarenom i Clarkom 1965. (glavna); Rindt (dolje lijevo), Hill i Stewart u Južnoj Africi 1968.





Clark prolazi Rodrigueza u Kyalamiju 1968.; Clark (dolje) s Mikeom Spenceom i Colinom Chapmanom, East London 1965.



čitavu utrku na samo jednom kompletu guma kako bi nadmašio Ferrarije s motorom sprijeda. To je bio uspjeh koji je postavio smjernice za buduće konstrukcije – zaključno s pobjedom Brucea McLarena u veljači 1960., Cooper je bio dominantna marka u početnim utrkama sezone.

Za Argentinca nije bilo posebnog razloga da utrku organiziraju tako rano, osim što je vrijeme ondje najpogodnije u prvim tjednima godine. Otkazivanje utrke 1959. označilo je početak kraja jer se mijenjala i gospodarska situacija u zemlji, a i Fangio se prestao natjecati.

Koju godinu potom, Kyalami je nabrzinu iskoristio priliku da Velika nagrada Južne Afrike postane vrlo rano otvaranje sezone, umjesto posljednja utrke godine, kako je bilo 1962. i 1963.

No tada se mnogo vozilo i izvan Svjetskog prvenstva i zimskih je utrka na južnoj polutci bilo u izobilju, neovisno o utrci za bodovima.

Vozači su i tada bili veseljaci koji su prije utrka nosili šeširiće za tulume i puhali u zviždaljke dok su razmjenjivali božićne darove i novogodišnje želje.

Graham i Innes završili su u zatvoru... Novu godinu proveli su u zatvoru s tri boce brendija, barem su bili sretni

Naravno, mislio sam da to nije u redu i nije mi se sviđao njegov izgled, pa sam uzeo brizgaljku i ponudio mu jednak tretman. Pretpostavio sam da će on biti naš čuvar, pa nisam htio da nas ičim zarazi..."

Kad je Velika nagrada Južne Afrike prebačena u Kyalami 1. siječnja, tada je to bio doista početak nove sezone.

Te prve 1965. godine pobjeda je otišla Jimu Clarku. Godine 1966. bodovi s utrke nisu se ubrajali u prvenstvo, a Mike Spence je bio slavodobitnik. Ponovo je dijelom prvenstva postala 1967., kad je zvijezda postao Pedro Rodriguez, jer je lokalni junak John Love ostao bez goriva.

Godine 1968. utrka se posljednji put održala 1. siječnja, a obilježila ju je posljednja Clarkova pobjeda, kojom je nadmašio Fangiov rekord u broju prvih mjesta.

Velika nagrada Južne Afrike bila je odjek prošlih vremena kad je sezona počinjala smiješno rano. Svjetsko prvenstvo počelo je 13. svibnja 1950.; iduće dvije godine počinjala je istog mjeseca. No 1953. sve je počelo mnogo ranije, jer je prva Gran Premio da la Republica Argentina započela 18. siječnja 1953. i naizgled nepobjedivom Albertu Ascariju omogućila još jedan trijumf za Ferrari. Talijanski je konstruktor ovdje ponovno pobijedio 1954., kad je Juan Manuel Fangio svoj Maserati 17. siječnja odvezao do pobjede.

Lokalni je junak 1955. ponovno pobijedio u Mercedes-Benzu., u 1956. podijelio je prvo mjesto s Luigijem Mussum u Lanciji-Ferrariju, a posljednju pobjedu kod kuće ostvario je 1957. u Maseratiju.

Godinu kasnije, Stirling Moss i Rob Walker iznenadili su svijet svojom povijesnom pobjedom u malom Cooperu s motorom straga, kad je Moss vozio

„U vrijeme kad su se utrke održavale u siječnju, ostajala sam kod kuće i brinula se za Damona, Brigitte i Samantha,“ prisjeća se Bette Hill, Grahamova udovica.

„Jedne godine, nakon što smo se preselili u Mill Hill, Graham mi je kupio automobil, Austin Mini Traveller, no netko drugi mi ga je morao predati jer je on na Božić morao krenuti u Južnu Afriku.

Također, uz seriju Tasman (u Australiji i Novom Zelandu) koja je slijedila nedugo poslije toga, bilo je godina kada kod kuće nije bio sedam tjedana. Sigurna sam da se odlično proveo! Tko ne bi? Prekrasno vrijeme...

Kad je prvi put tako otišao, on i Innes završili su u zatvoru jer nisu imali potvrde o cijepljenju.

Novu godinu proveli su s tri boce brendija u zatvoru; ako ništa drugo bili su sretni da imaju nešto dobro za popiti!”

Hill je volio zimski odmor u Južnoj Africi. „Bio je pomalo čudan osjećaj jesti božićni ručak na travnjaku,“ rekao je 1962. Kasnijih godina vozači su voljeli ljenčariti uz bazen na ranču Kyalami i baciti pogled na vremena krugova onih koji su testirali. „Bilo je vrlo zabavno,“ rekao je Hill, „sve dok netko nije napravio dobar krug, što i nije bilo toliko smiješno.“

To su bili dani kad je bilo jednostavno dobiti opekline od sunca ili sunčanicu ako se nisi zaštitio.

Kyalami je bio sinonim za veliku vrućinu, potrošene gume, uzavrele motore i isparavajuće gorivo, ili snažne pljuskove koji bi se osušili jednako brzo kao što su i došli.

