TURBO ERA - ZVIJERI NA KOTAČIMA!



OVO MORATE VIDJETI

RED BULLOVO TAJNO ORUŽJE

Isprobali smo uređaj koji pomaže Vettelu i Webberu

F1 RACING

NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN

Munjeviti povratak na vrh

FERRARI

Sa Schumacherom ponovo na mjestima na koja su navikli

PLUS...

"PROST? KAKAV JE TO BIO DAVEŽ..."
Lauda bez dlake na jeziku

ROSS BRAWN GOVORI O SVOJIM USPJESIMA
"Nikada nisam svjesno varao"

"MRZOVOLJAN? KAKO TO MISLITE?"
Vaša pitanja za Kubicu

TAJNI ŽIVOT TROKRAKE ZVIJEZDE
McLaren? Čemu, tu je Brawn



DINO MILIĆ-JAKOVLIĆ, glavni urednik

Prokleta vremena

"Mora biti da si proklet, ako te zadesilo da živiš u zanimljivim vremenima", navodno glasi stara kineska poslovica. Kažem navodno, jer je do mene došla preko jednog od stripova o Conanu, a oni, ma koliko ih smatrao iznimnim književnim djelom, nisu baš uvijek najvjerodostojnija povijesna i kulturološka referenca. Po pitanju Formule 1 nas je, očigledno, netko pošteno prokleo, jer su vremena zanimljiva kao rijetko koja. Pomalo i crvenim ako je ovaj broj našeg časopisa, a što nažalost ovom prilikom uopće nije nemoguće, iznevjerio neka od vaših očekivanja. Naprosto, događanja se u F1 svijetu odigravaju daleko prebrzo za naš mjesečni ritam izlaženja, a kako smo fiksirani i datumom izlaska, za razliku od matičnog izdanja, tako ne možemo u potpunosti izbjeći kaskanje za aktualnostima. Stoga će se dogoditi da u ovom broju čitate članak o Ferrarijevom proboju prema vrhu u kojem se ne spominju Massina zamalo pa kobna nesreća i povratak Michaela Schumachera. Vidjet ćete da u odgovorima čitateljima Robert Kubica priča o planovima za uspon na vrh s momčadi koja je u međuvremenu objavila povlačenje iz svijeta Formule 1. Čitat ćete nekolicinu članaka koji neprikosnoveno stavljaju Brawn na vrh trenutne ljestvice snaga u oktanskom cirkusu, ma koliko se sve izvjesnije činilo da oni više nisu ondje...

Nažalost, zbog razmimoilaženja u datumu izlaska na kioske s matičnim izdanjem, priču o odlasku BMW-a čitati ćete tek u sljedećem broju, za mjesec dana. Baš kao i veliku temu o pokušajima povratka nekadašnjih prvaka, onima besprijekorno odrađenima... i onima ne baš najslavnijima. Iako sretnom koincidencijom, prije no što smo znali za Schumacherov povratak, u ovaj smo broj već uvrstili teme o najuspješnijem i najneuspješnijem među povratnicima, Laudi i Jonesu. I inače, od svih tema u ovom broju, ponajviše vam preporučam razgovor s Laudom, posebice njegova promišljanja o temi sigurnosti. Napredak sigurnosti u zadnjim desetljećima zapanjujuć je, kako u cestovnim automobilima, tako i u Formuli 1. Velikim dijelom zahvaljujući Maxu i Bernieu, voljeli ih ili ne. Nažalost, danas su kriteriji izgubljeni i u košmaru sukoba interesa donose se bizarne odluke, pa je tako proizvođač bolida s kojeg je otpao nedovoljno učvršćen dio i zamalo usmrtio drugog vozača prošao nekažnjeno. Dok je tvrtka koja proizvodi EuroNCAP testovima dokazano najsigurnije cestovne automobile među masovnim proizvođačima kažnjena zabranom nastupa na marketinški im najznačajnijoj utrci sezone zato što u pola minute zbunjenosti i strke nisu uspjeli točno shvatiti što je pošlo po krivu tijekom mijenjanja guma, proslijediti tu informaciju pitwallu i odande je dostaviti Alonsu. Budalaštine i, kako bi Calimero rekao, očigledna nepravda. No sve je to dio kontroverznog i upravo zbog toga toliko zanimljivog svijeta našeg najdražeg sporta.

A i vi možete, barem nakratko, postati njegov dio, odgovorite li točno na čim više pitanja koja smo vam u prošlom i ovom broju postavili u velikoj nagradnoj igri. Bilo bi lijepo otići u Monzu, zar ne? Pogotovo ako Ferrari nastavi s usponom forme i ondje dođe do pobjede – najfascinantniji i najsvečaniji prizor Formule 1 uvijek je način na koji tifosi proslavljaju pobjedu u Monzi. Utrci na kojoj, iako sam rijetko tijekom ovih tridesetak godina praćenja F1 navijao za nekog od njihovih vozača, nekako uvijek potiho drukam za Scuderiu. Jer možda najemotivnija sportska publika na svijetu zaslužuje te sate ekstaze i crvenog ludila koji uslijede nakon pobjede Ferrarija. Stoga, brzo na rješavanje kviza i potom u Monzu! Pazite, u obzir za nagrade će ući samo oni čitatelji čiji odgovori stignu u našu redakciju do 1. rujna!

F1 Racing izlazi mjesečno u Australiji, Bliskom istoku, Brazilu, Bugarskoj, Češkoj, Filipinima, Francuskoj, Grčkoj, Hong Kongu, Hrvatskoj, Indiji, Indoneziji, Italiji, Japanu, Južnoj Americi, Južnoj Koreji, Kini, Maleziji, Mađarskoj, Meksiku, Nizozemskoj, Njemačkoj, Poljskoj, Rumunjskoj, Rusiji, Sjedinjenim Američkim Državama, Španjolskoj, Švedskoj, Tajvanu, Turskoj, Ukrajini i Velikoj Britaniji. Formula One, Formula 1 and F1 su zaštitni znakovi tvrtke Formula One Licensing BV, članu Formula One Group, i koriste se isključivo pod licencom. Reprodukcija u cijelini 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 vezano za proizvode i usluge oglašivača u magazinu. Posebna pažnja neprestano se pridaje tome da sadržaj F1 Racinga bude potpuno točan, no izdavač i tiskara ne mogu prihvatiti odgovornost za pogreške ili propuste. Licencno hrvatsko izdanje F1 Racing magazina izlazi 9 puta u 2009. godini i vlasništvo je tvrtke Opus publikacije d.o.o. Orginalno izdanje F1 Racing magazina izlazi 12 puta u 2009. godini i vlasništvo je Haymarket Motoringa, člana tvrtke Haymarket Magazines Ltd. Velika Britanija.

OPUS PUBLIKACIJE d.o.o., ZAMENHOFFOVA 4, 10000 ZAGREB, HRVATSKA

F1 RACING

NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN

IMPRESUM

BROJ 026 / 2009. RUJAN / SEPTEMBAR 2009., ISSN: 1845 - 8270

IZDAVAČ

OPUS PUBLIKACIJE, GJURE SZABA 4/II, 10000 ZAGREB
Tel. 01/4813 744, Fax 01/4851 704, www.f1racing.hr

TISAK TISKARA VJESNIK

BRITANSKO IZDANJE

NAKLADNIK PETER HIGHAM
GLAVNI UREDNIK HANS SEEBERG
IZVRŠNI UREDNIK STEWART WILLIAMS
GRAND PRIX UREDNIK PETER WINDSOR
UREDNIK VIJESTI JAMES ROBERTS
PRODUKCIJA NAIRN MILLER
GRAFIČKO OBLIKOVANJE FRANK FOSTER
DIREKTOR LICENCNIH IZDANJA TIM BULLEY

HRVATSKO IZDANJE

NAKLADNIK OPUS PUBLIKACIJE d.o.o.
ZA NAKLADNIKA NIKOLA TOMISLAV ĆURIĆ
DIREKTOR IVO MARIN
GLAVNI UREDNIK DINO MILIĆ-JAKOVLIĆ, dino@f1racing.hr
PRODAJA OGLASNOG PROSTORA
IVANA CVRLJE KUŠANIĆ, ivana@opus-publikacije.hr
VESNA PINTAR, vesna@opus-publikacije.hr
Tel. 01/3775 372, 4813 744
Fax 01/4851 704
GRAFITIKO OBLIKOVANJE LEONARDO MEDIA, www.leonardo.hr
GRAFIČKI UREDNIK MILIVOJ MILIĆ
PREVODITELJI ALAN JELOVEČKI, FILIP KRALJ, TOMISLAV ŠOSTAR VJEKOSLAV ČULO
LEKTURA RUDJER JENY
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

PRETPLATA

OPUS PUBLIKACIJE d.o.o., GJURE SZABA 4/II, 10000 ZAGREB,
Tel. 01/4813 744 Fax 01/4851 704 E-mail pretplata@f1racing.hr

Nedostaje li vam neki od prošlih brojeva, nazovite nas na 01 4813 744

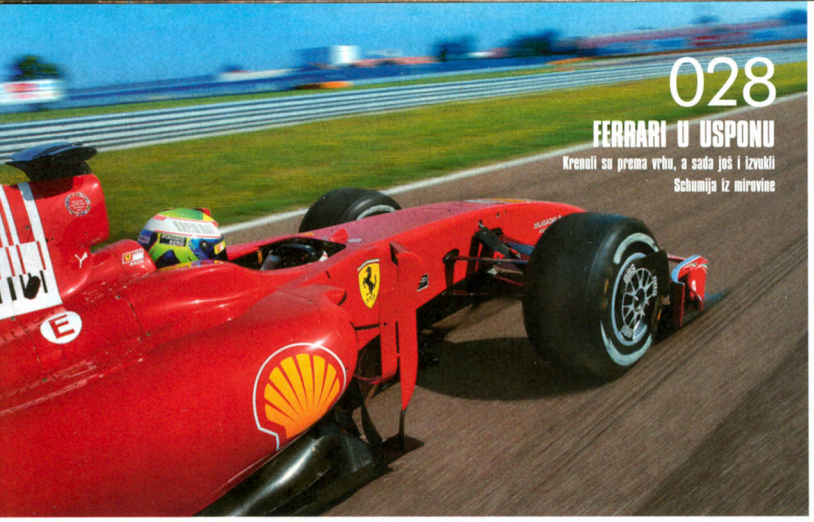
www.f1racing.hr

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



028
FERRARI U USPONU
Krenuli su prema vrhu, a sada još i izvukli Schumija iz mirovine



034
UVIJEK POBJEDNIK
Ross Brawn govori nam o svojem receptu za uspjeh, ali i o tome da žali zbog Austrije 2002.



060
TURBO ERA
Oni koji su ga preživjeli pričaju nam o najuzbudljivijem dijelu povijesti Formule 1

Sadržaj

F1 RACING

RUJAN 2009. BROJ 026

RUBRIKE

006 PITPASS Ljetni odmor Formule 1 – tko zna, možda sretnete nekoga iz McLarena ili Ferrarija i na našoj obali

007 PITPASS Jaime Alguersuari, najmlađi vozač u povijesti Formule 1

008 PITPASS Trebaju li nam razuzdanije proslave nakon pobjede?

010 PITPASS Senzacionalna nova staza u Španjolskoj

012 VELIKA RASPRAVA Hoće li zabrana dolijevanja goriva uistinu poboljšati utrkivanje?

013 ŠPIJUN U PADDOCKU Najluđe i najšarenije F1 kacige

014 ŠTO SE ZBILO S... Prostovim najvećim protivnikom Renéom Arnouxom

015 TOP 10 Pobjednika pristiglih iz pozadine: najveći napretci u povijesti F1

016 MOJ ŽIVOT U F1 Alan Jones se rado prisjeća nekadašnjeg šefa FIA-e Jean-Mariea Balestrea

064 F1 KAKVA JE NEKAD BILA Prijetnje napuštanjem natjecanja u stilu 1960-ih. Elegantna odijela su obvezna

066 ALAN HENRY Zašto Formuli 1 prijeti ostanak bez velikih sponzora

PRIČE BROJA

018 VI POSTAVLJATE PITANJA: ROBERT KUBICA Tko ga je nazvao mrzovoljnim? Robertu se to nije svidjelo...

024 JESU LI NOVA PRAVILA IMALA USPJEHA? Što se zbilo sa svim tim obećanim pretjecanjima 2009.?

028 FERRARI: PLAN ZA HVATANJE BRAWNA Maranellov najbolji tehnički mozak planira put do vrha F1

034 ROSS BRAWN: GENIJ Uzmite lošu momčad, dodajte Rossa Brawna i osvojite svjetsko prvenstvo. Lako, zar ne?

038 RED BULLOV ČUDESNI SIMULATOR Vettelu je pomogao da pobijedi u Silverstoneu. Zatim je Red Bull dopustio da ga i mi iskušamo...

044 NIKI LAUDA Legenda F1 govori o Huntu, Prostu i ludostima F1 politike

050 PRAKSOM DO SAVRŠENSTVA Promijenite četiri gume i dodajte nešto goriva: teže je nego što mislite

052 TAJNA BRAWNOVA USPJEHA Mercedesov odličan V8 neopjevani je junak 2009., iako na bolidu nema trokrake zvijezde

056 TOYOTA TF109: POD VELIKIM PRITISKOM Može li najbolji Toyotin bolid zadržati momčad u natjecanju?

060 TURBO DOBA Bolidi su bili gotovo neukrotivi, ali su utrke zato bile doista spektakularne... a kvalifikacije i više od toga



Dva tjedna? Nekako nam se čini da će u slučaju BMW-a pauza potrajati nešto duže...

F1 SE ZATVARA... I U SAMO DVA TJEDNA UŠTEĐUJE 17 MILIJUNA EURA...

U pokušaju smanjenja troškova momčadi su se složile da zatvore tvornice na dva tjedna, prekinu sav posao i otiđu na godišnji odmor

SVE AKTIVNOSTI FORMULE 1 trebaju stati na dva tjedna jer se sjedišta momčadi spremaju na ljetnu stanku. Diljem Europe F1 tvornice će se zatvoriti, a zaposlenici će otići na odmor kako bi se uštedio novac.

Zatvaranje tvornica dio je dogovora postignutog između članova udruge momčadi Formule 1 (FOTA).

Predsjednik momčadi Toyota John Howett izjavio je za F1 Racing da bi dvotjedno zatvaranje značilo uštedu od otprilike 1,7 milijuna eura.

"Izračunali smo da bismo gašenjem klimatizacije, prekidom potrošnje struje i svega ostalog u četiri tjedna uštedjeli 3,5 milijuna eura", objasnio je Howett. "Dakle, dva tjedna bi donijela uštedu od otprilike 1,7 milijuna eura." Gotovo 90 posto Toyotinih zaposlenika nije se vratilo u tvornicu u Kölnu nakon Velike nagrade Mađarske, premda je manji broj zaposlenika ostao kao osnovno osoblje za transportnu logistiku i opće održavanje.

Međutim, u svakoj momčadi zaustavljeno je dizajniranje i proizvodnja. "To je zapravo dobro za radnu snagu jer sad kad su raspuštene testne momčadi, testove će obavljati trkaće momčadi.

> **"Ne možete ni provjeriti elektroničku poštu jer se to smatra radom"**
> **Sam Michael**

Dakle, sezona traje od siječnja do studenoga. Važno je imati vremena za odmor, zato svi dobivaju dvotjednu stanku," kaže menadžer momčadi Toyota Jens Marquardt. "Budući da postoji dogovor da će to svi učiniti, nema brige da će ostale momčadi steći prednost."

Momčadi Williams i Force India, koje nisu članice FOTA-e, također su pristale zatvoriti pogone, premda je Williamsov tehnički direktor Sam Michael smatrao da će se to pokazati loše izračunatom uštedom s obzirom da će proizvodnja prije i nakon zatvaranja biti povećana.

"Mislim da marketinški odjel smije nastaviti raditi, a Frank Williams spada tamo – ali otkrit će da nakon dolaska na posao nema inženjera s kojima bi razgovarao", kaže Michael "Ne možete ni provjeriti elektroničku poštu, jer se to smatra radom, zato ćemo svi otići kući i ne raditi ništa. To će biti poprilično neobično..."

SLIKE: BMW AG



TKO JE ZAPRAVO TAJ KLINAC JAIME ALGUERSUARI?

On je najmlađi vozač u povijesti Formule 1, ali Toro Rossov novi vozač ima impresivnu prošlost

NAJNOVIJE TINEJDŽERSKO iznenađenje u F1 je Toro Rossov vozač iz Barcelone Jaime Alguersuari, a nada se da će krenuti stopama Fernanda Alonsa. Međutim, tko je on i odakle je stigao?

Kao dio Red Bullova programa mladih vozača i uz Repsolovu podršku, Alguersuarijeva prilika je stigla nakon što se Toro Rosso razišao sa Sébastienom Bourdaisom. Baš poput Alonsa, Alguersuari je u F1 ušao sa samo 19 godina.

Nakon nekoliko godina u Formuli Renault, Španjolac je 2008. iz prvog pokušaja osvojio Britansko F3 prvenstvo, pokazavši staloženost u uzbudljivoj završnoj utrci.

Ove se godine za Carlin Motorsport utrkivao u Renaultovom World Seriesu, a šef momčadi Trevor Carlin smatra da se mladom početniku neće biti teško prilagoditi F1.

"Jamčim da će se vrlo brzo prilagoditi kroz sezonu", Carlin je izjavio za F1 Racing.

"Rođen je da radi ono što radi i može biti iznimno usredotočen kad treba biti.

Vrlo dobro radi sa svojim inženjerima, sluša i uči, a najvažnije od svega, nemoguće ga je uznemiriti. Vrlo je smiren i mislim da ga Formula 1 neće zbuniti – neće osjetiti nikakav pritisak u ovoj situaciji jer zna da ove sezone treba samo učiti."

Alguersuari je najnoviji mladi vozač kojeg je u F1 doveo čelnik Red Bullovog programa mladih vozača Helmut Marko, a on prati Sebastiana Vettela i Sébastiena Buemija na vrh F1.

"Moj glavni cilj je učiti u F1 i razviti se u vozačkom smislu", kaže Alguersuari.

"Ostali vozači u Formuli 1 započnu vrlo mladi i postanu bolji. Mislim da je Red Bullova filozofija ponuditi vozačima priliku – to su Buemi i Vettel mogli iskoristiti, a to vozačima daje veliku motivaciju."

Alguersuari je zasad s nama, prvu je utrku u Mađarskoj odvezao nimalo spektakularno, no vrlo solidno, ali nastavljaju se glasine da bi se svjetski relijaški prvak Sébastien Loeb mogao pojaviti u F1 vozeći za Toro Rosso potkraj sezone...

ŽIVOTOPIS

JAIME ALGUERSUARI

Rođen: 23. ožujka 1990.
Mjesto: Barcelona, Španjolska
2009: Red Bullov mlađi vozač u Renaultovoj World Series
2008: Prvak Britanske Formule 3 vozeći za Carlin, pet pobjeda, 12 puta na podiju
2007: Peti u Europskoj formuli Renault 2.0
2006: Deseti u Talijanskoj formuli Renault 2.0
2005: Talijanska Formula Junior
2004: Karting

NAJMLAĐI F1 NOVACI

Jaime Alguersuari	19 g 4 m 3 d	VN Mađarske 2009.
Mike Thackwell	19 g 5 m 29 d	VN Kanade 1980.
Ricardo Rodriguez	19 g 6 m 27 d	VN Italije 1961.
Fernando Alonso	19 g 7 m 3 d	VN Australije 2001.
Esteban Tuero	19 g 10 m 14 d	VN Australije 1998.

SLIKE: VLADIMIR RYS/GETTY IMAGES; DREW GIBSON/LAT

HAMILTONOVA MOLBA ZA RAZUZDANIJE PROSLAVE U F1



Slažete li se s Lewisom da bi trebalo biti više okretanja na mjestu, paljenja guma i mahanja zastavama nakon utrka? Pridružite se kampanji F1 Racinga za izmjenu pravila da vozači mogu slaviti sa stilom...

LEWIS HAMILTON je od Formule 1 zatražio da omekša propise kako bi vozači nakon pobjede mogli izvoditi zadivljujuće okrete na mjestu i slaviti – a F1 Racing započinje kampanju kao podršku toj zamisli.

McLarenov prvak je za primjer uzeo ostale vrhunske utrke, poput MotoGP-a i NASCAR-a, gdje je pobjednicima dopušteno da prime nacionalne zastave i za obožavatelje pale gume ispred gledališta. Kaže da bi F1 trebala dopustiti isto.

"U utrci na domaćem terenu obožavatelji su bili nevjerojatni", rekao je Lewis. "U potpunosti su bili uz mene i volio bih u ruke primiti zastavu nakon pobjede u Silverstoneu jednog dana.

MotoGP je vrlo zanimljiv za gledanje, a na kraju vozači nešto i ponude obožavateljima."

U utrci za Veliku nagradu Belgije 2007. Kimi Räikkönen se okrenuo na mjestu u svom Ferrariju nakon pobjede. Nedavno je Hamilton oduševio gledatelje izvevši okret nakon prolaska ciljnom ravninom u Silverstoneu.

Međutim, članak 43.3 sportskih propisa Formule 1 za 2009. zabranjuje takve postupke.

U njemu piše: "Nakon dobivenog signala za kraj utrke svi bolidi bez nepotrebnog zaustavljanja moraju nastaviti vožnju stazom do zatvorenog parkirališta, bez primanja bilo kojeg predmeta i bez ikakve pomoći (osim pomoći redara ako je potrebna)."

Međutim, nakon što je završio na 16. mjestu u Silverstoneu, Hamilton se našalio: "Nisu me mogli kazniti, zar ne?" Kad pobijedite u utrci ne želite oštetiti bolid, ali mi palimo gume i činimo okrete cijelo vrijeme u demonstracijama F1 i bolid je u redu. Sve dok to činite kako treba i ne oštetite ga, mislim da nije opasno.

Zašto nam onda ne dopuste da to činimo...?"



PODRŠKA VATANENU ZA PREDSJEDNIKA FIA-E

Ari Vatanen bio bi "odličan kandidat" za Maxovog nasljednika, kaže Prodriveov David Richards

DAVID RICHARDS podržava Arija Vatanena, koji će se za mjesto FIA-inog predsjednika kandidirati na izborima u listopadu.

Prodriveov šef Richards poznaje Vatanena gotovo 25 godina, a bio je njegov suvozač kad su zajedno pobijedili u WRC-u 1981.

Smatra da bi Vatanen bio odličan kao predsjednik FIA-e, ponajviše zbog njegova poznavanja automobilizma i iskustva u politici. "Dok je bio zastupnik Europskog parlamenta bavio se transportom, zakonodavstvom, ekološkim odredbama, dioničkim društvima i vladama Europske unije", kaže Richards. "Donio bi promjenu u način upravljanja. Ne bi se mnogo miješao – pomiritelj je i ujedinio bi različite frakcije unutar F1."


Može li prijateljski nastrojen Finac Ari Vatanen kao predsjednik FIA-e u F1 donijeti spokoj?

Vatanen je odrastao u seoskom okružju u Finskoj, a zatim se bavio automobilizmom i postao svjetski prvak u reliju. Godine 1999. zauzeo je mjesto u Europskom parlamentu, a izgubio ga je na ovoljetnim izborima.

"Već smo dugo prijatelji, on je vrlo dobar: šarmantan je, a ipak ima razumijevanja za probleme običnih ljudi", dodaje Richards. "Uvijek ima vremena za razgovor s ljudima – bio bi odličan kandidat." Vatanenov glavni konkurent za mjesto predsjednika biti će njegov bivši relijaški šef iz Peugeota Jean Todt. U pismu poslanom ovog mjeseca svim klubovima članova FIA-e Max Mosley je otkrio da se neće kandidirati na izborima 23. listopada, ali je svoju podršku ponudio nekadašnjem izvršnom direktoru Ferrarija. "Jean je nedvojbeno izvanredan automobilistički menadžer svoje generacije", napisao je Mosley. "On bi bio idealna osoba za nastavak posla proteklih 16 godina."

"Ari je pomiritelj i ujedinio bi različite frakcije unutar F1"

Ironično, Jean Todt je o sudbini svoja dva Peugeotova vozača na reliju Pariz-Dakar 1989. odlučio bacanjem novčića. Tada je Jacky Ickx izgubio, a Ari Vatanen pobijedio... Hoće li Ari biti takve sreće i u listopadu?

PRIDRUŽI SE KAMPANJI!

Ja, dolje potpisani, slažem se s F1 Racingom i McLarenovim vozačem Lewisom Hamiltonom da bi F1 vozačima trebalo biti dopušteno izvođenje spektakularnih proslava i okreta, te bi im trebalo biti dopušteno uzimanje njihove nacionalne zastave u počasnom krugu nakon utrke.

IME _____

Svoje izraze podrške šaljite na "Donut Campaign", F1 Racing, Haymarket Consumer Media, Teddington Studios, Broom Road, Teddinghton, Middlesex TW11 9BE, UK (Velika Britanija) ili nam pišite na adresu letters.f1racing@haymarket.com

SLIKE: COLIN MCMASTER; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

PITPASS

NOVA ŠPANJOLSKA STAZA OTKRIVA FUTURISTIČKU TRIBINU



Nova, najsuvremenija tribina uz stazu, dizajn Normana Fostera, nadahnuta je "F1 zračnom strujom"

PLANOVI ZA DRAMATIČNU tribinu na novoizgrađenoj stazi Motorland Aragón u Španjolskoj napokon su otkriveni, a nadahnuće za neobičan izgled građevine dolazi od načina na koji zrak struji preko F1 bolida.

Novi kompleks dizajnirala je svjetski poznata arhitektonska tvrtka Normana Fostera, odgovorna za legendarne građevine poput "Gherkina" u Londonu i McLarenova Tehnološkog centra u Wokingu.

Tribina će se nalaziti nasuprot pitlanea na stazi Motorland Aragón i obuhvaćat će trgovačke i komercijalne površine, objekte za zabavu te hotel u 90 metara visokom tornju. Staza se planira već četiri godine i smještena je na sjeveroistoku Španjolske, između Barcelone i Madrida.

Nova staza dužine 5,3 kilometra jedini je projekt Hermanna Tilkea u Europi dizajniran od samog početka i ima 1,7 kilometra dugačak ravni dio. Testni vozač McLarena Pedro de la Rosa savjetnik je na projektu, a šefovi staze nadaju se da će Motorland Aragón u budućnosti postati redovito testno odredište Formule 1.

"Staza ima dobru kombinaciju zavoja, brzu uzbrdicu nakon starta, srednje brze zavoje i ukosnice", kaže generalni direktor staze Tomé Alfonso. "Ovo bi bilo savršeno mjesto za F1 testiranja, ali mislimo da održavanje velike nagrade ipak nije realističan cilj."

Kompleks uključuje i karting te off-road stazu i novi tehnološki park, a šefovi momčadi Team USF1 već je razmatraju kao potencijalnu europsku bazu. Nova američka momčad na čelu s Peterom Windsorom, urednikom F1 Racinga, bit će smještena u gradu Charlotte, u Sjevernoj Karolini, ali ekipa je iz logističkih razloga u potrazi za europskom bazom.

Staza Motorland Aragón dovršena je prošlog mjeseca, a gradnja paddocka se nastavlja.

