



ZBOGOM MICHAEL, I HVALA NA SVEMU

Analize Petera Windsora, Ivica Blažička i Mladena Jergovića

HR

BiH

CG

SR

SVJETSKI GP M

# F1

# RACING

LISTOPAD 2006. 20 kuna www.f1racing.com.hr

SVJETSKO PRVENSTVO  
RASPLET



vox-zagreb



haymarket

# SCHUMI VS ALONSO

Može li Fernando pokvariti Michaelov posljednji juriš?



TOP INTERVJU 1  
**JEAN TODT** otkriva kako je Schumi donio odluku

TOP INTERVJU 2  
**FLAVIO BRIATORE** iznosi prljavo rublje kao nikad do sada

TOP INTERVJU 3  
**SAM MICHAEL** obećava da se Williams vraća

TOP INTERVJU 4  
**RALF SCHUMACHER:** o bratskoj ljubavi s Michaelom





## RUBRIKE

- 6 **RJEČ, DVIJE GLAVNOG UREDNIKA**
- 8 **PITPASS**  
Fotka mjeseca
- 10 **PITPASS**  
O kontroverznoj odluci sudaca u Monzi, i drugim stvarima
- 23 **UZ DLAKU: PETER WINDSOR**  
U Monzi Windsor je, kao i svi drugi, bio opčinjen Schumacherovom odlukom o povlačenju
- 25 **OVERDRIVE: MLADEN JERGOVIĆ**  
Zašto je Michael takav fenomen, i zašto ga sada svi uspoređuju sa Sennom
- 26 **GAS DO DASKE: MAX MOSLEY**  
Gazdu smeta što su moderni automobilski motori toliko neefikasni. U Formuli 1 je spas
- 46 **F1 NA 1: JEAN TODT**  
O odnosu sa Schumacherom, čuvanju tajne i Kimiju Räikkönenu
- 68 **F1 NA 1: ROBERT KUBICA**  
O izguravanju Villeneuvea, ulozi trećeg vozača i interesu za Formulu 1 u Poljskoj
- 98 **ŽUTA ZASTAVA: IVAN BLAŽIČKO**  
Odlazi kralj, ali dolaze neki novi kraljevići, i zato će Formula 1 biti još i bolja

## TEME BROJA

- 28 **IDEMO DO KRAJA**  
Sve je spremno za rasplet. I posve je neizvjesno tko će odnijeti naslov ove godine
- 34 **SUDAR DIVOVA**  
Renault ili Ferrari? Jedan će dobiti, drugi izgubiti. Pogledajmo zašto
- 36 **MALI NIJE LOŠ...**  
Windsor se provozao s Alansom po Paulu Ricardu, i ostao bez daha
- 40 **SCHUMACHEROV HRAM**  
Da biste u Ferrarijevoj garaži mogli slobodno snimati, morate biti neprimjetni poput zraka
- 48 **PAŽNJA, SNIMA SE**  
"Grand Prix" je i nakon 40 godina najbolji film o F1 utrkama ikad snimljen
- 52 **VELIKI INTERVJU: FLAVIO BRIATORE**  
Ako ga volite ili ako ga mrzite, obavezno pročitajte ovaj intervju
- 62 **TAKO BLIZU, TAKO DALEKO**  
Pedro de la Rosa dočekao je svoju veliku priliku. Hoće li je iskoristiti?
- 70 **AUSTRALAC U USIJANOJ FOTELJI**  
Sam Michael nema izbora: mora, pod hitno, dovesti ekipu Williams u red
- 74 **ONAJ DRUGI SCHUMACHER**  
Ralf je drugačiji, i možda najzagonetniji čovjek danas u Formuli 1
- 78 **KONAČNO KA VRHU?**  
Mark Webber dobio je još jednu priliku da uspije. Možda je posljednja

## IZVJEŠTAJI S GRAND PRIXA

- 84 **TURSKA** Konačno Massa, stjecajem okolnosti
- 88 **ITALIJA** "Stari" Schumacher hvata 90. GP pobjedu

## NAJAVE GRAND PRIXA

- 92 **KINA** Alonsova tu briljira, Schumi baš i ne
- 94 **JAPAN** Posljednji put na najboljoj svjetskoj stazi?
- 96 **BRAZIL** Hoćemo li tu vidjeti veliki finale?

Fotografije na naslovnoj strani: Steven Tee/LAT, Steve Etherington/LAT, Clive Mason/Getty Images  
Fotografije u ovom broju: Darren Heath, Steven Tee/LAT, Steve Etherington/LAT, Charles Coates/LAT, Jon Nicholson

Posebno hvala: Nanni Amadottir, Suzanné Arnold, Allen Bey, Ann Bradshaw, Matthew Clarke, Liam Clogher, Bob Constanduros, Stuart Dwyer, Richard Goddard, Ross Gregory, Will Hings, Peter Innes, David Kirkaldy, Jörg Kottmeier, Jules Kulpinski, Bradley Lord, Ruth Mathewson, Tracy Novak, Andy Pringle, Sarah Sabin, Patrizia Spinelli, Jonathan Stralley, Katie Tweedie, Fernanda Villas-Boas

## SVJETSKO PRVENSTVO RASPLET



40

**SCHUMACHEROV HRAM**  
Iza zatvorenih vrata crvenog bunkera, tamo gdje ne smije nitko



36

**MALI NIJE LOŠ...**  
Provozali smo se s Renaultovim svjetskim prvacom, i zastao nam je dah







**KAKO SE  
PRETPLATITI  
OKRENITE  
STRANU 83.**

**28**

**IDEMO DO  
KRAJA**  
Tko će uzeti  
naslov 2006.  
Analiziramo i  
prognoziramo

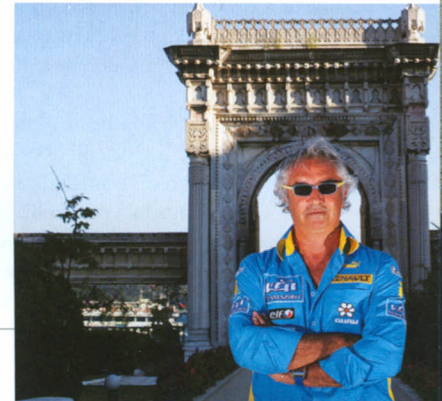
**46**

**TODT U SVEMU**  
Što sada, kad  
se slavna sim-  
bioza raspada?



**52**

**OKUS  
FLAVIJA**  
Briatore voli  
pričati  
svašta; evo  
još jednog  
dokaza



**70**

**WILLIAMS SE  
VRAĆA?**  
Sam Michael mora  
biti optimist. Ali, ima i  
razloga



**34**

**SUDAR  
DIVOVA**  
Koji je od dva  
auta bolji, crveni  
ili plavi?

**74**

**ONAJ DRUGI  
SCHUMACHER**  
Ralf je drugačiji, ne  
samo od Michaela nego  
od svih





IMPRESUM  
Broj 10  
29.9.2006.  
ISSN: 1845-8270  
Cijena: 20 kuna

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

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

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

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

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

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

## PRETPLATA

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

## RIJEČ DVIJE GLAVNOG UREDNIKA

Naravno, baš sve što se ovih dana dešava u Formuli 1 zasjenjeno je objavom odluke Michaela Schumachera o povlačenju s utrka. Na ovom istom mjestu u britanskom izdanju F1 Racinga moj kolega, prijatelj i urednik tog izdanja Matt Bishop nastavlja svoj obračun sa sedmerostrukim svjetskim prvakom, i čak ga na jednom mjestu uspoređuje s osramoćenim kanadskim atletičarom Benom Johnsonom (koji je osvojio zlatnu olimpijsku medalju u sprintu na 100 metara, i onda je izgubio kad se ustanovilo da je koristio zabranjena stimulativna sredstva).

Schumacher je u Formuli 1 punih 15 i pol godina. Kako je sve obilježio ovaj sport, ali i sve nas koji taj sport volimo, to znamo vrlo dobro. Nisam siguran da simplifikacije poput ove Mattove baš pogađaju pravi cilj, čak i kad priznamo da je u toj čudesnoj, dugačkoj karijeri bilo određenih tamnijih mrlja. Poput Senne, Prosta, Clarka ili Fangija, i Schumacher je učinio puno, puno više dobrih stvari nego onih drugih. Ali, u današnje vrijeme svemoćnosti medija, i dostupnosti enormnog broja informacija, možda nas sve zajedno pogađa sindrom pretjeranog analiziranja i seciranja nečije karijere, jednostavno zato jer je to danas moguće, a prije 10, 20 ili 50 godina nije bilo. Tada je informacija bilo nemjerljivo manje, kao i njihovih prenositelja.

Schumacher je u samom vrhu Formule 1 naprosto ostao previše dugo, previše je puta pobijedio, i premda se on sam tome i dalje veseli, gotovo nitko to veselje više ne dijeli s njim. Njegov je najveći zločin u tome što je tako nevjerovatno dobar.

Ali, u jednoj se drugoj stvari slažem s Bishopom: FIA-ini suci u Monzi napravili su, kažnjavanjem Fernanda Alonsa zbog njegovog nastojanja da bude pravi, rasni trkač, neoprostivu pogrešku. Nadajmo se da im je to posljednja pogreška ove sezone, i da ćemo od sada pa do kraja moći neometano uživati u

uzbudljivom raspletu borbe za naslov prvaka svijeta 2006.



*Mladen Jergović*

MLADEN JERGOVIĆ

F1 Racing izlazi mjesečno u Australiji, Bliskom istoku, Brazilu, Bugarskoj, Češkoj, Filipinima, Francuskoj, Grčkoj, Hong Kongu, Hrvatskoj, Indiji, Indoneziji, Italiji, Japanu, Južnoj Africi, Južnoj Americi, Južnoj Koreji,

Kini, Maleziji, Mađarskoj, Meksiku, Nizozemskoj, Njemačkoj, Poljskoj, Rumunjskoj, Rusiji, Sjedinjenim Američkim Državama, Španjolskoj, Švedskoj, Tajvanu, Turskoj, Ukrajini i Velikoj Britaniji. Formula One, Formula 1

and F1 su zaštitni znakovi koji pripadaju Formula One Licensing BV-u, članu firme Formula One Group, i koriste se pod licencom. Tisak: Kratis d.o.o., Franje Tuđmana 14a, 10431 Sveta Nedelja Reprodukcijska u cjelini

ili bilo kojeg dijela fotografije, teksta ili ilustracije bez pismene suglasnosti izdavača zabranjena je. Posebna pažnja neprestano se pridaje tome da sadržaj F1 Racinga bude potpun

točan, no izdavač i tiskara ne mogu prihvatiti odgovornost za pogreške ili propuste. Detalji o pretplati: vidite stranu 83 F1 Racing izlazi 12 puta godišnje i izdaje ga Haymarket Motoring, član

firme Haymarket Magazine Ltd u Velikoj Britaniji, a hrvatsko licencno izdanje izdaje Vox Media, član firme Vox-Zagreb.



## Protagonisti

### Tony Purnell

Bivši boss Jaguar Racinga u posljednje se vrijeme bavio svim i svačim, ali, ako je suditi po njegovoj ocjeni Marka Webbera (str. 78), Formula 1 mu je još uvijek vrlo bliska, i još uvijek je vrlo pomno prati.



### Peter Windsor

I ovaj mjesec Pete je vrlo aktivan. Na strani 23 opira se od Michaela Schumachera, a dalje u broju (str. 28 i 36) uvodi nas u finale svjetskog prvenstva. I naravno, tu su i njegovi nagradivani izvještaji s utrka (str. 84 i 88)



### Steve Matchett

Jeste li znali da tehnički urednik F1 Racinga ima svoj klub obožavatelja? Proverite na www.stevematchettfanclub.com. Ali, prije toga pročitajte Steveovu analizu dva najbolja F1 auta ove sezone (str. 34)



### Lorenzo Bellanca

Ovaj Sicilijanac je jedan od najaktivnijih fotografa F1 Racinga, i njegove fotografije možete naći na mnogom mjestu u ovom broju. Lorenzo je, osim toga, i nogometni fanatik i redovno sudjeluje u utakmicama F1 vozača i novinara, poput one koja se tradicionalno igra u Monzi svake godine



### Jon Nicholson

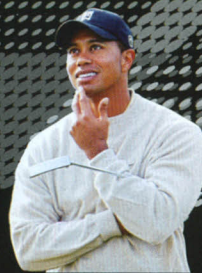
Jon je tri godine proveo unutar Ferrarijeve garaže i slikao, slikao, slikao. Rezultat se može vidjeti u knjizi "Inside Ferrari", napravljenoj u suradnji s našim Mauriceom Hamiltonom. Najbolji dijelovi su u ovom broju F1 Racinga (str. 40)











Tiger u Michaelovom fan klubu  
Golfski superstar Tiger Woods pridružio se onima koji su željeli obilježiti odlazak Michaela Schumachera, nazivajući ga "najvećim svjetskim sportašem". "To što je on učinio je fenomenalno," rekao je.

Osmijeh? Koji osmijeh? Dobro poznati Kimijev navijač Luca di Montezemolo grli Michaela na gridu u Monzi



SCHUMACHER SE "POVLAČI"

## KAKO JE FERRARI IZGURAO SVOJU LEGENDU

Dakle, Schumacher napokon odlazi. Pitanje je: je li skočio sam ili je gurnut?

"Mislio sam da je fer odabrati trenutak kada Felipe ima šansu odlučiti o svojoj budućnosti," rekao je Michael Schumacher prilikom objave svog povlačenja u Monzi.

Upravo je ovaj dio njegove izjave, iza gotovo zatvorenih usana i zubiju, bio taj koji je gotovo sve uvjerio da je Schumijeva odluka o povlačenju bila manje njegova, a više odluka Ferrarijevog menadžmenta.

Je li Schumacher - moćni, beskompromisni, okrutni sedmerostruki svjetski prvak, ni

manje ni više - baš toliko uvidavan i nježan prema budućem statusu još ne posve dokazanog brazilskog broja 2? Naravno da ne. Službeno, on je još rekao: "Ferrari je prepustio meni da kažem kada. Ovakav timing objave mi je odgovarao."