Momčadski menadžer BRM-a Tim Parnell prisjeća se: „Vrlo se dobro



Kad su temperature u Brazilu 1975. porasle, nisu se samo motori i vozači pregrijali

sjećam da sam 1962. radio na bolidima u garaži u East Londonu kad s u se svi brodovi u luci oglasili sirenama; shvatio sam da je Nova godina.“

Pokojni Rob Walker također je volio idilu Južne Afrike. „Tako su dobro znali organizirati zabavu. Svi bi znali odsjesti na ranču Kyalami i svake bi nam godine dali drukčiji šešir. Jedne godine dali su nam južnoafričke šešire s tigrovom kožom sa strane. (Odakle tigrovi u Južnoj Africi, osim u skeču Monty Pythona, o tome nećemo razmišljati. – op.u.)

Dodjela nagrada bila je prekrasna. Održavala se u Tucker's Houseu u Johannesburgu i u nedjelju poslijepodne svi bi išli tamo. Imali bi roštilj, svi vlasnici momčadi i vozači. Možda nije bilo zabave svake večeri, ali bilo je vrlo lijepo.

Meni je od svih utrka ta bila najdraža. Mogli smo cijelo vrijeme igrati golf ili plivati. Ranč je bio izvanredan. Sve su sobe bile male privatne kolibe, a središnja je bio restoran. Nakon utrke tu su bile strašne zabave, odličan plesni bend svaku večer i kabaret. Sâm Bog zna koliko smo boca šampanjca popili...

Ako ste htjeli, mogli ste helikopterom odetjeti do staze, a ako bi prekinuli letove u vrijeme kada ste se htjeli vratiti, mogli ste jednostavno doći pješice do ranča. Zaista je bila jedna od najboljih.“ Parnell se slaže.



Andretti pokazuje opekline (lijevo) u Brazilu 1977., dok Bernie E. i Teddy Mayer iz McLarena igraju backgammon



Dva kotača, a ne četiri, na Interlagosu 1977. (gore). Godinu ranije, Lauda i Hunt borili su se za vodstvo (lijevo)



Laffite se hladi, Kyalami 1978.; Reutemann u Rijju 1978. vodi ispred Hunta (desno) i pobjeđuje



SVI SIJEČANJSKI POBJEDNICI

Datum	Mjesto natjecanja	Pobjednik
18. 01. 1953.	Argentina (Buenos Aires)	Alberto Ascari (Ferrari)
17. 01. 1954.	Argentina (Buenos Aires)	Juan Manuel Fangio (Maserati)
16. 01. 1955.	Argentina (Buenos Aires)	Juan Manuel Fangio (Mercedes)
22. 01. 1956.	Argentina (Buenos Aires)	Luigi Musso (Lancia Ferrari)
		Juan Manuel Fangio (Lancia Ferrari)
13. 01. 1957.	Argentina (Buenos Aires)	Juan Manuel Fangio (Maserati)
19. 01. 1958.	Argentina (Buenos Aires)	Stirling Moss (Cooper)
01. 01. 1965.	Južna Afrika (East London)	Jim Clark (Lotus)
02. 01. 1967.	Južna Afrika (Kyalami)	Pedro Rodriguez (Cooper)
01. 01. 1968.	Južna Afrika (East London)	Jim Clark (Lotus)
23. 01. 1972.	Argentina (Buenos Aires)	Jackie Stewart (Tyrrell)
28. 01. 1973.	Argentina (Buenos Aires)	Emerson Fittipaldi (Lotus)
13. 01. 1974.	Argentina (Buenos Aires)	Denny Hulme (McLaren)
27. 01. 1974.	Brazil (Interlagos)	Emerson Fittipaldi (McLaren)
12. 01. 1975.	Argentina (Buenos Aires)	Emerson Fittipaldi (McLaren)
26. 01. 1975.	Brazil (Interlagos)	Carlos Pace (Brabham)
25. 01. 1976.	Brazil (Interlagos)	Niki Lauda (Ferrari)
09. 01. 1977.	Argentina (Buenos Aires)	Jody Scheckter (Wolf)
23. 01. 1977.	Brazil (Interlagos)	Carlos Reutemann (Ferrari)
15. 01. 1978.	Argentina (Buenos Aires)	Mario Andretti (Lotus)
29. 01. 1978.	Brazil (Rio de Janeiro)	Carlos Reutemann (Ferrari)
21. 01. 1979.	Argentina (Buenos Aires)	Jacques Laffite (Ligier)
13. 01. 1980.	Argentina (Buenos Aires)	Alan Jones (Williams)
27. 01. 1980.	Brazil (Interlagos)	René Arnoux (Renault)
23. 01. 1982.	Južana Afrika (Kyalami)	Alain Prost (Renault)

Nebodovane su utrke počele izumirati, no svjetsko prvenstvo je tijekom 1970-ih i dalje imalo siječanjskih utrka.

U siječnju 1972. svoj povratak imala je Argentina, koju je 1973. slijedio Brazil, a ovisno o gospodarskoj situaciji u jednoj bi ili obje te zemlje svakog siječnja započinjalo prvenstvo, nakon što je termin inicijalne brazilske utrke prebačen s veljače.

Ni to nije moglo trajati vječno. Ponovno, zahvaljujući logistici razvoja i vožnje bolida, te su dvije utrke od 1981. pomaknute u travanj.

To je bila godina rata FISA-e i FOCA-e tijekom koje su pobunjene momčadi vlastitu utrku na Kyalamiju održale u veljači. Osvojio ju je Carlos Reutemann, čovjek koji je 1972. na stazi Almirante Brown svoje suparnike iznenadio kad je u svom prvom nastupu na velikoj nagradi doveo nevoljeni Brabham BT34 poznat kao 'rakova kliješta' na prvu startnu poziciju, zahvaljujući kompletu mekih Goodyerovih guma za kvalifikacije.

FIA-ina preteča FISA tu utrku u Kyalamiju nije priznala kao dio svjetskog prvenstva, ali je u Kyalamiju u siječnju 1982. ponovno održana Velika nagrada Južne Afrike.