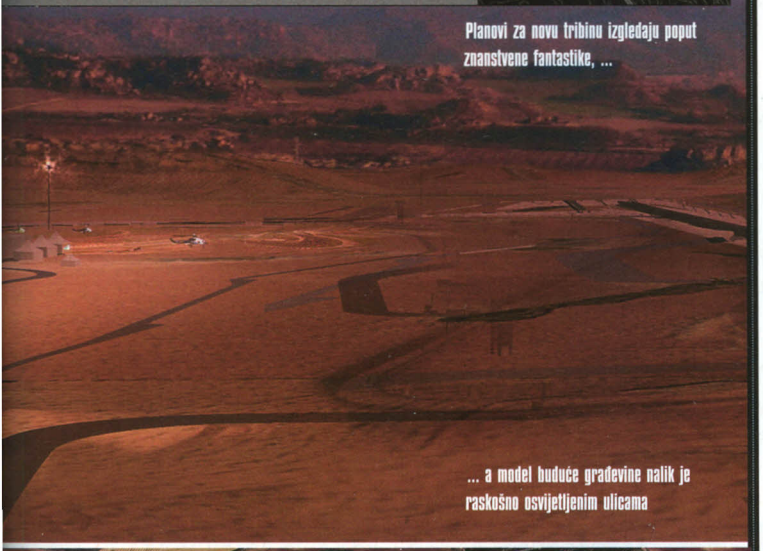
Očekuje se da će radovi na novoj Fosterovoj tribini početi tijekom idućih šest mjeseci.

Otvorenje staze planira se početkom rujna, a prvi veliki događaj koji će se na njoj održati bit će utrka Renaultove Svjetske serije potkraj listopada.

"Bit će savršena za F1 testiranja, ali velika nagrada nije realna mogućnost." Tomé Alfonso



Planovi za novu tribinu izgledaju poput znanstvene fantastike, ...



... a model buduće građevine nalik je raskošno osvijetljenim ulicama



F1 KVIZ

Testirajte svoje znanje u našem paklenom kvizu.







01 Gdje je François Cevert ostvario svoju jedinu F1 pobjedu?

02 Koji je njemački prodavač Forda 1985. doveo Zakspeed u Formulu 1?

03 Koji je bivši F1 vozač nedavno dobio spomen-ploču u svojem rodnom gradu Ruthin u Walesu?

04 Za koju je momčad 1986. i 1987. vozio Talijan Riccardo Patrese?

05 Tko je svoju jedinu veliku nagradu u Monzi 1993. odvozio za ekipu Jordan?

06 Koje je godine Tyrrell imao Ilmorov V10 motor?

07 Koji je pobjednik Indyja 500 sudjelovao na VN Francuske 1958.?

08 Koja je bivša staza imala zavoje nazvane Södra, Hansen i Gislaved?

09 Tko je pobijedio na VN Australije 2002.?

10 Koja je oznaka šasije ovogodišnjeg bolida Force Indije?



Odgovori: 1. Watkins Glen 1971., **2.** Erich Zakowski, **3.** Tom Pryce, **4.** Brabham, **5.** Marco Apicella, **6.** 1992., **7.** Troy Ruttman, **8.** Anderstorp, **9.** Michael Schumacher, **10.** VJM02

PITAJTE F1 RACING

Odgovori na sva vaša pitanja

Iduće se godine zabranjuje nadolijevanje goriva pa me zanima hoće li ekipe u boksu i dalje nositi kacige i kombinezone ili će se mehaničari vratiti u dobra stara vremena običnih majica i kratkih hlača?
Rob Wilkes, SAD

Pitali smo jednog od momčadskih šefova koji kaže da i dogodine planiraju zadržati kombinezone – poput mehaničara u GP2, premda će samo mijenjati gume. Ekipa mora izgledati profesionalno i pokazati sponzorske logotipe. Kacige će se zadržati iz sigurnosnih razloga, a razmatra se laganija zamjena za nezapaljiva odijela da mehaničarima bude manje vruće.



Čarape i kratke hlače: hoće li se ekipe vratiti školsko-sportsko-dnevnom izgledu?

Vaša pitanja na engleskom jeziku šaljite na askf1racing@haymarket.com

SLIKE: CHARLES COATES/LAT; LAT ARCHIVE; FOSTER & PARTNERS; MOTORLAND ARAGÓN

PITPASS

OVOMJESEČNA VELIKA RASPRAVA



Vrijeme je za opraštaj s crijevom za gorivo. Koliko će nam nedostajati?

Hoće li zabrana dolijevanja goriva poboljšati utrkivanje?

Da



Sam Michael

Williamsov tehnički direktor

"STRATEGIJA će se zasigurno promijeniti jer će bolidi biti brži nakon zaustavljanja u boksu. Nisam siguran je li to dobro ili loše, ali bit će različito od onoga što smo imali u prošlosti.

Trenutačno imamo toliko simulacija da svatko može predvidjeti što će drugi učiniti i vrlo je teško maknuti se iz tog položaja – mislim da će se to zasigurno promijeniti iduće godine. Trebamo uzeti u obzir i to da će biti goleme razlike u vremenu krugova između početka i kraja utrke – razlika će biti otprilike pet sekundi po krugu.

Dio spektakla će nestati – trenutak dolijevanja goriva – ali to će dodatno naglasiti trenutak izmjene guma u zaustavljanju. Zbog zabrane dolijevanja goriva kvalifikacije će se voziti s vrlo malo goriva, bolide ćemo napuniti gorivom prije početka utrke.

Prvi će biti najbrži vozač, zato možda neće biti mnogo promjena među prvih deset – trebamo pričekati i vidjeti hoće li to funkcionirati ili ne..."

Ne



Heikki Kovalainen

Vozač McLaren-Mercedesa

"MISLIM DA NEĆE načiniti veliku promjenu u smislu atraktivnosti utrka, mislim da će biti jednako kao i ove godine. Na početku utrke, prvih nekoliko krugova moglo bi biti prilično zanimljivo zbog teškog bolida punog goriva, ali mislim da će se na to vozači vrlo brzo naviknuti.

Iskreno, volio bih da i dalje možemo nastaviti dolijevati gorivo i imati zaustavljanja u boksu kao i prijašnjih godina.

Mislim da je to dio spektakla suvremene F1. Međutim, s vozačkog stajališta, volim voziti bolid bez prekida i uživam kad bolid postaje sve brži uz sve manju količinu goriva – također je važno nadzirati potrošnju guma, pogotovo kad se gorivo vraća u automobil nakon zaustavljanja.

Nisam o tome previše razmišljao, ali mislim da vožnja bolida bez zaustavljanja neće biti prevelik problem.

Korisnost zabrane je ta što će kvalifikacije s malo goriva učiniti mnogo važnijima – a u tome će uživati svi vozači."

SLIKE: DREW GIBSON/LAT; CHARLES COATES/LAT; STEVEN TEE/LAT

ŠPIJUN U PADDOCKU

Vozači vole unikatno oslikane kacige – obično iz patriotskih razloga



Uz dizajn škotske zastave na Coulthardovoj se kacigi na VN Mađarske 2004. našlo mjesta i za malo tartana



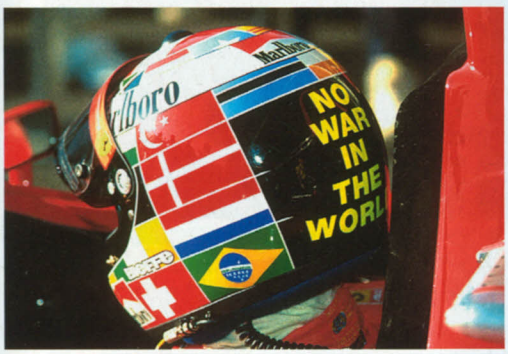
U počast domaćoj VN Barrichello je 2001. na posebnom viziru imao brazilsku zastavu



Šestogodišnjak Tom Luca Hoffman pobijedio je ove godine na natječaju za oslikavanje Glockove kacige za VN Njemačke



Jenson je većinu 2009. nosio kacigu u fluorescentnim Brawnovim bojama – ali ne u Silverstoneu...



Gerhard Berger je na VN Portugala 1995. na kacigu napisao mirovnu poruku



Ova je posebna Montoyina kaciga nakon VN Brazila 2005. završila na dobrotvornoj dražbi



Alex Wurz sâm oslikava svoje kacige – ova je iz Silverstonea 2007.



Prste k sebi... Pizzonia na VN Brazila 2005. domaću utrku proslavija otiscima dlanova



Ova montaža monegaške luke Kimiju je 2005. donijela sreću – pobijedio je u utrci



Italija je u finalu Svjetskog nogometnog prvenstva 2006. pobijedila Francusku – kaciga Jarna Trullija u spomen je na taj događaj



Michael Schumacher počast je VN Kini u Šangaju 2004. odao ovim zmajem



Kubica je na početku karijere vozio u Italiji, pa je u Monzi 2008. nosio kacigu u bojama talijanske zastave



Natječaj za oslikavanje Heidfeldove kacige za ovogodišnju VN Njemačke dao je ovaj psihodelični rezultat



Za VN Velike Britanije 2008. Hamilton je kacigu uresio Union Jackom

SLIKE: SUTTON IMAGES; STEVEN TEE/LAT; LORENZO BELLANCA/LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; XPB.CC; CHARLES COATES/LAT; ANDREW FERRARO/LAT; BMW AG

{ŠTO SE ZBILO S...}



Nekoć Arnoux u svom Renaultu RE30B 1982., u sezoni posvećenoj živciranju Prosta...



RENÉOM ARNOUXOM

VOZIO JE VELIKE STVARI ZA RENAULT I FERRARI. SAD PROIZVODI MALE STVARI ZA SATOVE.

Francuz René Arnoux poznat je po posve bijeloj kacigi – bez ukrasa – tijekom karijere u Formuli 1, govoreći kako mu takvi neozbiljni dodaci ne pomažu da brže vozi. S utrkivanjem je počeo u Martiniju 1978., a zatim prešao u Renault na četiri sezone između 1979. i 1982. Pobijedio je u četiri utrke, uključujući onu na stazi Paul Ricard gdje je zanemario momčadske naredbe i naljutio Alaina Prosta, što je na kraju dovelo do prestanka suradnje s francuskom momčadi. Prelazak u Ferrari doveo je Arnouxa do trećeg mjesta u poretku svjetskog prvenstva 1983. godine, ali nakon toga njegova karijera više nije uspjela doseći takve visine. Zadržao se u Ligieru, gdje je osvojio ponešto bodova u svoje četiri sezone u toj momčadi, a potkraj 1989. napustio je F1.

"Kad sam bio u Ferrariju, momčadski mjeritelj vremena bio je Longines, a mene je na obilazak njihove tvornice pozvao Jean Campiche. Poznat je pod nadimkom "pijanist" jer je sjedio na startno-ciljnoj crti s gumbom za svaki bolid i pritiskao ih dok bi bolidi prolazili.

Tako je radio stari analogni sustav, a Jean je imao vrlo brze prste. Dakle, pokazao mi je kako se proizvode satovi i bio sam fasciniran: preciznost i vještina izgradnje satova je zapanjujuća, dijelovi su mikroskopske veličine, a svaki dio upravlja drugim dijelom.

Oduvijek sam volio mehaničke stvari. Za to je dijelom zaslužno i to što su u moje doba vozači bili upućeniji u tehničku stranu F1. Usto, prije nego što sam postao vozač, bio sam mehaničar. Kad sam iz F1 otišao potkraj 1989., namjerio sam se na to. Prije osamnaest godina kupio sam tvornicu u Švicarskoj, a drugu sam kupio prije pet godina.

Satovi funkcioniraju poput mjenjačkih kutija i sastoje se od 800 dijelova – moja tvornica proizvodi 2,5 milijuna zupčanika, opruga i vijaka svaki mjesec, uz elektroničke kontaktne dijelove, galvanizacijske procese i vrlo sitne amortizacijske sustave koji vrhunskim satovima omogućuju da nastave savršeno mjeriti vrijeme čak i ako njime udarite u stol. Za proizvodnju tog složenog mehanizma potrebno je 20 osoba. U mojim tvornicama zaposleno je 110 osoba.



Danas Ima pune ruke zupčanika, opruga i ostalih dijelova zaslužnih za tehničku čaroliju praćenja vremena

Volim satove, ali nisam kolekcionar. Imam golemi Swatchov sat u kući u Parizu, ali ne može se nositi oko zapešća. Dugačak je 2,5 m i načinjen od švicarskog sira... no savršeno mjeri vrijeme."

SLIKE: LAT ARCHIVE; ALASTAIR STALEY

TOP 10

POBJEDNIKA S KRAJA STARTNOG PORETKA

Najspektakularniji proboji prema vrhu poretka

1 JOHN WATSON POBIJEDIO S 22. MJESTA

Kažu da je prestizanje nemoguće na gradskim stazama, ali John Watson bio je stručnjak za to. U Detroitu 1982. pobijedio je sa 17. mjesta u svom McLarenu, a 1983. je u Long Beachu postao pobjednik s 22. mjesta. Momčadski kolega Lauda krenuo je 23., a završio na drugom mjestu.

2 RUBENS BARRICHELLO POBIJEDIO S 18. MJESTA

Vrijedi spomenuti da je Bill Vukovich 1954. osvojio Indy 500 s 19. startnog mjesta, a zanemarimo li tu utrku, Barrichello je osvojio svoju prvu pobjedu s 18. mjesta u Hockenheimu 2000. Nezadovoljni bivši Mercedesov zaposlenik izašao je na stazu, što je osjećajnom Barrichellu pomoglo na putu prema pobjedi u mokro-suhoj utrci.

3 KIMI RÄIKKÖNEN POBIJEDIO SA 17. MJESTA

Proglašena jednom od najuzbudljivijih F1 utrka ikad, Suzuka je 2005. nakon kvalifikacija po mokrom stvorila izmiješani startni poredak, s Kimijem, Alonsom i Schumacherom na kraju. U utrci po suhom probili su se naprijed, a Kimi je prestigao Fisichellu u posljednjem krugu.



Kimi po zraku maše upravljačem kao da mu je svejedno (budući da je pobijedio sa 17. mjesta, vjerojatno mu ipak nije svejedno)

4 JACKIE STEWART POBIJEDIO SA 16. MJESTA

Stewart se mučio u kvalifikacijama, ali do sedmog kruga Velike nagrade Južne Afrike 1973. preuzeo je vodstvo, gdje je i ostao sljedećih 79 krugova. Utrka je ostala zapamćena po bolidu Claya Regazzonija koji se zapalio u prvom dijelu utrke, a iz plamena ga je junački spasio Mike Hailwood.

5 MICHAEL SCHUMACHER POBIJEDIO SA 16. MJESTA

Utrka se odvijala na stazi Spa 1995., a kvalifikacije po mokrom rezultirale su lošim 16. startnim mjestom za Schumachera. Utrka se vozila po kiši, ali Schumacher je poput meteora projurio stazom, a kasnije je optužen da je blokirao Damona Hilla kad je Englez vozio brže na gumama za kišu.

6 FERNANDO ALONSO POBIJEDIO S 15. MJESTA

Prošle godine, nakon što se u prvoj utrci za Veliku nagradu Singapura Nelson Piquet zabio u zid, na stazu je izišao sigurnosni automobil. To je bilo odlično za njegova momčadskog kolegu Fernanda Alonsa, omogućivši Španjolcu da osvoji svoju prvu pobjedu u 2008. pod svjetlima prve noćne utrke.

7 ALAN JONES POBIJEDIO S 14. MJESTA

Utrka za Veliku nagradu Austrije 1977. na vrlo brzoj stazi Österriechring bila je izvanredna. Ta je pobjeda bila jedina za momčad Shadow, a Jones je pobijedio s 14. mjesta. Važno je spomenuti i da je 1955. u Indyju 500 (kad se računao kao dio F1 svjetskog prvenstva) Bob Sweikert također pobijedio s 14. mjesta.

8 OLIVIER PANIS POBIJEDIO S 14. MJESTA

To je utrka koja je prešla u automobilističku povijest. Utrkom za Veliku nagradu Monaka 1996. dominirao je Damon Hill, sve dok Renaultov motor u njegovom Willamsu nije otkazao. Ostali vozači su odustali, omogućivši Olivieru Panisu da pobijedi u svom Ligieru.

9 JOHNNY HERBERT POBIJEDIO S 14. MJESTA

Još lošeg vremena i još jedan neočekivani rezultat 1999. U njihovoj trećoj i posljednoj sezoni, momčad Stewart neočekivano je pobijedila u Nürburgringu. Fisichella je vozio prema svojoj prvoj pobjedi kad se sudario, a Johnny Herbert prestigao je Jarna Trullija u Prostu.



U slučaju da Herbert nije shvatio da je prestigao 13 bolida, njegova momčad mu je na Nürburgringu ponudila podsjetnik...

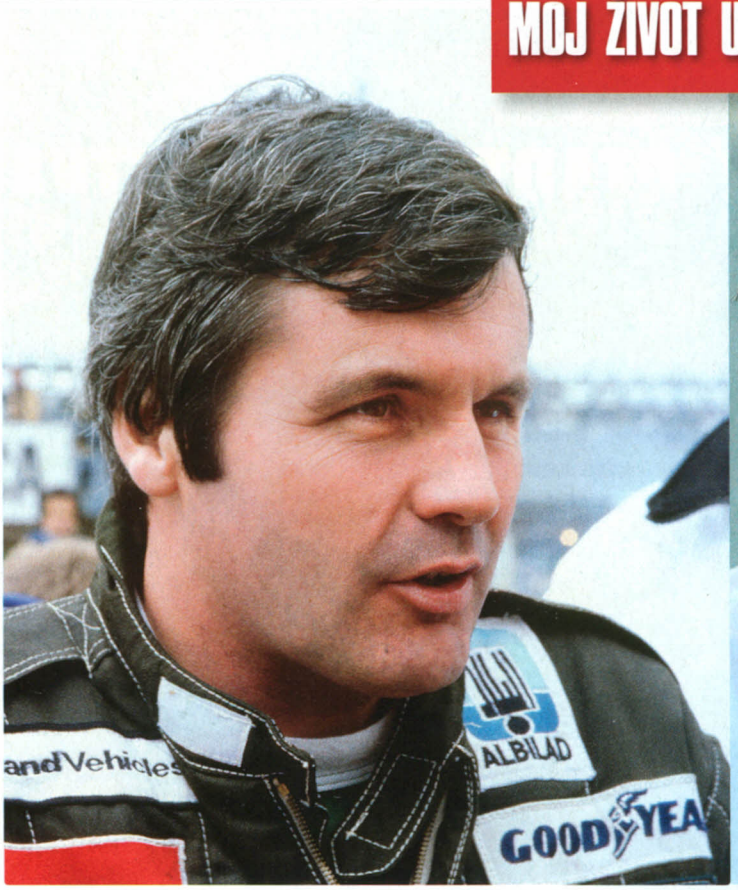
10 JENSON BUTTON POBIJEDIO S 14. MJESTA

Obično nikad ne kiši na Hungaroringu, ali 2006. bila je iznimka. Mokri uvjeti prikrili su loše upravljanje tadašnjeg Hondina bolida, a Jenson Button je uglađenom, odmjerenom vožnjom osvojio svoju prvu F1 pobjedu. To se sada čini vrlo daleko...



Kralj povratnika John Watson učinio je nemoguće: na ulicama Long Beacha pobijedio je s 22. mjesta

SLIKE: LAT ARCHIVE; LAT ARCHIVE; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES





ALAN JONES

Svjetki prvak poznat po iskrenom govoru priča o Williamsu i onoj "izgubljenoj" pobjedi

S ALANOM JONESOM nema šale: na stazi je bio beskompromisan kao i kasnijih godina dok je bio komentator na australskoj televiziji. "Jonesy" je bio idealan Williamsov vozač – njegov hrabar pristup osvojio je naklonost Patricka Heada i Franka Williamsa, a to uzajamno poštovanje iskazalo se osvajanjem svjetskog naslova 1980. godine.

Jones je vozio za momčadi Surtees i Shadow prije nego što je 1978. dobio priliku voziti u Williamsu. Povukao se iz F1 krajem 1981., ali se nakratko vratio 1983. i onda ponovno 1985. i 1986. za Lola Beatrice neslavne momčadi Carla Haasa. Odonda se bavio raznim poslovima, a sad vodi momčad Team Australia u A1GP utrkama. Ipak, njegov cinizam i dalje je jak. Pitate li ga što je naučio u F1, odgovorit će: "Ne vjerujte nikome."



OMILJENA UTRKA
VELIKA NAGRADA ISTOKA SAD-A 1980.

"Utrka se održala tjedan dana nakon što sam osigurao naslov svjetskog prvaka u Montrealu. Watkins Glen nalazi se na sjeveru New Yorka i odlična je staza. Ima sve: uspone, spustove, spore i brze zavoje. Nisam prošao dobro u kvalifikacijama, a u utrci sam izletio s ceste po cementnoj prašini koja je na stazu posipana da upije ulje s prethodne utrke. Vratio sam se na kraj poretka i polako se penjao prema pobjedi. Utrka je bila vrlo zanimljiva jer nisam imao što izgubiti: već sam osvojio svjetsko prvenstvo i zato sam odlučio biti odvažan."

OMILJENI BOLID
WILLIAMS FW07

"Obožavao sam FW07 – Patrick Head i ja mogli smo ga podesiti da odgovara gotovo svakoj stazi.

Gotovo cijelo vrijeme sam ga vozio do krajnjih granica: bilo mu je svejedno jesu li kvalifikacije ili poslijepodnevno testiranje utorkom na hladnom Donington Parku.

Uvijek sam bio jako zadovoljan s njim jer smatram da ako ste pjevač imate svoj glas, ako ste glazbenik imate svoj instrument, a ako ste trkač onda imate svoj bolid u kojem nastupate."



OMILJENI
ŠEFOVI MOMČADI
FRANK WILLIAMS I PATRICK HEAD

"Moram reći da su Frank i Patrick dva najbolja momka za koje sam vozio.

U jednoj utrci rekao sam da mislim da je motor izgubio snagu – tada naravno nisu imali telemetrijske podatke koje imaju danas.

Frank je rekao: 'Ti si vozač i ako misliš da je izgubio snagu, zamijenit ćemo ga.' Potom sam bio najbrži u zagrijavanju i pobijedio u utrci. On je bio takav.

To mi je dalo samopouzdanje i dobro sam vozio za njega – stoga je to bila uzajamna veza."



NAJVEĆA SVAĐA
UDARAC U ZID NA STAZI LONG BEACH

"Frank i ja smo povremeno znali imati različita mišljenja, ali rijetko kad smo rekli poneku tešku riječ...

Patrick i ja smo izmijenili više teških riječi. Sjećam se jedne godine – mislim da je to bilo na zagrijavanju u Long Beachu – stražnji kraj bolida je proklizao i zagrebao sam zid stražnjim lijevim kotačem.

Patrick se nakon toga pomalo naljutio na mene, rekavši da je to bilo nepotrebno tijekom zagrijavanja. Odgovorio sam mu: 'Nisam to napravio namjerno!' Međutim, najčešće smo se dobro razumjeli i imali smo dobar odnos."

PRVA F1 VOŽNJA
HESKETH

"[Kolega trkač] Harry Stiller nazvao me i rekao da mi je dogovorio vožnju u Heskethu – mislio sam da se šali. Otišao sam do kuće, ili dvorca, ili što god je to bilo Alexandera Hesketha i sjećam se da sam otišao straga gdje su se Heskethovi bolidi pripremali, a tamo je bila kutija na koju sam stao da uđem u bolid. Moja prva utrka bila je 1975. i nije bila dio prvenstva, mislim da sam je završio na sedmom mjestu i pobijedio Carlosa Reutemanna, pa sam bio prilično veseo zbog toga."







ZA ČIME NAJVIŠE ŽALITE
VN ŠPANJOLSKE 1980.

"Ono što me doista smeta je što piše da sam osvojio samo 12 utrka – ali zapravo sam ih osvojio 13. Na utrci u Španjolskoj 1980. pojavio sam se u četvrtak, odradio trening, kvalifikacije i jutarnje zagrijavanje. Došao sam na stazu, krenuo i pobijedio u utrci, a kralj Juan Carlos dao mi je pehar na kojem je pisalo "Velika nagrada Španjolske". Međutim bivši FISA-in šef Jean-Marie Balestre, iz nekog je razloga odredio je da ta utrka nije dio prvenstva. Taj je tip bio čudak. Na sljedećoj utrci, njegovoj domaćoj utrci u Paul Ricardu, pobijedio sam u utrci i odbio se popeti na podij dok je on još bio gore!"

SLIKE: LAT ARCHIVE; SUTTON IMAGES; GETTY IMAGES


BMW Sauber F1 Team
PETRONAS
intel
Pro
BRIDG

{VI POSTAVLJATE PITANJA}

ROBERT KUBICA

Čovjek rođen pod sretnom zvijezdom rado objašnjava kako izgladnjivanjem može postići dobre rezultate u F1 ili kako izboriti pobjedu vozeći jednom rukom. No, čim spomenete riječ koja počinje sa slovom "M" razgovor se prekine. "Mrzovoljan? Kako to mislite mrzovoljan?"

RIJEČI JAMES ROBERTS SLIKE LORENZO BELLANCA/LAT

Gomila pitanja koja ste vi, čitatelji F1 Racinga napisali uredno je složena na stolu u motorhomeu BMW-a. Sve je poredano, prikupljeno te spremno za početak intervjua. Nasreću, pitanja nisu složena po nekom određenom redoslijedu, jer čim Robert Kubica sjedne za stol, odmah počne miješati kartice s pitanjima. Vidite, on se voli kartati a i kockati. No, u posljednjih nekoliko godina sreća mu nije uvijek bila naklonjena.

U 12 mjeseci Kubica je od kandidata za osvajanje svjetskog prvenstva postao vozačem koji u utrkama starta s posljednjeg mjesta. F1 je veoma nepredvidljivo natjecanje jer pobjeda vozača ovisi o brzini i izdržljivosti bolida.

No, Kubica voli raspravljati o važnoj ulozi bolida dok priča o uspjesima koje Jenson Button i Brawn postižu ove godine. Bez obzira na krizu u BMW-u, ne nedostaje mu motivacije jer zna da vozač još uvijek mora pokazati svoje umijeće, unatoč brzini bolida. Najbolje momčadi i dalje žele najbolje vozače. No, vješto izbjegava pitanja o odanosti i pitanje želi li voziti za Ferrari u budućnosti.

Umjesto toga, uspio se zaplesti u pitanja o reliju, tipu prehrane, pokeru i kompjutorskim utrkama. Još jednom, karte su mu naklonjene…

Jenson Button je možda uspio dokazati kako se utrkujući u najboljem bolidu najbrže stigne do cilja. No, koliko je zapravo važan vozač?

Paul Martin, UK

Pa, o tome se mnogo raspravlja u F1. Mnogi smatraju kako sve ovisi o bolidu dok vozač malo utječe na rezultat.

Na neki je način to točno – kad postoji velika razlika između dvaju bolida a očito je da je jedan brži od drugog, tada je uistinu vozač manje važan. No, vozač je i dalje važan čimbenik u utrkama. Postoji pitanje na koje već duže vrijeme pokušavam odgovoriti: ako je stvarno tako mala uloga vozača, zašto onda najbolje momčadi žele svjetske prvake i mnogo plaćaju za njihovu vožnju? Mora postojati razlog zašto je dobar vozač nužan u momčadi – pogotovo kada se teško probijate i kad vam je potrebna samo jedna ili dvije desetinke, tada se odličan vozač može više iskazati od onoga koji sporije vozi.

Tko je najbolji igrač pokera među sadašnjim vozačima F1?

Raimund Soenning, Njemačka

Teško je to procijeniti – postoji cijela skupina vozača koja jako dobro igra poker. Fisico i Rubens dobri su igrači. Nico također. Ne znam jesam li ja najbolji…

{VI POSTAVLJATE PITANJA}

Koliko ste najviše izgubili u jednoj partiji pokera? Tko vas je pobijedio?

Lindsay Yeoman, UK

[Smije se] Ne igram za novac! Ne, ne, to nije zakonito – samo u kasinu. Ne igram s velikim ulozima, samo s manjim iznosima. Stvar je u tome što kad izgubite, to vam se ne sviđa. No, ja sam vrlo sretan kad katkad pobijedim, tako da većinu vremena u tome uživam.

Biste li u budućnosti željeli voziti za Ferrari?