Ali, idemo sve to pročitati onako kako zaista piše: neumljiva Ferrarijeva mašinerija odlučila je da čak niti njihov najveći heroj više nema facu koja im pristaje. Povrh toga, niz događaja nakon Schumacherove odluke o povlačenju u srpnju čini se krojenim upravo po mjeri da mu

se olakša napuštanje Formule 1 sa slatkim okusom još jednog naslova prvaka svijeta. Mislite da sve ovo izmišljamo? Promislite. Schumijevu povlačenje i Kimijev dolazak odlučeni su davno - još 2003. godine. Pogledajte dokaze. Michael je mogao i trebao predvidjeti ovakav rasplet...

### Poglavlje 1: Zadržavanje Michaela u obitelji

Lipanj 2003.: Michael produžuje ugovor s Ferrarijem do kraja 2006. godine, obnavljajući sporazum koji je zapravo trebao isteci na kraju

2004. Jean Todt, Ross Brawn, Rory Byrne, Paolo Martinelli, Gilles Simon i Rubens Barrichello svi potvrđuju ugovore do kraja 2006.

➔ Rujan 2004.: Jean Todt po prvi put naznačuje da na Räikkönena gleda kao Schumacherovog nasljednika: "Sviđa mi se Kimi. On je brz i velik prirodan talent. Kada dođe pravo vrijeme, odabrat ću novog čovjeka - a to bi mogao biti Kimi."

➔ Kolovoz 2005.: Rubens Barrichello zaključuje ugovor s Hondom za 2006. godinu. Ferrari gotovo istovremeno potvrđuje da će ga zamijeniti Felipe Massa. Njegov je menadžer Todtov sin Nicolas i, dakle, jasno je da će Massa biti poslušan broj 2 u Ferrariju.

➔ Rujan 2005.: Ispitivavaju prve glasine o tome da Ferrari cilja na Räikkönena. Ekipa također



"Ferrari je prepustio meni da kažem kada. Ovakav timing objave mi je odgovarao"  
**Michael Schumacher**





**FIA podržava sigurnosnu kampanju na cestama**  
FIA i Michael Schumacher glavni su pokrovitelji kampanje Učinimo ceste sigurnima (Make Roads Safe), međunarodne inicijative za cestovnu sigurnost u zemljama u razvoju. Više na [www.makeroadssafe.org](http://www.makeroadssafe.org).



**Nećemo pijesak, kaže GPDA**  
Udruženje Grand Prix vozača (GPDA) želi asfaltiranje svih zona za izljetanje na F1 stazama. Vozači su još uvijek vrlo zabrinuti zbog druge šikane u Monzi, ali FIA tvrdi da je nova zaštitna ograda na toj stazi sigurnija nego ikada.

## “Je li negativno novinarstvo utjecalo na njegovu odluku o povlačenju?”

finalizira dogovor s Marlborom o sponzorstvu do kraja 2011. godine. Može li dodatni budžet financirati super-ekipu Schumacher/Räikkönen?

➔ **Prosinac 2005.:** Fernando Alonso potpisuje za McLaren za 2007. godinu. Ovo čini Räikkönenov prelazak u Ferrari 2007. još izglednijim.

➔ **Siječanj 2006.:** MotoGP vozač Valentino Rossi testira za Ferrari, ali, na kraju, odlučuje da neće prijeći u Formulu 1. Je li to zato što saznaje da je Massino mjesto sigurno?

### Poglavlje II: Ferrari priprema vrijeme nakon Michaela

➔ **Ožujak 2006.:** Glasine govore da Schumi razmišlja o bacanju ručnika u ring ukoliko njegov Ferrari nije dovoljno brz. U Bahreinu završava drugi, što potvrđuje da će Ferrari biti jak.

➔ **Travanj 2006.:** Michael, navodno, razmišlja o ostanuku u Formuli 1 bar još jednu sezonu, što bi odgodilo dolazak Räikköna. Prema glasinama, Todt je na njegovoj strani; di Montezemolo je uvjeren da je Kimi bolja opcija za budućnost.

➔ **Travanj 2006.:** Glasine u Nürburgringu govore o tome kako Räikkönenovi menadžeri pregovaraju s Renaultom. Je li Michael uspio odgoditi dolazak Finca?

➔ **Svibanj 2006.:** Afera u Monaku. Kritičari kruže i napadaju. Ima li negativno novinarstvo utjecaj na Schumacherovu odluku o povlačenju?

### Poglavlje III: Događaji polako smanjuju bol

➔ **Srpanj 2006.:** Ferrari se vraća na vrh na Indy. Michael odlučuje da će se povući. Da li je slučajnost što se upravo sada mnoge stvari okreću protiv Renaulta?

➔ **Kolovoz 2006.:** Alonso je u Mađarskoj kažnjen u kvalifikacijama. Mnogi se pitaju da li je prvenstvo lažirano kako bi se pomoglo Michaelu - ali, sve se usutkava kada Schumi također dobiva kaznu.

➔ **Kolovoz 2006.:** FIA zabranjuje amortizere mase i ozbiljno narušava Renaultovu konkurentnost.

➔ **Kolovoz 2006.:** Briatore priznaje da je pokušao

namamiti Räikköna u Renault, ali sada kaže da je “prekasno”, nagovještavajući da će Finca voziti za Ferrari.

➔ **Kolovoz 2006.:** Schumacher odgađa svoju odluku o budućnosti i ulazi GPDA direktora do Monze, gdje će gotovo sigurno najaviti svoj odlazak.

➔ **Rujan 2006.:** Alonso je ponovno kažnjen u kvalifikacijama zbog blokiranja Masse u Monzi. Cijeli je F1 pedok je šokiran kaznom koja, čini se, ponovno ide u korist Ferrarija

➔ **Rujan 2006.:** Nakon pobjede u Monzi, Michael najavljuje svoj odlazak. Njegov zagrljaj s di Montezemolom ne izgleda osobito iskren a Luca je bio taj koji je jako inzistirao da se odluka obznani u Monzi. Alonsova eksplozija motora smanjuje bodovnu razliku na samo dva boda - možemo li očekivati poštenu borbu u posljednje tri utrke?

➔ **Rujan 2006.:** Bijesni Briatore govori o prvenstvu namještenom u Schumacherovu korist. Kada je FIA zaprijetila istragom njegovih komentara, tvrdio je kako se samo šalio. Usprkos tome, tri utrke do kraja prvenstva, sumnja u F1 pedoku ostaje vrlo prisutna.

Vidi: Pitpass, str.12 ➔

Windsor, str. 24 ➔

Jergović, str. 25 ➔

Rasplet prvenstva, str. 28 ➔

Schumacherov hram, str.40 ➔

Blažičko, str. 98 ➔



Strategija izlaza: kad je Rossi (dolje lijevo) odlučio ostati u seriji MotoGP, to je, čini, se osiguralo budućnost za Felipe Massu, čiji je menadžer Nicolas Todt (gore). Neko vrijeme govorilo se kako će dodatno sponzorstvo Marlboroa (gore lijevo) omogućiti stvaranje super-ekipe Schumacher/Räikkönen. No, jesu li negativne reakcije na događaje u Monaku (desno) konačno iznudile njegovu odluku?



## POBJEDNICI & GUBITNICI

### DOBAR MJESEC...



... za Sebastog vozača BMW-a Sebastiana Vettela, koji je i u Istanbulu i u Monzi bio najbrži vozač na



... za Nizozemce. Napokon su dobili svoju F1 ekipu (Spyker MF1); u Rotterdamu su Williams i Midland prodefilirali

gradskim ulicama; a Robert Doornbos vozit će za Red Bull u posljednje tri utrke sezone



... za Silverstone. Nakon pobjede Jensonu Buttonu karte za Grand Prix 2007. počele su se prodavati suludom

brzinom. Možda malo rano? Neee...

### LOŠ MJESEC...

... za Udruženje proizvođača automobila (GPMA). Toyota ih je napustila; dosadila im je vječna borba s predsjednikom FIA-e Maxom Mosleyem



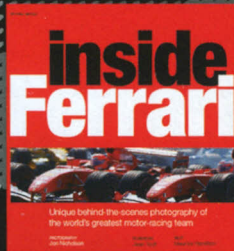
... za njemačke navijače. Michael Schumacher se povlači, a reputacija Nicka Heidfelda je u ozbiljnoj krizi nakon vožnji za BMW Poljaka



... za klinge. Seb Vettel je možda u Istanbulu postao najmlađi sudionik treninga za Grand Prix, ali je također postavio i rekord u brzini kazne za prekoračenje brzine u boksovima







**Super knjiga o životu unutar Ferrarija**  
 "Inside Ferrari", knjiga Mauricea Hamiltona i Jona Nicholsona donosi mnoge čudesne fotografije iz života Michaela Schumachera u Ferrariju. Pogledajte prikaz na str. 40. Knjigu možete nabaviti na [www.mitchell-beazley.co.uk](http://www.mitchell-beazley.co.uk).



Renault je iskoristio TV snimke iz Massinog Ferrarija da pokaže kako stoje stvari

**PREGLED ČINJENICA**

- Alonso su oduzeta tri najbolja vremena zbog "ometanja" u trećem dijelu kvalifikacija
- Automobili Alonsa i Masse nisu nikad bili bliži od 93 metra
- Massa je izgubio 0,3 sekunde u Parabolici zbog vožnje iza Alonsa
- Alonso je završio na 10. mjestu na gridu
- FIA reagira na kritike i kaže da će promijeniti politiku odmjerenja kazni

**AFERA U MONZI**

## JE LI KAZNA OMELA FAIR-PLAY?

Vjerojatno. I sada je FIA sa zakašnjenjem (i ljutnjom) promijenila svoju politiku

Nakon dva dana nezapamćenih kritika izazvanih neshvatljivom kaznom koju je FIA odrezala Fernando Alonsu na Monzi, FIA-in direktor utrka, Charlie Whiting, napisao je sljedeće kratko (i oštro) pismo svim bossovima F1 ekipa: "Pritužbe da je vozač bio blokiran tijekom kvalifikacija više neće biti prosljeđene sucima utrke. Suci će biti pozvani intervenirati samo u slučajevima za koje kontrola utrke smatra da pokazuju jasno i

namjerno blokiranje drugog vozača.

"Smatramo da je besmisleno da suci sudjeluju u dugim i preciznim istragama ako natjecatelji ignoriraju jasne znanstvene dokaze i potom vrijeđaju one koji donose odluke."

Ma bravo! Ovaj novi pristup usvojen je, naravno, prekasno da bi se ispravila nepravda iz Monze, ali zbog toga nije ništa manje dobrodošla, čak i ako je

priopćena uvrijeđenim tonom.

Pa zašto su, pobogu, suci tako opako pogriješili? Zašto su odredili kaznu koju će ogromna većina F1 insajdera (i, također, gledatel-

### "Zašto su suci tako opako pogriješili?"

ja, ako je suditi po pretrpanom poštanskom sandučiću F1 Racin-ga) smatrati apsurdnom, i koja je neizbježno izazvala razarujuće i otvorene izjave, poput one Alons-ove dan nakon utrke: "Formulu 1 više ne smatram sportom"?

Odgovor nam je dao stalni sudac, Tony Scott-Andrews, koji se odlučio na neobičan potez i uputio pismo i Ferrariju i Renaultu na sam dan utrke u Monzi.

F1 Racing je vidio to pismo. Ono započinje pregledom činjenica, nakon kojeg Scott-Andrews potvrđuje kako je "u potpunosti zadovoljen - na osnovu podataka koje je dostavio Ferrari, pregledom ostvarenih vremena oba natjecatelja i saslušanjem objiju strana - da je Alonso ometao Massu". Nakon toga, kaznu je proglasio "potpuno konzistentnom s kaznama koje su u tri navrata tijekom sezone

**UHVAĆENO MOBITELOM**

Uslikali ste nekog slavnog iz Formule 1? Želimo Vašu fotku!

Uхватite ga sada, jer možda više nećete imati priliku

Christian Klien  
 Snimila: Maureen Magee

Maureen je odabrala dobar trenutak, i snimila Kliena u Silverstoneu ove godine. Uskoro će, naime, fotografije ovog vozača u Formuli 1 postati rijetki trenuci iz sve udaljenije prošlosti









### Montoye dobili kćer

Supruga Juana Pabla Montoye Connie rodila je drugo dijete. Paulina Montoya, sestra jednogodišnjeg Sebastiana, rođena je u Miamiju (Florida), 11. rujna u 9 ujutro.

## REZULTATI ISTRAŽIVANJA FIA-E, AMD-A I F1 RACINGA

# KAKO FORMULU 1 VIDI PUBLIKA

Promjene za 2006. uglavnom su dobro primljene, ali gledatelji žele više pretjecanja

Promjene pravila kojima je cilj bio "zapapriti" cjelokupnu predstavu Formule 1 ove sezone uistinu su učinile sport uzbudljivijim. Tako barem vele navijači.

Premda je u pedoku bilo mnogo trljanja brada i rasprava, povratne informacije prikupljene od strane vladajućeg tijela Formule 1 govore kako su ponovno uvođenje promjena guma pri zaustavljanju u boksovima i promjena u formatu kvalifikacija podigli razinu zabave u Formuli 1.

Drugo po redu FIA/AMD/F1 Racing istraživanje ponovno je privuklo više od 90.000 gledatelja iz cijelog svijeta. Čak je više od polovice anketiranih u ovom

istraživanju sudjelovalo po prvi put.

Reakcije na promjene uvedene za 2006. su uglavnom pozitivne. Da je ponovno uvođenje promjena guma tokom utrke učinilo sport uzbudljivijim izjavilo je 66 % navijača, a čak njih 73 % smatra da je novi format kvalifikacija pomak naprijed. Više od polovice anketiranih sada gleda kvalifikacije češće nego 2005., a osjećaju i da je to pomoglo da utrke budu još uzbudljivije.

Istraživanje je također otkrilo mnogo istih prigovora koji su se već pojavili 2005. Navijači misle da je tehnologija vitalna i zanimljiva, no ne žele da ona zasjeni vozačke sposobnosti.