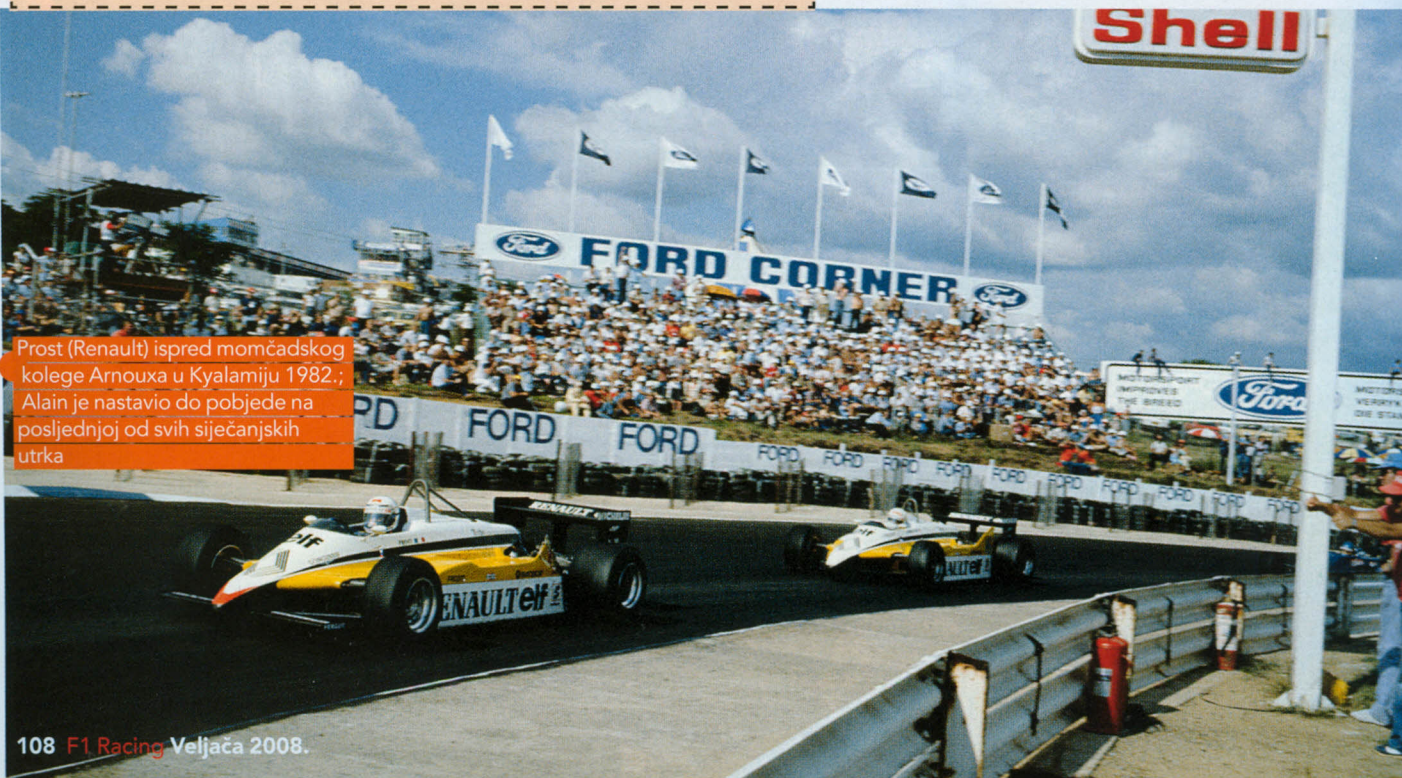
Međutim, bila je to samo iznimka, jer od 1983. sezona F1 službeno započinje u ožujku.

U onim davnim danima Velika nagrada Južne Afrike bila je ugodan prethodnik australske Tasman serije koja bi uvijek slijedila ubrzo nakon nje.

Kasnije južnoameričke utrke nisu bile toliko opuštajuće i nikad nisu dostigle jednaku atmosferu jer se priroda sporta počela mijenjati.

Kako bi rekao veteran novinarstva Eoin Young – završilo je razdoblje kad je utrkičanje vikendom bilo nešto što je prekidalo zabavu tijekom tjedna.

FO



Prost (Renault) ispred momčadskog kolege Arnouxa u Kyalamiju 1982.; Alain je nastavio do pobjede na posljednjoj od svih siječanjskih utrka



PRVI ZADATAK ZA ROSSA

Angažiranje Rossa Brawna bio je životno važan korak za Hondu. No želi li postići trajniji uspjeh, novog momčadskog čelnika očekuje teška zadaća. F1 Racing predviđa što mu je činiti...

Riječi Stuart Codling

ANGAŽIRATI STRATEGA NA PIT WALLU

Uvijek je lako prepoznati momčad koja ima ragu od bolida. Jedno zaustavljanje postaje im glavna trkaća strategija: vozi dugo, zadržavaj bolide koji su rano otišli u boks i, uz malo sreće, čak i nakon tvojeg zaustavljanja, poslije svojih ponovnih boksova opet će završiti iza tebe. To ti donese otprilike deseto mjesto. Odustane li netko od prvoplasiranih, možda se čak dočepaš osmog mjesta i boda. Kakav sramotno neambiciozan pristup utrkanju.

Hondi je potreban strateški vizionar na pit wallu, a to je bila jedna od najvećih Brawnovih kvaliteta. On je, naime, nadgledao bezbrojne pobjede Michaela Schumachera, a mnoge nisu bile plod mehaničke nadmoći. Mogao bi, međutim, takvu odgovornost jednako lako predati nekome drugome, smanje li veći zahtjevi položaja čelnika ekipe izgleda da bude učinkovit glavni trkaći strateg.