Nicolas Loux, Francuska

Uf... Pa, mislim, teško je odgovoriti na to pitanje. Nekad je Ferrari mogao jamčiti brzi i izdržljivi bolid. Izvanredna je to momčad i mislim da ima puno potencijala u F1, kao što smo imali prilike vidjeti u prošlosti. Što će se dogoditi u budućnosti i hoću li se utrkivati za njih ili neću – to je sada teško reći.

Biste li započeli karijeru u reliju nakon F1? Kimi dijeli isti interes – možda biste vas dvojica trebali okupiti momčad za Svjetsko prvenstvo u reliju?

Stig Röed, Norveška

Pa, veliki sam obožavatelj relija, zaista uživam gledajući utrke i volio bih voziti reli samo zbog zabave. Što se tiče budućnosti, hoću li imati prilike sudjelovati na natjecanjima relija zaista će ovisiti u kojoj ću se fazi svoje karijere nalaziti. Rekao bih da postoji velika vjerojatnost da ću sudjelovati u nekim relijima. Već pet ili šest godina imam reli vozilo i znao sam ga voziti prilično često.

Je li velika nesreća koju ste 2007. doživjeli u Kanadi utjecala na vaše samopouzdanje ili vas je čak navela na razmišljanje o vašoj budućnosti u tom sportu?

Nathan Hughes, UK

Nažalost, većina me prepoznaje zbog nesreće koja se dogodila u Kanadi jer je bila dramatična. Nasreću, unatoč velikoj nesreći, nisam imao teže ozljede. Imao sam sreće što se nisam jako ozlijedio i zbog toga sam se ubrzo vratio utrkama, bez ikakvih posljedica za moju vožnju.

Prošle ste godine tvrdili kako se BMW treba usredotočiti na bolid za 2008. Slaže li se danas vaša momčad i vaš vođa momčadi Mario Theissen da bi to bila bolja odluka od preusmjeravanja njihova fokusa na bolid za 2009.?

Daniel Coyle, UK

Nisam to tvrdio: imao sam veliku priliku prošle godine, u jednom sam trenutku u sezoni bio na vrhu ljestvice svjetskog prvenstva. Poslije Velike nagrade Bahreina vodili smo u prvenstvu konstruktora i smatram da smo imali dobru šansu za borbu do kraja. Nažalost, nismo to znali dobro iskoristiti, pa se nadam da ćemo prije ili kasnije ponovno imati takvu priliku.

Imate li još kakav skriveni talent, osim što vješto obarate 10 čunjeva odjednom?

Thomas Swinburne, UK



Kad bi dodjeljivali bodove za dramatične automobilske nesreće, Kubica bi bio na vrhu popisa zbog svojeg neponovljivog pothvata u Montrealu 2007.

[Smije se] Zapravo nemam dara za kuglanje. Prije sam znao kuglati, ali sada ne kuglam više toliko jer mi je dosadilo. Ipak, lijep je to sport – odličan ako se želite opustiti. Trenutačno dobro igram kompjutorske relije i utrke. Osvojio sam poljsko prvenstvo u Rallyju Colina McRaea.

Nekad sam igrao najbolju simulaciju relija Richard Burns Rally, no promijenio sam je za rFactor ili WTCC Race – kad se utrkujem, sa sobom u hotel nosim volan i pedale. Razlog zašto je rFactor toliko dobar činjenica je što je vrijeme kruga slično onome na pravoj stazi, iako je jasno kako g-sila ne postoji pa se osjećate drukčije i imate drugu vrstu kontrole.

Vrijeme kruga slično je stvarnome, baš kao i osjećaj na stazi.

> "Pokušao sam voziti reli i znam koliko hrabrosti ti dečki imaju. Nevjerojatno mnogo."

No, to ne znači da ćete postati vrhunskim vozačem F1 ako ste dobri u računalnim utrkama.

Kao sportaš, možete li nam reći kako se hranite kako bismo i mi mogli očuvati svoje zdravlje?

Rizka Pravitianasari, Indonezija

Zapravo, vrlo je jednostavno, pokušavam jesti što manje. Naravno da moram jesti kako bih imao energije a i uvijek postoji određeno razdoblje u godini nakon što završi sezona F1 kad nakupim par kilograma. No, ne postoji nikakva stroga dijeta koje se moram pridržavati. Svoje si vrijeme uskladite s aktivnostima koje provodite. Veliki sam obožavatelj talijanske kuhinje, no to nije uvijek najbolji izbor za mršavljenje...

Otkada ste postali zvijezda F1, je li vas mnogo više cura pozvalo na spoj? Pokušate li ikada osvojiti hostese F1?

Elin Lloyd, UK

Pa, sretan sam sa svojom curom koju poznajem već duže vrijeme, tako da se to ne uklapa u moj raspored...[Smije se]

Mislim da sam jednom prilikom pročitao da je vaše ime bilo izgovoreno "Kubika", no Martin Brundle i ostali stručnjaci vaše ime izgovaraju "Kubica". Koja je varijanta ispravna?

Mike Hayden, UK

Dugo sam se u Italiji utrkivao u kartingu, a Talijani ne mogu izgovoriti "c" pa kažu "Kubika". No pravilni izgovor na poljskome je "Kubica". No, nema veze: kad nazovem nekoga izvan Poljske često i ja kažem "Kubika" jer se lakše izgovara.

Jenson Button nekoliko je sezona morao voziti za Hondu/Brawna, a onda mu je odanost nagrađena brzim bolidom i prilikom za osvajanje naslova svjetskog prvaka. Vaš se položaj u



"Koji puta dobije" na pokeru, a koji puta pobijedi u F1. No, hoće li Kubici ikada biti dodijeljene karte ili bolid kojim će zadobiti status najpopularnijeg i najbolje plaćenog vozača F1?

SLIKE: CHARLES COATES/LAT; PAUL GILHAM/GETTY IMAGES




BMW Sauber F1 Team


BMW Sauber F1 Tea


BMW Sauber F1 Team

{VI POSTAVLJATE PITANJA}



Kubica (žuti bolid) pobjeđuje u Norisringu u F3 2003. vozeći jednom rukom. Još mu preostaje iskoristiti strategiju bez ruku...

2009. godini čini sličnim onome u kojem se nekada Jenson našao. Hoćete li ostati u BMW-u ako mu bude loše išlo?

Steve Popple, SAD

Teško je odgovoriti na to pitanje jer to ovisi o raznim čimbenicima, a pogotovo se tiče budućnosti F1. No, nisam siguran da ću pokušati osvojiti prvenstvo vozeći za suparničku momčad – zaista nisam toliko zainteresiran.

Na koji način pomažete utrkama bolida u Poljskoj? Jeste li uočili kojeg potencijalno talentiranog vozača koji će slijediti vaš primjer?

Paul Hibbert, UK

Postoji nekolicina poljskih vozača koji su poprilično dobri u kartingu i jednosjedima, no 24 su mi godine i nisam u fazi svojega života kada pokušavam pomoći mladim talentima. Još mnogo toga trebam iskusiti i mnogo toga postići i naučiti. Možda možemo o tome popričati za kojih deset ili petnaest godina…

Koja vam je bila najbolja utrka u karijeri? I zašto?

Faizal Friday Hardanto, Malezija

O, malezijski obožavatelj! Dvije ili tri utrke bile su iznimno važne u mojoj karijeri. Jedna je bila prije otprilike šest godina kad sam se utrkivao u F3 Euroseries na Norisringu. Bila je to posebna utrka jer sam upravo doživio automobilsku nesreću i gadno sam slomio ruku. Upravljao sam samo lijevom rukom, a desnu sam koristio samo za mijenjanje brzina.

Tko vozi kad izađete s prijateljima?

Nick Calabrese, Australija

Uglavnom ja vozim, no katkad i moja cura: dobra je vozačica.

Veliki ste obožavatelj relija, no tko vam je najdraži vozač? Netko od sadašnjih vozača ili netko iz prošlosti?

Chloe Nagle, Irska

Mnogo je vozača koje uistinu poštujem, a kako sam i sâm katkad pokušavao voziti reli, shvatio sam koliko hrabrosti ti dečki imaju. Nevjerojatno mnogo. Voziti do krajnjih mogućnosti, boriti se za desetinku sekunde na stazama okruženim drvećem – u utrkama znamo svaki zavoj i svaki rubnik, no reli je drukčiji. Sviđaju mi se Tommi Mäkinen, Colin McRae i Richard Burns, Carlos Sainz i danas, naravno, Sébastien Loeb. Također mi se sviđa kako Mikko Hirvonen trenutačno vozi.

Kakav je osjećaj biti prvi poljski vozač koji je pobijedio u F1?

Mark Day, UK

Nije važno što sam prvi, drago mi je što mogu predstavljati novu zemlju u F1 i sve njezine potencijalne nove obožavatelje. I mi imamo vatrene navijače, tako da sam zadovoljan.

Zašto petkom tijekom treninga na radiju uvijek zvučite tako mrzovoljno?

Oliver Bull, UK

Mrzovoljno? Kako to mislite "mrzovoljno"? Možda zato što se na televiziji čuju samo pomno odabrane izjave? Ne znam jesam li mrzovoljan, nisam slušao ostale vozače. Petkom ste posebice u stisci s vremenom, pa ako nešto nije u redu s mojim bolidom važno je da jasno objasnim gdje je nastao problem. Možda bi neki voljeli čuti opširnije rasprave. No, način na koji surađujem s inženjerom vrlo je jednostavan i to je sve.

Imate li problema s motivacijom kada vaš bolid nema velike šanse za pobjedu?

Edward Fox, UK

Kada ste osamnaesti i ne vidite nikakvu mogućnost kojom biste postigli bolji rezultat, tada u drugom dijelu utrke ne dajete sve od sebe kao što biste to učinili da se borite za vodstvo. No, utrci pristupate na isti način, a ako pritom postoji mogućnost da postignete dobar rezultat, vozite najbolje što možete. Ako ste na šesnaestom mjestu i trebate riskirati kako biste završili utrku petnaesti, ne riskirate toliko koliko biste riskirali da ste treći, a pokušavate biti drugi.

FO

"Ne znači da ćete postati dobrim vozačem F1 ako ste dobri u računalnim utrkama."

SLIKE: XPB.CC

Jesu li pravila za 2009. uspjela?

Nova pravila za ovu sezonu trebala su unaprijediti utrkivanje i (ne usudimo se niti reći) olakšati prestizanje.



Ali sve je otprilike isto kao prije. Što je pošlo po zlu?

RIJEČI BRADLEY LORD

Barcelona bi se s pravom mogla osjećati najviše prozivanim F1 domaćinom. Kad se raspravlja o prestizanju, uvijek se baš Circuit de Catalunya izdvaja kao najbolji primjer svega što ne valja u suvremenoj Formuli 1. Na toj smo stazi vrlo često gledali smrtno dosadne utrke – u većini slučajeva prije ćete vidjeti svinje kako lete iznad glavnog ravnog dijela nego bolide koji prestižu jedan drugoga.

Ali Velika nagrada Španjolske 2009. donijela je dobre vijesti: broj prestizanja ove je godine bio dvostruko veći nego u prošlogodišnjoj utrci. Problem je što je to povećanje s bijednih dva na nedojmljiva četiri. Točno, dobro ste pročitali – četiri zabilježena prestizanja među 16 bolida tijekom 66 krugova.

Misli li FIA-in tehnički savjetnik Tony Purnell da su se nova pravila pokazala uspješnima? "Zapravo ne", odgovara iskreno. "Želimo li gledateljima dati ono što bi oni htjeli, moramo napraviti korak dalje." Ali je li to priznanje da je potrebno još rada, u kombinaciji s nedojmljivom statistikom prestizanja u 2009., zapravo znači da nova pravila nisu uspjela? Predstavljanje novog paketa pravila za 2009. označilo je prekretnicu: prvi se put dogodilo da su tehnička pravila F1 izmijenjena s jasnom namjerom poboljšanja utrkivanja. Možda će se činiti nevjerojatnim, s obzirom na to koliko je prestizanje važno za F1 spektakl, ali nijedna organizacija nikad nije dobila tu ulogu sve do osnivanja FIA-ine Radne skupine za prestizanje (OWG) početkom 2007. Članovi skupine bili su Pat Symonds iz Renaulta, Rory Byrne iz Ferrarija i Paddy Lowe iz McLarena, a njihova zadaća bila je da se posvete aerodinamičkoj strani problema prestizanja.

Usredotočenost na aerodinamiku važna je iz dva razloga: prvo, aerodinamika je bila najbitniji dio paketa promjena za 2009. – sve su promjene utjecale na prestizanje, ali samo je jedna potpadala pod ovlasti FIA-ine skupine. I drugi razlog, aerodinamika je u korijenu cijelog problema. "Zlatno doba prestizanja bile su 1960-e", objašnjava Tony Purnell. "U to su doba bolidi proizvodili malo uzgona i kad bi jedan bolid vozio iza drugoga imao je malu prednost u performansama." Uzrok tome je što kad god bolid vozi blizu iza drugog, smanjuje se količina uzgona koji stvara prateći bolid. "Vožnja u zračnoj struji smanjila je uzgon na pratećem bolidu, tako da je zapravo imao više gripa", kaže Purnell. Kad je riječ o potisku, zakoni fizike predstavljaju nezaobilazan problem: pri vožnji u turbulentnoj zavjetrini prateći bolid s nepokretnim krilcima ovisan o potisku uvijek će biti u nepovoljnijem položaju. Upravo zato stručnjaci potisak nazivaju "efktom prvoga reda" u prestizanju. "Iz naših smo simulacija zaključili da smanjenje potiska smanjuje utjecaj na prateći bolid zato što zapravo povećava omjer njegova mehaničkog gripa u odnosu na aerodinamički grip", objašnjava Purnell.

Izazov je bio pokušati smanjiti važnost ovog deficita u performansama olakšavajući praćenje bolida ispred kako bi se dostigla točka u kojoj prestizanje postaje moguće – ali bez prelaženja te točke. "Nismo htjeli postići da bolidi mogu prelaziti jedan drugog 20 puta po krugu", kaže Symonds. "Često volim reći da bi prestizanje trebalo biti poput zabijanja gola u nogometu, a ne poput davanja koša u košarci." I Purnell se slaže: "Siguran sam da gledatelji ne žele jednostavno prestizanje, nego žele vidjeti bolide kako se bore."

Radna skupina skupila je proračun od oko pola milijuna funta (od momčadi i kasnije od FIA-e) za financiranje 280 sati razvoja u zračnom tunelu

SLIKE: CHARLES COATES/LAT



Piquet spektakularno prelazi Hamiltona u Turskoj ove godine. Gdje je prestizanja čak bilo i manje negoli 2008.



Alonso zaobilazi Heidfelda za 14. mjesto na VN Velike Britanije 2009. To je bilo jedno od samo devet prestizanja – baš i nije neko uzbuđenje.

ili, drugim riječima, manje od jednotjednog testiranja za ekipu koja posjeduje dva tunela. Skupina je za cilj imala smanjivanje potiska, ali uz važnu napomenu: vremena kruga bolida ne smiju biti više od pet sekundi sporija u odnosu na 2007. Ponovno uvođenje slik guma vratilo je dio snage i simulacije su ukazivale na to da će bolidi na slikovima biti pet sekundi sporiji uz 50 posto razine potiska iz 2007. Na tu se razinu ciljalo s punim saznanjem da će momčadi nakon razdoblja razvoja vratiti nešto brzine i tako će vremena kruga i dalje ostati kompetitivna.

Jednako važno kao i smanjivanje potiska bilo je poboljšanje učinka bolida koji vozi iza drugoga. Testiranja u zračnim tunelima obavljala su se s dva bolida da bi se vidjelo ponašanje pratećeg bolida u zavjetrini. „Istraživanju smo pokušali pristupiti bez unaprijed stvorenih zaključaka", objašnjava Symonds. "Ono što smo pretpostavljali pokazalo se netočnim. Mislili smo da ako prateći bolid više svojeg potiska dobije od karoserije a manje od krilaca, bit će manje osjetljiv na vožnju u zavjetrini bolida kojeg prati. Ali nije tako."

Istraživanje je pokazalo da ako stražnje krilo proizvodi veći dio stražnjeg potiska, a zavjetrina tog krila se kontrolira, minimalizirao bi se nepovoljan utjecaj na bolid straga. Tako smo na novim bolidima dobili viša i uža stražnja krila koja stvaraju snažnu zavjetrinu blizu središnje linije pratećeg bolida i šira prednja krila dizajnirana da stvaraju opterećenje na vrhovima s neutralnom zonom u sredini. Kasnija su testiranja pokazala da je prednost u performansama potrebna za prestizanje bolida ispred u Barceloni prepolovljena i potvrđeno je obećanje da će smanjivanje potiska unaprijediti prestizanje.

Kako se onda Formula 1 našla u situaciji koju otkriva naša statistika prestizanja (dolje) – naime, do Velike nagrade Njemačke (izuzevši kišne utrke koje iskrivljuju usporedbe) ove smo godine vidjeli samo 67 prestizanja po suhom vremenu u usporedbi s 58 prošle godine. Brojka je nešto veća, ali teško da je riječ o revolucionarnom obratu. Prvi razlog je što je smanjenje potiska omela dosjetljivost F1 momčadi. S obzirom na resurse kojima ekipe raspolažu, to je do neke mjere bilo i očekivano i neizbježno. Ono što nije bilo predviđeno je koliko će potiska ekipe uspjeti vratiti – procjene iz paddocka pretpostavljaju da su dostigli oko 85-90 posto prethodnih razina – a dio toga posljedica je i rupe u pravilniku koja je dopustila dizajn linijskog difuzora.

Učinak je bio dvostruk: takav je difuzor pomogao vratiti dobar dio izgubljenog potiska i, jednako važno, novi je potisak stvarala karoserija (čiji je difuzor dio). Zaključci Skupine za prestizanje upućivali su na to da će bolidi zbog toga biti osjetljiviji dok voze u zavjetrini i zbog toga manje sposobni za prestizanje.

Međutim, postoji i protuargument koji kaže da je ova rasprava o načinu tumačenja pravila pokazala da velika promjena pravilnika može izazvati potpunu pomutnju. "Promjena paketa pravila gledateljima možda nije ponudila ono čemu su se nadali kad je riječ o prestizanjima, ali je

"Ako ne mijenjate pravila, uvijek će pobjeđivati oni s najviše novca." Tony Purnell

BROJ PRESTIZANJA PO UTRCI 2008. I 2009.

Da, broj prestizanja se povećao. Ne, još uvijek nije riječ o zavidnoj brojki...

UTRKA	2008.	2009.
VN AUSTRALIJE	13	22
VN MALEZIJE	5	16 (KIŠA/SUHO)
VN KINE	9	54 (KIŠA)
VN BAHREINA	13	16
VN ŠPANJOLSKE	2	4
VN MONAKA	21 (KIŠA)	4
VN TURSKE	11	9
VN VELIKE BRITANIJE	32 (KIŠA)	9
VN NJEMAČKE	19 (HOCKENHEIM)	16 (NÜRBURGRING)

*Računaju se prestizanja zabilježena na lap chartu na koja nisu utjecala zaustavljanja u boksovima ili mehanički problemi. Prvi krug se ne računa.

aerodinamičarima dala priliku da smisle nešto novo, odnosno da interpretiraju stvari na nov način", kaže Purnell.

Drugo, dodatnu su zbrku unijeli drugi čimbenici. Utjecaj KERS-a na performanse bolida pokazao se neutralnijim od onoga što su ekipe koje su ga razvijale očekivale. Njegovi negativni učinci na raspodjelu težine i jako trošenje guma prevagnuli su nad korisnim obilježjima. Posljedica toga je da je KERS primarno postao obrambeno oruđe koje otežava prestizanje. Veća razlika među mješavinama guma imala je tek marginalan utjecaj: jedini je doprinos zabilježen u ekstremnim slučajevima kad bi jedna vrsta guma bila gotovo neupotrebljiva, kao što se dogodilo u Melbourneu. I premda nova pravila općenito gledano poboljšavaju performanse cijelog grida, bolidi su ove godine prilično izjed-

SLIKE: CHARLES COATES/LAT; ANDREW FERRARO/LAT

načeni – u prvoj polovici sezone prosječna razlika između najbržih i najsporijih u kvalifikacijama bila je manja od dvije sekunde. Kad su bolidi tako izjednačeni, prestizanje postaje teže. Raspravu dodatno kompliciraju i neki neopipljivi čimbenici. Jedan od njih je "motivacija za prestizanjem" – dakle, želja svakog vozača za prestizanjem. Odlasci u boksove najčešće su najbolja prilika za osvajanje pozicija u utrci i zbog toga vozači nerijetko čekaju nadolijevanje goriva. Primjerice, u Silverstoneu Räikkönen nije bio motiviran napasti Nakajimu jer je znao da ranije odlazi u boks. Taj se čimbenik nije mnogo promijenio od prošle godine, ali 2010. će sigurno biti radikalno drukčija jer se uvodi zabrana nadolijevanja goriva.

Ipak, još nije sve izgubljeno. Premda pravila nisu povećala broj prestizanja, smanjila su negativan utjecaj vožnje iza drugog bolida. Dokazi upućuju na to da se razmak između dva bolida smanjio, tako da sad mogu voziti bliže jedan drugome. Jednako tako, momčadi modeliraju statističku vjerojatnost prestizanja kao dio simulacija strategija za utrke. To se izražava kao razmak između dvije točke – jedne koja označava minimalnu razliku u vremenu kruga u kojem prestizanje postaje moguće i drugu koja pokazuje točku u kojoj je ono sigurno. Na nekim stazama, poput Sepanga i Bahreina, te su se brojke smanjile, a na drugima su, primjerice u Melbourneu, ostale nepromijenjene. Ali ni na jednoj se stazi nisu povećale. To ukazuje na činjenicu da su promjene, kad je riječ o ravnoteži prestizanja, bile neutralne ili pozitivne, ali problem je u tome što nisu dovoljno pozitivne.

"Stalno se događa da se smisle pravila za smanjivanje potiska bolida, a on se devet mjeseci kasnije ponovno pojavi", slaže se Tony Purnell. "Nova su pravila bila važan korak naprijed. F1 zajednica neizlječivo je konzervativna i to s dobrim razlogom jer smatra da su bolidi dovoljno popularni i zato ne žele ništa pokvariti. Problem se mora rješavati korak po korak. Dobro je što je tijekom protekle godine ovom pitanju posvećeno mnogo više pozornosti nego prije".

Čini se da je za problem prestizanja najbolje rješenje drastičniji pokušaj zauzdavanja potiska na bolidima. Ako resursi nisu ograničeni, onda se govori da je promjena preskupa – a Formula 1 trenutačno je usredotočena na smanjenje troškova. No FIA ima svoje razloge. "Ako ne mijenjate pravila, uvijek će pobjeđivati oni s najviše novca", uzvraća Purnell. "Ako uvedete veliku promjenu pravila, onda će oni s dovoljno novca i doista vještim inženjerima smisliti bolid koji će neko vrijeme biti najbolji. Stabilnost nije jeftina, nego manje riskantna."

Idealni scenarij bio bi nastavak istraživanja o unapređenju prestizanja preko nečega poput F1 programa za istraživanje i razvoj – financiranog reinvestiranjem dijela profita Formule 1, a ne potraživanjem od momčadi da plate istraživanje – i da se u skladu s njim djeluje radikalnije nego do sada. Na kraju, Purnell je prošle godine rekao: "Kad mi ljudi počnu pisati da gledaju previše prestizanja, tek ću onda biti sretan." Zasad vjerojatno još nema mnogo onih koji su se latili pera. FO

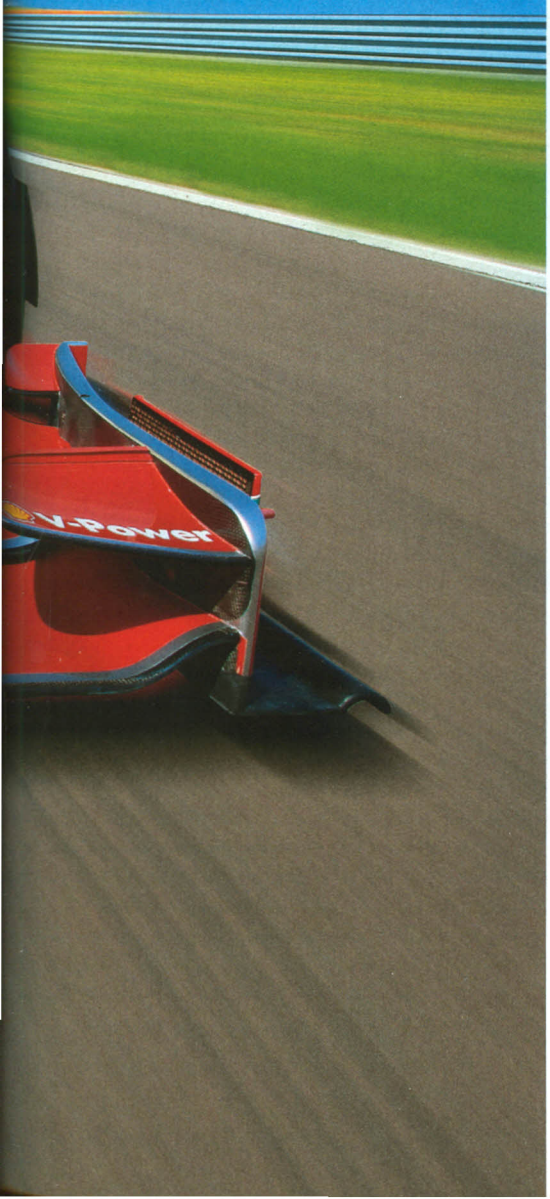


VN Španjolske 2009.: Kimi, žao nam je, ali bez obzira koliko si brz, u Barceloni ne možeš prestizati. Čak ni kad je ispred tebe Nick Heidfeld


Alice
FIAT
V-Power

KAKO ZAUSTAVITI BRAWN

Nije lako Ferrariju ove godine dok iz sredine poretka gleda uspjeh bivšeg zaposlenika. No, saznali smo da se Ferrari namjerava vratiti i osvetiti...



RIJEČI HANS SEEBERG
SLIKE ANDY TIPPING

Brawn. Prokleti Ross Brawn. Društvu u Maranellu sigurno pozli kad čuju to ime – tehnički direktor blagog glasa koji je tiho napustio momčad zajedno s Michaelom Schumacherom i Jeanom Todtom i proveo godinu dana pecajući.

Nikad nisu mogli ni posumnjati, čak ni u najgorim noćnim morama, da će se bivši zaposlenik vratiti i učiniti njihov život tako... pa, recimo, osrednjim, nepobjedničkim. No, dok gledate prekrasni Ferrari F60 na testnoj stazi u Fioranu, shvaćate da se baš to i dogodilo. Zapravo je riječ o vrlo dobrom bolidu, ali koji ove godine nije ni među tri najbolja.

U središtu Ferrarijeve potrage za uspjehom nije Luca di Montezemolo ili Stefano Dominecali, nego tehnički ravnatelj momčadi Aldo Costa. To je visok, staložen muškarac, donekle sličan komičaru Davidu Walliamsu. Za njega je ovo osobno. On je konstruirao bolid koji su dosad nadmašili sljedeći: gore spomenuti bivši zaposlenik (njegovo se ime do kraja članka više neće spominjati), momčad koja nosi naziv energetskog pića i, u većini utrka, japanski proizvođač automobila koji nakon 131 utrke još uvijek nije zabilježio nijednu pobjedu. Ovo nije svakidašnja situacija za većinu poznatih momčadi F1 i smatramo da je sad pravi trenutak da glavnog dizajnera bolida F60 pitamo neka ozbiljna pitanja. Primjerice: "Što se događa?" Costa, srdačan, ali i pragmatičan, iskren je u svojoj procjeni: "Ovo je teška sezona koja je počela s dvostrukim difuzorima, konceptom o kojem nismo previše razmišljali jer je, u što smo i dalje uvjereni, nezakonit.