### KOLIKO SU BITNE PROMJENE GUMA?

16%

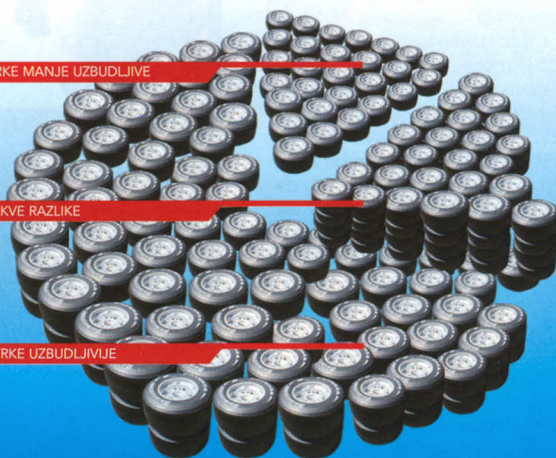
SADA SU UTRKE MANJE UZBUĐLJIVE

18%

NEMA NIKAKVE RAZLIKE

66%

SADA SU UTRKE UZBUĐLJIVJE



### NAJPOPULARNIJI VOZAČI PREMA VAŠIM GLASOVIMA



Nadalje, njih 86 % je odabralo kao najvažniji element utrka - pretjecanje.

Isto se tako čini da F1 navijači žude za pravim ulaskom u kibernetičko doba. Više od polovice navijača bi gledalo utrke, da su dostupne, na internetu - bilo uživo, bilo samo najvažnije događaje. Čak bi preko tri četvrtine gledalaca koristilo internet za opcijske prijenose s automobila odabranog vozača. Sedamdeset posto gledatelja rado bi pratilo dodatne priloge o Formuli 1 iza scene na internetu.

U međuvremenu, Ferrarijeva

**"Ponovno uvođenje promjena guma učinilo je utrke uzbudljivijima"**

zvijezda, Michael Schumacher i dalje ostaje uvjerljivo najpopularniji vozač, daleko ispred konkurencije - čak i ispred aktualnog svjetskog prvaka Fernanda Alonsa. Zapravo, treće mjesto na rang listi (12 %) osvojili su glasovi publike koja nema nekog omiljenog vozača. Ferrari je, također, s 30 % glasova, pobijedio McLaren (21 %) u izboru za najpopularniju ekipu u Formuli 1.





### Villeneuveov CD u prodaji

Prošli smo mjesec podijelili 100 CD-ova Jacquesa Villeneuvea ("Accepterais-Tu?"). Ako niste imali sreće i osvojili CD, možete ga nabaviti preko [www.myspace.com/jvofficial](http://www.myspace.com/jvofficial).



### Dijelili smo i šampanjac...

Bravo za Liz Bate, koja je osvojila bocu šampanjca za najbolji odgovor na završetak rečenice Maxa Mosleya u prošlom broju: "F1 ljudi uvijek mudro zборе jer... ih težina njihovih novčanika drži čvrsto na zemlji."

### JESU LI KVALIFIKACIJE SADA BOLJE?

BOLJE 73%    LOŠJE 14%    ISTO 13%



### PROBLEMI S GUMAMA

## MICHELIN ISPITUJE "SPREJ" SUPARNIKA

Još otkako je slavni kuhar Gordon Ramsay na (britanskoj) televiziji rekao riječ koja počinje slovom F, nije se dogodilo da čovjek s pregačom stvori toliku zbrku. Ova fotografija Bridgestoneovog tehničara natjera la je Michelin u akciju. Naime, upravo se zbog te slike Michelin nakon talijanskog Grand Prix-a obratio FIA-i.

Pregača, rukavice i maska nagale su Michelin da posumnja kako Bridgestone koristi kemijski sprej za poboljšanje prijanjanja svojih guma. To bi proturječilo Članku 73B tehničkog pravilnika: "Bilo kakve modifikacije ili tretmani, osim grijanja, provedeni na gumama bit će



Ovaj je prizor toliko zabrinuo Michelin da su se žalili FIA-i

uzeti u obzir kao promjene specifikacija guma."

Nakon konzultacija činilo se kao da je Michelin prihvatio Bridgestoneovo objašnjenje da je tehničar nosio svu tu opremu kako bi se zaštitio od djelića guma u zraku dok su ove bile rezane radi inspekcije.

Unatoč tome, francuska je kompanija kasnije izdala dopis za medije u kojem govori: "Ova slika zabrinjava Michelin jer:

(1) uobičajeni poslovi na F1 utrci ili testiranju sastoje se od postavljanja, napuhavanja i razmontiranja guma. Za te poslove mi ne koristimo ovu vrstu opreme,

(2) rezanje i analiza guma na stazi također ne zahtijeva ovakvu vrstu opreme,

(3) prema našim stručnjacima, ovakva vrsta opreme bila bi potrebna u slučaju korištenja proizvoda koji ispuštaju dim ili toksične nusproizvode. Mi ne koristimo takve proizvode na utrkama Formule 1, niti na testiranjima."

## NEKAD I SAD

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

- 1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009



Parabolica, Monza Jody Scheckter dobiva čistu desetku za svoj stil iz 1974. Jenson Button je 2006. znatno ugladeniji - i mnogo brži



### KAO JAJE JAJETU

Ne morate pitati Alonso za tajnu formulu. Rekli su mu: "Nemoj reći djeci koja je tajna formula."



ALONSO



DOLMIO MAN

FOTOGRAFIJE: PAUL GILHAM/GETTY IMAGES, XPB.CC

FOTOGRAFIJE: CHARLES COATES/LAT, ARHIVA LAT, MARK THOMPSON/GETTY IMAGES, ADVERTISING ARCHIVES, GETTY IMAGES





## PADDOCK SPY

ZAŠTO JE DOBRO DA SU DJEVOJKE I SUPRUGE VOZAČA U PEDOKU I BOKSOVIMA?  
ZATO JER IZGLEDAJU BOLJE OD NJIH



1



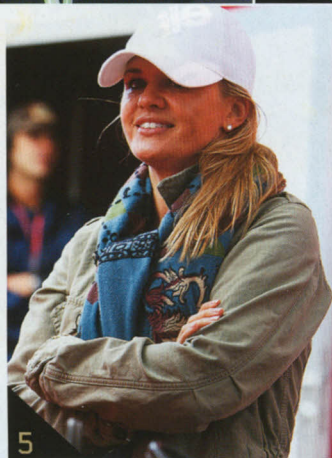
2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12

- 1 Gospodica Fernando: pjevačica Raquel del Rosario posve je u harmoniji s Alonsom, 2 Gospodica Felipe: Rafaela Bassi je s Massom iz vremena davno prije Ferrarija, 3 Gospodica DC: Nekadašnja TV reporterka Karen Minier uskoro će postati gospoda Coulthard, 4 Gospoda Pedro: elegantna Maria Reyes supruga je de la Rose, 5 Gospoda Michael: Corinna Schumacher je prošla kroz svih sedam naslova prvaka, 6 Gospodica Tiago: Manekenku Dianu Pereira ne bi se smjelo pobrkati s bodibildericom Dianom Monteiro, 7 Gospodica Christijan: Liselore Koojiman je miljenica TV režisera i najčešće ima bolju pokrivenost nego Albers, 8 Gospoda Ralf: Cora Schumacher ima na Ralfa vrlo umirujuće djelovanje, 9 Gospodica Scott: Valentina Neuhauser, navodno, Speedu znači više i od samog Red Bulla, 10 Gospoda Kimi: Jenni Dahlman ponešto je viša od Räikkönena, 11 Gospoda Fisico: Luna Castellani je Fisichellina dugogodišnja partnerica, 12 Gospoda Bernie: ne, to nisu njene prave oči.



## MOTY TREBAMO VAŠE GLASOVE

Ishod F1 svjetskog prvenstva sve je neizvjesniji, ali naslov prvaka nije jedina stvar koja se može osvojiti. Tu je i izbor za Čovjeka godine (Man Of the Year) F1 Racinga.

Budući da će u Formuli 1 biti napeto sve do posljednje utrke, vjerojatno će biti napeto i oko vašeg izbora za najbolje ljude ove sezone. Ali, ne zaboravite: u ovoj utrci vi ste ti koji odlučujete. Ovo su jedine F1 nagrade o kojima odlučuje publika, i obuhvaćaju 14 kategorija.

Da biste glasali, kliknite na [www.f1awards.com](http://www.f1awards.com) prije nedjelje, 29. listopada.



Svaki F1 vozač ima priliku da bude izabran za Čovjeka godine

### USPJEH GPDA

## SLUŽBENI F1 TESTOVI SU SIGURNIJI

Kampanja Grand Prix vozača, odnosno njihovog udruženja GPDA (Grand Prix Drivers Association), da povećaju sigurnost u vrijeme testiranja je uspjela.

Za vrijeme testova u Monzi rano u rujnu, po prvi su put uz stazu dežurale kompletne medicinske ekipe. Ovo je bilo prvi put da su testovi bili jednako pokriveni kao i Grand Prix utrke.

Pritisak za ovim unapređenjem osobito je intenziviran nakon velike nesreće bivšeg Toyotinog F1 vozača Cristiana da Matte na testiranju Champ Car serije u Elkhart Lakeu. Da Matta je pretrpio vrlo ozbiljne ozljede glave kad je njegov automobil udario u jelenu na stazi, i samo zbog činjenice da su vrhunski liječnici intervenirali nekoliko sekundi nakon nesreće spašen mu je život.



Button se izvukao bez ozljeda nakon sudara pri 260 km/h u Monzi

## KOTAČ UZ KOTAČ

### SPYKEROVI LJUDI

JOHNNY V COLIN  
HERBERT KOLLES



1 U kojim je F1 ekipama Ron Dennis nekad bio mehaničar?

**Odgovor:** Cooper i Brabham.

Rondel, ne... to je bila njegova ekipa. Reći ću McLaren.

Krivo

2 Na što se odnosi McLarenova oznaka MP4 ?

**Odgovor:** Marlboro Project 4.

Ha, ha, nisam trebao pristati na ovaj kviz. Nemam pojma.

Krivo

3 Koji je Grand Prix vozač objavio muzički CD ove godine ?

**Odgovor:** Jacques Villeneuve.

A, ovo je teško. Imam taj CD! Jacques Villeneuve.

Točno

4 Koliko je automobila startalo na američkom Grand Prixu 2005. ?

**Odgovor:** Šest.

Tehnički, što je start? Šest.

Točno

5 Tko je Neil Horan?

**Odgovor:** Kostimirani svećenik koji je istrčao na stazu za vrijeme britanskog Grand Prixu 2003.

Nemam pojma.

Točno

6 Gdje i kada je Renault dobio prvu F1 utrku?

**Odgovor:** Jean-Pierre Jabouille, GP Francuske 1979. u Dijonu

To je bilo u Dijonu ili Paul Ricardu. Ne, u Dijonu. 1982.

Krivo

7 Koje su godine uvedene gume sa utorima, umjesto slikova?

**Odgovor:** 1998.

Hm, 1997. ili 1998. Slikovi su sigurno bili 1996. Bilo je to 1998.

Polovično

8 Tko je bio prethodnik Maxa Mosleya u FIA-I?

**Odgovor:** Jean-Marie Balestre.

Balestre. Koja je to bila zvijezda, ha, ha.

Točno

9 Koje godine su GP pobjednici počeli dobivati 10 bodova, umjesto 9?

**Odgovor:** 1991.

Moram pogađati. 1990.?

Točno

10 Koji svjetski prvaci su dobili samo jednu utrku u njihovoj godini osvajanja prvenstva?

**Odgovor:** Mike Hawthorn 1958. I Keke

Rosberg, I netko puno prije toga.

Skoro

Rezultat ovog mjeseca je:  
NERJEŠENO

Polovično.

NERJEŠENO  
5,5/10



Nedavno sam o tome čitao, ali se ne sjećam.

Krivo

He, he, gdje je lan Phillips? Ne znam.

Krivo

Mislim, Villeneuve.

Točno

Ovo je prelagano! Šest.

Točno

Ne znam. Tko?

Krivo

To je bila turbo era. Jabouille, mislim, u Dijonu, 1979. ili 1980.

Točno

19... hmm... 98.

Točno

Balestre.

Točno

To je bilo 2000. ili 2001. Ne znam.

Krivo

Keke Rosberg i... John Surtees?

Polovično.

NERJEŠENO  
5,5/10







### Gillan potpisao za Toyotu

Vrlo cijenjeni aerodinamički guru Mark Gillan (nekad šef razvoja performansi u Jaguar Racingu) postat će iduće sezone šef aerodinamike u Toyoti. Nakon odlaska iz Jaguara Gillan je bio redovni profesor na sveučilištu Surrey u Engleskoj.

## F1 ZNANOST

# ČITANJE IZMEĐU REDOVA

Problem sa sadašnjim pravilima je da su suviše otvorena za razna tumačenja



Afera s amortizerima mase naglasila je probleme s važećim pravilima

PROŠLI MJESEC OTVORENA su mnoga ozbiljna pitanja koja se izravno tiču načina na koji funkcionira proces sastavljanja tehničkih pravila u Formuli 1. Sve je bilo potaknuto kada je FIA-in Međunarodni Prizivni Sud (International Court of Appeal) prošlog mjeseca proglasio ilegalnim Renaultove amortizere mase – oprugama ovješten uteg smješten u nosu auta. Taj je isti uređaj prije nešto manje od 12 mjeseci dobio FIA-in pečat odobrenja za upotrebu, no sada je vladajuće tijelo Formule 1 povuklo to odobrenje. Radi se o neugodnom zaokretu od 180 stupnjeva koji je mnogo kritičare naveo da glasno postavu pitanje neutralnosti i nepristranosti procesa sastavljanja tehničkih pravila.

Bilo da su amortizeri mase prava ili kriva stvar, ovo je bio još jedan primjer zbrkane pravde u tehnologiji Formule 1. Zašto se, zapravo, ovakve stvari dešavaju uz toliko naglašeno prisustvo javnosti?