Renaultov izvršni ravnatelj konstruktorskog odjela Pat Symonds bio bi idealan kandidat. Već je surađivao s Brawnom i u taktičkom mu je smislu, u sezonama

2005. i 2006., bio posve dorastao. Najvažnije, ako posljedice Renaultova posjedovanja McLarenovih podataka potaknu odlaske na višim razinama, njega bi se također moglo angažirati.



Fry želi dobrodošlicu Brawn (na vrhu); Symonds (lijevo); Rubens (desno). Alonso se nije pridružio Buttonu (gore)



ANGAŽIRATI BRŽEG DRUGOG (ILI PODJEDNAKOG PRVOG) VOZAČA

Rubens Barrichello drag je momak, no tijekom 2007. svojem je produženom ugovoru u nekoliko navrata učinio medvjedu uslugu. Primjerice, usporedite nastup na VN Kine, na kojoj je bježao u boks s prvim kapima kiše, s bravurom u Donington Parku 1993., kad ga je u kišnim uvjetima nadmašio samo Ayrton Senna.

Rubens ima ugovor za 2008., no lako bi mogao tijekom sezone biti poslan u Super Aguri (nauštrb Anthonyja Davidsona, nažalost).

Tko bi onda sjeo za upravljač uz Jensonu Buttona?

Pa, poznato je da su Brawn i Fry htjeli angažirati Fernanda Alonsa.

Takav bi vozač donio velik pomak u rezultatima. Ove godine nema ih na tržištu, no za 2009. nemojmo biti toliko sigurni.



SLIKE: LORENZO BELLACALAT; CHARLES COATES/LAT; ANDREW FERRAKO/LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; PAUL GILHAM/GETTY IMAGES; SUITON MOTORSPORT IMAGES; HONDA RACING F1

VELIKA NAGRADA AUSTRALIJE



Utrka br. 1

Melbourne, 16.03.2008.

NAJAVA

VOZAČKI POGLED

ADRIANA SUTILA

Ovosezonskim stazama vodit će vas vozač momčadi Force India

VN AUSTRALIJE SJAJNA je trka za početak sezone. Nudi svega pomalo. Melbourne je lijep grad, ljudi su druželjubivi, a Albert Park je izazovna staza. Svi se raduju odlasku u Australiju.

Albert Park nije stalna staza, ne doima se poput cestovne. Ima dijelova gdje su zidovi vrlo blizu, no na ostalima ima šljunka i trave.

Oblik joj je uzbudljiv. Ima nekoliko brzih šikana, kao i zanimljivih kombinacija zavoja te polukružnih zavoja. Pretposljednji, zavoj 15, spada među najvažnije.

Vrlo je spor i vodi u dugi desni zavoj kojim se izlazi na startno-ciljnu ravninu. Pogriješite li tamo, to će se odraziti na brzinu u posljednjem zavoju te niz ravninu.

Bolid dobar na Albert Parku vjerojatno će biti brz na svakoj stazi, jer su tamo podjednako važni aerodinamika i mehaničko upravljanje. Imamo visoku razinu potiska kako bismo maksimalizirali performanse u sporim zavojima, no ima i brzih dijelova na



Albert Park

Broj krugova 58 Duljina staze 5.303 km

Duljina utrke 307.68 km

Pobjednik 2007. Kimi Räikkönen (Ferrari)

Rekord kruga: 1:24.125 s (2004.) Michael Schumacher (Ferrari)



"Bolid dobar na Albert Parku vjerojatno će biti brz na svakoj stazi."

kojima želite postići najveću moguću brzinu. Da biste u tome uspjeli, bolid mora biti aerodinamički učinkovit. Početkom vikenda asfalt nije najljepšiji, pa vam treba što jače mehaničko prijanjanje kako biste to nadoknadili.

Kad je riječ o gradu, postoji nekoliko odličnih restorana, kao i mjesta za kupnju. Melbourne je, također, odlično mjesto za džoging jer nikad niste sami.



Melbourne: cestovna, ali prostrana staza

PROŠLOGODIŠNJI REZULTAT

- Kimi Räikkönen**
Ferrari F2007 1:25:28.770s (216 km/h)
- Fernando Alonso**
McLaren-Mercedes MP4-22 +7.242s
- Lewis Hamilton**
McLaren-Mercedes MP4-22 +18.565s
- Nick Heidfeld**
BMW-Sauber F1.07 +38.763s
- Giancarlo Fisichella**
Renault R27 +66.469s
- Felipe Massa**
Ferrari F2007 +66.805s
- Nico Rosberg**
Williams-Toyota FW29 +1 lap
- Ralf Schumacher**
Toyota TF107 +1 lap



FORMA U MELBOURNEU

	2003.		2004.		2005.		2006.		2007.	
	K	R	K	R	K	R	K	R	K	R
Kimi Räikkönen	15.	3.	10.	O	10.	8.	4.	2.	1.	1.
Felipe Massa	-	-	11.	O	18.	10.	15.	O	22.	6.
Nick Heidfeld	7.	O	15.	O	7.	O	8.	4.	3.	4.
Robert Kubica	-	-	-	-	-	-	-	-	5.	O
Fernando Alonso	10.	7.	5.	3.	13.	3.	3.	1.	2.	2.
Nelson Piquet	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	14.	5.	12.	7.
Kazuki Nakajima	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
David Coulthard	11.	1.	12.	8.	5.	4.	11.	8.	18.	O
Mark Webber	14.	O	6.	O	3.	5.	7.	O	7.	13.
Jarno Trulli	12.	5.	9.	7.	2.	9.	9.	O	8.	9.
Timo Glock	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sébastien Bourdais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sebastian Vettel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jenson Button	8.	10.	4.	6.	8.	11.	1.	10.	14.	15.
Rubens Barrichello	2.	O	2.	2.	11.	2.	16.	7.	16.	11.
Takuma Sato	-	-	7.	9.	20.	14.	21.	12.	10.	12.
Anthony Davidson	-	-	-	-	-	-	-	-	11.	16.
Adrian Sutil	-	-	-	-	-	-	-	-	20.	17.
Giancarlo Fisichella	13.	12.	14.	10.	1.	1.	2.	5.	6.	5.
Lewis Hamilton	-	-	-	-	-	-	-	-	4.	3.
Heikki Kovalainen	-	-	-	-	-	-	-	-	13.	10.