No, taj je difuzor nekim momčadima omogućio prednost i tako smo odmah zaostali."

Znači, počeli smo s dvostrukim difuzorom. Naravno, u ovom dijelu Italije i dalje vlada uvriježeno mišljenje da je Ferrari razvijao novi bolid unutar granica propisa, a Brawn nije. To stajalište zagovaraju svi, od Montezemola pa nadalje, i još uvijek privlači razne optužbe. Istina je da se Ferrari prošle sezone vjerojatno malo više usredotočio na titansku borbu Hamiltona i Masse, uzbudljivo sportsko natjecanje koje, zajedno sa skorašnjim promjenama propisa, nije moglo doći u nezgodnijem trenutku. Costa se slaže s time. „Da, mislim da je na ovogodišnji dizajn bolida utjecala borba za naslov prvaka prošle sezone", izjavio je mudro kimajući glavom. "Dizajniranje nam je bilo vremenski ograničeno jer smo morali dati sve od sebe da završimo prošlu sezonu." Stoga, dok je znate-već-tko odmah otpisao Hondu na početku sezone i grozničavo krenuo dizajnirati novi pobjednički bolid za Jensona Buttona, Ferrari je bio usredotočen na trofeje.

Pitanje je mogu li sad oni učiniti isto?

Costa: "Pa, to će ovisiti o strategiji koju ćemo koristiti. Glede nadogradnji ovog bolida, možemo se više usredotočiti na tekuću sezonu ili na sljedeću sezonu. Vidjet ćemo gdje smo nakon što nadogradimo bolid u sljedećih nekoliko utrka. Usto, očekujemo da će se brzina razvoja nastaviti ovim tempom."

Postoji li neki trenutak u sezoni kad ćete jednostavno odlučiti prestati razvijati i dorađivati ovaj bolid?

Costa: "Da."

Jeste li započeli razvoj bolida za sljedeću sezonu?

Costa (gotovo trenutačno): "Da. Uobičajeno je da počnete s time rano u sezoni, no ove sezone propisi nisu bili odveć jasni. Usto, sljedeće nas godine očekuju jako promijenjeni propisi koji su mnogo jasniji. Također, svi znamo koje su to promjene."

Costa se nasmijao, no to je vrsta smijeha u kojoj se osoba zapravo ne smije. Znači, sljedeće se sezone očekuje prava bitka. Shvaćate da su u Ferrariju, premda se bore za bodove usred poretka s momčadima poput Toyote i Renaulta, potpuno uvjereni da će se odmah vratiti na pobjednički put. "Iskreno, ove je sezone bilo nekoliko momčadi koje su bile uspješnije od nas", dodaje Costa. "Razlog tome za neke je momčadi bio taj nezakoniti difuzor, za druge resursi i vrijeme koje su imali za razvoj bolida." Ferrari je procijenio i odredio razloge odličnih izvedbi njihovih konkurenata ove sezone i, barem površno gledajući, nisu zabrinuti. Skrivena poruka je jasna – Ferrari više nikad neće biti tako nadmašen.

"Nismo razmišljali o dvostrukom difuzoru i još uvijek mislimo da je nezakonit"

I gdje je u svemu tome ovogodišnji bolid? Pa, očito je da F60 nije dramatično poboljšan od loših dana na Melbourne Parku krajem ožujka kad ni Räikkönen ni Massa nisu završili utrku. Najveći uspjeh postigli su prije Monaka kad je Ferrari unutar mjesec dana čarobno poboljšao vrijeme kruga za sekundu, što je Räikkönenu omogućilo osvajanje trećeg mjesta (prvo postolje ove godine za momčad).

Zašto je Ferrari bio tako brz na tako općepoznato teškoj stazi?

"Mislim da dio razloga leži u razvoju, a dio u samoj naravi staze", objasnio je Costa. "Na VN Španjolske predstavili smo našu prvu inačicu dvostrukog difuzora i to je bio velik napredak za nas. Nakon toga, u Monaku, mislim da je staza bila blagonaklona našim bolidima i ostvarili smo još jedan uspjeh."

U pozadini Costine pažljive, "nemojmo se zanositi" procjene, neosporno je da je Ferrari načinio velike korake da bude barem konkurentan vodećim bolidima i tako odbio baciti ručnik tako rano u sezoni. No, zbog tih poboljšanja i urođenog nagona da se ne predaju, slijedi neizbježno pitanje...

Postoje li kakve realne šanse da dostignete Brawna i Red Bull ove sezone?











Ferrari F60 - vrlo dobar bolid zasjenilo je nekoliko fantastičnih bolida. No, pričekajmo sljedeću sezonu

Costa: "Ako pogledamo vremena kruga tijekom kvalifikacija i utrka, bliži smo nekim momčadima, uključujući i prve dvije momčadi u poretku. Mislim, bliži smo im sada nego početkom godine."

Znate li točno kako trebate poboljšati bolid ili još uvijek tražite rješenja?

Costa: "Pa, još smo uvijek u situaciji da svaki tjedan uspijevamo poboljšati aerodinamiku. Idealno bi bilo kad bismo sad stali i testirali bolid samo u zračnom tunelu. Da to učinimo, brzo bi uspjeli konkurirati najbržim bolidima na stazi."

Zanimljiva izjava koja ukazuje na problem Ferrarija s ovogodišnjim pravilima. Ferrari je momčad golemih resursa i vjerojatno bi, barem u prošlosti, bolid podvrgnuli opsežnim testiranjima u zračnom tunelu i nebrojeno ga puta testirali na Fioranu. Prema novim propisima, testiranja u zračnim tunelima su ograničena, a strogi testni propisi omogućuju da se samo cestovni Ferrariji testiraju na Fioranu. Imaju sve što je potrebno da ponovno budu konkurentni i pobjednici, ali im to nije dopušteno koristiti. Što je dodatni izvor Costinih frustracija.

Međutim, kad smo već kod frustracija, što je s njihovom ustrajnosti na KERS-u? Samo oni i McLaren nastavljaju koristiti taj sustav, a on se i nije naročito iskazao. Kao i uvijek, Costin odgovor je filozofski.

"KERS je bio težak", konstatirao je. "Počeli smo ga razvijati prije oko dvije godine i zahtijevao je sveobuhvatna istraživanja. Što se tiče njegove ugradnje u bolid, bilo je teško odrediti kako će utjecati na aerodinamiku i ugrađenu elektroniku. Zapravo, bio je to iznimno složen posao."

Zašto ga onda i dalje koristite?

"Procijenili smo performanse s KERS-om i zamijetili da glede vremena krugova ima neke prednosti", objasnio je Costa. "No, ako pogledamo cijelu sliku, te prednosti su male. Zapravo, glede isplativosti sustava, moglo bi se reći da je neutralan. No, može vam omogućiti prednost u strategiji i zato smo zaključili da vrijedi imati ga... premda smo bili blizu odustajanja od njega."

Kad bi mu se ukazala mogućnost, bi li Costa načinio fundamentalne promjene na F60?

"Da nemamo KERS, tada bi odgovor zasigurno bio potvrdan."

"Mislili smo da vrijedi imati KERS, premda smo bili blizu odustajanja"

Unatoč svim Costinim iskrenim priznanjima, F60 je i dalje bolid na koji je iznimno ponosan, posebice zbog jedne okolnosti koja je unazadila momčad, a to je diffusergate. Istina je da je ovaj bolid dizajniran za KERS, ali ne i dvostruki difuzor, a ubrzano dodavanje drugog difuzora u kasnijem dijelu sezone nije učinilo bolid F60 istinski konkurentnim. Upitate li Costu, to i nije bila tako loša zamisao.

Ovo je bilo čudno razdoblje za Ferrari. Unutar pet mjeseci i nekoliko promjena propisa Ferrari je od momčadi koja je osvojila osam od posljednjih 10 konstruktorskih naslova postao momčad koja je nakon prve četiri utrke u poretku konstruktora zaostajala za svim momčadima osim Force Indije. No, velike sportske momčadi snagu crpe iz razdoblja kad im ništa ne polazi za rukom, a oštroumni Costa to najbolje razumije. "Naravno da

Hoće li Ferrari pobijediti u kojoj utrci ove sezone?

"Pa, ne bih o tome", odgovorio je Costa uz zarazni talijanski smiješak. S jedne strane, to je zapanjujuće priznanje od momčadi poput Ferrarija, ali u pozadini istog leži činjenica da ih je ove sezone unazadio dvostruki difuzor, te da istinski vjeruju u bolje rezultate sljedeće sezone. Bolid za iduću sezonu već je sad u

"U idealnim uvjetima sad bismo testirali bolid samo u zračnom tunelu i nakon toga bismo vrlo brzo sustigli vodeće momčadi"

"Bio je to velik problem. Premda smo već u Barceloni imali dvostruki difuzor, ostala je činjenica da bolid nije dizajniran za dva difuzora. Kad krenete od nule, imate više vremena za testiranje u zračnom tunelu prije donošenja odluke o završnom obliku. U našem slučaju, mi smo se morali požuriti." Unatoč svemu, ima li ovaj bolid veći razvojni potencijal od Brawna ili Red Bulla? "Da, mislim da ima", uz smješak je odgovorio Costa. "Mislim da jako napredujemo na polju aerodinamike, ali to je slučaj i s ostalim momčadima."

nam ova sezona nije bila laka", zamišljeno je odgovorio, "no važno je da shvatite koji je razlog i da proučite kompletnu momčad kako biste pronašli možebitne slabosti u njoj. Zatim slijedi poboljšanje, ali i nužnost da i dalje vjerujete u ljude oko vas. To su ljudi koji su vam mnogo godina odani i korisni. Morate otkriti što je pošlo po zlu i u kojim su područjima nužna poboljšanja." Zadivljujuća filozofija koju većina protivnika Ferrarija ne bi nikad očekivala od njih: vjeruj u one koji su ti omogućili uspjeh i oni će to ponoviti. Sad nam samo preostaje da vidimo koliko će se to brzo dogoditi.

poodmakloj fazi razvoja – "Definirali smo glavne strukture poput šasije, mjenjača, ovjesa itd.", izjavio je Costa – i mogli bismo se kladiti da će se Ferrari vratiti na pobjednička postolja sljedeće sezone.

Grom nikad ne udara dvaput na isto mjesto i zato će se smireni Aldo Costa, koji u Maranellu marljivo planira i razrađuje bolid koji će vratiti Ferrari među pobjednike, pobrinuti da se to ne dogodi.

Ross Brawn, smatrajte se upozorenim. FO





VELIKI UM

Ime: Ross Brawn
Zaposlenje: vlasnik momčadi
Specijalnost: brisanje poda s ostatkom F1

RIJEČI BRADLEY LORD SLIKE ADRIAN MYERS

Cijela priča počinje malim skromnim popisom. Na jednoj su strani plusovi, na drugoj minusi. Vjerojatno je sastavljen na obali rijeke, vrlo vjerojatno u mirnom okružju wiltshirske rijeke Nadder, odličnom mjestu za ribolov. No taj je komad papira bio dovoljan da uvjeri Rossa Brawna, usred njegove 'godine pauziranja', da se vrati u F1.

"To je predložio prijatelj. Rekao je: 'Samo zbroji pozitivne i negativne strane.' Zračne luke i politika su mi dvije vjerojatno najiritantnije stvari..." Što znači da je 2009. do sada bila prilično zabavna? Brawn se smije prije odgovora. "Bilo je onoga što mi je nedostajalo i osjećao sam da još imam snage da se uključim. Odlučio sam pokušati još jednom – ali morala je naići prava prilika. Također se sve ponovno moralo odvijati u Velikoj Britaniji – moje dvije kćeri sada su udane i imam unuka, pa bi bilo od pomoći da to bude ovdje."

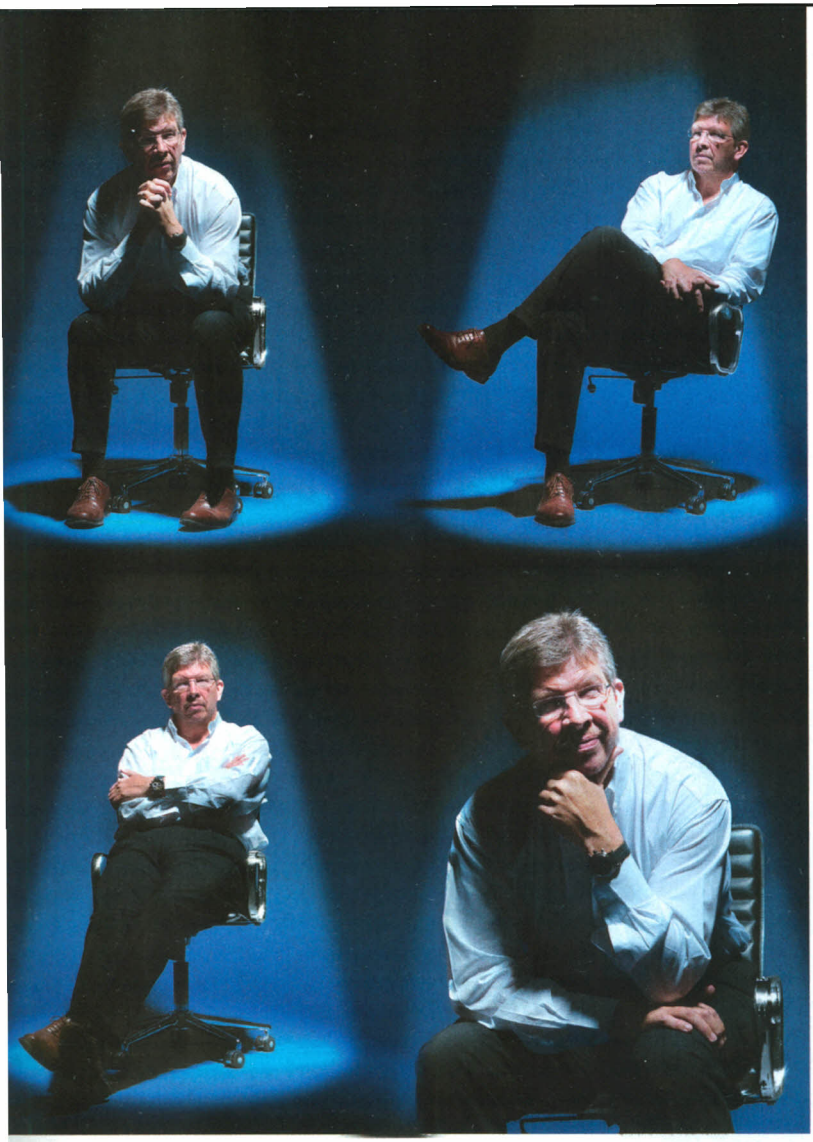
Ukratko, to je Ross Brawn: obiteljski čovjek i ribič koji je ujedno i najveći tehnički i taktički genijalac u F1 pitlaneu. Njegova mirnoća i razboritost su poput Yodine – unatoč okolnostima, spreman je na sve situacije. A na prvi pogled, cijela karijera izgleda besprijekorno isplanirana poput jedne od njegovih odvažnih trkačkih strategija. Osvajao je naslove s Benettonom, iznova pisao povijest u Ferrariju i zatim doveo svoj čaroban dodir u Brackley.

"Moja karijera nije bila previše planirana", osmjehuje se Brawn opovrgavajući takvu sugestiju. "Ali uvijek sam išao tamo gdje je bilo šansa za pobjedu. Te se stvari sada mijenjaju i to na bolje, ali otići u malu momčad u posljednjih deset godina i očekivati stalno osvajanje svjetskih prvenstava bilo bi naivno. To se jednostavno nije dogodilo. Jedna od ključnih odluka bila je otići u momčad s potencijalom, gdje su imali sredstva za uspjeh, čak i ako nisu uspijevali. Zato sam došao u Hondu."

Kad usporedite jadne nastupe u protekle dvije godine s galopirajućim uspjehom 2009., vjerojatno je najvažnije što, kad je Brawn stigao krajem 2007., nisu bile nužne radikalne promjene kako bi se stvari promijenile. Moralo je biti primamljivo doći, sve rastaviti i nametnuti dobro uhodan način rada. No u metamorfozi prije Hondinog povlačenja radilo se samo o finom podešavanju i usmjeravanju momčadi koja je, unatoč rezultatima na stazi, bila na rubu uspjeha.

„Kad sam stigao, naišao sam na velik broj nadarenih ljudi, no postojao je nedostatak samopouzdanja, a neki su ključni igrači gubili vjeru u budućnost momčadi. Nedostajao je pravi smjer i bilo je razmišljanja u stilu 'sve je to tvoja krivnja'. Morao sam povezati momčad.

Od samog je početka to bio trogodišnji plan: u prvoj godini spoznati sve snage i slabosti momčadi, u sljedećoj sve to ispraviti, a zatim pokupiti nagrade.



prema njegovom imidžu, oblikovana sa svrhom. Na neki način, to je poput gerilskog ratovanja: klasično je pravilo pretvoriti očite nedostatke u prednosti. "Vidim dijelove momčadi koji sada rade učinkovitije nego prošle godine", objašnjava Brawn. "A ti su dijelovi momčadi ključni za performanse bolida u budućnosti. Sada na utrke dovodimo 47 ljudi; prošle godine dovodili smo ih 90 do 100."

Obratite pozornost na preciznost njegovih brojki – to je mala indikacija brige za detalje. Zar se ne pita što su svi ti ljudi radili? Ponovo se osmjehuje. "Naše performanse na stazi su dobre. Nemamo luksuz kakav smo imali prije, ali obavljamo posao. I mislim da je to pravi način. Možda je ovo primjer koji će momčadi morati slijediti."

Još više u oči upada duh momčadi: postoji prava odlučnost suprotstavljanja sudbini. Taj je osjećaj Brawnu dobro poznat iz dana kada je Benetton porazio Williams, supermomčad s početka 1990-ih. "Kad stvorite takvu atmosferu, zbroj dijelova mnogo je veći nego što bi trebao biti. Nema sumnje da se to događa." Međutim, time se ne zanosi previše. "Teško je biti konzistentan u dužem razdoblju. U biti, potrebni su vam resursi."

Kad smo kod toga, može li Brawn nastaviti tako i 2010.? "Mi smo u pomalo čudnom položaju jer ovaj je bolid rođen s resursima velike momčadi, a sada se utrkuje s resursima male momčadi. Trik je da radimo stvari koje zaista čine razliku u performansama. I jednostavno moramo prihvatiti da postoje kompromisi. Više ne radimo opsežna istraživanja kompozitnih materijala – ne možemo si to priuštiti. To je nedostatak, ali taj nedostatak je razmjerno malen u usporedbi sa smanjenjem skupine za istraživanje aerodinamike."

Momčadska transformacija u zimskom razdoblju čak je dirnula i u duh financijskog trenutka u F1. Brawn je jedna od ovogodišnjih sportskih priča o putu od siromaštva do bogatstva, premda predložak izostavlja Hondine investicije u prošloj i ovoj godini. No sve dok glavni sponzor ne zalijepi svoje logotipe na karoseriju, bijeli bolid podsjeća na drukčije razdoblje u F1 – i služi kako bi se pojačao neovisan identitet momčadi.

"Retro elementi momčadi – malenost, činjenica da nosi ime vlasnika momčadi, poput Williamsa ili Jordana, čine se dobro prihvaćenima od strane javnosti", slaže se Brawn. Doduše, u 1970-ima Hesketh se utrkivao pod geslom 'Najveća mala trkaća momčad na svijetu' – i na neki je način

"Utrkivanje bi trebalo biti poput ragbija: igrate koliko god grubo možete, a zatim svi odete na pivo"

Uglavnom smo se tome nadali, naravno. No ovisilo je i o poslu koji druge momčadi obavljaju..."

Zamisao plana još je uvijek toliko logična da se protekla zima nije morala niti dogoditi. Ali jest. Uz fantastičan bolid koji je nastajao u tvornici i nakon nebrojenih milijuna utrošenih na razvoj, Honda se povukla iz Formule 1. Plan preokreta usvojen je kliničkom preciznošću, zatim se situacija u potpunosti preokrenula – i to samo 12 mjeseci nakon što je uprava uvjerila Rossa da je ovo momčad za njega. Ali to je prikazalo Brawna u najboljem svjetlu: morao je shvatiti kako maksimizirati pozitivne strane i minimalizirati negativne, a to je morao učiniti brzo. To je, na neki način, bila strategija utrke na mnogo sveobuhvatnijem planu. Plus klasična Genijalčeva tvrdoglavost. "Ono što sam započeo", rekao je Brawn, "to ću i završiti."

Rezultat je spremna i žestoka trkaća momčad – i Brawnovo ime iznad vrata. Još je uvijek sramežljiv po tom pitanju. "Još uvijek izgleda čudno, vrlo neobično." Gotovo poput nečijeg tuđeg imena? "Da, baš je takav osjećaj. Te se stvari nikad ne planiraju, one se razvijaju, a čudno mi je to opisati, ali davanje mog imena momčadi dalo joj je čvrsto uporište i identitet. Da sam odabrao drugo ime – razmišljali smo o stvarima poput Pure Racing – toga ne bi bilo." Zanimljivo, to je postao još jedan primjer kako Brawn usmjerava, umjesto da samo promijeni ime: ovo je sada momčad teško izbjeći usporedbu. Naposljetku, svi vole one bez izgleda, zar ne? Ross Brawn se smije. "Samo neka se tako nastavi!"

Dosad, prilično pitomo od čovjeka kojeg Jenson zove 'Veliki Medo'. Brawnova toplina i vještina da kompleksna postignuća pretvara u jednostavna objašnjenja čine ga privlačnim sugovornikom. Ali to je samo dio jednadžbe. Saslušanje na Prizivnom sudu još u ožujku ponudilo je rijetku priliku vidjeti drugu stranu njegove sposobnosti da upravlja uspjehom – spreman na obranu, ali iznimno borben, snažan i odlučan natjecatelj.

Neobična stvar kod ljudi poput Rossa Brawna ili Adriana Neweyja je da imaju golemu ulogu u ishodu ovog sporta – ali natjecanje se uvijek odvija preko posrednika, bolida i vozača. Prizivni sud je, međutim, bio izravan sukob – F1 ekvivalent Alexa Fergusona i Rafaela Beniteza koji obuvaju kopačke i jednom zauvijek rješavanju stvari na igralištu...

Gledati vas na Prizivnom sudu bilo je kao vidjeti Michaela Schumachera kako protivniku zatvara prolaz na startu utrke – snažno i agresivno, ali pošteno...

"Ovo je iznimno tehnički sport, a misliti da ćemo imati savršeno jasne propise, bez razlike u mišljenju, nirvana je koju nažalost nikad nećemo postići. Moramo prihvatiti da je to dio posla. Natjecanje u toj areni je prilično jednako natjecanju na stazi – samo nije toliko zabavno."

"Bilo je trenutaka kada je bilo važno samo pobijediti, ali nikad nisam svjesno varao"

Izrečene su neke prilično teške stvari: svog ste prijatelja Roryja Byrnea nazvali 'osvetoljubivim', a Adriana Neweyja 'neetičnim'...

"A ja sam opisan kao 'iznimno arogantan', ili tako nešto. Ali to je samo dio natjecanja. Stalno citiram analogiju ragbija, gdje izađeš na teren i igraš grubo koliko možeš, ali kasnije moraš ići u bar i svi zajedno popijete pivo. Takvo bi i utrkivanje trebalo biti."

Čini se da ste se imali prilike upetljati u svađe...

(Smijeh) "Želite li reći da sam na zlu glasu?"

Možda to prikazuje vašu filozofiju pritiskanja svega do krajnjih granica?

"Prošle godine, mislim da nismo imali nijednu tehničku raspravu jer nismo bili na čelu. Ove godine, imali smo ih nekoliko jer jesmo. A ako jeste, morate to prihvatiti kao sastavni dio. Temeljito proučavamo konkurenciju kako bismo vidjeli što rade i ako postoji nešto što nam se ne sviđa, tražimo FIA-u objašnjenje. Takvi su i oni prema nama."

Čini se da imate naviku biti na vrhu...

"Ne uvijek..."

Ali na vašoj listi ima više plusova nego minusa...

"Možda, ali to je dio procesa. Iz iskustva učiš kako se ponijeti u takvim situacijama."

Otako ste se vratili u F1, izjavili ste: "Možda je pobjeđivati na neki način važnije nego u prošlosti." Što ste točno mislili?

"Bilo je razdoblja u mojoj karijeri kad je bilo važno samo pobijediti. A to nije značilo... Nikad nisam svjesno varao u smislu tehničkih propisa, uvijek sam pomicao granice, ali nikada nisam svjesno varao. Ali s utrkivanjem također pomičete granice. Zatim su tu stvari poput momčadskih naredbi u Ferrariju – s tim se nikad nisam slagao, ali to je bio dio paketa koji dolazi s Ferrarijem. A s obzirom na situaciju i okružje, mislim da je to bila ispravna odluka."

Ali bolid je bio toliko dominantan u Austriji 2002. Negodovanje publike zahvatilo je i sve nas koji smo bili tamo. Je li i vas?

"Da. Mislim da je to bila dobra lekcija. Bili smo toliko pod pritiskom osvajanja prvenstva da smo možda izgubili perspektivu. To je bio dio odluke. Ne odbacujem odgovornost. Ali, gledajući unatrag, bila je to odluka koju bih radije povukao."

I to je utjecalo na vaš pristup ove godine?

"Naša se dva vozača mogu utrkivati jedan protiv drugoga. Dečki su zreli i između njih će biti teških razdoblja. Ali mogu se međusobno utrkivati. Želim uživati u utrkama, želim poštivati suparnike, kasnije želim popiti pivo s njima. Želim s užitkom raditi stvari – trenutačno sam u razdoblju u kojem ćemo pobijediti na najbolji mogući način. Moramo vjerovati da smo dali sve od sebe da pobijedimo. Ali ako ne pobijedimo, neka. Sada sam možda malo širokogrudan..."

Možda, ali postoje različiti načini pobjeđivanja. Sve to zvuči prilično oportunistički...

"Ne želim postati suviše plemenit..."

Možda ste sada granicu postavili na drugo mjesto?

"Možda."

Ne možete predvoditi osim ako u ruci ne držite baklju. Možete slijediti druge koji drže baklju; nećete se spotaknuti ili pasti, ali nikad nećete voditi.

Te riječi Soichiroa Honde krase veliku sliku u Brawnovu uredu. Na prvi pogled čini se kao ostatak starog režima – zaboravljen korporativni detalj koji unatoč nagloj promjeni nije uklonjen. Ali zaboravljeni detalji nisu Brawnov stil, slika je manjerno ostavljena. Primamljivo je zapitati se je li se jedne mračne večeri prošlog prosinca Brawn okrenuo u svojoj stolici, ponovno pročitao te riječi i shvatio da osnivačeva mudrost sadrži odgovor na smjer njegove momčadi. Ako je 2009. bila trijumf za Brawna – bez obzira na krajnji rezultat – 2010. će pokazati kakva je momčad zapravo.

To je trebala biti treća godina Hondina plana kada su, prema Brawnovim riječima, trebali skupljati nagrade. Umjesto toga, to će biti prvi potpuni dizajnerski i razvojni ciklus ostatka života momčadi, koristeći resurse (razmjerno) male momčadi kakva su postali. Karakteristično, on vjeruje da će očite slabosti, zapravo, postati prednosti.

"Prije deset godina, misliti da bismo mogli pobijediti Ferrari ako je u dobroj formi bilo bi naivno. Mislim da se to sada mijenja s budžetskim ograničenjima i poslom koji obavljaju FOTA i FIA. Krajolik će se promijeniti i zato smatram da smo u dobrom položaju." 'Promjena' o kojoj priča trebala bi se dogoditi, unatoč tome kako će završiti ovogodišnje političke prepirke jer obje su strane složne oko ozbiljnog smanjenja troškova. U ovom trenutku, krhki mir između dvije strane vrti se oko povratka na razinu potrošnje iz početka 1990-ih – što je razina na kojoj čak i Brawn trenutačno ima previše zaposlenih.