### ODGOVOR NA PITANJE

Ako neka ekipa ima bilo kakvo pitanje u vezi s nekom tehnološkom ili tehničkom novinom, oni će ga u pravilu proslijediti FIA-inom tehničkom odjelu, i tako pokušati dobiti odobrenje za tu ideju. U prosjeku, FIA u jednoj sezoni primi oko deset takvih upita od svake ekipe. U većini slučajeva, ekipe žele tek razjašnjenje specifičnog slijeda riječi određenog članka u

pravilniku, ili potvrdu razmijevanja određene tehničke interpretacije. No, ponekad, ekipe traže diskretno odobrenje za neku tehnološku novotariju koja se nalazi na samoj periferiji, ili čak na samom rubu, postojećih pravila.

**Ekipe mogu izvrnuti ili čak prikriti krajnju ulogu tehničke inovacije, kako bi prošla kontrolu FIA-e**

### ISPRAVAN ODGOVOR NA PITANJE

Naravno, uložiti su vrlo visoki, pa tehnički odjel svake ekipe želi od FIA-e izvući samo pozitivne odgovore na svoja pitanja. Jer, ako je bilo koji zahtjev odbijen, FIA-in službeni odgovor potom biva prosljeđen cirkularnim pismom svim ostalim ekipama. Na taj se način eliminira bilo koja skrivena prednost koju je ekipa koja je poslala originalni upit pokušala ostvariti. Jednako tako, ako ekipa sumnja da neka suparnička ekipa razvija tehnologije za koje misle da su van pravila, uobičajen je postupak zatražiti od FIA-e pojašnjenje relevantnog tehničkog pitanja. Na taj se način distribuiranje negativnog





#### Gascoyne se vraća

Mike Gascoyne se vraća u Formulu 1. Preuzet će ulogu šefa tehnologije u novoj (staroj) ekipi Spyker MF1. Gazza počinje raditi 1. studenog, i bit će po statusu jednak tehničkom direktoru Jamesu Keyu



#### Zvijezde na stazi

David Coulthard i Eddie Irvine bit će glavne zvijezde u novoj seriji "The Race" televizijske kuće Sky One. Domaćin serije bit će Denise Van Outen, a DC i Eddie će predvoditi dvije ekipe slavni. Serija će kulminirati finalnom utrkom u Silverstoneu.

odgovora koristi za, pogadate već, eliminiranje prednosti suparničke ekipe. Priljavo je ratovanje, izgleda, postalo uobičajeno u Formuli 1.

### DJELOVANJE POD RADAROM

Ako ekipa pokušava uvesti neki osobito radikalni ili tajni element na automobilu, svoje karte mora držati jako blizu prsiju. Problemi mogu iskrsnuti u ovoj fazi, jer i ekipa i FIA rade s podacima i informacijama koje su otvorene za različita tumačenja. Ekipa može definirati i interpretirati određeni dio pravilnika na jedan osobit način, ponekad tako da izvrne ili čak prikrije krajnju ulogu te tehničke inovacije, kako bi neometano prošla kontrole onih koji neprestano provjeravaju pridržavanje pravilima. To potvrđuju i riječi jednog F1 insajdera, koji je za F1 Racing izjavio da FIA ne bi bila odobrila Renaultu korištenje amortizera mase da su inženjeri te ekipe rekli FIA-i da taj sistem povećava aerodinamičku prednost nad drugim ekipama za 10-15%. Tako, premda su u Renaultu bili potpuno otvoreni u pogledu praktične upotrebe amortizera mase, nekako im je uspelo ne otkriti u potpunosti krajnji potencijal tog sistema. Zbog ovoga je Renault i platio cijenu kad su amortizeri mase nedavno ipak zabranjeni.

### ISKORIŠTAVANJE POTENCIJALNIH RUPA U PRAVILIMA

Ovo je područje u kojem se najčešće javljaju problemi. Prema Članku 2.6 Tehničkog pravilnika Formule 1, sve ekipe moraju osigurati da su njihovi automobili u svakom trenutku unutar granica pravila. FIA je do sada bila relativno popustljiva u svojoj reakciji na tehničke inovacije koje su u suprotnosti s pravilima – bilo da su te inovacije odmah zabranjene, ili su zabranjene kasnije bez retroaktivnih kazni – i ekipe, zapravo, mogu kršiti pravila i koristiti ilegalne automobile, sve dok ih se ne uhvati.

## KADA DOBRA IDEJA ODJEDNOM POSTAJE LOŠA IDEJA?

1997./98. McLarenov sistem skretanja kočnicama Nitko se nije previše brinuo kad je 1997. godine McLaren u svoje kokpite uveo drugu papučicu za kočnice. No, kad je uređaj, koji je vozačima dozvoljavao individualnu kontrolu okretnog momenta stražnjih kotača, pretvorio McLarenove aute u dominantne pobjednike početkom 1998., odjednom su svi skočili. Protestna kampanja tj navodno predvođena od strane Ferrarija tj rezultirala je zabranom uređaja na brazilskom Grand Prixu.

2003. Michelinova širina guma Michelin je odlučio iskoristiti tehničko pravilo koje je govorilo da se širina guma mjeri samo kad je automobil u mirovanju. Tako se širina onog dijela gume koji je u dodiru sa stazom mogla povećati kad bi se auto kretao. Ferrari je protestirao i, unatoč burnim reakcijama ekipe s Michelinovim gumama, FIA je prisilila francuskog proizvođača da proizvede uže gume.

2004. BAR-Hondin sistem prijenosa momenta na prednje kotače

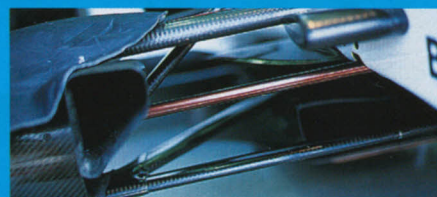
Taj je sistem dodao prednju osovinu koja je zapravo omogućila da prednji kotači budu pod kontrolom diferencijala. Pravila ne kažu kako u tome ima bilo što ilegalno, sve dok uređaj funkcionira čisto mehanički. Kad su inženjeri BAR-a primijenili elektronički servo, uređaj je stavljen na crnu listu, i konačno zabranjen na kraju

2006. BMW-ova "twin tower" krila

Iskorištavajući aerodinamički "paket" pravila koja dopuštaju poboljšanja oko nosa šasijske, BMW je prošao kroz svu potrebnu papirologiju i dobio dozvolu za inovativna vertikalna krila. Ali, njihova upotreba im je dopuštena na samo jednoj utrci. Tada je prevagnuo zdrav razum i krila su zabranjena, navodno zbog ometanja vidnog polja vozača.

2006. Amortizeri mase

Kad su u Renaultu počeli koristiti amortizirane utege u nosu auta, odlučili su FIA-i reći da je njihova svrha omogućavanje bolje traktacije. Kad su, međutim, tehničari FIA-e shvatili da je uređaj donio i veliki napredak u aerodinamičkoj djelotvornosti, njegovo je daljnje korištenje dovedeno u pitanje. Na kraju su amortizeri mase proglašeni ilegalnima.



Vidi: Briatore intervju, str. 52

Bilo da su amortizeri mase prava ili kriva stvar, bio je to još jedan primjer zbrkane pravde

Nedavna afera s amortizerima mase otvara zanimljive pretpostavke. Bi li timovi mogli koristiti tu sivu zonu na rubu pravila i koristiti neku nelegalnu, neprimječenu tehnologiju u kratkom razdoblju, prije nego što opći protest iz F1 pedoka privede kraju natjecateljski život te nove tehnologije? Moguće je, ali ne jako vjerojatno. Premda su amortizeri mase naknadno zabranjeni, ekipa nije tajila njihovu svrhu. Da je ekipa

željela držati u tajnosti svoju prednost, potencijalna bi kazna od strane FIA-e vjerojatno bila puno veća. Unatoč očitoj nesavršenosti, međutim, opće je mišljenje da je trenutni sistem pravila još uvijek najdjelotvorniji. No, nevolja je u tome što cijeli proces ostaje tako jako subjektivan. A to, na žalost, znači da će se tehničke procedure u Formuli 1 u predvidivoj budućnosti nastaviti odvijati pod tamnim oblacima sumnje.

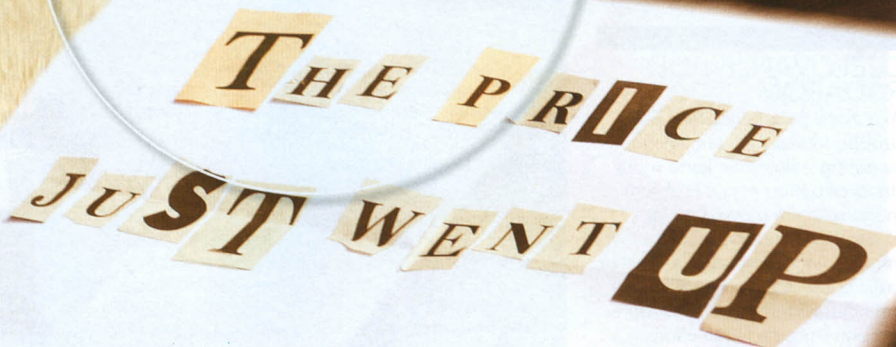




Novac natrag ako Jenson pobijedi iz Silverstonea javljaju da će svakome tko kupi ulaznicu za glavnu tribinu za britanski Grand Prix 2007. prije kraja rujna, vratiti kompletni iznos od 95 dolara - ako Jenson Button dobije utrku. Ulaznice se prodaju kao lude.

## F1 EXPOSE

Ako Bernie ne može imati više utrka, može jednostavno više naplaćivati od postojećih organizatora



# UMJETNOST NOVIH PREGOVORA

FIA je objavila F1 kalendar za 2007. ranije nego obično, ali on je sve samo ne definitivni, i puno više od pukog popisa utrka. Zapravo, on je oružje u vrlo složenoj političkoj igri

Ne bi li bilo lijepo misliti kako je kalendar utrka Formule 1 komponiran tako da proizvede najbolji mogući sportski spektakl? Na nesreću, sudbina belgijskog Grand Prixa u Spa-Francorchampsu, koji je jedne

godine u kalendaru, iduće nije, pa se onda opet vraća, poučava nas da su sportski interesi potpuno na dnu liste prioriteta.

Kalendar za 2007., kojeg je FIA izdala u kolovozu, ranije nego ikada prije, može se promatrati kao lukavo sredstvo

političke manipulacije, alat čija je primarna svrha ostvarivanje strateških ciljeva vlasnika komercijalnih prava Formule 1, Bernieja Ecclestonea. Je li ovo suviše cinična interpretacija? Pogledajmo...

(a) u kalendaru bude više utrka, ili (b) naplati više za održavanje utrka. Međutim, opciju (a) može postići samo ako ekipama za to plati (Concorde ugovor jamči kompenzaciju ekipama za dodatne utrke, iznad propisanih 16 plus jedna, dakle maksimalno 17), i ako ih uvjeri da je voziti više utrka u njihovom najboljem interesu. U međuvremenu, vjerojatnije je da će ostvariti opciju (b) ako uvjeri neke

### DATUMI ZA VAŠ DNEVNIK?

HEvo F1 kalendara za 2007., objavljenog od strane FIA-e 29. kolovoza, uz dva vjerojatna dodatka. Većina datuma ostaje kako je, ali ako kalendar unosite u svoj dnevnik, savjetujemo da koristite običnu olovku.

### ŠTO ŽELI BERNIE?

Na kraju krajeva, Ecclestone želi zaraditi više novca. Uz pomoć F1 kalendara on to može tako da

AUSTRALIJA  
(Melbourne)  
18. ožujak

\* PACIFIC  
(Suzuka)  
25. ožujak

MALEZIJA  
(Sepang)  
8. travanj

BAHREIN  
(Sakhir)  
15. travanj

\* SAN  
MARINO  
(Imola)  
29.04 / 6.05

ŠPANJOLSKA  
(Barcelona)  
13. svibanj

MONAKO  
(Monte-Carlo)  
27. svibanj

CANADA  
(Montreal)  
10. lipanj

SAD  
(Indianapolis)  
17. lipanj

FRANCUSKA  
(Magny-Cours)  
1. srpanj

V. BRITANIJA  
(Silverstone)  
8. srpanj

NJEMAČKA  
(Nürburgring)  
22. srpanj

MAĐARSKA  
(Budimpešta)  
5. kolovoz

TURSKA  
(Istanbul)  
26. kolovoz

ITALIJA  
(Monza)  
9. rujanj

BELGIJA  
(Spa)  
16. rujanj

KINA  
(Šangaj)  
30. rujanj

JAPAN  
(Fuji)  
7. listopada

BRAZIL  
(Interlagos)  
21. listopada

\* Utrke koje još nisu potvrđene, ali koje bi mogle biti uvrštene u kalendar





### Korejanci žele Grand Prix

Uznapredovali su planovi za organizaciju Grand Prix-a Južne Koreje 2010. ili kasnije. Bernie Ecclestone objelodaniti će prvu verziju izgleda buduće staze, prema planovima Hermanna Tilkea, u Seulu 2. studenog ove godine.



### Indy zadržava Grand Prix

Američki Grand Prix 2007. održat će se u Indianopolisu, ali radi se samo o jednogodišnjem ugovoru. Predsjednik Indyja Tony George je rekao: "Ne možemo se obavezati ništa duže, za sada. Ali, naše su namjere ostati (s Formulom 1) dugoročno."

### STAZE NA BERNIJEVOM NIŠANU



Montreal-zabrana reklamiranja ugrozila je utrku 2004.



Magny-Cours-oduvijek na kritičnoj listi



Silverstone - neprekidno prepucavanje oko infrastrukture

organizatore utrke da je njihova pozicija ugrožena jer (a) više nije moguća opcija. Radi se šakkljivom balansiraju, i kalendar za 2007. izgleda upravo kao da je brižljivo koncipiran za ostvarivanje upravo navedenog.

U tim pregovorima Ecclestone drži sve karte u svojim rukama jer svaka država, staza i organizator utrke želi zadržati svoj Grand Prix. To znači da je, za mnoge utrke, on taj koji uvijek može diktirati uvjete.

### SUDBINA IMOLE

Obično je uvijek prvi, provizorni F1 kalendar bio predstavljen u listopadu, i to sa svim utrkama s neodređenom sudbinom označenim kao "provizornim" ili "ovisnim o ugovoru". Ove godine to nije bio slučaj. Prvi je kalendar bio objavljen kao gotova stvar - bez Grand Prix-a San Marina u Imoli.