O: odustao

K: rezultat kvalifikacija R: konačan rezultat

KAD JE...

U AUSTRALIJI ODRŽANA NAJKRAĆA VN

Monsunski uvjeti prije i tijekom trke u Adelaideu 1991. doveli su trku do vrlo preuranjenog kraja

Suvremene velike nagrade traju oko sat i pol, prve trke na Nürburgringu 1950-ih redovito su trajale više od tri i pol sata, no VN Australije održana 1991. u povijest je ušla kao najkraća utrka Formule 1 u povijesti. Gledatelji su mogli uživati u samo 24 minute i 34.899 sekunda akcije na stazi.

Postojale su, dakako, olakotne okolnosti: stazu je upropastio prolom oblaka. Ironično, trening i kvalifikacije održani su pod jarkim suncem. Kišiti je počelo samo sat prije utrke.

Prednji red zauzeli su McLarenovi novog svjetskog prvaka Ayrtona Senne i Gerharda Bergera, a na trećem i četvrtom startnom mjestu bio je Williamsov par, Nigel Mansell i Ricardo Patrese. Ferrari je u tada bio u

"Gugelmin se zavrtio u pitlaneu. Kiša je u međuvremenu bila sve jača."

previranjima jer je otpustio Alaina Prosta zbog kritiziranja momčadi. Kolega Jeana Alesija (samo) na toj utrci bio je Gianni Morbidelli.

Planirani start je odgođen, no naposljetku je odlučeno da utrka počne usprkos opasnim uvjetima. Početak je budio optimizam, jer premda su uvjeti bili užasni, osim velikog Bergerova otklizavanja u trećem krugu koje je Mansellu omogućilo proboj na drugo mjesto, u prvih nekoliko krugova nije bilo incidenata vrijednih spomena.

Satoru Nakajima zavrtio se u četvrtom krugu, a krug poslije istim su stopama pošli Thierry Boutsen, Nicola Larini, Alesi i Michael Schumacher. Prije nego što su ga pokupili Alesi i Larini, Schumi se dodirnuo s kolegom

iz Benettona Nelsonom Piquetom. Pierluigi Martini zavrtio se u zid nakon akvaplaninga na ravnini Brabham, a Mauricio Gugelmin okrenuo se u pitlaneu. Kiša je u međuvremenu bila sve jača. Odlučujući trenuci zbili su se u šesnaestom krugu kad su izletjeli Mansell te Berger. U trenutku prekida Senna je bio u sedamnaestom krugu.

Ponovni je start pokušavan na mnoge načine, deseterominutna ploča pokazana je najmanje jednom, no Senna i Patrese prosvjedovali su kod sudaca tvrdeći da bi bilo suludo nastavljati. Naposljetku je Senna proglašen pobjednikom, a kao konačan rezultat priznat je poredak iz četrnaestog kruga, kad je Mansell bio drugi, a Berger treći, no svima je zapravo bilo najvažnije što su u jednom komadu.

Bodovi su prepolovljeni, a trka je postala bez premca najkraćom u povijesti (VN Španjolske 1975. druga je po redu sa 42 minute). Najkraća završena utrka održana je prije samo pet godina u Italiji. S vremenom od malo više od sat i četrnaest minuta pobijedio je Michael Schumacher.

Stewart Williams

Obilježnice VN Australije

- 100. start Alana Jonesa – 1985.
- 100. start Patricka Tambaya – 1985.
- 1. postolje Phillippea Streiffa – 1985.
- 25. pobjeda Alaina Prosta – 1986.
- 150. start Andrea de Cesarisa – 1990.
- 1. pole position Jacquesa Villeneuvea – 1996.
- 100. start Damona Hilla – 1999.
- 1. pobjeda Eddiea Irvinea – 1999.
- 1. najbrži krug Rubensa Barrichella – 2000.
- 100. start Nicka Heidfelda – 2006.
- 10. pobjeda Fernanda Alonsa – 2006.
- 10. pobjeda Kimija Räikkönena – 2007.



Bolidi plešu balet na nevjerovatno mokroj stazi u Adelaidei 1991.



INFO KUTAK

PODESITE SATOVE

28. – 30. ožujka 2008.

Petak – trening, dva puta po 90 min.

0:00 – 01:30, 04:00 – 05:30

Subotnji trening i kvalifikacije

01:00 – 02:00; kvalifikacije u 04:00

Nedjeljna trka

05:30

GDJE ODSJESTI

Hilton Melbourne International

Airport Arrival Drive, Melbourne

Airport, Melbourne 3045

Tel. +61-3-8336 2000

Fax +61-3-8336 2001

E-mail: melbourne-airport@hilton.com

Hilton On The Park Melbourne

192 Wellington Parade, Melbourne 3002

Tel. +61-3-9419 2000

Fax +61-3-9419 2001

E-mail: melbourne-on-the-park@hilton.com

Medina Executive St Kilda

157 Fitzroy Street, St Kilda 3182

Tel. +61-3-9536 0000

Fax: +61-3-8598 9378

E-mail: mesk@medina.com.au

The Hotel Windsor

111 Spring Street, Melbourne 3000

Tel. +61-3-9633 6000

Fax +61-3-9633 6001

E-mail: info@thehotelwindsor.com.au

Grand Hyatt

123 Collins Street, Melbourne 3000

Tel. +61-3-9657 1234

Fax +61-3-9650 3491

E-mail: melbourne@hyatt.com.au

VELIKA NAGRADA MALEZIJE NAJAVA



Utrka br. 2

Kuala Lumpur, 23.03.2008.