"Većim će momčadima biti teže smanjiti resurse", objašnjava on. "Mi smo kroz to prošli i sad radimo bolid za iduću godinu sa sredstvima koja imamo." Drugim riječima, tijekom nadolazeće zime protivničke momčadi će u većoj ili manjoj mjeri iskusiti teške brige kakve smo mi imali prošle zime. Ross i njegova momčad prionut će poslu i zbrajati svaki djelić sekunde koji ostvare s BGP 002, fokusirani na posao, korak ispred konkurencije. Shvaćamo zašto je ime Pure Racing prošle zime odbačeno – previše je umjetno. Ali vjerojatno ne postoji bolje geslo koji bi opisalo Brawn GP. Osim, naravno, ako šef ode na ribolov. F1



POGLED IZNUTRA NA FANTASTIČNI RED BULLOV F1 SIMULATOR



RIJEČI BRADLEY LORD
SLIKE ADRIAN MYERS

Tehnološki najnapredniji uređaj košta više od novog stana ili kuće, ali jedan je takav uređaj pomogao Sebastianu Vettelu da pobijedi na Silverstoneu. Nakon toga omogućili su nam da sjednemo iza njegova upravljača i rezultati su bili više nego zanimljivi



Trenutak, možda dva, osjećao sam se potpuno samozadovoljno kad mi je "moj" inženjer Andy rekao: "Najbolji krug ti je 4 sekunde sporiji od Brendona Hartleyja", testnog vozača Red Bulla. A zatim mi je sinulo da sam negdje oko 20. kruga vidio plavu zastavu (i još dva puta prije kraja utrke). Ono što me deprimira je što vozim Red Bull RB5, najbrži bolid u F1, i zato je moguće da su bolidima koji su projurili pokraj mene upravljali moji momčadski kolege. Naravno, sve se ovo ne bi dogodilo da nisam zapeo u šljunku na vanjskim dijelovima Nürburgringa. Moja najdulja dionica bez neke nezgode? Možda krug i pol. Mislim da sam predoslovno shvatio Red Bullov poziv na testiranje njihova simulatora...

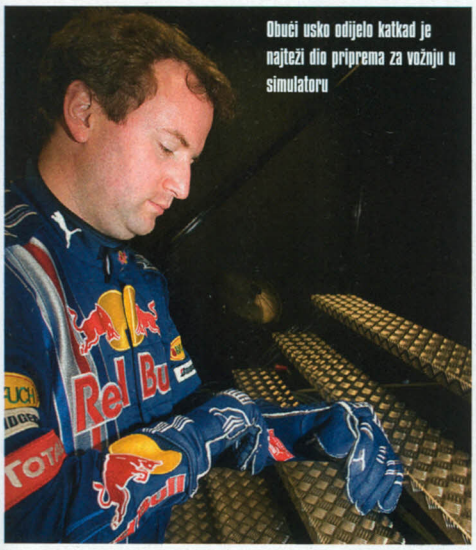
Nema veće radosti za inženjere F1 od nove igračke. Posljednjih nekoliko godina simulatori su vruća tema rasprava, ali i posve vjerodostojna nakon fantastičnog debija Lewisa Hamiltona u Melbourneu prije dvije i pol godine. Simulatori su još jedna zamisao koju je F1 preuzela iz aeronautike i prigrlila raširenih ruku. Simulatori se danas rabe za dizajniranje novih staza, aerodinamičkih dodataka i razvoj pobjedničkih bolida. Štoviše, neki čak govore da su simulatori ključni za izvedbe momčadi u razdoblju tako strogih pravila o testiranjima. No, čemu zapravo služe?

Na to pitanje ne postoji jednoznačan odgovor jer postoje simulatori, ali i "simulatori". Opće je poznato da McLaren ima tehnološki najnaprednije uređaje koje su mnogo više od pukog pomagala za rekreiranje vozačkog iskustva jer ih momčad koristi kao razvojne alate za tuniranje geometrije ovjesa i testiranje novih aerodinamičkih dodataka prije nego što uđu u proizvodnju. Međutim, pristup tim simulatorima

je gotovo nemoguć. Pokušajte zamisliti da otac preda sinu ključeve Veyrona i kaže mu: "Provozaj se malo sine da vidiš što sve može."

Na sreću, Red Bull se odlučio na malo drukčiji pristup s njihovom novom "igračkom" i zato simulator koriste za vježbe vožnje stazama, a ne za razvoj bolida i njegovih dijelova. Simulator je smješten u zatvorenoj prostoriji bez prozora duboko ispod Red Bullove tvornice u Milton Keynesu i većinu je dana u pogonu jer ga testira jedan od devet mladih vozača. Naravno, ako neki od njih uspije sjesti u njega prije Sébastiena Buemija iz Toro Rossa. Štoviše, Vettel je u simulatoru odvozio nekoliko sati na Silverstoneu prije uvjerljive pobjede na stvarnoj stazi i može se reći da žudi za dodatnim vožnjama. Zapravo, osim prave utrke, ovo je najbolji način da se iskusi kako to izgleda na stazi.

Mladi vozači najčešće voze neki od četiri standardna programa – Monako, Silverstone, Šangaj i Tursku, nakon čega slijedi procjena Andyja Dameruma, inženjera koji upravlja simulatorom.



Obući usko odijelo katkad je najteži dio priprema za vožnju u simulatoru

"Iz dobivenih podataka možemo saznati kako koriste prednje i stražnje gume, kako dobro nadziru ravnotežu bolida i koliko su sigurni u bolid", objasnio je Andy. Nakon toga vozači zajedno s Andyjem analiziraju telemetrijske podatke kako bi saznali na kojim dijelovima trebaju dodatno poraditi, te se, nakon ponovnog sjedanja u simulator, procjenjuje kako su dobro primijenili naučene lekcije.

Za današnju vježbu Red Bull je doveo Brendona Hartleyja, povremenog testnog vozača, koji će odvoziti krug koji ćemo iskoristiti kao referentnu točku naše vožnje. Hartley je viši od mene, dvostruko uži i, tek toliko da se zna, zastrašujuće brz. Navodno je on sljedeći Red Bullov F1 vozač, unatoč tome što se nedavno povukao kao rezervni vozač kako bi se usredotočio na trkaći program u natjecanjima Renault i F3 Euro World Series. S druge strane, ja sam odvezao ponešto karting utrka i jednom nastupio u trkaćem jednosjedu na stazi Stowe u Silverstoneu. Procedura je jednostavna – svaki će od nas odvoziti tri utrke po osam mjerenih krugova. Prva služi za upoznavanje staze, druga za razrađivanje bolida, a treća za postizanje najboljeg

Jeste li ikad sjeli u automobil i pomislili: "Bože, stražnjica mi se zaglavila. Kako ću izaći?"

vremena kruga. U teoriji bi svaka utrka trebala biti bolja od prethodne jer ćemo "asimilirati povratne informacije inženjera" – ukratko, učiti na prethodnim pogreškama. Umalo zaboravih spomenuti da je Hartley već koristio simulator oko 20 minuta prije mog dolaska. Varalica!

Udobno sam se smjestio u kokpit bivše trkaće šasije opremljene sjedalom od ugljičnih vlakana koje me snažno pritišće oko kukova i oštrim rubovima, čemu će posvjedočiti porezotina na desnom ručnom zglobu. Sigurnosni pojas je snažno zategnut, a ispred mene je upravljač s brojnim zbunjujućim gumbima, kotačićima i prekidačima. Na sreću, jedino o čemu danas trebam brinuti je upaliti motor i prebacivati brzine kad se svjetla na upravljaču zasvijetle plavom bojom. Usto, upravljač je opremljen tehnologijom "force feedbacka" kakva se koristi i u pravom bolidu. Inženjer me je savjetovao da ni u kojem slučaju ne skidam ruke s upravljača. Ovo moram zapamtiti!

Neravnine na stazi dovoljno su vjerno dočarane pa će se upravljač ako ga ne držite dovoljno čvrsto početi tresti i okretati, što bi moglo završiti lomljenjem prstiju ako ga pokušate smiriti.

Ispod upravljača su dvije papučice s bočnim graničnicima da stopala ne skliznu s jedne na drugu. Papučica gasa ima pristojan hod, no papučica kočnice kao da je od betona. Naime, kako bi što vjernije dočarali papučicu kočnice pravog bolida, inženjeri su na papučicu postavili oprugu od 210 Nm/mm. Ukratko, kod pomicanja papučice za 4 mm treba ista sila kao da lijevim stopalom gurate muškarca visine 183 cm. Jedini način na koji sam uspio pritisnuti kočnicu bio je da sam doslovno stao na kočnicu dižući stražnjicu iz sjedala. Nekako sumnjam da Mark Webber ima isti problem.

Međutim, najdojmljiviji dio ispred mene je zakrivljeni zaslon od 180° na koji sliku projiciraju tri projektora i stvaraju repliku staze i svega ostalog što vozači vide iz kokpita u naravnoj veličini. Štoviše, vidim čak i osvrtna zrcala i bočna krilca s obje strane bolida. Za stvaranje tih slika zaduženo je šest vrlo snažnih PC-a – po jedan za svaki projektor, jedan za preklapanje slika, jedan za nadziranje pomicanja platforme na kojoj sjedim i jedan koji služi kao poslužitelj.

Ah, da, platforma. Zovu je šestonožac i naginje šasiju naprijed-nazad, lijevo-desno i skreće bolid. Šest hidrauličnih pokretača postavljeni su na visini od oko 150 cm, a kad se simulator pokrene, podignu se na visinu od 3 metra. Pokreti koje stvaraju i način kako se šasija naginje prostorijom ekstremniji su od kretnji Kimija Räikkonena na završnom tulumu sezone.

Izvana to izgleda uznemirujuće, ali u kabini ne osjećate ništa. "Razlog tome je dobro tempiranje", objasnio je Damerum. Simulator toliko dobro zavara mozak vozača da ovaj pomisli kako se nalazi u pravom bolidu te se osjeća potpuno prirodno. No, ta iluzija ima i svoju cijenu, a to je da se ne smije dugo biti u simulatoru jer počnete osjećati mučninu. Treba li napomenuti da se osoblju Red Bulla ne sviđa ako vam pozli



"Vidiš, to pokazuje kako si jadno spor bio u drugom sektoru", Red Bullov inženjer Andy Damerum objašnjava Bradleyju telemetriju



"Hej, Brendon, daj petaka", "U redu djede, nemojmo pretjerivati"



Lako si je umisliti da krećete sa prve startne pozicije kad ste jedini na stazi



Nemoj izgledati tako zabrinuto Brendone. Sigurnosni pojasevi su zategnuti i ta će ti frizura zasigurno poboljšati aerodinamiku

u kokpitu? "Jeste li spremni?", viknuo je Andy s drugog kraja prostorije. Podignuo sam desnu ruku, zarotirao palac kao što su to činili vozači 1970-ih, nakon čega se oglasio alarm, simulator podignuo, a svjetla ugasila. Nježno sam pritisnuo gas, snažno zakrenuo upravljač udesno i krenuo iz boksa prema prvom zavoju na Nürburgringu.

Petnaest minuta kasnije znojim se na 30 °C. Loše mi je. I još uvijek nisam uspio odvoziti nijedan krug a da se nisam izvrtio. Kako vidim stvari, imam tri manja problema – kretanje, zaustavljanje i skretanje. Što se tiče kočnice, morate je snažno stisnuti da biste počeli usporavati bolid, a zatim nježno popustiti pritisak kao da dižete stopalo s nagazne mine. Nije lako, jer svaki put kad prebrzo popustite pritisak ili prebacite u niži stupanj prijenosa u krivom trenutku ili čak i kad pomislite da ste sve napravili kako treba, stražnji se kraj zanese. Ako preoštro skrenete u zavoj ili prebrzo pređete preko rubnjaka, stražnji se kraj zanese prije nego što mozak uopće shvati što se zbiva. A ako se počnete poigravati gasom u drugoj ili trećoj, da, pogodili ste, ponovno ćete izvrtjeti bolid. Naravno, zatim pritisnete gas do kraja da se vratite na stazu, ali ponovno izvrtite bolid. Vrhunski, nema što!

Kad mi je Andy dojavio da je moja utrka gotova, s olakšanjem sam pustio upravljač koji je odjednom pomahnitao i počeo se luđački okretati lijevo-desno i glasati praskavim zvukom. "Je li polomljen?", nervozno me je upitao Damerum. Ne, hvala Bogu. Pokunjeno sam izašao iz kokpita i vidio Brendona sa smiješkom na licu. Štoviše, bio je dovoljno ljubazan da mi kaže da bolje shvaćam što bolid radi od većine ostalih. Možda je u pravu, no velika je razlika između teorije i prakse.

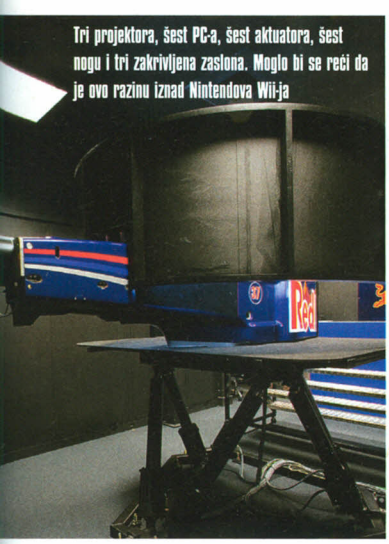
U stražnjem dijelu prostorije Damerum se bavi telemetrijom koristeći softver Atlas kojim tvrtka McLaren Electronics Systems opskrbljuje sve F1 momčadi. Znate, to je vrlo inteligentan simulator – grafika je preuzeta iz popularne trkaće simulacije rFactor, no fizika bolida nastala je iz osobnih podataka momčadi i gotovo savršeno replicira ponašanje RB5. Usto, sve je to kompatibilno s telemetrijskim sustavima korištenim na stazama, što omogućuje analizu i uspoređivanje sa stvarnim vožnjama bolida. Preklapanja se pojavljuju u djeliću sekunde.

"Najsloženiji dio je brzo i snažno pritisnuti kočnice", izjavio je Damerum. Dok smo pregledavali područja usporavanja, očito je da isprva nisam dovoljno snažno kočio, a kasnije sam predugo kočio. Ukratko, nisam dovoljno brzo jurio kroz vrh zavoja i, tek toliko da se zna, bio sam neodlučan pritisnuti gas pri izlasku iz sporijih zavoja, što me je koštalo vremena na ravnim dijelovima. Međutim, primijetio sam koliko sve izgleda strelovito brzo kad ste u bolidu jer katkad sam jedva uspio prikočiti kad se odjednom ispred mene pojavio zavoj. S druge strane, Hartleyjeva vožnja izgleda uglađeno i smireno – kao da ima vremena prikočiti, prebaciti u niži stupanj i skrenuti. Svaka od njegovih vožnji bila je brža od prethodne – prvu je odvozio za 1:34,86, drugu za 1:33,9, a treću za 1:32,68. Zapravo, što se više usredotočio i podvrgnuo većem pritisku, to su mu vremena krugova bila dosljednija i postupno brža. Što je bio bliže svojim granicama, to su trkaće linije kroz zavoje bile mirnije i povezanije jedna s drugom.

No, dok su njegovi krugovi glatki poput animiranih crtića, moji su sličniji trzavim pokretima. Povremeno sam uspio povezati dva ili tri dobra zavoja i tada sam počeo shvaćati kakav je osjećaj dok odvozite besprijekornu utrku. A zatim sam se izvrtio. Polako sam uspio shvatiti kako što kasnije skrenuti i omogućiti potisku bolida da me izvuče iz zavoja za treću i četvrtu brzinu. A zatim sam se ponovno izvrtio. Držao sam stopalo na gasu kroz Schumacher S i zanio se na izlasku iz zavoja. No kočenje iz sedme brzine do druge prije šikane ili prvog zavoja stvar je čiste sreće – u nekim sam krugovima to uspješno izveo, u nekima ne, ali nikad se nisam osjećao samouvjereno. Prije nego što sam ponovno otišao provjeriti telemetriju, uspio sam odvoziti krug za 1:36,3. Problemi su ostali isti – treba mi pola sekunde da postignem maksimum kočnog pritiska, dok su Brendonu za to dovoljne tri desetinke. No, primijetio sam jednu stvar: zavoj 6. Moja krivulja brzine kreće se neistraženim područjem i viša je od Hartleyjeve. Ponovit ću: brži sam od njega kroz prekrasnu, tešku, izazovnu i složenu krivinu Ford koja je, možda, najteži zavoj u F1. "Da, primijetili smo to", izjavio je Andy. "Imaš drukčiju putanju i brže prolaziš njime. On će to pokušati u sljedećoj vožnji." Osjećam se pomalo zlovoljno i potpuno shvaćam sve vozače čiji momčadski kolege počnu koristiti njihove načine vožnje, a zatim postave bolje kvalifikacijsko vrijeme. Slijedi moja posljednja vožnja i pomalo osjećam pritisak. Bolje osjećam stazu, znam optimalne stupnjeve prijenosa za pojedine dijelove i brži sam u zavojima. No, bez obzira što učinio i pokušao, ne mogu odvoziti cijeli krug. U jednom sam pomislio da ću ga uspjeti odvoziti za 1:34, no izvrtio sam se u posljednjoj šikani. Kad sam bio oprezniji u svakom zavoju i u svakoj zoni kočenja, odvozio sam krug za 1:37, ali nikako ne mogu srušiti osobni rekord. Pod pritiskom ja pucam, što je samo još jedan razlog zbog kojeg nisam vozač F1.

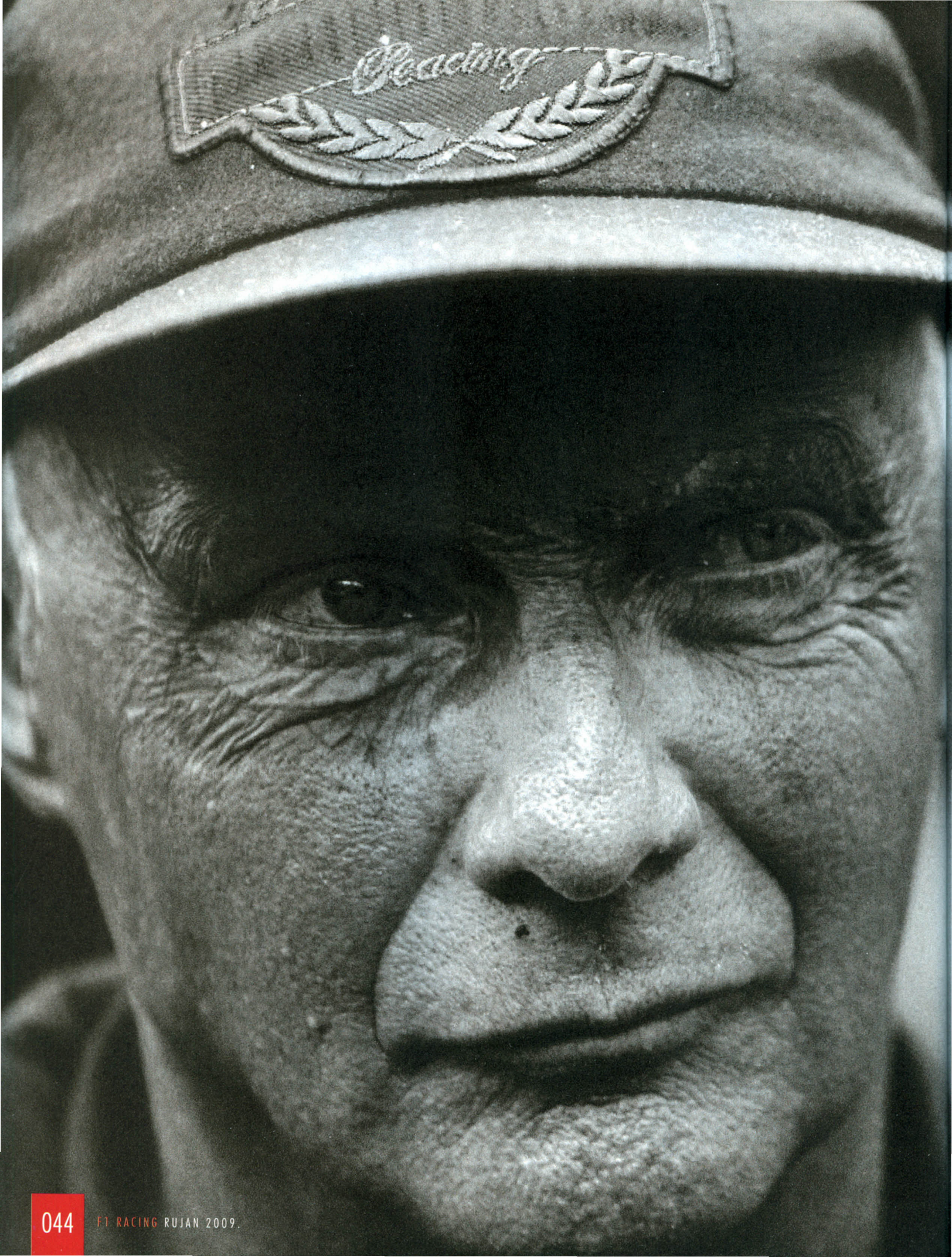
Brendon suosjeća sa mnom, no nakon nekoliko sati udovoljavanja meni, postao je nestrpljiv da nastavi svojim pravim poslom – pripremom za sljedeću utrku na Silverstoneu. Ja sam ostao vidati svoje rane ali barem mogu reći da sam bio u F1 bolidu, doduše 3 metra u zraku, i da sam po instrumentu na upravljaču jurio brzinom od 275 km/h. Sve to, a nisam završio u bolnici. Usto ću, naravno, uvijek pamtiti fantastičan zavoj 6. Na kraju se moja karijera vozača Formule može svesti na sljedeće: u jednom sam zavoju jednog kruga bio mrvicu brži od tipa koji bi jednog dana mogao postati pravi vozač F1. Vrijeme je da se vratim stvarnosti i svakodnevnom poslu. FO

"Znojim se, loše mi je i nisam odvozio krug a da se nisam izvrtio. Imam tri manja problema - kretanje, zaustavljanje i skretanje"


Tri projektora, šest PC-a, šest aktuatora, šest nogu i tri zakrivljena zaslona. Moglo bi se reći da je ovo razinu iznad Nintendova Wii-ja


"Daj Andy, odmori se malo od telemetrije. Ti otvori kekse, a ja ću provjeriti profil na Facebooku"


"Je li već otišao ili je tu negdje i čeka na još jednu vožnju?"


Racing

"Ako ste sjedili u gorućem Ferrariju, udišući vrlo vruće plinove, vjerojatno nemate mnogo vremena za ljude koji kažu da su danas trkaće staze odviše sigurne za vožnju."

Vozio je za Bernieja i Maxa te osvojio dva svjetska naslova nakon što se smatralo da mu je karijera u F1 završena. Karijera Nikija Laude oduvijek je bila izvanredna, a započela je trenutkom kad je djedu poručio da odj...

RIJEČI ALAN HENRY

Prošlo je dvadeset i četiri godine otkada je Niki Lauda razbio svoj McLaren-TAG bolid na Velikoj nagradi Australije u Adelaidi i zakoračio u mirovinu. U svojoj je karijeri odvozio 171 utrku velikih nagrada, izborio se za 25 pobjeda i osvojio tri svjetska prvenstva – usto, ima i ožiljke na licu koji ga do danas slikovito podsjećaju na njegovu skoru pogibelj u gorućem Ferrariju u strašnoj nesreći na Nürburgringu.

Naraštaj poslije, Niki upravo navršava 60 godina i uskoro ponovno postaje ocem, no usprkos tome i dalje ga stalno u paddockima F1 viđamo kao TV komentatora. Njegovo ga iskustvo čini najautoritativnijim i vrlo pronicljivim članom trkaće zajednice. Njegova su mišljenja kratka, konkretna i katkad bolno izravna…

Što ste poduzeli kako biste vozili za F1 prvi put s Marchovom momčadi?

Pa, 1971. iznajmio sam bolid u njihovoj momčadi F2 i donekle se iskazao u vožnji, s ponekim obećavajućim rezultatima, no to nije bilo dovoljno da me sljedeće godinu prime u F1 samo na temelju zasluga.

To me je stajalo oko 10 tisuća funta, no ako sam s njima iduće godine želio prijeći u F1, bilo je očito da će mi biti potrebno mnogo više od toga.

Bez obzira na to, sklopivši posao s austrijskom bankom, potpisao sam ugovor u kojem je stajalo da sam vozač F1 i F2, a onda je moj djed, koji je bio dobro povezan s bečkim bankarskim krugovima, posredovao kod direktora te banke. Bojim se da sam mu rekao da odjebe i da se ne upliće u moj posao. Zapravo, do kraja njegova života nikada više nisam s njim progovorio ni jednu jedinu riječ.

Max [Mosley] rekao mi je da će ponuda za mjesto u momčadi i dalje biti otvorena samo ako od moga oca dobije pisano jamstvo. U međuvremenu sam otišao do kraja i dobio veliki zajam osiguran policom životnog osiguranja. No, znao sam da i dalje moram biti uporan kako bih što brže počeo voziti za F1, premda sam imao samo 23 go-dine. Naravno, bilo je jasno da mi je nedostajalo iskustva.

Kako ste se slagali s Maxom Mosleyjem kao glavnim inženjerom Marchove momčadi?

Baš dobro, bez problema. Uvijek se prema meni ponašao korektno. Oštro i nepopustljivo. No, njihov bolid za 1972. godinu, model 721X, uistinu nije ništa vrijedio, čak ni moj kolega Ronnie Peterson, kojega sam vjerojatno najviše cijenio među vozačima s kojima sam se ikad utrkivao, nije s njim mogao učiniti ništa. Bolid je imao mjenjač sa sportske Alfe, ugrađen unutra ispred stražnje osovine, i bila je čista

SLIKE: SUTTON IMAGES

"Bernie je znao koji će me dijelovi auta uzbuditi. Uvijek dobro pročita ljude."

sreća ubaciti u pravu brzinu. Upravljanje također nije nilo dobro. Bolid je naglo prelazio iz oštrog podupravljanja u potpuno preupravljanje.

Kad je proklizao, jedino što ste mogli učiniti jest pustiti da se zavrti. Nije bilo nikakve granice između vožnje i proklizavanja, pa sam se počeo osjećati poput prave budale.

Koliko ste se morali boriti kako biste dokazali da ste dovoljno dobri da budete vozač F1?

Momčad Marcha prolazila je kroz loše razdoblje. Na kraju 1972. pomislio sam da sam propao kao vozač.

No, svakome je, u ovom ili onom trenutku karijere, potrebna sreća, a na svoju sam naišao 1973. Nagovorio sam BRM da me primi u njihovu momčad obećanjem o sponzorstvu koje nisam osigurao i uspio se voziti na trećem mjestu u Monaku gdje je odlično podvozje BRM-ova P160 donekle nadomjestilo njihov slabi motor.

Prije nego što se mjenjač pokvario, bio sam na trećem mjestu, ispred Jackyja Ickxa u Ferrariju. Enzo Ferrari, koji je u Maranellu gledao utrku na televiziji, bio je impresioniran. Sljedeći tjedan me pozvao na upoznavanje. Odjednom sam krenuo pravim putem do uspjeha.

Smatrate li da je mladim vozačima koji se danas pokušavaju dokazati lakše nego što je vama bilo početkom 1970-ih?

Mislim da jest. Prije nego što postanu tinejdžeri mogu voziti karting, a ponuđene su im i brojne druge mogućnosti prije negoli postanu vozači utrka. Pa da, može se reći da smatram kako su mogućnosti napretka jasnije definirane negoli što su to bile u moje vrijeme – naravno, uz uvjet da je vozač dovoljno dobar.

Kako ste se slagali s Jamesom Huntom koji vas je u svjetskom prvenstvu 1976. pobijedio s bodom prednosti?