Dojam je bio kao da je odluka donesena. Zapravo, sve je to dio Ecclestoneovog plana. Svjetsko Vijeće Motosporta FIA-e (FIA World Motor Sport Council - WMSC), koje ratificira kalendar, može još uvijek vratiti bilo koju utrku u kalendar. Vijeće to može učiniti na bilo kojem preostalom sastanku ove godine, i to na zahtjev, vjerojatno pogađate, vlasnika komercijalnih prava.

Ecclestone je bio vrlo javan u svojim zahtjevima za modernizacijom zastarjele staze u Imoli. No, na talijanskom Grand Prix-u u Monzi - na kojem je bilo mnogo lobiranja od strane Imole, kao i za Imolu - postalo je jasno da se uvjeti za povratak Imole u kalendar tiču financijske naknade, a ne same staze.

Postavimo to jasnije: ako Imola plati dovoljno veliku naknadu za utrku, Bernie će je vratiti natrag u kalendar. Oni oštrijeg oka vjerojatno su već zapazili da postoji

zgodna pauza od četiri tjedna između Bahreina i Španjolske, u koju bi mogla biti ubačena Imola.

### ŠTO JE SA SUZUKOM?

Postoji još jedna zgodna pauza, od tri tjedna, između Australije i Malezije. Ako uzmemo u obzir da su prve dvije ovosezonske utrke održane u dva vikenda za redom, pauza je dovoljna na ubacivanje još jedne utrke u nju. Staza u Suzuki, u Hondinom vlasništvu, izgubila je japanski Grand Prix od 2007. na dalje (u korist staze Fuji, u

Toyotinom vlasništvu) i oni su spremni platiti za održavanje novog, pacifičkog Grand Prix-a.

Ovome treba dodati da bi ta ekstra utrka na početku sezone odgovarala ekipama: prvo, uštedjele bi trud i novac za prijevoz automobila, opreme i osoblja iz Australije u Europu i onda ponovo natrag u Maleziju, i drugo, Japan je ključno komercijalno tržište. U ovom slučaju Ecclestone može biti gotovo siguran da neće morati masno platiti ekipama kako bi ih nagovorio na dodatnu utrku.

### A TURSKA?

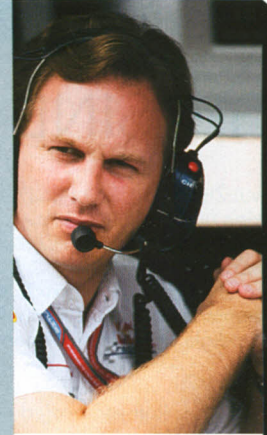
Turska čvrsto stoji na objavljenom kalendaru za 2007. godinu, no njezina je pozicija bila pod ozbiljnom prijetnjom. Naime, pobjednički je pehar Felipeu Massi ove godine predao Mehmet Ali Talat - tursko-ciparski političar, ili točnije predsjednik Turske Republike Sjevernog Cipra koju priznaje samo Turska. FIA je brzo krenula u akciju i osudila događaj kao pokušaj kompromitacije FIA-ine političke neutralnosti. Vladajuće tijelo Formule 1 je, također, pokrenulo i istragu koja je kulminirala rekordnom kaznom od 5 milijuna dolara turskim organizatorima, kaznom određenom na posebnom sastanku WCMS-a 19. rujna u Parizu.

Neki rani nagovještaji iz FIA-e sugerirali su da bi Turska čak mogla izgubiti prava za održavanje bilo kojeg natjecanja u sklopu FIA-e. No, ne čudi niti što se krivica, nakon što se prašina malo slegla, počela prebacivati prema organizatorima Grand Prix-a, radije nego prema turskoj motosport organizaciji. Drugim riječima, Turska je, nakon određivanja financijske kazne, zadržala sve svoje FIA utrke, a glavnu će štetu vjerojatno pretrpjeti organizatori utrke, koji će se sada naći u bezizlaznoj financijskoj situaciji, i vrlo ranjivi prema Ecclestoneovom obnavljanju uvjeta pregovora za organizaciju idućih utrka. I naravno, postoji mogućnost da Ecclestone utrku promovira sam. Kako god bilo, vladar Formule 1 bit će, kao i uvijek, na dobitku.

### STAZE, ČUVAJTE SE

Ovo što se događa s Turskom nije ništa novo. Pogled kroz prošle godine otkriva obrazac: Magny-Cours, Montreal i Silverstone su samo neke od staza koje su bile - zbog različitih navodnih razloga - gurane u, za Ecclestonea, sve povoljnije ugovore. Možda je jedino Monako imun. Pouka priče je ova: ako ste organizator Grand Prix utrke, čuvajte leđa.

**KALENDAR ZA 2007. MOŽE SE PROMATRATI KAO LUKAVO SREDSTVO POLITIČKE MANIPULACIJE ČIJA JE PRIMARNA SVRHA KORIST ZA BERNIEJA ECCLESTONEA**  
Prava svrha kalendara



## "IZGUBLJENI U PRIJEVODU" CHRISTIAN HORNER

"Oslobodili smo Christiana Kliena da se posveti idućoj fazi u svojoj karijeri. Nakon što je dobro odradio svoj posao u trećem automobilu ove godine, Robert Doombos je logična zamjena."

**Christian Horner, sportski direktor, Red Bull Racing**

### PRIJEVOD

"Christian nije pokazao bog zna što, pa nam i nije nešto žao što odlazi. Robert nije mega zvijezda, ali nemamo puno drugog izbora."





**Wright u Toro Rosso**  
Nekadašnji šef marketinga u Williamsu Jim Wright, seli u Scuderiju Toro Rosso gdje će biti šef sponzorstva. Ovo dokazuje da će u Red Bullu uskoro početi ozbiljno razmišljati u vanjskom popunjavanju svojeg budžeta.

## F1 BIZNIS

# GLASINE O PRODAJI DVOJICE F1 VELIKANA

SVJEŽE GLASINE O PRODAJI ekipa u posljednje vrijeme okružuju McLaren i Williams. Okolnosti odgovaraju prodavačima, s obzirom da je osigurana budućnost Formule 1 podigla cijene svim ekipama.

### McLAREN

Mercedes, koji već posjeduje 40 posto McLarena, bliži je nego ikada kupnji preostalih dionica. Unatoč teškoj godini, McLaren izgleda dobro. Odjel za marketing je uspješno riješio tranziciju udaljevanja od duhanskog novca, tako da će momčad imati financijere koji će osigurati da auto bude brz, dok bi se dolaskom Fernanda Alonsa financijska situacija mogla samo poboljšati. Komentirajući najnovije glasine, Ron Dennis, koji posjeduje polovicu od preostalih 60 posto ekipe,

rekao je da će se povući s pozicije vođe ekipe u roku od pet godina. "Ne postoji određeni plan," rekao je. "McLaren ima mnogo ambicija, i one će se lakše ostvariti ako postoji snažnija veza s Mercedesom."

### WILLIAMS

Patrick Head već dugo razmišlja o prodaji svog 30-postotnog udjela u Williamsu, a najbliže joj je bio 1999. godine, nakon potvrđivanja sporazuma o nabavljanju BMW-ovih motora. Pregovori s bankom JP Morgan su propali, ali govori se da čovjek blizak ekipi – trgovac nekretninama, prijatelj Franka Williamsa i bivši vozač turističkih automobila, Russell Spence – ponovno istražuje mogućnosti kupnje dijela ekipe, iako to Williams odlučno demantira.



Govori se da se Patrick i Ron spremaju na prodaju svojih dionica

Štoviše, Head se nedavno preselio iz Londona u Oxfordshire, nedaleko od baze ekipe, što može biti pokazatelj da on želi povećati svoj izravni doprinos napretku ekipe, a to bi, opet, samo povećalo vrijednost njegovih dionica. Pa

ipak, kao što je F1 Racing već predvidio, sada je logično vrijeme za Heada da proda svoj udio. Toyotini motori su osigurani za iduće tri godine, i vrijednost ekipe, unatoč lošoj trenutnoj sezoni, od sada će samo rasti.

## MIDLAND POSTAJE SPYKER

F1 pedok je oduvijek pretpostavljao da Midlandov šef, Alex Shnaider, ne namjerava u Formuli 1 ostati dugo. To je potvrdila i nedavna prodaja Midland F1 ekipe nizozemskom proizvođaču automobila Spyker, za 135 milijuna dolara. Uzimajući u obzir da je Shnaider potrošio za ekipu relativno malo – krajem 2004. godine kupio je Jordan za 25 milijuna dolara – neki misle da je zaradio oko 40 milijuna dolara, iako je točan iznos bliži 30 milijuna. U svakom

slučaju, Shnaider je obavio ono što je i zamislio – kupio je F1 ekipu po najnižoj mogućoj cijeni, pričekao da se smiri GPMA-FIA-FOM rat i na kraju završio kao vlasnik više nego atraktivne investicije, ekipe s poboljšanom financijskom situacijom, u sportu koji više nije pred raspadom. Sjajan posao, ako imate milijune da uđete u njega.



Nakon manje od godine dana, ime Midland nestaje iz Formule 1

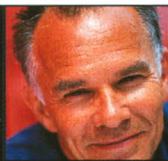
## KRIVULJA ZARADE

Procjena 10 najvećih naknada za organizaciju Grand Prix utrke 2006.

Grand Prix Kine	\$ 27,5 mil.
Grand Prix Bahreina	\$ 23,0 mil.
Grand Prix Turske	\$ 23,0 mil.
Grand Prix Malezije	\$ 22,0 mil.
Grand Prix Europe	\$ 19,0 mil.
Grand Prix Australije	\$ 16,5 mil.
Grand Prix Brazila	\$ 16,5 mil.
Grand Prix Kanade	\$ 16,5 mil.
Grand Prix Japana	\$ 16,5 mil.
Grand Prix SAD	\$ 16,5 mil.

NB: Ovo su naknade koje su pojedini organizatori platili firmi Formula One Management Bernieja Ecclestonea za održavanje utrke u ovoj sezoni. Izvor: "SportsBusiness, The Business of Formula One", Christian Sylt i Caroline Reid





## Peter Windsor Uz dlaku

Peter, voditelj "unilateral" intervjua nakon utrke, polako se privikava na Michaelovu objavu o povlačenju

**K**imi, po svom običaju, ulazi prvi. Jer, utrka je gotova. Postolje. Press konferencija. Idemo to obaviti. Ima se za raditi pametnijih stvari, sad kad je dan završen.

Robert Kubica stiže malo zatim; izgleda izgubljeno.

"Tamo prijeko. Desno. Ne. Vaše desno. Ne zaboravite kapu."

I tad se konačno, u pratnji Sabine, svoje predstavnice za medije, pojavljuje Michael, a za njim uobičajena svita lokalnog osoblja.

Kao prvo, Michael mora saznati za najbrži krug.

"Ako ništa drugo, odvezao si najbrži krug," kažem glasno Kimiju, znajući da Michael, okrenut leđima, sluša.

"Stvarno?" kaže Kimi, izgledajući iznenađeno. Michael baca pogled na Kimija, smješka se i, ako ne griješim, njegova je poruka: "Vidiš? Bio si dovoljno brz da pobijediš. Pa ipak sam te dobio..."

Vremena je malo. S moje lijeve strane, monitor pokazuje snimke gledalaca, siguran znak da će se režiser uskoro prebaciti na snimak iz sobe za intervjue u kojoj upravo sjedimo. Čekam, nervozniji nego ikad, jer znam da je Michael Schumacher zatražio da uživo, svima, objavi svoju iskaz. Mogu samo misliti o čemu. I nadam se da sam u krivu.

I, iznenađeno se pojavljuje slika trojice vozača, poredanih, pogleda uprtih u mene. I tako, počinjem.

Uputstvo je bilo jednostavno; razgovaraj s Michaelom na uobičajeni način, pitaj ga o utrci. On će, u uvodu svog odgovora, dati svoju izjavu. Naredno pitanje ne smije slijediti tu izjavu. Vratiti se natrag na utrku.

**"Ferrari mu nije rekao da prestane; stvorio je okruženje koje će to učiniti očitim"**

Osjećam da je Michael na rubu emocionalnog ispada, ako je tako nešto uopće moguće. Završavam pitanje, on zastaje na sekundu ili dvije, diže pogled i gleda me opet pravo u oči.

Priča o "pravom trenutku" i važnosti da "obznani svoje planove". I tad, gotovo suviše brzo, izgovara rečenicu koju svi očekujemo čuti, neki s odobravanjem, dok je većina ipak tužna i iznenađena jer se to navještenje stvarno događa:

"Odlučio sam se povući..."

Kimi gleda u stranu, ne baš siguran u to što bi trebao misliti ili učiniti. Robert gleda ispred sebe, igra se s mikrofonom. Gledam u Michaela, pokušavajući se smiješiti bez smiješka, i pokušavajući prihvatiti njegove riječi.

Michael je sabran. Govori stvari koje je već uvježbao, ali ih istovremeno govori sa sigurnošću koja dolazi od srca. I iznenađam sam ja taj koji je ošamućen – njegovom karijerom u Formuli 1 i njegovom sposobnošću da se povuče dok je na



Prave suze ovaj put su izostale, ali ovo je emocionalni ispad u Schumacherovom stilu

vrhuncu, dok još pobjeđuje. U trenutku kad je upravo osvojio svoju 90. pobjedu, Svetog mi Petra.

Ali, sad su i Michaelove oči gotovo vlažne. Razmišljam kako da prebacim razgovor na Kimija, ali Michael je u trenu opet u kontroli i govori kako je osjećao da ima obavezu prema Felipeu i njegovoj situaciji s ugovorom.

Razmišljam o Ferrariju koji je Kimija unajmio prije puno vremena i o tome kako samo Michael može ovako odigrati stvar, govoreći o nečem toliko bezazlenom poput Masse, kad bi zapravo – možda, nadam se – on vozio i u 2007. da je dobio čistu ponudu: Michael i Massa, još jedna godina, još jedno prvenstvo.