VOZAČKI POGLED

ADRIANA SUTILA

Vruće, vlažno i iznimno naporno. Nema teže utrke.

NAKON VN Australije smjesta ću poći u Kuala Lumpur kako bih se mogao što dulje privikavati na vrućinu. Kad je riječ o vlažnosti, Malezija nema premca u kalendaru, osim, možda, Singapura, i to je čini najtežom utrkom godine.

Temperatura u kokpitu penje se do 60 stupnjeva, što su vrlo izazovni uvjeti. Usto, staza je prilično neravna, a to je, pak, fizički zahtjevno. Nakon sata vožnje znoj se počne slijevati u oči, pa vam se počne prividati. Vrlo čudan osjećaj.

Za tu se trku pripremam na razne načine. Kako bih se privikao na vrućinu, čim stignem u Maleziju počnem trenirati na otvorenome, a u sauni sjedim čak sat i pol, koliko traje trka. No budući da je između australske i malezijske trke samo tjedan, vremena za aklimatizaciju neće biti mnogo, pa očekujem da će biti teže nego lani.

Sepang ne spada među moje omiljene staze, ali mislim da su tome pridonijele i prošlogodišnje poteškoće s bolidom. Riječ je o aerodinamički zahtjevnoj stazi kojoj naš bolid nije

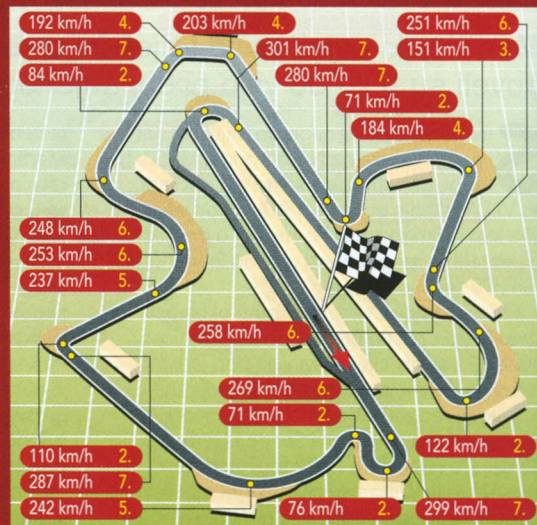


Sepang

Broj krugova 56 Duljina trke 310.385 km
Duljina utrke 310.511 km

Pobjednik 2007. Fernando Alonso (McLaren)

Rekord kruga 1:34:223s (2004) Juan Montoya (Williams)



“Temperatura u kokpitu penje se do 60 stupnjeva. Nakon jednog sata počne vam se prividati.”

bio dorastao, što je nekoliko dugih zavoja učinilo vrlo teškima. Bez stabilnog bolida počnete ratovati protiv staze i dijeliti svaki zavoj u tri manja.

Lani, nažalost, nisam dospio vidjeti mnogo Malezije jer sam odsjeo u aerodromskom hotelu i sve sam vrijeme proveo ondje ili na stazi. Nadam se da ću ove godine vidjeti više Kuala Lumpura, a možda produljim boravak još nekoliko dana nakon utrke. Volim Aziju jer se uvelike razlikuje od Europe.



Dobra aerodinamika ključna je za duge zavoje Sepanga.

PROŠLOGODIŠNJI REZULTAT

- Fernando Alonso**
McLaren-Mercedes MP4-22
1:32:14.930s (201,97 km/h)
- Lewis Hamilton**
McLaren-Mercedes MP4-22 +17.557s
- Kimi Räikkönen**
Ferrari F2007 +18.339s
- Nick Heidfeld**
BMW-Sauber F1.07 +33.777s
- Felipe Massa**
Ferrari F2007 +36.705s
- Giancarlo Fisichella**
Renault R27 +65.638s
- Jarno Trulli**
Toyota TF107 +70.132
- Heikki Kovalainen**
Renault R27 +72.015s



FORMA U SEPANGU

	2003.		2004.		2005.		2006.		2007.	
	K	R	K	R	K	R	K	R	K	R
Kimi Räikkönen	7.	1.	5.	O	6.	9.	6.	O	3.	3.
Felipe Massa	-	-	11.	8.	14.	10.	21.	5.	1.	5.
Nick Heidfeld	6.	8.	15.	O	10.	3.	11.	O	5.	4.
Robert Kubica	-	-	-	-	-	-	-	-	7.	18.
Fernando Alonso	1.	3.	19.	7.	1.	1.	7.	2.	2.	1.
Nelson Piquet Jr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	3.	O	6.	O
Kazuki Nakajima	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
David Coulthard	4.	O	9.	6.	8.	6.	19.	O	13.	O
Mark Webber	16.	O	2.	O	4.	O	4.	O	10.	10.
Jarno Trulli	2.	5.	8.	5.	2.	2.	9.	9.	8.	7.
Timo Glock	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sébastien Bourdais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sebastian Vettel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jenson Button	9.	7.	6.	3.	9.	O	2.	3.	15.	12.
Rubens Barrichello	5.	2.	3.	4.	12.	O	20.	10.	22.	11.
Takuma Sato	-	-	20.	15.	-	-	17.	14.	14.	13.
Anthony Davidson	-	-	-	-	15.	O	-	-	18.	16.
Adrian Sutil	-	-	-	-	-	-	-	-	21.	O
Giancarlo Fisichella	14.	O	12.	11.	3.	O	1.	1.	12.	6.
Lewis Hamilton	-	-	-	-	-	-	-	-	4.	2.
Heikki Kovalainen	-	-	-	-	-	-	-	-	11.	8.