James je bio moj stari prijatelj još u doba kad sam započinjao karijeru u F2, kad sam došao živjeti u London, u stan iznajmljen od Maxa Mosleyja blizu željezničke postaje Victoria. Mnogo smo vremena provodili zajedno i ostali smo prijatelji, unatoč tome što smo par godina u F1 bili i oštri suparnici. Jamesa je tijekom njegove karijere pratio nadimak "Hunt the Shunt" no ja sam oduvijek znao koliko on zapravo ima potencijala.

Kad je 1975. godine na Velikoj nagradi Nizozemske pobijedio moj Ferrari u bolidu Hesketh 308, ostavivši me na drugom mjestu, shvatio sam da je u vrhunskoj formi i da ću imati problema s njime. Bio sam u pravu.

Kada smo kod toga, jednostavno nisam mogao povjerovati u vijest da je umro 1993. Nisam imao pojma da se borio s depresijom onako kako se saznalo poslije njegove smrti. No, bilo mi je drago da je osvojio prvenstvo 1976. Ako već nisam pobijedio u tome prvenstvu, onda mi je drago što ga je osvojio James, a ne netko drugi.

Pogledate li probleme u kojima se trenutačno nalazi F1, što mislite odakle potječu?

Posljednjih pet ili šest godina F1 je potpuno izvan kontrole zbog nesporazuma koji su se pojavili između FIA-e, Bernieja i momčadi. Bilo bi apsurdno pretpostaviti da će se taj sport koji je Bernie tako dugo izgrađivao uz velika ulaganja natjecateljskih momčadi prekinuti zbog nekih besmislenih pitanja o kojima se danas raspravlja.

Zato je moj posljednji apel, ponajprije upućen Maxu, usmjeren prema pronalaženju zajedničkog kompromisa prihvatljivog za sve uključene. Max, kao osoba koja stvara pravila, vrlo je nepopustljiv u svojim stavovima, ali smatram kako bi trebao malo popustiti uzde u svrhu pronalaženja najboljeg rješenje za sve probleme. No, jedina stvar koja je meni postala očitom je da na kraju FIA, Bernie (koji također mora ponovno zadobiti povjerenje natjecatelja u rukovanju financijama) i momčadi moraju učiniti zajednički iskorak kako bi se postiglo trajno rješenje.

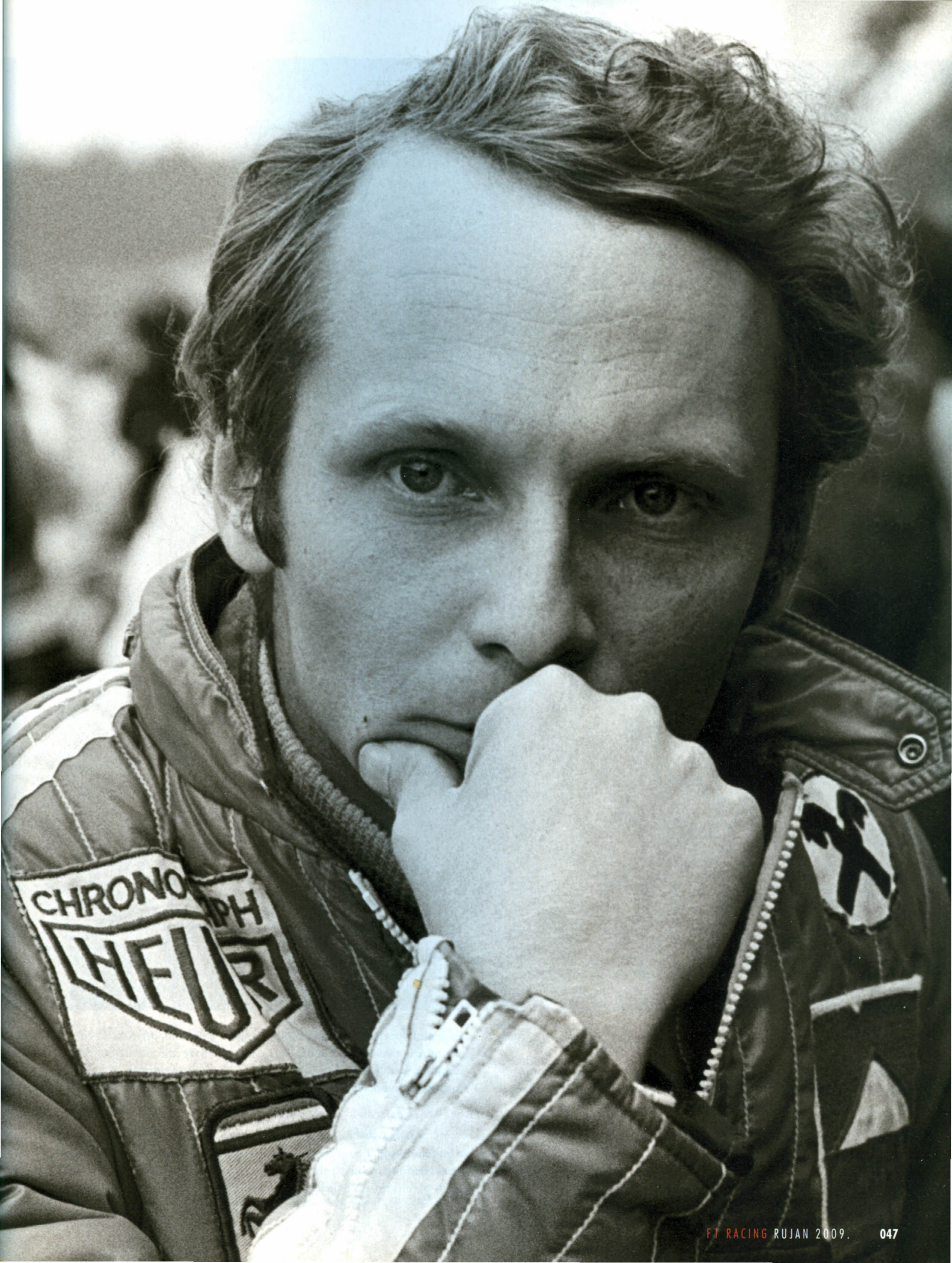
Luca di Montezemolo imao je veliku ulogu u vašoj karijeri. Kako se danas s njime slažete?

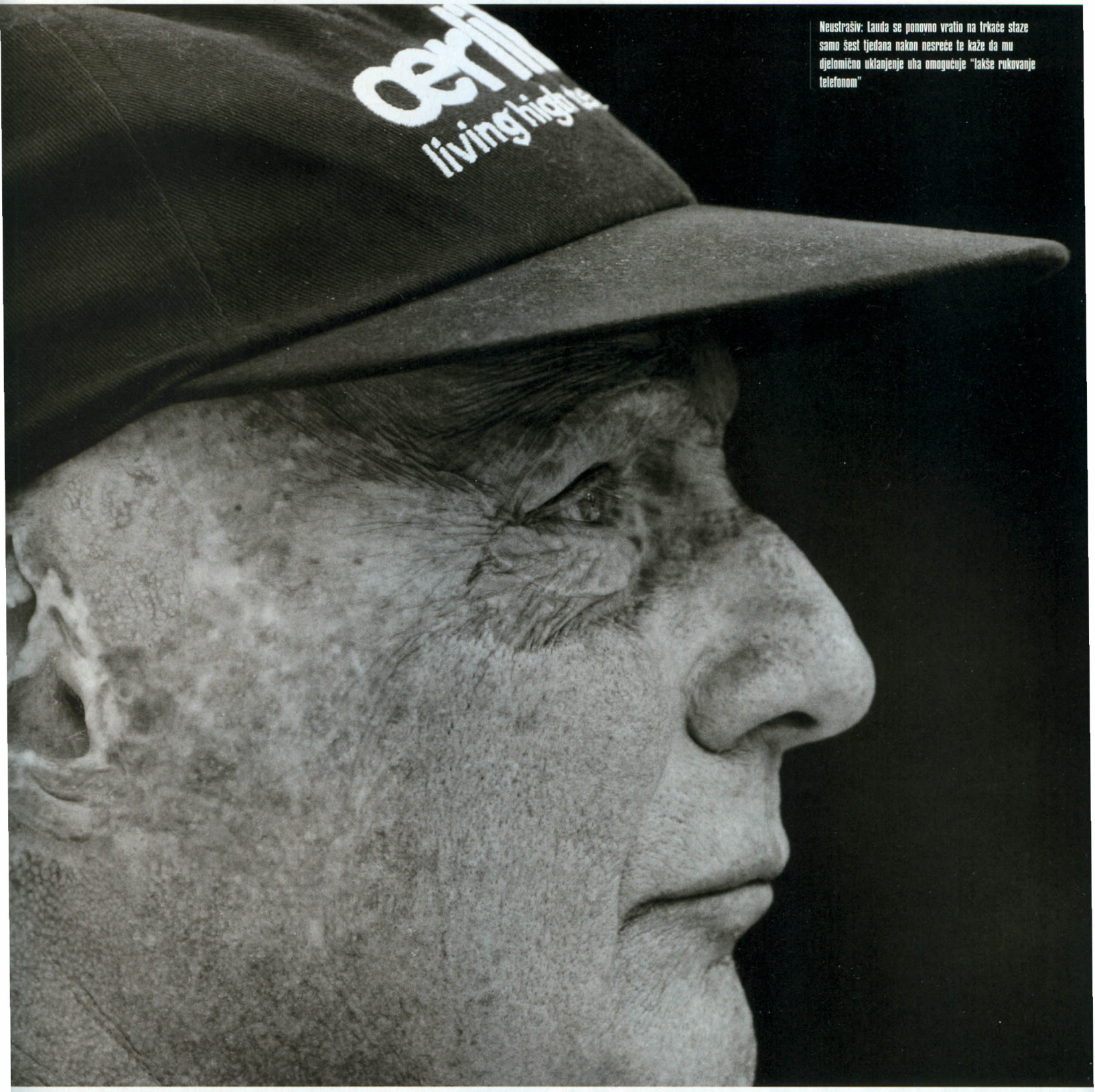
Uvijek sam se dobro slagao s Lucom. Kad sam na početku 1974. potpisao



Na rubu katastrofe: vladajući svjetski prvak Lauda u Nürburgringu 1976., nekoliko trenutaka prije njegove strašne nesreće

SLIKE: SUTTON IMAGES; SCHLEGELMILCH


CHRONO
HEUER



Neustrašiv: Lauda se ponovno vratio na trkaće staze samo šest tjedana nakon nesreće te kaže da mu djelomično uklanjenje uha omogućuje "lakše rukovanje telefonom"

ugovor za Ferrari, on je bio njihov posrednik koji mi se obratio i upoznao s Commendatoreom.

Tijekom 1974. i 1975. obojica smo tražili svoj put u Ferrariju, ponovno gradeći momčad nakon jako slabih rezultata tijekom 1973. Mnogo sam se na njega oslanjao da smiri strasti u momčadi.

Kad sam dobro upoznao Lucu, brzo sam shvatio kako će njegov doprinos momčadi biti iznimno značajan tijekom zime 1973./74. Poticao je timski duh, uvjeravajući sve da trebaju surađivati. Mauro Forghieri je očigledno bio iznimno kvalitetan inženjer, a Luca je bio posebice vješt u prepričavanju Starome što se događa na trkalištima.

To je činio potpuno nepristrano, što je jako pohvalno, premda u prošlosti možda takva vrsta komunikacije nije uvijek rezultirala najboljim rješenjima. Luca je bio vješt u komunikaciji i cijenjeni prijatelj.

Sada je, naravno, na čelu Ferrarija kao jedan od najmoćnijih ljudi u F1.

Kako ste se osjećali kad ste osvojili svoje prvo svjetsko prvenstvo 1975.?

Da budem iskren, ne mogu reći da su me preplavile emocije. Nisam takva osoba. Nemojte me krivo shvatiti, bio sam jako zadovoljan što sam uspio osvojiti prvenstvo, no uvijek sam bio pod pritiskom kada sam vozio za

"Bolidi se, hvala Bogu, više ne mogu zapaliti. S time sam upoznat bolje od većine"

Ferrari. Uvijek sam bio pomalo na oprezu. Nikad se nisam mogao potpuno opustiti. Uvijek je postojao netko tko nije bio zadovoljan vožnjom.

Godine 1978. iz Ferrarija ste prešli u momčad Brabham Bernieja Ecclestonea. Kakav je bio Bernie kao vođa momčadi?

S Berniejem se teško pregovaralo, no uvijek je bio vrlo iskren prema meni. Mogli ste se posvađati s njime, no kad biste prestali sa svađom, više se o tome nije raspravljalo. On bi jednostavno prešao na sljedeću stvar i ne bi se više vraćao na staro. Znao je on i lako uvjeriti ljude. Kada smo pregovarali o mojem prelasku u Brabham, posjetio sam njihovo sjedište, a on mi je rekao: "Izađi na stražnji izlaz, nešto ti moram pokazati."

Ono što mi je htio pokazati bio je novi model Brabhama, BT46 Gordona Murrayja s površinskim hlađenjem, digitalnim instrumentima i ugrađenim sustavom za podizanje bolida – sve sami gadgeti. Bio sam jako uzbuđen pa sam gotovo rekao: "Koliko želite da platim kako bih mogao voziti ovaj bolid?" Nisam si smio dopustiti da izgubim kontrolu.

No tada je Bernie pokazao koliko je domišljat. Točno je znao koji će me dijelovi bolida privući i uzbuditi. Uvijek je znao dobro pročitati ljude. Kad sam mu tijekom treniga u Montrealu 1979. rekao da želim otići, nije me od toga pokušavao odgovoriti. Rekao je: "Ako zaista želiš otići, idi." Njegova je reakcija bila prava.

Koliko ste o tome razmišljali prije negoli ste se 1982. ponovno vratili u momčad?

Tijekom tih dviju i pol godina kad nisam sudjelovao u utrkama nisam o tome previše razmišljao. Tada sam jednog dana 1981. pomislio: "Pitam se..." Čista petica Ronu Dennisu što je uspio pročitati moje misli. Pozvao me na testiranje McLarena u Donington Parku potkraj te godine i čim sam odvozio nekoliko krugova shvatio sam da ako se potpuno usredotočim na to da moram ponovno doći u formu, onda to zaista mogu i ostvariti.

Ono što me uistinu iznenadilo bio je telefonski poziv Franka Williamsa isti dan kad je bilo i testiranje. Pitao me kako napredujem. Trebao je to biti tajni test, no to me podsjetilo kako nema tajni u F1, barem ne mnogo.

Alain Prost se McLarenu pridružio 1984. Kakav je on bio kao kolega?

Bio je pravi davež. Dobro sam se slagao s Johnom Watsonom, no tada nam se pridružio taj mali Francuz koji je samo čekao priliku kako bi me zafrkavao.

Promatrao sam ga i jednostavno sam znao da sam prestar da prolazim kroz rupe u prometu tijekom kvalifikacija onako kako je on to radio. Bio je, k vragu, jednostavno prebrz i morao sam se osloniti na sve moje iskustvo i strategiju kako bih se s njim obračunao. Kasnije je i sâm okusio ono kroz što sam ja prolazio kad se Senna pridružio McLarenu i isto učinio njemu.

Tko vam je bio najbolji kolega?

Rekao bih John Watson. Kraća smo razdoblja zajedno proveli i u Brabhamu i u McLarenu i dobro smo se slagali. Mislio sam da sam brži od njega, no siguran sam da je on isto mislio za sebe.

Kako biste procijenili svoju priliku da stignete na sam vrh F1 da se danas utrkujete?

Teško je reći. Mislite kad bih danas imao 24 godine, a ne 60? Možda bih uspio, a možda i ne bih.

Koje su najveće promjene kojima ste svjedočili u F1?

Usavršavanja na području sigurnosti. Bolidi se, hvala Bogu, danas više ne mogu zapaliti. A ja o tom znam više nego većina.

Provodi li se u F1 previše sigurnosnih mjera?

Mogu shvatiti zašto to neki misle, no u ovom ste se slučaju obratili krivoj osobi da vam odgovori onako kako želite. Mislim da nakon što ste sjedili u gorućem Ferrariju, udišući vrlo vruće plinove, nemate obzira za bilo koga tko misli da su sve trkaće staze previše sigurne.

Neka trkališta su prilično dosadna, s time se slažem, no to je potpuno druga stvar o kojoj možemo raspravljati.

Što će se dogoditi s F1 kada Bernie otiđe u mirovinu?

To je možda najvažnije pitanje o kojem mnogi trenutačno razmišljaju. Bernie je sve ove godine odlično razvijao F1, no to je činio na svoj jedinstveni način. U budućnosti neće biti moguće da to samo jedna osoba radi na takav način. Biti će zanimljivo vidjeti kako će se sve odigrati.

Koji je najgori dan vašega života?

Godine 1992. jedan se Boeing 767 moje avionske kompanije srušio u Tajlandu, a u nesreći je poginulo više od 200 putnika. Osjećao sam se osobno odgovornim. Ako želim riskirati svoj život vozeći utrke, onda je to potpuno moja stvar i ničija više.



Umoran od "vožnje u krug", Lauda je uzeo dvogodišnju stanku, a nakon što se u F1 ponovno vratio 1982., svoje je treće prvenstvo osvojio 1984.

No, ako tvoj rođak kupi avionsku kartu u mojoj kompaniji i nikad se više ne vrati, onda je to posve neprihvatljivo. Ono što je još više pogoršalo situaciju je veliki trud koji smo morali uložiti kako bismo dokazali da je nesreću uzrokovao kvar na avionu, odnosno da avion nije pao našom pogreškom. Bili su to grozni trenuci.

Lauda se doima opuštenim i zadovoljnim svojim životom. Vrijeme provodi u svojem domu u Beču i onom na Ibizi te putuje na toj relaciji upravljajući vlastitim privatnim mlaznjakom Challengerom. Avijacija je njegova druga ljubav već više od tri desetljeća te je često bio kapetan svojeg Boeinga 777 Lauda Aira na međunarodnim letovima za Daleki istok i Australiju dok mu tvrtku nije progutao Austrian Airlines.

Kasnije je Lauda pokrenuo budžetsku avionsku kompaniju "Niki" koja se trenutno odupire gospodarskoj depresiji i dobro posluje na pomno odabranim avionskim linijama iz Austrije. Nikakvoga iznenađenja zapravo tu nema.

Niki Lauda je živio u vlastitu ritmu još otkad je svojem djedu poručio da ide k vragu i da se prestane miješati u njegov život. Za mnoge je on prava legenda F1. Za osobe poput autora ovog članka, koji se osjeća povlaštenim jer ga može smatrati svojim prijateljem, on je jedan od najboljih – djelomice zato jer se ponaša kao svaka druga normalna osoba – koje je ovaj izvanredni sport ikada stvorio. FO

SLIKE: SUTTON IMAGES; LAT ARCHIVE

VJEŽBOM DO SAVRŠENSTVA



Da izbjegnu pogreške koje bi ih mogle koštati utrke, momčadi tijekom vikenda do 60 puta

Kad sve ide po planu, zaustavljanje u boksu doima se poput mahnite, premda usklađene koreografije. Ako nešto pođe krivo pretvara se u kaos… i to prilično skupi kaos. Bilo da je riječ o loše pričvršćenom kotaču ili curenju goriva koje je izazvalo požar, pogreške mogu oduzeti naslov – ili čak značiti izlet u bolnicu.

Sjećate li se Nigela Mansella i njegovog izlaska iz boksa u Estorilu kad ga je pretekao vlastiti kotač? Naslov mu je otišao niz vodu. Također, prošle godine u Valenciji Ferrarijev mehaničar završio je u bolnici kad ga je Felipe Massa koji je prerano krenuo oborio crijevom za gorivo.

Kako bi ispravili nedostatke, F1 momčadi preko cijelog vikenda vježbaju. Često obave i do tri vježbe – četvrtkom navečer, a petkom i subotom ujutro po pola sata.

Ali, ne radi se samo o izmjeni guma i kotača i punjenju spremnika. Momčadi uvježbavaju popravke svih mogućih kvarova.

Zamijenit će prednje krilo (za manje od deset sekundi), promijeniti nagib krilca, pripremiti starter u slučaju da bolid "crkne", očistiti otvore za zrak, zamijeniti crijevo za gorivo i upravljač. Do nedjelje popodne članovi momčadi obavit će i do 60 zaustavljanja u boksu i proći kroz svaki mogući scenarij koji bi se mogao dogoditi tijekom utrke.

Neke momčadi poput, primjerice, Renaulta snimaju vježbe i analiziraju ih kako bi otkrili slabe točke koje usporavaju rad oko bolida.

"Mislim da mnogi ne shvaćaju da momčad ne čine stručnjaci za zaustavljanja u boksu, nego mehaničari i inženjeri iz tima koji inače imaju svoje poslove, a ovo rade samo tijekom utrke", pojašnjava Renaultov šef momčadi Steve Nielsen. "Prije nekoliko godina morali smo zamijeniti čovjeka na priključku za gorivo, pa se nekolicina





Zajednički rad: i vi biste bili živčani da vas okruži skupina ljudi s kacigama na glavi koji mahnito mašu metalnim dijelovima



Prema nepisanom pravilu najsporijeg u zamjeni guma tri kruga po stazi vuku crijevom za gorivo

ponove zaustavljanje u boksu

RIJEČI JAMES ROBERTS SLIKE STEVEN TEE

zaposlenih iz tvornice natjecala da se vidi tko je za taj posao najbolji.

Međutim, nema tu favoriziranja ili hijerarhije, samo natjecanje, a posao dobiva onaj tko se pokaže najboljim." Ljudi se često rotiraju, pa ako se netko razboli ili ozlijedi, odmah se može naći zamjena bez negativnih posljedica po nastup. Među članovima momčadi potiče se natjcateljski duh, ali isto tako moraju biti svjesni zajedničkog cilja.

"Imali smo običaj igrati se 'eliminatora' kad su mehaničari iz jednog kuta bolida nastojali biti brži od ostalih", rekao je Nielsen.

"Ali, ubrzo smo shvatili da je ta igra, premda je potakla konkurenciju, imala i negativne učinke. Vodilo se računa samo o brzini, a ne i o kvaliteti. Ipak smo željeli da vijci budu dobro pričvršćeni."

Dok je u posljednjih 15 godina duljina boravka u boksu bila uvjetovana količinom goriva koje se dolijevalo, izmjena guma obavljala se uz određenu dozu viška vremena.

Međutim, uvođenjem zabrane dolijevanja od sljedeće sezone, teret što bržeg izlaska iz boksa prebačen je na članove momčadi koji mijenjaju gume, pa bi se boravak u boksu mogao spustiti na samo 3,5 ili 4 sekunde. Pritisak će biti velik, mogle bi se potkrasti pogreške, ali isto tako kada momčadi uspiju promijeniti gume brže od suparničkih to bi moglo dovesti i do istinskih obrata u poretku. A kad se to dogodi, u boksu pucaju od ponosa.

"Sjećam se jedne godine u Kanadi kada je Alonso ušao u boks zajedno sa Schumacherom, a mehaničari su ga uspjeli ubaciti ispred njega", prisjeća se Nielsen. "U tom slučaju momčad ima izravan utjecaj na poredak na stazi i vrlo su zadovoljni zbog toga. Poput vozača i članovi momčadi žarko žele pobijediti." A uz dovoljno vježbe, to i mogu. FO

"S uvođenjem zabrane dolijevanja goriva koja stupa na snagu 2010., zaustavljanja u boksu mogla bi se skratiti na samo 3,5 ili 4 sekunde."

SLIKE: GETTY IMAGES

Tajna Brawnova uspjeha

Neće ga se ni spomenuti osim ako ne otkaže, a na bolidu čak ne postoji ni naljepnica. No Mercedesov V8 iza Jensonovih leđa ove sezone bio je ključan...

RIJEČI PAUL FEARNLEY SLIKE CHARLES BEST

Spomen 11. tjedna u Mercedes-Benzovu odjelu High Performance Engines (M-BHPE) uspravlja leđa udarcem poput onoga što zadaje KERS , vratovi se ukoče, ruke stisnu, a obrve spoje. Danas, međutim, ovu reakciju slijedi gotovo trenutačan val opuštanja i zatim dugotrajni smiješak zadovoljstva. Jedanaesti tjedan je, znate, trenutak kad se povjerenje – kojega drugdje u Formuli 1 ima tako malo – isplatilo. Tada su Brawn Grand Prix i M-BHPE, spojeni neiskušanim ljepilom očaja, odlučnosti i modificiranih nosača motora, postali dobitna kombinacija.

"Bilo je to ludo vrijeme", kaže Andy Cowell, M-BHPE-ov direktor inženjerstva i programa, bivši član Cosworth Engineeringa. "U desetom tjednu (6. ožujka) Brawn GP izašao je na stazu Stowe u Silverstoneu kako bi vidjeli hoće li što otpasti ili iscuriti.

U 11. tjednu (sredina ožujka) na testiranju u Barceloni postalo je jasno da je bolid brz. U 12. tjednu na rasporedu je bio Jerez.

"Nasreću, ništa nije eksplodiralo. A kad smo vratili motore iz Španjolske, vrtili smo ih (na dinamometru) do otkazivanja, rastavili ih, analizirali ih i zatim računali kako bi momčadi mogli reći koliko jako mogu tjerati motore na prvoj utrci." A odgovor? Kako se pokazalo, dovoljno jako za povijesno prvo i drugo mjesto u Melbourneu.

Kako u F1 dominira aerodinamika, neviđeno prianjanje kakvo bolidu BGP 001 omogućuje kontroverzni dvostruki difuzor po mišljenju većine bio je tvorac ovog malog čuda. Pošteno. Bila bi, međutim, nepravda previdjeti činjenicu da mu je život i snagu udahnuo Mercedes-Benzov 2,4-litreni V8 s oznakom FO 108W, a naposljetku i brzinu.





FO 108W: 2,4 litre i 18.000 okretaja. Propisi nastoje izjednačiti motore, no neki su motori jednakiji od drugih



Nekad su proizvođači motora bili bogovi F1, proroci brzine i slave. Daleko od savršenstva, njihova brzina, glasno tutnjanje i more dima učinili su ih prepoznatljivim. Za razliku od toga trenutačna generacija žrtva je vlastita uspjeha: 18.000 o/min – ograničenih, što se o tom, dakle, ima govoriti? – mala masa i savršena pouzdanost sad se prihvaćaju zdravo za gotovo.

Zanemarite 4500 visokotehnoloških dijelova – F1 motor jednostavno mora odavati dojam kutije koju pričvrstite straga na bolid.

Brawnov houdinijevski nastup to je osporio. Šef Ross na sav glas hvali ključnu ulogu FO 108W u bijegu svoje momčadi: "Njegova upravljivost, sirova snaga, dobra ekonomičnost i odlična pouzdanost – da pokucam o drvo – bili su ključni u našem ovogodišnjem jurišu na prvenstvo."

To je najbolji motor u F1. On tako misli i mi tako mislimo. No premda impresivne, činjenice i brojke nisu stvorile ovu priču, nego prikazana vjera, ruka pomoći i pokazivanje pravog lica kompjuteraša oktanoglavaca.

"Podrška Mercedes-Benza omogućila nam je da preživimo", nastavlja Ross. "Bila je izvanredna i bez ikakvih ugovora.

Prilično dugo s naše strane nije postojala nikakva financijska obveza, ništa više nego 'Želimo preživjeti, hoćete li nam pomoći?' Isporučili su nacrte, čak i model motora, bez ugovorne obveze s ijedne strane.

To pokazuje nevjerojatan duh."

Svjetlo ovog projekta još je svijetlilo crveno kad je M-BHPE u punom zamahu razvoja vlastita KERS sustava i optimiziranja motora za nisku granicu broja okretaja 2009. te (kasnu) najavu osam V8-ica po vozaču tijekom sezone, pristao i suočio se sa 33-postotnim povećanjem radnih sati. U prosincu.