I naravno da bi ga osvojio. Najbrži vozač, najspremniji vozač, najinteligentniji vozač. Kako bi mogao izgubiti?

Ali Ferrari je, ostavljeno nam je da shvatimo, imao drugačije nakane. Nisu mu rekli da prestane; umjesto toga stvorili su okruženje koje će vremenom stvari učiniti tako očitima. Naravno, znajući da Michael neće napraviti pogrešku da prekomjernom količinom ponosa umanjiti svoje dostojanstvo.

I tako pokušavam opet, pitajući ga o njegovom mentalnom sklopu sad kad se njegove posljednje utrke privode kraju.

Odgovara prekrasno, stapajući priču o adrenalinu i o želji riječima nekog tko je ispunio sve što je želio. Rođen je, tako, novi Michael Schumacher – onaj koji se još natječe premda svi znamo da zapravo prestaje. Onaj koji umanjuje udarac objave pobjedom na dan kad cijelom svijetu donosi novost. Onaj s vječno besprijeekornim osjećajem za pravi trenutak.

Nakon intervjua, čekam da se gužva malo smanji i da učinim nešto što nisam nikad učinio: rukujem se s Michaelom i zahvaljujem mu se. Riječi ne mogu niti iz bliza pokazati ono što zaista osjećam, ali te su riječi ipak početak.

## NATJEČAJ OSVOJITE GRAND PRIX NA DVD-U

Zahvaljujući zalaganju F1 Racinga, epski film Johna Frankenheima "Grand Prix" uskoro se po prvi puta pojavljuje u DVD formatu, i po prvi put u Velikoj Britaniji.

Kako bi se 2. listopada proslavila ta ponovna inauguracija filma, F1 Racing je dobio 10 primjeraka za podijeliti čitateljima. Za osvajanje svog primjerka, odgovorite na pitanje:

"Koji je izmišljeni vozač u filmu osvojio svjetsko prvenstvo 1966. godine?"

Svoj odgovor, vaše ime, adresu i broj telefona do 27. listopada pošaljite na [f1racingcompetition@haynet.com](mailto:f1racingcompetition@haynet.com) s naznakom za "Grand Prix".



Vidi Pitpass: Overdrive, str. 25

## SMRZAVANJE MOTORA 2007 UTRKA MOTORA SE ZAHUKTAVA

Kako krišom ostvariti prednost nad suparnicima prije no što zabrana razvoja motora za 2007. stupi na snagu?

Honda je u Monzu donijela nove motore kako bi ih prije kraja godine mogla homologizirati, ali su oni tijekom prvih slobodnih testiranja eksplodirali i potom su diskretno uklonjeni. Renault će slijedeće sezone opskrbljivati jednu od ekipa Red Bulla, a Adrian Newey bi očajnički želio da RBR koristi francuski V8. No, važeći ugovor ekipe s Ferrarijem mogao bi to onemogućiti.

Ferrari je, s druge strane, u pregovorima s ekipom Spyker MF1, koja želi povezati svoje novostecene F1 aktivnosti sa suradnjom koja od prije postoji između te tvornice cestovnih automobila i Ferrarija.



Honda je odgodila uvođenje novih motora nakon što su dva eksplodirala na slobodnim treninzima u Monzi

Vidi: Pitpass: Kako je Ferrari izgurio iz ekipe legendu, str. 10...

.....: Overdrive, str. 25

.....: Žuta zastava, str. 98.



DOLAZI 2007.

## VIŠE BRITANACA U FORMULI 1?

Formula 1 sprema se se za dolazak novih britanskih vozača u 2007. Lewis Hamilton i Anthony Davidson sve su bliže potpisivanju ugovora za vožnju u utrkama.

U McLarenu kažu da neće biti nikakvih službenih priopćenja prije kraja ove godine, ali najsvježije glasine govore da je Hamilton, ovogodišnji prvak u seriji GP2, bliži nego ikad potpisivanju ugovora s ovom ekipom, i odmjerenju snaga sa svjetskim prvakom Fernandom Alonso. Njegov postojeći ugovor s McLarenom navodno čak predviđa da, ukoliko ga McLaren ne postavi u ekipu za 2007., on može slobodno otići u neku drugu ekipu, premda Ron Dennis to negira.

Direktor menadžer Super Agurija Daniele Audetto u Monzi je, s druge strane, priznao da je Davidson vrlo blizu potpisivanju ugovora s ovom ekipom za 2007.



Očekuje se da će osvajanje prvenstva u seriji GP2 Hamiltonu donijeti mjesto u McLarenu

## NATJEČAJ VEČER S MURRAYEM

U Manchesteru 27. studenog Murray Walker, legendarni britanski TV komentator, vodit će F1 večer u Variety Clubu, a prihod s te priredbe ide u korist dobrotvornih organizacija za nezbrinutu djecu. Ako ispravno odgovorite na naše pitanje, možete osvojiti dvije VIP ulaznice za ovu priredbu.

Pitanje glasi:  
Čije je osvajanje naslova svjetskog prvaka rasplakalo Murraya Walkera u vrijeme izravnog TV prijenosa:

- a/ Häkkinenovo,
- b/ Schumacherovo,
- c/ Hillovo.

Odgovore prijavite na [f1racingcompetition@haynet.com](http://f1racingcompetition@haynet.com), s naznakom "Murray".



Murray Walker ne može bez Formule 1, niti u svojoj 82. godini



## Mladen Jergović Overdrive

### Efekt Jamesa Deana - na sreću - Schumachera neće dotaknuti i neće mu podariti auru legende Senninog kalibra

U euforiji neposredno nakon Schumacherove pobjede u Monzi, euforiji koja je, naravno, bila osobito obojena saznanjem da ovaj veliki vozač odlazi, jedna je stvar upala u oči. Michael je izašao iz svog Ferrarija, digao ruke u zrak, i potom otrčao zagrliti one za koje samo on zna koliko su zapravo bili važni za ovaj posljednji uspjeh, za sve njegove uspjehe, zapravo.

I onda smo primijetili čovjeka u bijeloj košulji kako se kroz TV kamere i sve moguće ljude koji se u Monzi motaju oko pobjednika pokušava probiti do Schumachera. Luca di Montezemolo, predsjednik Fiata i Ferrarija, došao je do Michaela, pokušao skrenuti njegovu pozornost na sebe, ali ovaj se uopće nije obazirao, već je redom grlio jednog po jednog od svojih mehaničara. Možda nije vidio di Montezemola, ali više se činilo da ga ne želi vidjeti. Ne u ovim trenucima potpune ekstaze i najvećeg slavlja.

Činjenica da mnogi smatraju kako Schumacher nije posve dobrovoljno odlučio završiti svoju karijeru, već da je jednostavno izguran iz Ferrarija kojem treba novi, mlađi vozač (a di Montezemolo odavno javno govori kako je Kimi Räikkönen taj vozač), zapravo sumira Michaelovu karijeru posljednjih godina. On je jednostavno u Formuli 1 ostao toliko dugo - i ostao fantastično uspješan toliko dugo - da su ljudi počeli željeti sve samo ne nove i nove pobjede. Vijest o njegovoj pobjedi više nije bila vijest; vijest o porazu, pogrešci, incidentu, "varanju", svađi - to je vijest.

Koliko je Schumacher sličan Ayrtonu Senni? Ovo

### "U mnogim stvarima njih su dvojica tako slični, ne samo po pitanju totalne beskompromisnosti i žudnje za pobjedama"

za mnoge blasfemično pitanje, sada kad počinju rezimiranja velike karijere, postavljat će se sve češće. Odgovor nije jednostavan. Senna je, kao i Schumacher, živio samo za utrke - i za pobjede. Senna je, baš kao i Schumacher, bio optuživan da je u svojoj beskompromisnosti da dođe do pobjede previše bezobziran. Sarkastična izjava Nigela Mansella nakon njihovog sudara u Adelaideu 1992. - "Ayrton ne može pogriješiti, zar ne?" - u to je vrijeme odražavala mišljenje mnogih: Senna toliko želi pobjedu da je drugačiji od ostalih. A sve što je drugačije odmah je sumnjivo. Lista onog što se Senni u njegovoj karijeri



Schumacher (desno) počeo je briljirati tek kad je Senna otišao

zamjeralo povelika je, od blokiranja drugih vozača na stazi, preko izbirljivosti po pitanju timskog kolege, do osobne arogancije i pretjerane religioznosti.

Svijet se podijelio - baš kao i u slučaju Schumachera - na one (puno mnogobrojnije) koji su Sennu voljeli, i na one koji ga nisu podnosili. Ali, onda je Senna 1. svibnja 1994. poginuo, u 35. godini života. Poginuo je prije nego je svojim Williamsom uspio te godine osvojiti još jedan naslov prvaka svijeta, i prije nego što je 1995. to još jednom ponovio. I prije nego što su ljudi počeli misliti da pobjeđuje - previše.

Schumacher je Nijemac, Senna je bio Brazilac. Schumacher je, misle mnogi, hladan, Senne se svi sjećaju kao strastvenog, gotovo opsjednuto utrkama. Senna je bio nevjerojatno artikuliran i znao je gotovo hipnotički objašnjavati svoje svjetonazore, svoje razloge i ambicije. Schumacher sigurno ne posjeduje karizmu kakve se sjećamo kod Senne, i to je možda najupečatljivija razlika između njih dvojice. Ali, ne zaboravimo: Sennina nas je smrt presjekla, šokirala, ošamutila. Schumacher je tu, i odlazi polako, još više utrljavajući svoju superiornost. Efekt Jamesa Deana - na sreću - Schumachera neće dotaknuti i neće mu podariti auru legende Senninog kalibra.

U mnogim drugima stvarima, međutim, njih su dvojica toliko slični, ne samo po pitanju totalne beskompromisnosti i žudnje za pobjedama. Senna je, saznalo se to u punoj mjeri tek nakon njegove smrti, bio izuzetno aktivan u podržavanju - i aktivnom financiranju - mnogih dobrotvornih akcija, osobito onih u korist djece. Schumacher je do sada darovao preko 50 milijuna dolara u različite dobrotvorne svrhe (između ostalog, i preko 3 milijuna dolara za bolnice u Bosni). Niti jedan niti drugi nisu, i to je možda odraz njihovog pravog karaktera, o tome puno govorili i svakako nisu to koristili u samoreklamne svrhe.

I Senna i Schumacher živjeli su za utrke. Svima nama bi činjenica da su obojica bili tako dobri u onom što su tako strastveno radili trebala biti samo jedno - inspiracija.





# GAS DO DASKE

Osobno viđenje Maxa Mosleya

“Maksimiziranje energije” možda zvuči dosadno, ali zapravo se radi o najsvetijem cilju svakog inženjera, cilju oko čijeg bismo postizanja svi trebali biti strašno uzbuđeni. Jer, ako taj cilj ostvarimo u Formuli 1, koristi će imati svi

**G**rozno, ali istinito: kad na benzinskoj pumpi napunite rezervoar, tek će jedna trećina vrlo skupog goriva biti iskorištena za pokretanje vašeg automobila. Ostatok odlazi ravno u atmosferu, u obliku suviše topline. Drugim riječima, dvije trećine ugljičnog dioksida kojeg proizvodi vaš automobil stvara se radi neefikasnog goriva. Čak su i najsvremeniji motori s unutrašnjim sagorijevanjem još uvijek strahovito neefikasni strojevi kad je u pitanju pretvaranje energije u koristan rad.

Po tradiciji, Formula 1 je mješavina zabave i super-napredne visoke tehnologije, i zabavom ću se pozabaviti u jednoj od sljedećih kolumni. S tehničke strane, pravila koja se tiču F1 šasije postala su vrlo ograničavajuća kako bi se spriječio aerodinamički razvoj koji bi omogućio suviše opasne brzine automobila. Što se motora tiče, konstruktori danas dostižu nevjerovatnu snagu neprestanim podizanjem gornjih granica okretaja motora. Na djelu su golema inventivnost i originalnost, da o kolosalnim svotama novca koje se pritom troše niti ne govorim, ali za stvarni svijet izvan Formule 1 sve je to irelevantno. Ako je njezina tehnologija irelevantna, Formula 1 uludno troši novac.

Ali, sve se ovo mijenja. Ulazimo u doba nove i vrlo relevantne F1 tehnologije. Nakon što smo uspjeli nagovoriti ekipe da ograniče broj okretaja motora, konačno možemo staviti naglasak na izvlačenje više snage iz svake jedinice energije. Ovo će uskladiti razvoj F1 motora s pokušajima velikih proizvođača automobila da smanje gubitke energije kroz odbacivanje suviše topline. Za ovako nešto Formula 1 je idealna. Nema nikakvog razloga da ne dozvolimo razvoj uređaja koji će hvatati toplinsku energiju iz ispušnih plinova, ali i ostalih dijelova motora, i koji će onda tu energiju koristiti za povećanje snage motora. Također, dozvolit ćemo i razvoj drugih

razvijaju veliki proizvođači. Konstruiranje energetski vrlo kondenziranog, ali po težini ekstremno laganog uređaja za recikliranje energije oslobođene kočenjem automobila upravo je ono u čemu F1 inženjeri izuzetno dobri.

Kako ove inovacije ne bi pretjerano povećale krajnju brzinu automobila, vjerojatno ćemo morati ograničiti količinu energije na raspolaganju, recimo ograničenjem protoka goriva u motore, ili nekim drugim oblicima ograničavanja dostupne energije. Ovo bi moglo omogućiti dodatna istraživanja u području efikasnijeg korištenja sagorijevanja goriva.

Ako je sve ovo kao saliveno za Formulu 1, zašto već ranije nismo donijeli ovakva pravila? Odgovor se može naći u trenutnom Concorde ugovoru koji zabranjuje bilo kakvu promjenu pravila o motorima bez slaganja svih sudionika (osim u izuzetnim okolnostima). Ovo datira još iz osamdesetih, kad je većina ekipa kupovala Cosworth motore i nitko nije htio nikakvu promjenu koja bi te motore odjednom učinila zastarjelima. Budući da neki proizvođači danas konstruiraju novi motor za svaku sezonu, očito ja da je ovo pravilo zastarjelo, ali ostaje na snazi sve do isteka postojećeg ugovora, krajem 2007.