O: odustao

K: rezultat kvalifikacija R: konačan rezultat

KAD JE...

TOYOTA OSVOJILA SVOJE PRVO POSTOLJE U FORMULI 1

Poslije dugog čekanja, konačno su uspjeli. Mirisala je i skora pobjeda. Nju, međutim, još uvijek čekaju...

Kad je japanski automobilski div Toyota 2002. ušao u Formulu 1, prevladavalo je mišljenje da će proći određeno vrijeme prije nego što počnu mrsiti račune predvodnicima grida.

Nitko, međutim, s obzirom na činjenicu da imaju jedan od najvećih proračuna u sportu, nije predviđao da će momčad na prvo postolje čekati do VN Malezije 2005.

Početak je obećavao: Mika Salo bio je šesti u Australiji, na momčadskom debiju, a dvije trke kasnije, u Brazilu, uslijedilo je još jedno šesto mjesto.

Do malog poboljšanja došlo je 2003., kad su prvi put uspjeli ugarati oba bolida na mjesta koja donose bodove: Olivier Panis i Cristiano da Matta završili su na petom i šestom mjestu u Njemačkoj.

Ali već iduće sezone kölnska se ekipa bodovno srozala, sa šesnaest na devet.

U 2005. zavladao je pritisak. Nasreću, postalo je očito da je novi bolid TF105 bolji od svojih prethodnika kad ga je Jarno Trulli smjestio u prvi red grida na otvorenju

"Trulli je neopterećeno hitao prema drugom mjestu. Momčad je naposljetku bila kompetitivna."

sezone u Australiji. Teškoće s gumom izbacile su ga iz konkurencije za bodove poslije prvog stinta, no nada je bila probuđena.

Kvalifikacijsku izvedbu ponovio je dva tjedna poslije u Maleziji i to je, s Ralfom Schumacherom na petom mjestu, bila dotad najveća Toyotina prilika za postolje.

Ugrabili su je.

Renault Fernanda Alonsa dominirao je trkom, no kad se oteresao Giancarla Fisichelle u drugom Renaultu, Trulli je također bio neopterećen te je hitao prema drugom mjestu. Momčad je bila presretna.

Naposljetku su bili kompetitivni.

Ralf je u međuvremenu sačuvao peto mjesto i Toyota je zauzela drugo mjesto

u prvenstvu konstruktora – položaj koji su, zahvaljujući Trullijevom drugom mjestu u Španjolskoj i trećem u Bahreinu, držali do kraja šeste trke u Monaku. Schumacher je kasnije priložio dva treća mjesta, u Mađarskoj i Kini, i do kraja su obojica imala prvo startno mjesto, pa je Toyota sezonu okončala na četvrtom mjestu, iza Renaulta, McLarena i Ferrarija.

Postigli su uspjeh, i zatim nestali.

Na postolje su se otad popeli samo jednom.

Pritisak se vratio.

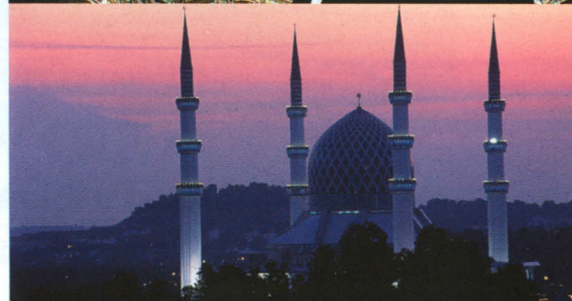
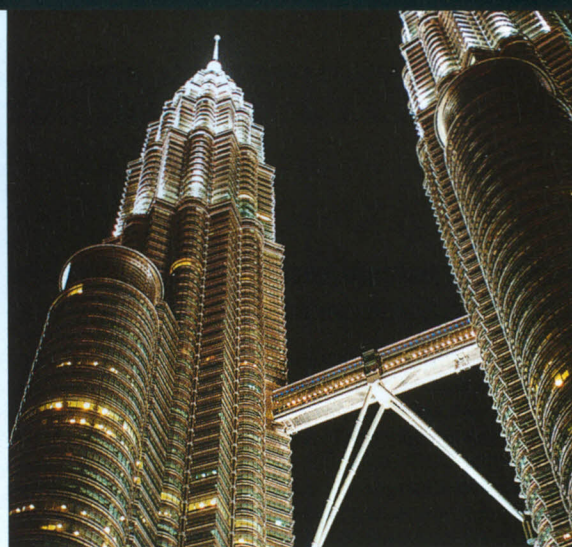
Stewart Williams

Obljetnice VN Malezije

- 125. pobjeda Ferrarija – 1999.
- 100. najbrži krug McLarena – 2000.
- 150. pole position Ferrarija – 2002.
- 1. pobjeda Kimija Räikköna – 2003.
- 1. pole Fernanda Alonsa – 2003.
- 1. front-row slot Marka Webbera – 2004.
- 25. podium Fernanda Alonsa – 2006.
- 1. najbrži krug Lewisa Hamiltona – 2007.



Trulli i TF105 bili su 2005. sila s kojom je valjalo računati



INFO KUTAK

PODESITE SATOVE

21. – 23. ožujka 2008.

Petak – trening, dva puta po 90 min.