"Tijekom protekle dvije godine tražili su me da odredim posljednji trenutak u kojem bismo mogli sklopiti opskrbljivački posao s nekom momčadi i uvijek smo govorili o mjesecima prije početka sezone, mnogo, mnogo prije početka studenoga", kaže Cowell. "Zato, ugovoriti 'posao' na Badnjak, kad još nije ni postojala odluka

"Kažemo dečkima: 'Ako smo najbolji, morali bismo skupiti 30 bodova s jednim motorom.'" Andy Cowell

hoće li koristiti naše motore ili ne, bilo je vrlo neobično. Neke su glave i posijedile.

Neke su činjenice to olakšavale. Imali smo nekolicinu iznimno motiviranih momaka koji su radili u gluho doba noći na paketu za koji nisu bili sigurni da će ići na prvu utrku.

Kapa dolje. Također, kapa dolje (Brawnovim) dečkima u Brackleyju. Radili su dugo u noć za Božić i Novu Godinu, i to pod prijetnjom gubitka posla. To je odlična motivacija. Oni su iznimno pragmatična grupa inženjera, kojima upravljaju ciljevi.

Znali su što su morali postići i to su lovili. Tijekom cijeloga siječnja i veljače davali su nam pozitivne povratne informacije.

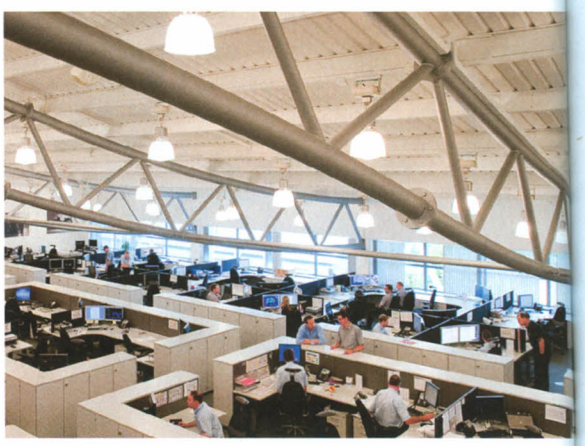
Udaljenost od samo 50 km (M-BHPE je smješten u Brixworthu) također je pomogla: brzi sastanci, laka opskrba. Imali smo otvorenu vezu. Informacije su se dijelile s uvjerenjem da će dogovor proći."

To je slika na kojoj se radilo širokim potezima kistom. Ali i u ovakvim slučajevima ne smije se zaboraviti na sitnice. Srećom za Brawna, sitnice su ono u čemu se M-BHPE specijalizirao.

"Za mene je ključan trenutak bio kad smo s jednog motora po utrci prešli na jedan svake dvije utrke (2005.)", kaže Rob Thomas, Brawnov direktor operacija i kvalitete, inženjer s iskustvom u zrakoplovnoj i svemirskoj industriji.

"Pouzdanost je postala toliko važna da ste morali imati pravu kontrolu procesa. O tome se raspravljalo kad sam prije pet godina došao ovamo. Rekli su mi: 'Ne možeš to raditi, ograničit ćeš trkaći način razmišljanja.

Skupina od 450 ljudi priprema samo 48 motora svake sezone, u trenutku kad pravila postavljaju granicu od osam motora po vozaču



To ne ide zajedno.' Mislim da smo dokazali da se može tako.

"Usvojili smo sustave Mercedes-Benza, prilagodili ih našem svijetu, a oni su pritom donijeli mnogo stege i strogoće. Postavili smo vrlo teške ciljeve i prema njima krenuli na vrlo ustrojen način. I to se isplatilo. Tražimo svaku pogrešku, sve do konačnog rješenja. Vrlo smo metodični, bez gubljenja strasti."

Svjestan napor proizvesti ključne komponente u kući – blokove, glave, osovine itd. – dvostrani protok zamisli između dizajnerskog ureda i radionice, radna snaga dovoljno fleksibilna da

"Njegova upravljivost, snaga i pouzdanost bili su ključni u našem ovogodišnjem jurišu na prvenstvo" Ross Brawn

proizvede poseban dio u samo 24 sata, odbacivanje e-mailova u korist produktivnijih razgovora licem u lice i koncept potpune kvalitete pomogli su ostvariti Brawnove 'nerealne' rokove.

M-BHPE je postao spretniji i brži – bez ugrožavanja kvalitete ili, jednako važno, konzistentnosti.

"Ako izradite deset motora koristeći identičan popis dijelova i identične postupke i stavite ih na isti dinamometar, nećete dobiti jednak rezultat", kaže Cowell.

"Prije dvije godine, recimo da smo imali razliku od 10 KS među motorima, pitali bismo se, 'Zašto svi ne mogu biti na gornjoj granici?' Ako s vremenom shvatite kako to postići, cijelu stvar podižete na višu razinu. U prošlosti biste na temelju nekih pokazatelja morali odbaciti jedan ili dva motora, a sada mogu koristiti svaki od njih." Praktično s obzirom da je 16 motora, umjesto originalnih 12 koje trebaju McLaren i Force India, moralo biti spremno prije Melbournea.

"Svaki put kada su pravila postala stroža", nastavlja Cowell, "otišao sam kući i pomislio, 'Kvragu!' Kasnije, kada razmišljate kreativno, pomislite, 'Ah, još uvijek možemo napraviti ono, ili bismo više naglaska mogli staviti na ono.' Ključna stvar s homologiranim motorom je da ga umjesto redizajniranja morate razumjeti, razumjeti zašto jedan izdrži 2000, a drugi 4000 km. Što taj posljednji čini toliko dobrim?

Zbog postrožavanja pravila sve je teže poboljšati motor – iduće godine svaki će vozač biti ograničen na samo pet motora po sezoni (zatim ga se kažnjava), što je nešto sasvim drugo – a naši se popisi poslova ne skraćuju.

No hoću li dopustiti pad snage s obzirom da se zahtijeva još dulji radni vijek? Ne. Morat ćete motor još bolje razumjeti, morat ćete ga bolje konstruirati, još više pogurati granice materijala. Ako se traži više od performansa, trajnosti i materijala, morate se usredotočiti na to. Mi smo kreativni momci, ne bismo nikad smjeli reći da se ne može bolje od toga.

Povrh svega, još ima područja koja nisu ograničena: zračni rog (usisnik koji se napaja kroz zaštitni obruč iznad vozačeve glave), ispuh, gorivo i ulje. Naš partner za gorivo i maziva (Mobil) u to područje ulaže mnogo napora. Ove smo godine popravili gorivo, a idućih sezona poboljšanja će biti još. Kad je riječ o ulju, trenje znači gubitak snage i habanje koje završava kvarom dijela, tako da je svako poboljšanje na tom području velik dobitak.

Umjesto da kukate oko propisa, motivirate dečke govoreći: 'Ako smo najbolji na svijetu, trebali bismo s jednim motorom skupiti 30 bodova.' Napraviti to s Jensonom tako rano u sezoni, završiti u Monaku, bio je poseban trenutak. No iduće godine to će morati biti 40 bodova"

Upravo je ta upornost držala M-BHPE u prednosti po snazi – i okretnom momentu i upravljivosti – počam od 2007. Cowell procjenjuje da je razlika među motorima od prvog do posljednjeg u sezoni 2008. značila sekundu po krugu. Godine 2009. to se smanjuje na pola sekunde. Ne kaže to, ali daje naslutiti da je FO 108W i dalje na vrhu.

"Ti su dečki načinili odličan posao", kaže direktor Thomas Fuhr. "Stigao sam iz dijela Mercedes-Benza koji se bavi cestovnim automobilima. Većina naših inženjera tamo želi raditi na novom projektu; teško je naći nekoga tko želi ostati na starom. Privrženost ovih momaka da usavrše svoj proizvod doista je nevjerojatna. Sad radimo na način blizak nultoj toleranciji. Dinamometri nisu dovoljno točni da izmjere razlike."

Sve to ne znači da situacija u Brawnu nije nametnula neke kompromise. Cowell objašnjava: "Zbog vremenskog ograničenja, kod nekih dijelova koje biste u normalnim uvjetima potanko dogovorili s momčadi, samo ih obavijestimo: 'To je sve što imamo.

Motor je tako načinjen. Kako to možemo zaobići? Uspjeli smo riješiti mnogo takvih situacija. Koristi se isti bazni motor, ali postoji poseban instalacijski komplet s različito dugim kabelima, crijevima i nosačima.

Dečki u Brackleyju odrezali su dio šasije, modificirali prednji dio mjenjačke kutije i prilagodili to našem motoru." Možda zvuči brutalno, no radilo je savršeno – čak i bez KERS-a.

Sustav za obnovu kinetičke energije drugi je predmet specijalnosti tvrtke M-BHPE.

Njegovo je središte čudesan visokotehnološki motor od 5 kg koji razvija 82 KS unatoč tome što je prisiljen raditi na dvije trećine svojih mogućnosti. Nema boljeg od njega. Pogreške drugih dovele su KERS na loš glas i odbacivanje 2010., no Cowell ostaje uvjeren u njegove prednosti. Njegov nedostatak bio je za njega najveća propuštena prilika projekta, rezultat nedostatka vremena, a ne želje.

"Problem je u tome što su svi sustavi na bolidu Formule 1 toliko čvrsto povezani da je vrlo teško dodati sustav nakon što je koncept detaljno razrađen", objašnjava.

"No ništa nije nemoguće. Bilo bi potrebno mnogo truda s obje strane, a s obzirom da u svakoj tvrtki postoji ograničena količina resursa/energije, morate odlučiti na što želite potrošiti energiju kako biste dobili najbolje vrijeme kruga."

Šanse da se ovo ostvari su doista male, no Jenson, ako čitaš i zainteresiran si, Andy smatra da bi Brawn opremljen KERS-om bio tri desetinke po krugu brži.

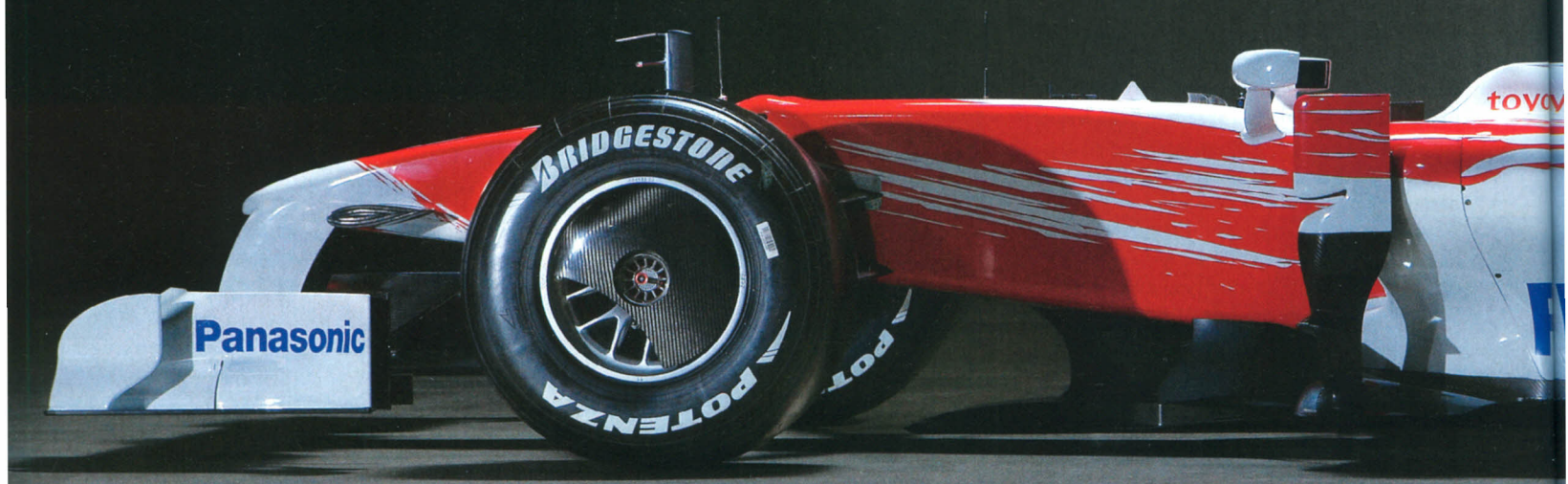
A tada, neka Red Bull Racing pripazi... FO



Mercedesov motor dovodi Buttona do druge uzastopne pobjede na Velikoj nagradi Bahreina

TOYOTA POD PRITISKOM

WORDS BRADLEY LORD
PICTURES ALISTER THORPE



Je li dosada ijedan F1 bolid bio pod tolikim pritiskom? Vjerojatno nije. Toyotini šefovi nisu to nazvali ultimatumom, ali njihova poruka na početku sezone bila je kristalno jasna: "Pobjeda nam je ove godine iznimno važna", pojasnio je prošloga siječnja šef momčadi Tadashi Yamashina. Njegove su riječi imale težinu; naposljetku, ne razbacujete se uzalud u javnosti izrazima tipa "iznimno važno".

Gotovo je deset godina prošlo otkako je Toyota raspustila svoju rally momčad i obznanila namjeru natjecanja u F1. U tom razdoblju potrošene su stotine milijuna, a možda i milijarde eura na pokušaje osvajanja neke od utrka za VN Formule 1. Unatoč tome, Toyota ostaje jedina momčad u natjecanju koja se tijekom ovih posljednjih sedam i pol godina koliko je prošlo od njenog debitiranja u F1, nije uspjela dočepati vrha podija; čak je i Jordan, prethodnik Force Indije uspio pobijediti na stazi u Interlagosu 2003.

Za Toyotu je 2009. trebala biti godina preokreta, a bolid TF109 nositelj tog preokreta. Barem u teoriji...

Toyotin F1 program postao je simbol "korporacijske F1". Od 2002. momčad je uvijek oko sredine plasmana, obično na pragu bodova i povremeno na podiju.

Međutim, nikad nisu pokazali ni trunku ambicije za osvajanje naslova, nikad nisu pokazali namjeru da ukradu nekog od vozača s pobjedničkim pedigreom, a poznati stručnjak Mike Gascoyne kod njih se zadržao samo dvije godine, dok ga nisu zamijenili nešto mirnijim Pascalom Vasselonom.

U Toyoti su odlučni u tome da rade na svoj – Toyotin način – i često prkose ustaljenoj mudrosti Formule 1.

Uvijek im je, međutim, nedostajalo pobjedničke oštrine, pa zato još više iznenađuje što su početkom 2009. u uvjetima radikalno izmijenjenih pravila bili među vodećima uz uporabu dvostrukog difuzora, također prisutnog na Williamsovim i Hondinim/Brawnovim bolidima.

"Mislim da smo novim pravilima pristupili na ispravan način", rekao je Pascal Vasselon, tehnički direktor momčadi. "Čim je postavljen okvir, počeli smo raditi na njima negdje u listopadu 2007. Nismo mnogo uložili, ali smo odmah pokušali shvatiti njihova ključna svojstva."

TF109

TF109 stvoren je kako bi najvećem svjetskom proizvođaču automobila donio prvu F1 pobjedu. Međutim, unatoč prvoj polovici sezone koja je mnogo obećavala, postavlja se pitanje je li Toyota propustila svoju šansu za uspjeh?



Vasselon se također osvrnuo na način na koji su nova pravila izjednačila natjecanje i omogućila momčadima pomak prema naprijed. "Dok su važila stara pravila, stalno smo zaostajali", nastavlja. "Uvijek smo bili iza Ferrarija ili McLarena i tko bi uopće u tim uvjetima povećao ulaganja. Ljestvicu su postavili vrlo visoko. Ali, nova su pravila sve vratila na početak."

Na nesreću, ovaj argument vrijedi samo do određenog trenutka: Toyota je već neko vrijeme bila u natjecanju kada su 2005. uvedena nova pravila u aerodinamici; sve momčadi su u početku teoretski bile podjednake. I doista, Toyota je dobro započela, a zatim je slijedila serija neuspjeha od kojih se nisu oporavili do pred kraj 2008.

"Momčad je veliki kolektiv, pa je zato dobro rano početi s ulaganjima", primijetio je Mike Gascoyne, Vasselonov prethodnik. "Toyotine najbolje dvije sezone bile su 2005. i 2009. – godine velikih izmjena u pravilima. Prije toga nisu bili toliko konkurentni i zato im je bilo lako otpisati prethodni bolid i uložiti u novi pod izmijenjenim pravilima. Što, naravno, izgleda dobro i šefovima…

Trajni optimizam inženjera tipa "bit će bolje iduće godine" zasigurno kupuje vrijeme, ali i stavlja momčad pod pritisak.

Otkriće dvostrukog difuzora barem je u početku bilo ključno u smanjenju tog pritiska. Po Vasselonovim riječima, Toyota je prva od momčadi "dobila FIA-ino odobrenje za koncept", ali povukao se kad smo počeli o datumima. Na FIA-inoj komisiji za žalbe pokazalo se da je Honda 15. listopada dobila odobrenje za koncept od Charliea Whitinga, pa se zato može zaključiti da je Toyota isprobavala model u ovoj konfiguraciji u zračnom tunelu tijekom zadnjeg tromjesečja 2008., ako ne i ranije. To znači da je momčad s dva zračna tunela na raspolaganju najbolje iskoristila vrijeme za testiranje kako bi izbrusili koncept i potpuno shvatili način na koji utječe na aerodinamiku bolida.

"Bilo je važno shvatiti to što prije kako bismo postavili ciljeve u svezi strukture zračnih strujanja", slaže se Vasselon. "To je značilo da smo na odgovarajućoj konfiguraciji mogli obaviti istraživanja o osjetljivosti. Temeljem tih istraživanja postalo nam je jasno da nos moramo postaviti visoko, a sustav okomitog završnog profila na prednje krilo."

To nas nadalje podsjeća na činjenicu da na suvremenom F1 bolidu svi dijelovi aerodinamičkog

"Uvijek smo se s ostalim momčadima igrali 'lovice'. Nova pravila sve su vratila na početak" Pascal Vasselon



sustava funkcioniraju kao cjelina. Uspješna rješenja su, baš kao i problemi, složena: da bi difuzor bio učinkovit potrebno je da prednji dio bolida ima posebna svojstva.

"U isto vrijeme pokušavate postići zadanu strukturu strujanja i idete za konfiguracijom koja vas dovodi najbliže toj strukturi", nastavlja Vasselon. "Možete pogrešno shvatiti, možete izabrati pogrešno strujanje, ali tako to kod nas ide: znali smo što želimo u svezi strujanja ispod podnice i bočnih strujanja, a ciljanu strukturu strujanja proizvodi sustav okomitog završnog profila na prednjem krilu. Teorija o strukturi strujanja zraka podupire gledište koje zastupa i Ross Brawn, još jedan član u obitelji s dvostrukim difuzorom, naime gledište da ovaj dio nije bio alfa i omega dobrih nastupa početkom godine.

"Svi su se početkom sezone usredotočili na dizajn difuzora, ali to vjerojatno i nije bilo toliko važno", rekao je zadovoljno Vasselon. "Postoji vrlo dobra korelacija na jednoj drugoj razini: svi brzi bolidi imaju vrlo složene završne profile prednjeg krila, a oni sporiji jednostavnije." U Toyoti također naglašavaju da je ovaj bolid izgrađen na vrlo dobrim temeljima.

To je i prije početka sezone naglasio Jarno Trulli, koji je na testiranju u Bahreinu rekao da je ovo najbolji bolid koji je Toyota ikad imala. "Možda sam rekao nešto što je već bilo očigledno, ali prvo što nas je zabrinjavalo bilo je nedostatak potiska", rekao je Vasselon. "Kada vozite brzo s manjim potiskom, prvo vas počne mučiti nestabilnost. Logičan je zaključak – povećati međuosovinski razmak."

Još jedna velika promjena odnosila se na povratak na slikove, a zato je Vasselon kao bivši šef Michelinova F1 programa bio pravi čovjek na pravome mjestu. "Bilo je moguće predvidjeti općenita svojstva novih guma i iz toga izvući zaključke u kojem smjeru trebamo dalje ići u svezi preraspodjele težine, geometrije ovjesa i slično." Njegovo dobro poznavanje guma dovelo ga je do zaključka da se za divno čudo problem može razmjerno jednostavno riješiti."

Kad imate određenog iskustva s gumama, zanimljivo je da ih više ne smatrate čarobnima. Katkad neki pokušavaju biti pametniji od samih sebe kako bi iz guma više izvukli. Morate zapravo zadovoljiti nekolicinu uvjeta u svezi položaja kotača u odnosu na podlogu, ali nema ih baš previše."

Stječe se dojam da je pojava TF109 kao prijedloga vrlo konkurentnog bolida bila logičan završetak vrlo logičnog procesa. Nagovještaj veće agresivnosti i inovativnosti momčadi bio je, međutim, kratkoga daha. "Ne možete postati inovativni preko noći", pojašnjava Vasselon. "Činite ono što mislite da vam pravila dopuštaju. Rekao bih da nam je bolje razumijevanje trenutačnih propisa omogućilo dobar položaj u poretku početkom sezone."

Monako. I samo spominjanje kneževine dovoljno je da utjera strah u kosti Toyotinim inženjerima, a u Vasselonovim riječima naziralo se olakšanje kad je rekao: "Kombinacija čimbenika

iz Monaka neće se ponoviti prije 2010." Na toj su utrci Toyotini pokušaji da njihov bolid za 2009. proradi bili daleko ispod prosjeka. Jarno Trulli, poznati stručnjak za stazu u Monaku, kvalificirao se kao 18., a Timo Glock na začelje kao 20. Četiri tjedna ranije momčad je na kvalifikacijama u Bahreinu osvojila prve dvije startne pozicije i, o čemu se da raspravljati, trebali su pobijediti. Onda su se prizemljili, i to prilično grubo.

Vasselon Monako smatra "pojačalom problema" i govori o kombinaciji mehaničkih i aerodinamičkih pitanja koja su bolid ostavila bez gripa. Nedostatak gripa, uz nepouzdanu ravnotežu, značio je da vozač ne može dovoljno zagrijati gume. Zbog toga nisu grizli koliko su mogli, a posljedica su bila loša kvalifikacijska vremena, oko sekunde i pol slabija od drugih.

"U Monaku postoji fenomen jačanja ili slabljenja svojih mogućnosti", kaže Vasselon, "a mi smo slabili. No problem nije golem, on je golem samo u uvjetima Monaka. Tu postoji golem faktor pojačanja."

Momčad se očito trudila da "uključi gume", a kad im je to naposljetku uspjelo, Glock je vozio prilično dobro. Ali o tome zašto bolid prije nije radio kako treba, Vasselon šuti. Malo svjetla u to unosi Mike Gascoyne: "Monako je staza koja najmanje favorizira aerodinamiku bolida. Rabite najveći potisak, ali omjer uzgona prema otporu manji je od bilo koje druge staze."

Drugim riječima, momčadi s dobrim potiskom ne brinu o aerodinamičkoj učinkovitosti. "Mislim da Toyota ima vrlo učinkovitu aerodinamiku bolida, gotovo poput Brawna ili Red Bulla, ali ne i visoku razinu potiska. Jednako tako, mehanika im nije toliko jaka kao kod te dvije spomenute momčadi i u Monaku se to pokazuje", zaključio je Gascoyne.

Vasselon je to isto slučajno ponovio kada je govorio o razvoju prije Monaka: "Prije utrke u Monaku rekao bih da nemamo nikakvih problema. Trebali smo samo poraditi na razvoju učinkovite aerodinamike, poboljšati temelje koji su se već pokazali dobrima."

Gascoyneova analiza dosada je odgovarala nastupu momčadi; brzi ulasci u zavoje s vrlo učinkovitom aerodinamikom jasno su išli u korist snažnog TF109 koji se pokazao dobrim u Maleziji i Turskoj. Međutim, pojavila su se dva problema: prvi u Bahreinu gdje je momčad vodila, a Trulli bio najbrži, kad su se pojavili s problemi s gorivom i kočnicama, a drugi u Barceloni, na stazi gdje aerodinamika igra veliku ulogu, kad su se nakon kvalifikacija i Glock i Trulli našli u donjem dijelu prve desetorice.

Vasselon uspjeh u Bahreinu pripisuje agresivnom, pomalo nesinkroniziranom razvoju, u razdoblju u kojem su protivnici još uvijek iščekivali prvu europsku utrku u Barceloni kako bi predstavili nove dijelove.

S prve dvije startne pozicije u utrci bila je to prilika za prvu pobjedu. Nakon što su bili vodeći u prvom stintu, morali su zbog loših guma ući u boks i prešli na tvrđu varijantu za drugi dio utrke, premda se mekša varijanta pokazala boljom, što je oba vozača koštalo dragocjenog mjesta u poretku. U Toyoti su se radije držali plana nego prestrojavali u hodu i još jednom pokazali kruti kolektivni mentalitet.

"Čini mi se da pitwall radi bolje nego prošlih sezona", uzvraća Mike Gascoyne. Primjerice, sada su razmjerno agresivniji u kvalifikacijama. To smo činili i 2005. kad su me zbog toga kritizirali, jer se upravi nije sviđala strategija dobro odvezenih kvalifikacija i nazadovanja nekolicine mjesta u utrci; više su se voljeli kvalificirati negdje u sredini i onda u utrci napredovati. Po mojem mišljenju, to je potpuno pogrešno, jer u konačnici završiš na istom mjestu na koje si se i kvalificirao. Ove godine rade pravu stvar i konkurentni su." Gascoyneovo mišljenje podupiru primjeri pametnog riskiranja uprave: prošle godine u Brazilu oba bolida ostala su u mokroj završnici utrke na gumama za suho i napredovala su u poretku, a tu je i Glockov izbor intermediate guma u Maleziji kad se ostatak društva odlučio za puni kišni profil guma.

Na nesreću, taj isti pitwall donio je pogrešnu odluku upravo u trenutku kad je momčad trebala pobijediti. I dok Toyota nastavlja s lovom na prvu pobjedu, teško je reći je li to samo izdvojeni slučaj ili nerazdvojni problem njihova načina rada.

Prevladava dojam da su u Toyoti dosegnuli vrhunac početkom sezone i da sada polako gube ritam. Vasselon to odbacuje: "Imamo za cilj ambiciozan napredak koji smo godinama planirali. Prema našim podacima na pragu smo ostvarenja tog cilja." Ipak, Gascoyne je i realističan. "Uvijek će izgledati kao da su ih ostale momčadi sustigle, s obzirom da im je difuzor početkom sezone omogućio poprilično prednost", rekao je, govoreći o utrci na kojoj će velike momčadi predstaviti svoje difuzore.