Sada ne bismo nikad dobili jednoglasnu odluku zbog toga jer uvijek postoje dva ili tri šefa ekipa koji odlučno odbijaju bilo kakvu promjenu. Njihov je stav iritantan, ali razumljiv – tražimo od njih da odbace ono što dobro poznaju i prihvate neke nove, radikalne ideje. A to je za njih neudobna situacija. Ljudi koji su uništili sve te strojeve u Engleskoj početkom 19. stoljeća osjećali su se isto. Duh Neda Luda još uvijek opsjeda pedok Formule 1; naši Ludisti nas čak optužuju da želimo “zaglupiti” Formulu 1.

Gdje su u svemu tome proizvođači automobila? Kada o ovim stvarima raspravljamo s menadžerima na samom vrhu, oni su vrlo pozitivni i u nekim slučajevima čak vrlo entuzijastični. Neki su od njih čak predložili da bi budući članovi Tehnoške radne grupe (Technologies Working Group) trebali biti regrutirani iz njihovih razvojno-istraživačkih odjela, radije nego iz njihovih F1 ekipa. Ta će grupa donositi radikalne ideje koje će potom postojeća Tehnička radna grupa (Technical Working Group) prilagođavati za potrebe utrka u Formuli 1.

Ono u čemu trebamo biti oprezniji je da ne pretjeramo s troškovima. Također, moramo oprezno uzeti u obzir potencijalne utjecaje koje bi neke od tih tehnoloških inovacija mogle imati na konkretna vremena po krugovima automobila. Značajan napredak teško je postići i predstavlja velik tehnički izazov. Sve promjene trebale bi biti male i postupne, radije nego revolucionarne, inače će nam se dogoditi da ćemo nauditi našem sportu. Puno se stvari još treba raspraviti i ustanoviti, no jasno je da Formula 1 treba trošiti novac na tehnologiju koja je relevantna za ostali, stvarni svijet oko nje. To je glavni razlog zbog kojeg smo morali zaustaviti ekipe u njihovom trošenju novca kako bi proizvođači motore koji će razvijati više od 20.000 okretaja u minuti.

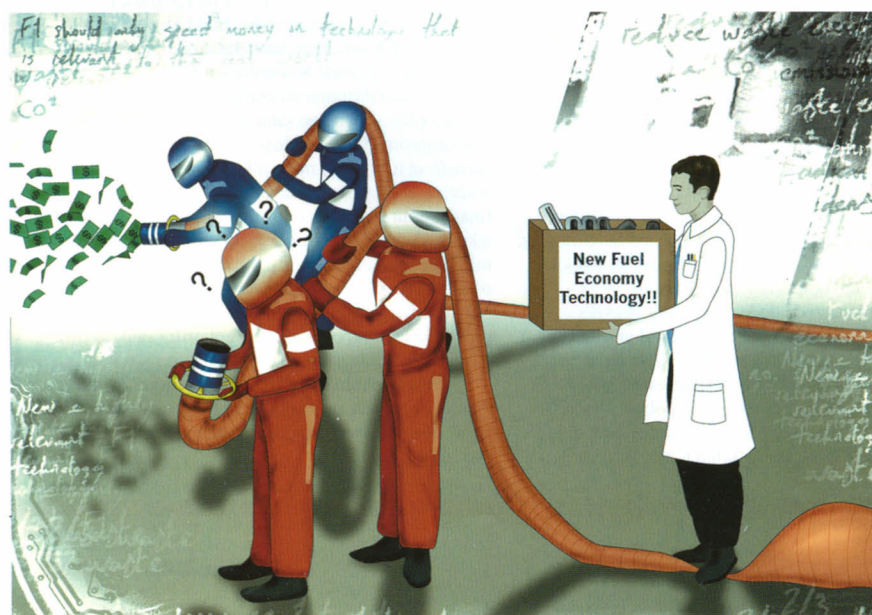
A zabava? To je još jedna tema koja je od presudne važnosti za dugoročni opstanak Formule 1. Ako razvoj tehnologije usmjerimo u pravom pravcu, vjerojatno ćemo u Formuli 1 zadržati velike proizvođače automobila, i čak ćemo privući neke nove. Ali tehnologija sama za sebe neće Formulu 1 učiniti zabavnom, i ako ovaj sport izgubi svoju publiku, izgubio je sve.

Tu nam također trebaju nove ideje (ali, molim vas, nemojte predlagati da vozači oblače klaunske kostime). U jednoj od idućih kolumni iznijet ću neke od svojih ideja na ovom planu. **FO**

“Tehnologija sama za sebe neće učiniti Formulu 1 zabavnom, i ako ovaj sport izgubi publiku, izgubio je sve”

novih tehnologija na kojem proizvođači automobila već vrlo aktivno rade.

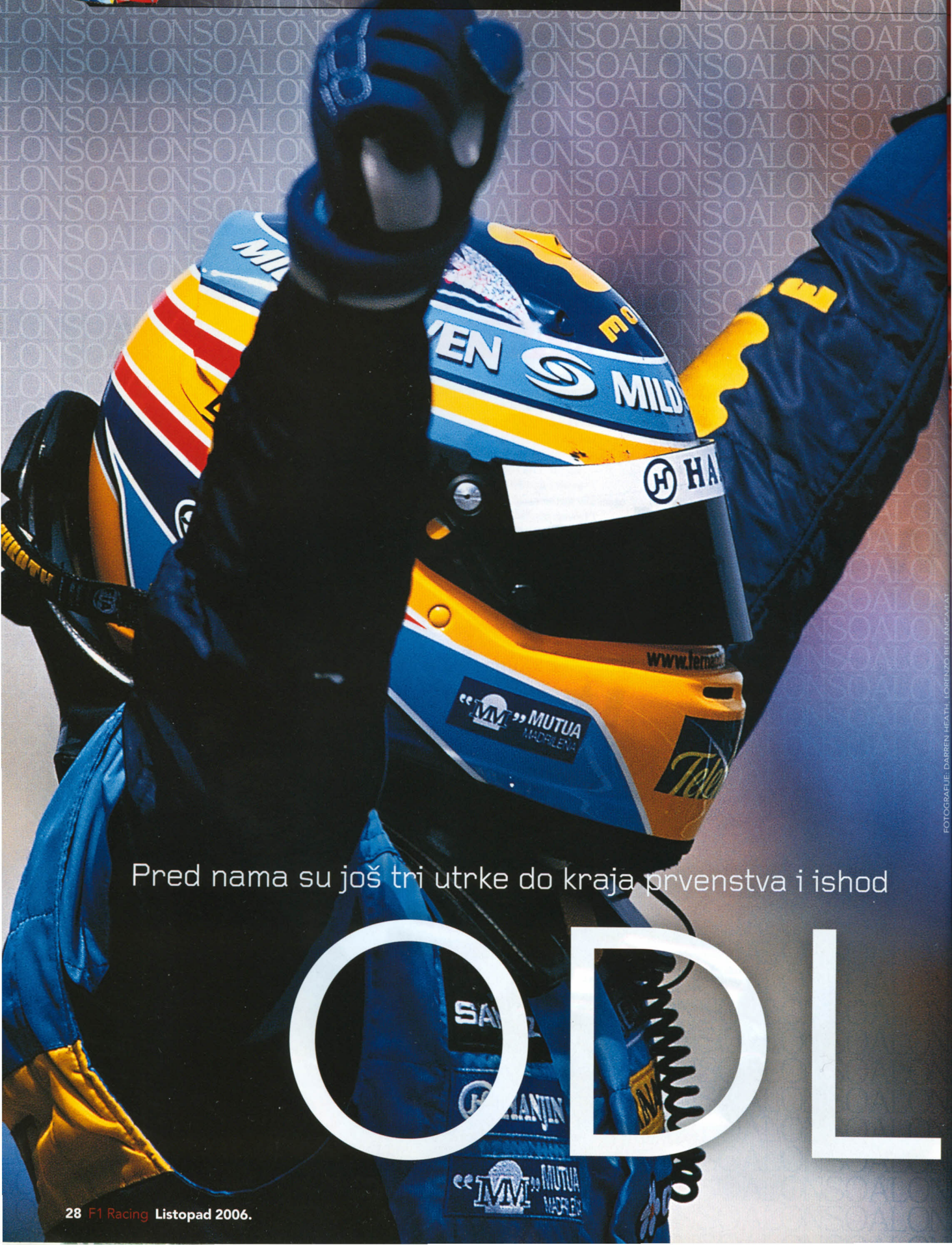
Kao što sam na ovom mjestu već ranije pisao, također bismo trebali dozvoliti “hvatanje” izgubljene energije i njeno recikliranje, osobito energiju koja se trenutno nepovratno gubi kočenjem, i tu energiju upotrijebiti za dodatno ubrzanje automobila. I opet, ovu tehnologiju







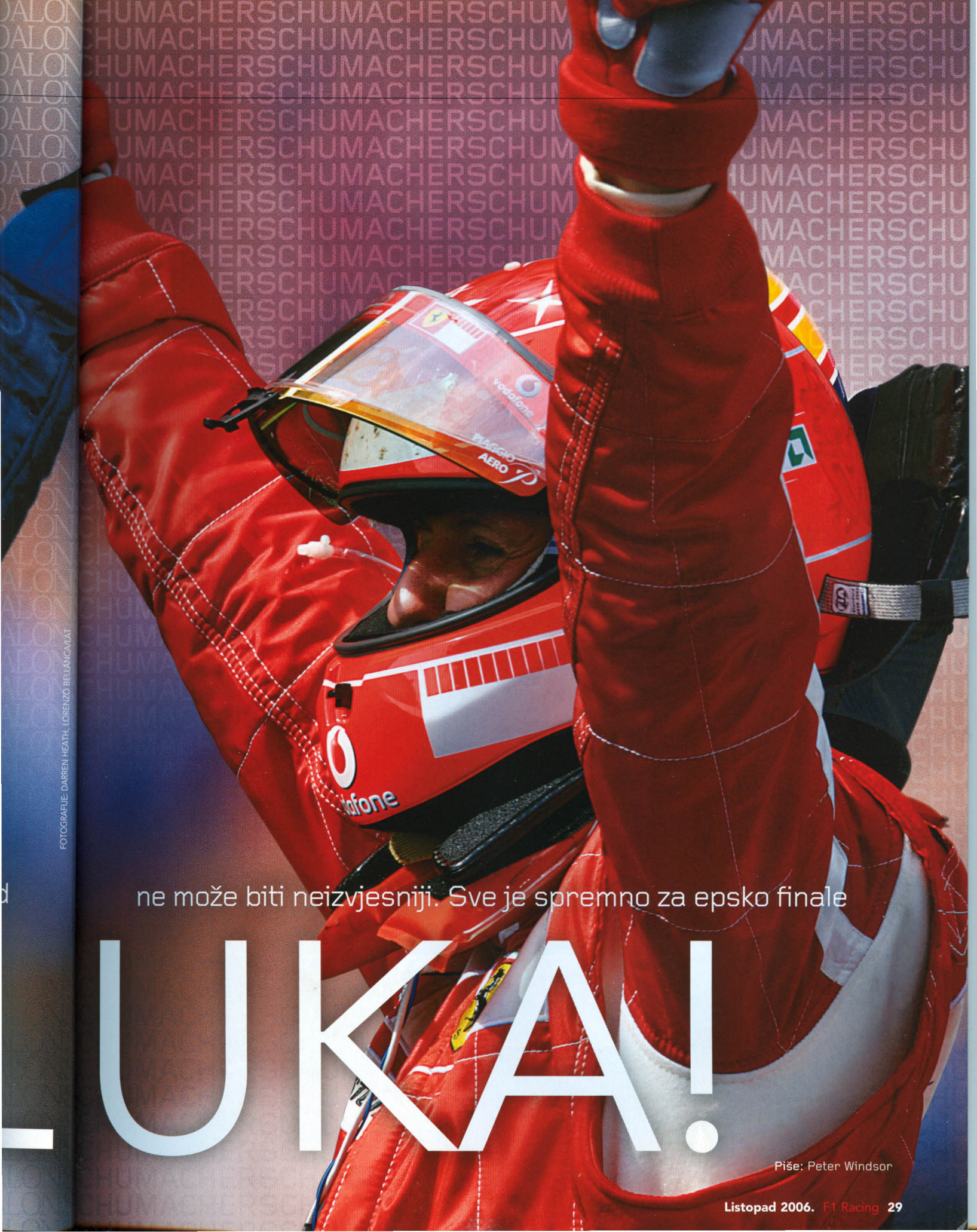
RASPLET **PRVENSTVA** FERNANDO vs MICHAEL



Pred nama su još tri utrke do kraja prvenstva i ishod

**ODL**





FOTOGRAFIE: DARREN HEATH, LORENZO BELLANCA/LAT

ne može biti neizvjesniji. Sve je spremno za epsko finale

# LUKKA!

Piše: Peter Windsor



**N**akon kratkog, oštrog i vrlo žestokog talijanskog Grand Prixa Michael Schumacher skinuo je svoju Schubert kacicu, OMP masku i rukavice... i počeo ostatak svog života. Za nekoliko trenutaka, za onoliko koliko treba da se kaže: "Odlučio sam se povući na kraju sezone.", svi će saznati za njegovu odluku do koje je došao još tamo u srpnju, nekoliko dana nakon pobjede u Indianapolisu.

Od tada Michael je živio sa svojom tajnom, na taj svoj osobit, nezavisan način i nikad nije dozvolio da ta odluka niti za trunčicu ometa njegovu motiviranost, njegovu kompetitivnost i njegovu čistu, beskompromisnu želju za pobjeđivanjem. Daleko od staza, međutim, on se kretao u jednom drugom svijetu – možda u svijetu planiranja budućnosti u sklopu obitelji Fiata – a možda je jednostavno počinjao život pravog oca i pravog supruga. Taj je svijet bio ograden čvrstim zidovima, i njegovu su tajnu znali samo članovi najuže obitelji i nekolicina prijatelja.