03:00 – 04:30, 07:00 – 08:30

Subotnji trening i kvalifikacije

04:00 – 05:00; kvalifikacije u 07:00

Nedjeljna trka 08:30

GDJE ODSJESTI

Hilton Kuala Lumpur

3 Jalan Stesen Sentral, Kuala Lumpur

Sentral, Kuala Lumpur 50470

Tel. +60 (0)3 2264 2264

Fax +60 (0)3 2264 2266

E-mail: kuala-lumpur@hilton.com

Hilton Petaling Jaya

No2 Jalan Barat, Petaling Jaya 46200

Tel. +60 (0)3 7955 9122

Fax +60 (0)3 7955 3909

E-mail: petaling-jaya@hilton.com

Putrajaya Marriott Hotel

IOI Resort, Putrajaya 62502

Tel. +60 (0)3 8949 8888

Fax +60 (0)3 8949 8999

E-mail: sales.hotel@marriottputrajaya.com

Pan Pacific Kuala Lumpur

International Airport

Jalan CTA 4B, 64000 KLIA, Sepang

Tel. +60 (0)3 8787 3333

Fax + 60 (0)3 8787 5555



Ayrtonove četiri ruke i četiri noge...

Pored velikog talenta Lewisa Hamiltona, malo je mladih vozača koji najavljuju velika ostvarenja kao što je to jednom davno najavio neponovljivi Senna

Riječi Goran Dijaković

“Bio sam u krugu zaustavljanja”, priča John Watson, “kad sam posvjedočio nečemu neviđenom”. Bio je to trening za VN Europe 1985., na pomalo danas zaboravljenom, ali predivnom Brands Hatchu, južno od Londona. Wattie je vozio zamjenski za McLaren (Lauda je bio bolestan) i prepričava taj nesvakidašnji događaj...

“Na ulasku u Dingle Dell, vidio sam da me Ayrtonov Lotus stiže velikom brzinom. Ostavio sam mu praznu unutarnju stranu. Očima i ušima prisustvovao sam nečemu što do tada nikada nisam vidio da je netko učinio u trkaćem autu. Kao da je imao četiri ruke i četiri noge. Kočio je, mijenjao brzine, proklizavao, pumpao gas i izgledalo je da je na oštrici noža između kontrole i vožnje bez kontrole. Sve je trajalo možda dvije sekunde...”

Kada ste kod turba skinuli gas, snaga bi nestala vrlo brzo. On je već bio u poziciji kad se morao odlučiti kako postaviti Lotus.

Bolid je u zavoj bačen s toliko arogancije da su se meni širom iskolačile oči.

Stao je jako na spojku, a stvar je vozila kroz zavoj. Bila je to situacija u kojoj je gospodar kontrolirao stroj. Nikad nisam vidio da netko na taj način upravlja turbom. Sposobnost mozga da odvoji svaku komponentu i odmah ih natrag sastavi s toliko ritma i kordinacije... Bio je to za mene nevjerojatan događaj.

Osjećao sam se povlaštenim vidjeti tako nešto. Bio sam toliko ganut da sam odmah otišao u Lotusov boks do Petera Warra i Gerarda Ducarougea te im rekao da sam upravo prisustvovao nečemu...

Oni su samo rekli... – Da, da, znamo...”

Bogu hvala na Lewisu Hamiltonu, koji je golem talent, baš kao što je bio i

Ayrton Senna, a koji nas je prošle godine razuvjerio u strahu da se talenti više neće rađati u 21. stoljeću, nego da će to uglavnom biti šljakeri koji će odrađivati utrke.

Naravno, Lewis se tek sad mora dokazati kad su vrijednosti nanovo postavljene, a nakon odlaska Michaela Schumachera. Krunu je preuzeo novi svjetski prvak Kimi Raikkonen, kojeg samo povremeni trzajevi indolencije i skandinavskog poimanja života mogu udaljiti od najvećih ostvarenja. U novom poretku je i bivši prvak Fernando Alonso koji će se ove godine suočiti s velikim problemom – pokušajem Renaulta da se vrati tamo gdje je bio. Dok Ferrari nema o čemu brinuti, i po meni novi naslov osvaja u općoj harmoniji, dotle Alonsa čeka teška provjera prokletstva formule 1, a to je kako je nevjerojatno teško vratiti moment kad ga se jednom izgubi.

Pitajte Franka Williama i Patricka Heada... Kako taj dugovječni, lovorom ovjenčani dvojac trpi “anonimnost”, jako je teško objasniti... Možda im se vikendom ne ostaje kod kuće... Ostali? Pa poneki bljesak brojeva 2 u McLarenu i Ferrariju. Ne vidim da bi bilo tko mogao dobiti utrku osim ove dvije momčadi.

Rad i red Rossa Brawna vidjet će se tek za koju godinu, bojim se. Što se Seba Vettela tiče, može se on “derati ko jarac” ako nema stroj. Ipak, čini se da je klinac nešto posebno i nadam se da će ga uskoro čopiti netko veliki. Zašto BMW opet neće među pobjednike, mislim da je vrlo jasno... nemaju vozača koji će ih povesti u tako nešto. Šteta što više ne živimo u doba renesanse, pa da u Münchenu privole Michaela Schumachera da im pokaže kako se to radi...

Obećao sam u posljednjem broju nešto više o projektu “24 sata Le Mansa”, no razumljivo je da se stvar ne može još staviti na sva zvona. Ono što se danas može objaviti je činjenica da će utrka biti uživo na Novoj TV, da su prva testiranja početkom ožujka te da će se nastupiti i u utrkama “Le Mans serije”, koja počinje u travnju. Nastup Hrvata na najvećoj utrci na svijetu iznimno je skup sport i čim se stvari poslože, F1 Racing će vas prvi izvijestiti o tome.

F1