Zanimljivo je da to nije pomoglo momčadima poput Renaulta, BMW-a ili čak Ferrarija da preskoče Toyotu; možda doista to i ne učine, jer se sada igraju "lovice" s jednom rukom na leđima budući da su testiranja u zračnom tunelu ograničena, u usporedbi sa 168 sati tjedno neprekidnih testiranja po tunelu tijekom zime. Međutim, od utrke u Bahreinu Toyota nije pokazala skok u napretku koji bi je izbacio na prvi dio grida; i Brawn i Red Bull ostali su im bolno izvan dohvata. Kao i toliko važna prva pobjeda. "Ove godine imali su dobre rezultate, ali jesu li bili dovoljno dobri?" zapitao se Gascoyne. Ovo je možda najbolji F1 bolid ikad proizveden u Toyoti, ali to vjerojatno nije dovoljno za ostvarenje imperativa prve pobjede. F1

"Ove su godine agresivniji u kvalifikacijama. Konkurentni su." Mike Gascoyne

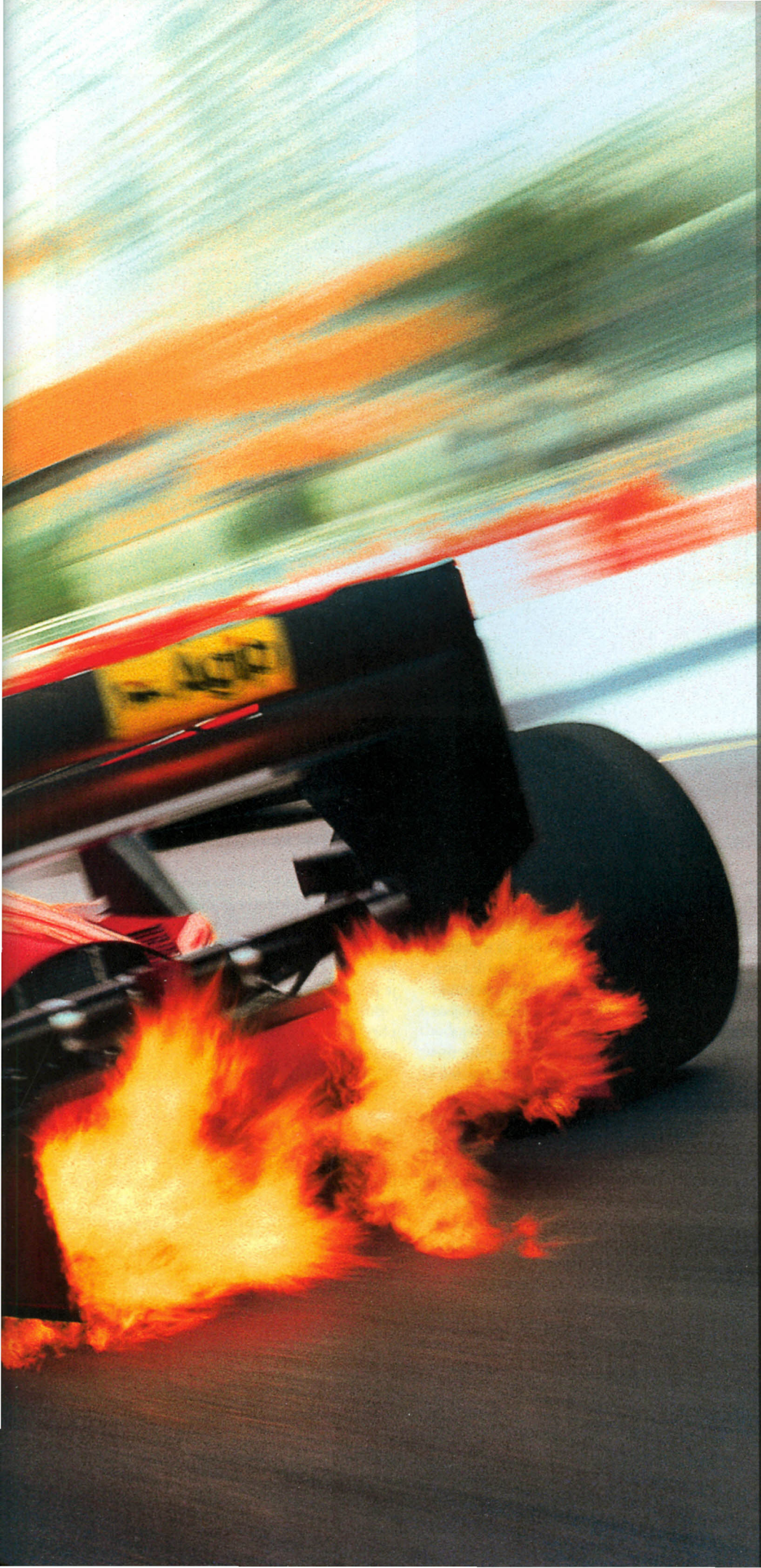


"TI BOLIDI BILI SU PRAVE ZVIJERI..."

Motori su rigali vatru, imali više od 1000 KS, a morali su i štedjeti gorivo. Dobrodošli u najspektakularnije razdoblje u povijesti F1, koje ćemo zauvijek pamtiti: turbo eru.

RIJEČI JONATHAN REYNOLDS





"Bilo ih je tako teško voziti. Nije bilo nimalo lako održati se u bolidu bez servoupravljača koji u petoj ili šestoj brzini juri više od 250 km/h kroz zavoj i pritom još mijenjati brzine. Bolidi su bili vrlo teški za upravljanje, a imali su gomilu konjskih snaga."

Tako govori Derek Warwick, veteran F1 sa 146 utrka za VN, koji se s obzirom da je između ostalih vozio i za Renault i Brabham, vrlo dobro sjeća turbo razdoblja u F1.

"Danas smo svjedoci da mladi vozači koji su tek ušli u F1 ne zaostaju više od jedne sekunde za iskusnijim kolegama, što se u turbo eri nikako nije moglo dogoditi. Bolid u koji ste tek sjeli bio je potpuno različit od svega što ste dotada vozili i bili biste sretni da za iskusnijim kolegama ne zaostajete više od pet sekundi."

Dakle, ako su bili toliko teški za vožnju da su se vozači doslovce borili da ostanu na stazi, zašto je, zaboga, turbopunjač uopće postao tako popularan?

Zamisao o ugradnji turbine s gledišta inženjerstva u potpunosti ima smisla: u motor se ubacuje stlačeni zrak i tako povećava količina kisika potrebnog za izgaranje. U konačnici dobivamo veću snagu u odnosu na atmosferski motor istog obujma. Međutim, savršena primjena te jednostavne zamisli u stvarnosti je vrlo rijetka.

Sve je zakuhao Renault 1976. dajući zeleno svjetlo prvom turbo bolidu suvremene ere. Iskoristili su rupu u deset godina starim pravilima koja su dopuštala ravnopravan nastup 3-litrenih i 1,5-litrenih motora s kompresorom. U razdoblju dominacije Cosworthovih 3-litrenih DFV motora, Renaultova zamisao o uvođenju 1,5-litrenih turbo bolida smatrala se hrabrim potezom.

Unatoč skrivenim manama i kvarovima, nakon debitiranja u Silverstoneu 1977, Renault je stalno napredovao i prvu turbo pobjedu odnio 1979. kad je Jean-Pierre Jabouille nezaboravno slavio kod kuće u Dijonu.

Renaultov napredak bio je znakovit: premda je još uvijek patio od turbo rupe i nepouzdanosti, njihov motor je nudio do 600 KS – što je bila bitna razlika u odnosu na atmosferske suparnike. Rukavica je bačena Cosworthovoj DFV brigadi i uskoro su tradicionalne britanske trkaće momčadi udružile snage s vodećim proizvođačima automobila kako bi podmetnule nogu odbjeglom Renaultu.

SLIKE: SCLEGELMILCH



Nježan pristup nije prolazio u kvalifikacijama. Na slici se Derek Warwick bori s upravljačem Renaultovog moćnog RE50

Williams se udružio s Hondom, McLaren s TAG/Porscheom, a Brabham s BMW-om. Bivši Brabhamov glavni dizajner Gordon Murray dobro se sjeća tih vremena: "Bilo je očito da će turbo bolidi napredovati u snazi jer su bili tek na početku razvoja. Trebali smo turbo motor."

Kad se konačno dočepao jednoga, jedva je čekao da ga isproba: "Najbrži način za to bio je da krajem 1981. iz postojećeg BT49 izrežemo stražnju pregradu, načinimo novu i ubacimo novi čelični okvir koji će držati motor."

Izazov za inženjere bio je izrazito složen: kako pronaći ravnotežu između golemog pretlaka i mogućnosti trenutačnog uništenja motora. To se odnosilo na profinjenu manipulaciju ubrizgavanjem goriva i paljenjem s pomoću sistemskog čipa i posebnu smjesu "raketnog goriva" koja se temeljila na toluenu.

"Bili su to prvi dani ECU-a koja je tada imala Boschovo kućište veličine veće metalne kutije za kekse", kaže Murray. "S njom smo imali najviše teškoća."

Kad bi nešto pošlo krivo, motor bi se vrlo brzo rastalio. "Katkad bi u radionici dijelovi letjeli na sve strane", prisjeća se Warwick. "Neki motori bi se pregrijali, drugima bi 'crknuo' dovod goriva ili bi 'riknula' turbina. Bolidi su jednostavno bili nepouzdani." Čak i kada bi se riješio složeni problem s ubrizgavanjem, još uvijek bi preostala gomila nepoznanica vezanih za ugradnju turbopunjača u trkaći bolid. Jedna od njih bila je kako spriječiti pregrijavanje turbopunjača, nedoumica koja se još više zakomplicirala kad su u Brabhamu uveli zaustavljanja u boksu. "Dojurili biste pod punim gasom u boks i u sekundi bi ležaj između kompresora i turbine zaribao", prisjeća se Murray. "Dizajnirali smo neku vrstu 'fena' kojim smo upuhivali hladni zrak u kućište turbine. Tako smo zrakom hladili motor sve dok je bolid bio u boksu."

Brabham se 1982. pridružio Renaultu i Ferrariju u turbo pobjedama, ali kako pojašnjava Gordon Murray, pobjeda Nelsona Piqueta na tadašnjoj VN Kanade zamalo da se nije dogodila. "Nastupili smo s turbo bolidom u Detroitu i nismo se čak ni kvalificirali. Bernie (Ecclestone, Brabhamov šef) je prijetio da će od svega dići ruke.

Međutim, već na sljedećoj utrci u Kanadi dečki su uspjeli posložiti motor i pobijedili smo!"

Inženjeri su u 1983. a i nakon toga nastavili s poboljšanjima, tako da je pobjeda Michelea Alboreta u Detroitu u bolidu s Cosworthovim motorom bila posljednja pobjeda atmosferskih motora sve tamo do 1989.

Tijekom nemirnog razdoblja razvoja turbo bolida, izvođenje pokusa često je bilo ključno. U BMW-u su do uspjeha stigli rabeći smjesu goriva koju su nekad u Luftwaffe rabili tijekom Drugoga svjetskog rata, što je omogućilo vozaču znakovito povećanje pretlaka bez opasnosti od mogućeg katastrofalnog kvara. Taj čimbenik omogućio je Nelsonu Piquetu st. i Brabhamu osvajanje naslova 1983.

"Bernie se nije često miješao u tehničke stvari", prisjeća se Murray, "ali o nečemu je stalno kvocao: 'Zasigurno se iz goriva može više izvući.' Ispalo je da je bio u pravu.

Na nesreću vozača, rastuća snaga prenosila se na gume koje više nisu bile dorasle zadaći. Veličina kotača određena je kad je standard bio 500 KS, što znači da je dobiti grip na bolidu bilo ravno premiji."

"Problem je bio u tome što gume nisu mogle podnijeti toliko konjskih snaga", prisjeća se Warwick. "Sjećam se kvalifikacija u Monzi 1986. dok sam vozio za Brabham, kad je Paul Rosche (BMW-ov čarobnjak za motore) rekao da imamo 1350 KS. Kako možete očekivati da to gume izdrže?"

"Morali su ograničiti brzine ili bismo uskoro svi izginuli" Derek Warwick

A kako je bilo upravljati svim tim konjima po mokrome? "Ti bolidi bili su na mokrome prave zvijeri – jednom rječju senzacionalni. Mogli ste se s njima i poigrati – kratka i brza izmjena brzine bez dodavanja gasa, samo držanje trakcije pod nadzorom."

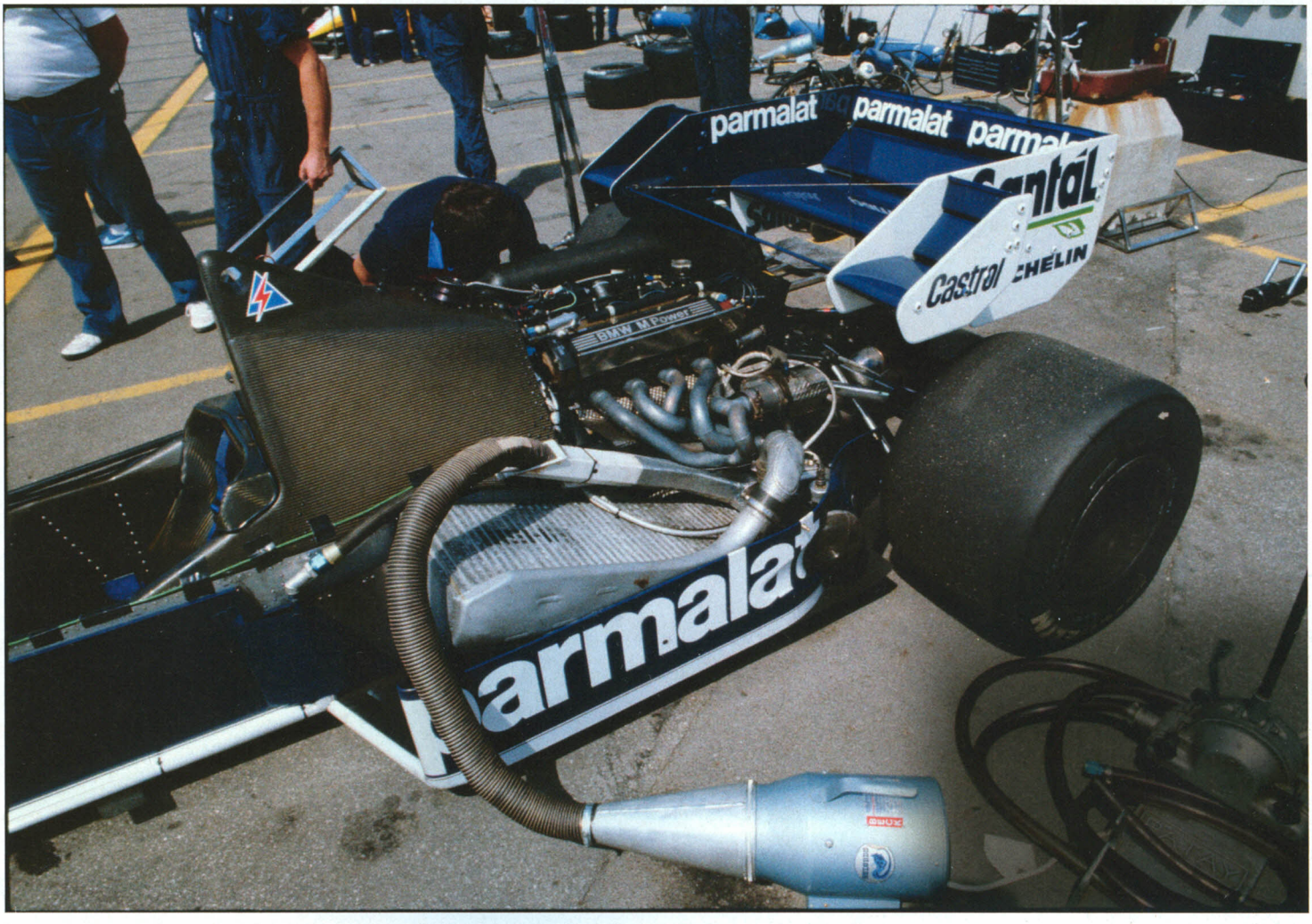
Bilo je to lakše reći nego učiniti uzmemo li u obzir još jednu veliku manu turbo motora – a to je turbo rupa. Warwick se toga dobro sjeća: "Dok sam za Toleman vozio u sezonama 1981-82., turbo rupa bila je golemi problem.

Morao sam mnogo kočiti lijevom nogom kako bih kompenzirao turbo rupu. Kada na stazi u Zolderu kočite prije zadnje šikane, već ste dali puni gas; idete lijevo, pa desno, pa ponovo lijevo, izlazite iz šikane i nakon toga slijedi udar pretlaka.

Rupa se ne mjeri u tisućinkama, nego, kvragu, u sekundama!"

Kvalifikacijske vožnje tijekom kojih je pouzdanost motora bila manje važna, u konačnici su postale mjesto za testiranje krajnjih granica turbo bolida. Motori za kvalifikacije, koje su često zbog njihove hirovitosti zvali "čudo za jedan krug" ili "granate", voženi su punom snagom krug ili dva subotom poslijepodne. Mogli su dati i do 1300 KS, što je bilo jednako snazi četiri tegljača na težinu nešto veću od pola tone.

"Kvalifikacije smo vozili bez wastegatea i s



1984.: Piquetovo čudovište iz Brabhama odmara se u svojoj jazbini. Turbopunjač se hladi "fenom"

"U kvalifikacijama nije bilo umjetnosti: samo čisto preživljavanje" Gordon Murray

najvećim pretlakom", rekao je Warwick. Rabili smo i gume za kvalifikacije koje su trajale samo jedan krug. Morali smo se uvijek privikavati na kvalifikacijsku vožnju. S tim gumama i većim pretlakom mogli smo tijekom kvalifikacija zaraditi i pet sekundi po krugu."

Takva razlika u brzini od vožnje do vožnje dovela je do razvoja dijelova koji su se koristili samo u kvalifikacijama: "Konstruirao sam mjenjač sa sedam stupnjeva koji je odgovarao većim brzinama", rekao je Murray. "Ako ste imali sreće, trajao bi krug ili dva, a onda ste ga slobodno mogli baciti jer su se pojavile deformacije kućišta i vratila.

Troškovi su nakon odbacivanja tih novih dijelova bili golemi."

Kvalifikacije pod punom snagom bile su za Nelsona Piqueta st. nešto poput proslavljenih utrka dragstera. "Rekao je da je u zavoje ulazio najbolje što je mogao, zatim bi ispravio bolid i nastojao pogoditi sredinu staze, a nakon toga pritisnuo gas do daske", prisjeća se Murray. "To nije imalo nikakve veze s umjetnošću, bilo je to čisto preživljavanje."

Razvoj motora do sredine je osamdesetih tekao zastrašujućim tempom i u FISA-i (prethodnica FIA-e) uskoro je poraslo nezadovoljstvo zbog opasno velikih brzina turbo bolida.

Uvedena su nova pravila za nadzor performansi: ograničena je potrošnja goriva, baš kao i regulacija pretlaka pretlačnim ventilom.

"Morali su ograničiti brzine ili bismo zaglavili", rekao je Warwick. "Na nekim dionicama išli smo toliko brzo da je jednostavno bilo preopasno. Neki su i poginuli – Villeneuve, de Angelis – a bilo je i nekoliko ozbiljnih nesreća. Što se tiče goriva, učinili su pravu stvar, jer bismo se ubrzo utrkivali i s 1000 KS."

Ograničenje potrošnje dovelo je 1985. do nekih smiješnih situacija kojih su se mnogi kritičari pribojavali: na utrci u San Marinu pet bolida je ostalo bez goriva ili su ciljnu crtu prešli sa suhim spremnicima. Pobjednik utrke Alain Prost u konačnici je diskvalificiran zbog težine bolida manje od dopuštene, a to je bila posljedica prolaska kroz cilj na benzinskim parama.

A što su vozači mislili o ograničenju potrošnje? "Nikad niste bili sigurni što će pri kraju utrke vozač još učiniti", pojašnjava Warwick. "Započeli bismo utrku s 220 litara goriva i da bismo stigli do cilja morali smo osiromašiti smjesu i ograničiti pretlak turbine. Zato nismo mogli voziti punom snagom.

Pokušavali smo osvojiti poziciju s djelićem pretlaka, ali smo je u većini slučajeva pred kraj utrke morali prepustiti protivniku da ne bismo ostali bez goriva. Danas s dolijevanjem goriva i izmjenom guma možete od prvog do posljednjeg kruga voziti punom snagom."

Međutim, unatoč uvedenoj štednji, snaga motora se sa 600 KS 1983. uz neograničenu potrošnju povećala na 900 KS uz potrošnju od 220 litara, što je samo po sebi svojevrsni pokazatelj brzog tempa razvoja.

Ali sve je to moralo završiti. Do 1987. golemi troškovi turbo motora produbili su jaz između bogatijih momčadi s tvorničkim pokroviteljima i onih siromašnijih.

FIA je uskoro objavila da će od 1989. biti dopušteni samo atmosferski motori i tako je era moćnih turbo motora koji su rigali vatru bila završena.

SLIKE: LAT ARCHIVE

KAKVA JE NEKAD BILA

Zanimljive slike iz prošlosti utrka

BOJKOT U ITALIJI

MISLITE LI da su političke igre i prijetnje otcjepljenjem obilježje samo suvremene F1, vrijeme je da promijenite mišljenje. Tijekom Velike nagrade Italije u Monzi 1960., pretposljednje utrke sezone, britanski konstruktori očajnički su pokušavali spriječiti uvođenje 1,5-litrene formule 1961. Već su bili objavili ultimatum CSI-ju (prethodniku FIA-e), prijeteći da će otići iz F1 ako se ne povuku nova pravila – ali je upravno tijelo odbilo pokoriti se takvim pritiscima.

Približavanjem kraja sezone 1961. britanski su konstruktori u Monzi organizirali okrugli stol kako bi pokušali Enza Ferrarija uvjeriti da svojim znatnim ugledom podrži njihov prijedlog o nastavljanju 2,5-litrene formule još godinu dana. Premda je suosjećao s britanskim momčadima glede njihove zabrinutosti zbog smanjivanja snage, Ferrari nije imao razloga za promjenu mišljenja jer je već razvio obećavajući bolid u skladu s novim pravilima.

Suosjećanje za britanske zahtjeve još se više smanjilo kad su oni odlučili bojkotirati VN Italije, navodeći kao razlog organizatorovu odluku da u stazu uključi "opasne" nagnute dijelove. Usprkos protestima utrka se održala bez incidenata i ozljeda. Ferrari je odmah poveo i Phil Hill je odnio jedinu Ferrarijevu pobjedu te sezone.

Da još više utrlja sol u rane britanskih momčadi, Wolfgang von Trips je u prototipskom Ferrariju s 1,5-litrenim motorom osvojio peto mjesto. Bila je to dobra najava dominacije talijanske marke tijekom 1961.

1 JOHN COOPER
Cooper je na VN Italije stigao s već potvrđenim prvakom Jackom Brabhamom. Usprkos bojkotu Cooperova je momčad s bolidom T53 skupila dovoljno bodova za osvajanje drugog konstruktorskog naslova u nizu.

2 RAYMOND MAYS
Nakon niza neuspjeha bivši je trkač svoju momčad British Racing Motors 1952. prodao Alfredu Owenu, ali je i dalje ostao direktor. Ni 1960. momčad nije stajala bolje jer je BRM-ov bolid uspio skupiti samo šačicu bodova, bez ijedne pobjede.

3 COLIN CHAPMAN
Voda Lotusove momčadi 1960. je predstavio svoj prvi F1 bolid s motorom straga, Lotus 18. Te je godine automobil dvaput pobijedio, ali je obje pobjede odnio Stirling Moss koji je vozio bolid u vlasništvu Roba Walkera.





4 FRANK 'LOFTY' ENGLAND

S elegantnim rupčićem u džepu England je u Monzi predstavljao prodavače automobila. Na glas je došao kao direktor Jaguarova uspješnog programa sportskih automobila, koji je tijekom 1950-ih iznjedrio pet pobjednika Le Mansa.

5 ENZO FERRARI

Njegova je momčad preživjela lošu sezonu, utrkujući se sa zastarjelim bolidom 246 s motorom sprijeda. Premda se na stazi susreo s kolegama konstruktorima, nije ostao na utrci, što znači da je propustio prvu pobjedu Ferrarija te sezone.

SLIKE: LAT ARCHIVE



ALAN HENRY

Tjeraju li unutarnji problemi Formule 1 njezine potencijalne ulagače?

Formula 1 je biznis koji trenutačno riskira zaustavljanje u sporom traku. Zbog antiinvesticijske logike Formuli 1 postaje gotovo nemoguće privući nova ulaganja ili sponzore i zaglibila je u dugotrajnoj, razornoj i besmislenoj trakavici koja bi mogla ugroziti budućnost cijelog sporta, osim ako se svi neodgodivi problemi ne riješe odmah i bez dodatne galame.

Je li to pretjerano dramatično predviđanje? Ili hladna i kirurški precizna procjena pravog stanja? Čitatelji F1 Racinga moraju sami odvagnuti dokaze i donijeti odgovarajući zaključak – ja samo nudim teme za raspravu. A tijekom vikenda za Veliku nagradu Njemačke na Nürburgringu opširno se i često raspravljalo o precizno definiranoj temi.

Stanovište izneseno u uvodnom odlomku ove kolumne iznio mi je stariji član jedne od najboljih momčadi. Kad sam tu tezu prenio šefu suparničke momčadi, odmah se složio. Obojica osjećaju dugotrajnu neizvjesnost koja posljednjih nekoliko godina muči Formulu 1, koja je iscrpila njezinu vjerodostojnost i zbog koje su potencijalni ulagači dugoročno vezivanje uz taj sport počeli smatrati katastrofičnim scenarijem koji bi bilo bolje izbjeći.

"Recite mi kad je posljednji put novi veliki sponzor došao u Formulu 1", upitao me glavni stariji izvršitelj. "Nitko ne želi uložiti veliki novac u neki pogon ili stroj, a da mu onda FIA iznenada kaže da njegov proizvod nije dopušten."

Međutim, na kraju tunela nazire se svjetlo. Posljednjih nekoliko mjeseci FOTA je pokazala dosljednost i zajedništvo, neobičnu pojavu među F1 natjecateljima otkad je sport postao politiziran sukobima FOCA-e i FISA-e početkom 1980-ih. Dok ovo pišem, Max Mosley je upravo potvrdio da će ipak slijediti svoj početni instinkt i neće se ponovno kandidirati za predsjednika FIA-e u listopadu.

Naravno, bilo bi pogrešno okriviti isključivo Mosleyja za nesigurnost koja je proteklih mjeseci zahvatila Formulu 1. No sigurno je da su on i njegov režim postali dirigenti golemog nezadovoljstva vidljivog u redovima onih koji obavljaju najteži od svih poslova: posežu u svoje džepove kako bi investirali u sport i obvezali mu se. Ali ne dajte se zavarati. Kad se mir ponovno uspostavi, nemojte očekivati da će FOTA zadržati sadašnji opušten i surađivački međusobni suživot. F1 momčadi naprosto nisu takve. Ono što ih sve pokreće je neograničeni natjecateljski duh i, prije nego što se okrenete, članovi momčadskog udruženja već će skočiti jedni na druge. Svijet Formule 1 je jednostavno takav.

A što je s Arijem?

Ari Vatanen je doista dobar lik. Prije VN Njemačke posljednji put sam ga vidio 1998. na Velškom reliju kad sam utrku pratio iz helikoptera Davida Richardsa. Ari je gostovao u automobilu Prodrive Subaru, ali je odustao. Ukrcao se u helikopter i vratio na start odakle sam ga vozio natrag do njegova hotela u Cheltenhamu.

Naše je putovanje bilo obilježeno smijehom i ogovaranjem, a uspjeli smo se čak i izgubiti. Ari nije imao pojma kamo ide, a ni ja nisam bio od velike pomoći. Nadam se da će se, ako postane predsjednik FIA-e, barem malo bolje snalaziti na cesti.



Je li ovo znak nadolazećih promjena? Može li bivši vozač relija Ari Vatanen biti čovjek koji će nam konačno donijeti mir?

"Recite mi kad je posljednji put novi veliki sponzor došao u Formulu 1."

LIJEPO JE VIDJETI DA POBJEĐUJE DOBRIČINA

MARKU WEBBERU trebalo je rekordnih 130 startova na velikim nagradama da konačno stigne do prve pobjede u utrci na Nürburgringu. Osim što je riječ o dobrodošlom uspjehu ljubaznog i omiljenog vozača, bio je to i jedan od onih dana koji vas podsjete na kvalitete potrebne za probijanje do vrha ovog sporta. Po tome me Mark podsjetio na svojeg sunarodnjaka Alana Jonesa koji je s nadmoćnim Williamsom FW07 davne 1980. dobio pravi bolid u pravom trenutku. Red Bull RB5 mogao bi biti Webberov FW07 za novo tisućljeće.



Mark je presretan, ekipa je oduševljena, a momak točno ispod trofeja čuva glavu...

SLIKE: ANDREW FERRARO/LAT; GLENN DUNBAR/LAT