Sada je, međutim, vrijeme da za tajnu saznaju svi, i da se tri posljednje utrke sezone odvezu u uloji vozača koji se povlači. Zagrlio je Lucu di Montezemola, zagrlio je Jeana Todta, zagrlio je suprugu Corinnu, i zagrlio je svoje mehaničare. Popeo se na pobjedničko postolje – ima li većeg pobjedničkog postolja od onog u Monzi? – a dolje, ispod njega more crvenog i žutog. Tifosi su ispunili svaki milimetar prostora na stazi, na travi pored staze, na prostoru ispred glavne tribine. Tisuće i tisuće navijača slavili su Michaelovu pobjedu i veliku, 17. pobjedu Ferrarija u Monzi. Kroz krošnje stabala probijalo se popodnevno sunce i samo naglašavalo neponovljivu magiju ovog trenutka.

"Unilateralni" intervju, tijekom kojeg je Michael službeno potvrdio svoje povlačenje, odigrao se u maloj, sterilnoj sobi, neposredno iza postolja (vidi str. 23). Nakon što je to obavio, Schumacher se suočio s novinarima, TV ekipama

i potom tisućama ljudi koji su s njim željeli popričati i čestitati mu i reći mu koliko im on puno znači, itd, itd. S jedne strane, upravo je dobio talijanski Grand Prix u klasičnom Michaelovom stilu – obilato nadmašivši vlastitog timskog kolegu i dobivši dvoboj s brzim vozačem McLarena u punoj formi. S druge strane, on je zauvijek promijenio svijet Formule 1. Odjednom, evo nam Michaela kako govori ovakve stvari: "Da, naravno, volio bih osvojiti svoj osmi naslov prvaka, ako ikako mogu, ali to nije najvažnija stvar na svijetu. Već sam do sada bio dovoljno sretan i osvojio nekoliko naslova prvaka..."

Michael Schumacher koji je spreman pomiriti se s drugim mjestom? Jesmo li dobro čuli?

Ne vjerujte u to. Prašina u Monzi, dok ovo

**"Schumacher spreman pomiriti se s drugim mjestom. Jesmo li dobro čuli? Ne vjerujte u to"**

pišem, još lebdi pedokom i odražava sunce u zalasku, ali ja sam siguran u jedno: Michael Schumacher je upravo enormno povećao svoje šanse za pobjedu u svjetskom prvenstvu 2006. Promislite o ovome. Promislite na svu onu energiju koja će oplemeniti Ferrari u iduća dva mjeseca. Promislite na Michaela koji neće dozvoliti da se vidi da povlačenje ima na njega

**Fernandova vožnja u Mađarskoj (lijevo) bila je samo jedno: briljantna**

### KLJUČNI RIVALI 1



**M Schumacher**

Vozač, Ferrari

❖ Osvajanje prvenstva za njega je normalna stvar

❖ Ponekad pod pritiskom radi greške

**Fernando Alonso**

Vozač, Renault

❖ Odličan kad se brani, i vodi u bodovima

❖ Renault lošiji od Ferrarija







KLJUČNI RIVALI 2



**Jean Todt**  
Boss ekipe, Ferrari

- ❖ Jedinstvena uspješnost i iskustvo
- ❖ Možda ga zasmeta neizvjesna budućnost



**Flavio Briatore**  
Boss ekipe, Renault

- ❖ Zna kako pobjeđivati
- ❖ Obeshrabren nedavnim političkim problemima

ikakvog utjecaja – koji će željeti pokazati da je još uvijek najbrži, najbolji, najinteligentniji i najspremniji. Pomislite na sve one ljude koji inače napadaju Michaela, a koji će sada, budući da se povlači, prihvatiti, manje-više, njegovu novu pobjedu. Ovdje, naravno, ne mislim na Renault – na ekipu koja će ga možda pobijediti. Ovdje mislim na one moćnike koji sjede iza tamnih stakala u svojim motorhomeovima u F1 pedoku. Ponekad nije lako donositi sve te odluke, razmišljati o svim tim kaznama i diskvalifikacijama; sada, štogod se dogodilo, naklonost će se lagano okrenuti prema Michaelu.

Radi se, ako hoćete, o Michaelovom posljednjem veleamajstorskom potezu. Odjednom, u ovim satima nakon Monze, amortizeri mase i odluke sudaca čine se jednako važnima kao i identitet vozača ekipe Spyker MFI u 2007.

I tako, približava nam se nevjerovatno finale sezone. Michael, kojem sve ide na ruku i koji nema što izgubiti, čini se u savršenom položaju. Fernando Alonso, premda pod dojmom prvog otkazivanja motora u sezoni još uvijek ima laganu prednost. Tri utrke. Tri starta. Razlika je dva boda.

Teoretski, Fernando bi još uvijek trebao uspjeti. Nema šanse da Renault R26 bude spor u Šangaju, Suzuki i Interlagosu. To su sve staze kao stvorene za Pata Symonds – sve zahtijevaju promišljen, savršen aerodinamički kompromis, mnogo dobre trakeje, pouzdanost, dobru taktiku i sjajno podešen, upravljiv auto. Sjetite se samo Fernandovih pobjeda u Bahreinu, Melbourneu, Silverstoneu, Montrealu, a da niti ne spominjemo njegovu brzinu u Mađarskoj, i imat ćete mnogo razloga da budete uvjereni kako će plavo-žuta raketa odnijeti drugo prvenstvo za redom. Bilo

da je sunce ili kiša, bilo da je toplo ili hladno. Renault R 26 je sjajan automobil.

NOvo je sve teorija. Ali, upetljajte li u cijelu stvar FIA-inu odluku ili dvije, odjednom sva teorija pada u vodu. Fernando je bio kažnjen premda nije učinio ništa loše Robertu Doornbosu u Mađarskoj, i premda nije smetao Felipeu Massi u kvalifikacijama u Monzi. Renaultu su rekli da mora ukloniti lucidno zamišljen uređaj koji je bio savršeno legalan kroz 12 mjeseci prije toga. Dakle, možemo lako očekivati da će Fernando biti kažnjen za bilo koju stvar koja otkriva njegovu dodatnu brzinu, njegovu umijeće ili umješnost u utrci, a Renault čak i za pomisao da bi možda mogli pretendirati na još jedan naslov prvaka.

Ovakve stvari, naravno, nisu predvidive. Njihova je geneza izgubljena u sjećanju na tisuće sastanaka između FIA-e i FOM-a, u tisućama hotelskih soba i motorhomeova. Formula 1 jest to što jest, jer je to privatni klub kojim predsjedava čovjek (Bernard Ecclestone) koji ima istinske ovlasti kompletne moći od strane svih glavnih igrača. Često vam se čini da je inicirao promjene koje naizgled idu totalno u prilog Ferrariju. Ali, često te promjene koriste Formuli 1 kao cjelini – koriste u smislu da je Formula 1 još uvijek monolitno svjetsko prvenstvo, da još uvijek stvara mega novac i da je enormno popularna na globalnoj razini. Možda ona više nije sport – kao što nas je Alonso, na žalost, podsjetio svojom reakcijom na kažnjavanje u Monzi – ali ona je upravo ono što jest: privatni klub. Poštuj njegova pravila, ili leti van. Od 1982. pa do danas uvijek je bilo tako.

Sve što Renault, dakle, može učiniti je dobro obaviti posao i vjerovati da će Flavio nekako učiniti ostalo. Loše stvari koje im se u posljednje

KLJUČNI RIVALI 3



**Ross Brawn**  
tehnički direktor, Ferrari

- ❖ Strateški genij, osobito pod pritiskom

❖ Morat će riskirati, jer hvata zaostatak



**Pat Symonds**  
direktor inženjeringa, Renault

- ❖ Kao i Brawn, stari strateški veleamajstor

❖ Brawn ga poznaje i predobro

**U Turskoj je Alonso pomogao Ferrari, čudnom taktikom zaustavljanja u boksu**





## RASPLET PRVENSTVA FERNANDO vs MICHAEL



**Ako Michael na kraju izgubi prvenstvo 2006., bit će to dijelom i zbog bodova izgubljenih u kneževini Monako**

vrijeme dešavaju, zapravo će se, kao rezultat onih sastanaka i odluka obstruktnih komiteta, jednog dana pretvoriti u velike prenosti za sve. Ali, to ćemo shvatiti kad jednom Kina, Japan i Brazil budu iza nas. U međuvremenu, svakako, Fernando zaslužuje svoj drugi naslov svjetskog prvaka. On je nevjerovatno brz vozač – Mađarska! – ali on je i nevjerovatno inteligentan momak, koji će bez problema prihvatiti drugo mjesto, kad je to potrebno i jedino moguće. On se ugledao u Michaela, utrkivao s Michaelom i, kroz posljednje dvije godine, gotovo neprimjetno dodao mnoge Michaelove osobine svojem vlastitom brendu latinskih intelektualnih vrlina. I u Mađarskoj i u Monzi on je bio prisiljen pomiriti se s tim apsurdnim kaznama, ali u obje prilike pokazao je puno dostojanstva.

Ako se Fernanda uopće može za nešto kritizirati u 2006. onda je to činjenica da mu u Indianapolisu njegov karakteristični, agresivni trzaj na ulasku u zavoje nije išao na ruku. U toj jednoj prilici Fisichella je iz kombinacije Renault-Michelin uspio izvući više. Ali, nakon toga nemate više za reći ništa loše. Fernando je uvijek tu negdje, pri vrhu, nevjerovatno brz i pravi užitak za oko.

Michael, po mojem mišljenju, nije ove sezone vozio posve onoliko dobro kao u 2005., kad je njegov Ferrari, uglavnom, bio loš i vrlo težak za vožnju. Ove godine Ferrari je jednom ozbiljno uprskao stvar, u Melbourneu – krive gume! – i, naravno, dogodila se ona stvar u Monaku. Tu je Michael bio uhvaćen između svoja dva lica – onog čistokrvnog trkača i onog nemilosrdnog, sumanutog oportuniste. Ako na kraju izgubi prvenstvo 2006., bit će to dijelom i zbog bodova izgubljenih u maloj kneževini. I onda, u Mađarskoj, nakon što mu je Alonsovo odustajanje poklonilo bar pet bodova, opirao se Pedru de la Rosi i Nicku Heidfeldu kao da se radi o odluci o prvenstvu i kao da su mu oni bili najbliži rivali u poretku.

Kad sada gledamo unatrag na sezonu, moramo gledati na Michaelove utrke kroz prizmu onog

### KLJUČNI RIVALI 4



**Felipe Massa**  
Vozač, Ferrari

❖ Poslušan i brz broj 2  
❖ Prebrz?  
Pobjeda nad Schumacherom  
kvari planove

**G Fisichella**  
Vozač, Renault

❖ Posve odlučan pomoći Alonso  
❖ Ne toliko brz, osobito u kvalifikacijama



**Fernando ulazi u posljednje tri utrke vrlo siguran da će njegov auto biti dovoljno brz**





## Veliki lovci

Kompilacija: David Kirkaldy

Ako Michael Schumacher osvoji naslov prvaka ove godine njegov bodovni deficit od 25 bodova (iz Kanade) bit će drugi najuspješniji lov u povijesti Formule 1 (vidi dolje). 1976. dogodilo se mnogo toga, ali ako 2006. Michael pobijedi, bit će to samo zbog goleme predanosti Ferrarija i odbijanja primisli o predaji.



1 James Hunt, 1976., 35 bodova  
Prestignuti vozač: Niki Lauda

2 John Surtees, 1964., 20 bodova

Prestignuti vozač: Jim Clark

3 Ayrton Senna, 1988., 18 bodova

Prestignuti vozač: Alain Prost

= Jody Scheckter, 1979., 18 bodova

Prestignuti vozač: Gilles Villeneuve

5 Nelson Piquet, 1981., 17 bodova

Prestignuti vozač: Carlos

Reutemann

= Mike Hawthorn, 1958., 17

bodova

Prestignuti vozač: Stirling Moss

7 Michael Schumacher, 2003., 16

bodova

Prestignuti vozač: Kimi Räikkönen

= Keke Rosberg, 1982., 16 bodova

Prestignuti vozač: Didier Pironi

9 Niki Lauda, 1984., 15 bodova

Prestignuti vozač: Alain Prost

10 Nelson Piquet, 1983., 14

bodova

Prestignuti vozač: Alain Prost

= Jack Brabham, 1960., 14 bodova

Prestignuti vozač: Bruce McLaren

što smo saznali u Monzi. Michael, koji zna da će se uskoro povući s utrka, vozi na pregrijanim intermedijate gumama u Mađarskoj; za njim jure, i žele njegove bodove, dva vozača s enormno boljim gumama. Je li se Michael trebao skloniti u stranu, i ići na sigurno? To je ono što bi vozač koji razmišlja o povlačenju mogao učiniti. Dakle, ne Michael...

Također, onaj njegov nevjerojatni krug u drugom dijelu kvalifikacija u Turskoj. Taj je krug bio posve van svake logike, vanzemaljski brz. Je li to Michael, čovjek koji će se ubrzo povući, želio dokazati da i u Turskoj (gdje je 2005. bio užasan) može dominirati? Nakon te brzine u drugom dijelu, treći je dio bio pun pogrešaka... i tu je utrka bila izgubljena.

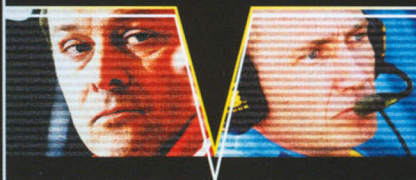
U tome je paradoks. Michael trkač vozi znajući da će se krajem sezone povući još od Indianapolisa, dakle od utrke kad su mu stvari krenule dobro. Radi li se o tome da je, dakle, Herr Schumacher jednostavno smjestio odluku o povlačenju u jedan od onih svojih mentalnih ormarića koji mu onda, ponekad, ali ne i uvijek, omogućuju nadnaravnu motivaciju, usredotočenost i disciplinu? Jackie Stewart je, tako, odlučio da će se povući i prije početka 1973., odvezao potom briljantnu sezonu, osvojio treći naslov prvaka – i onda obznanio da se povlači.

Michael je odabrao ponešto drugačiji put, ali danas je drugo doba, s drugačijim pritiscima sponzora, ekipe i publike. Do sada je to za njega dobro funkcioniralo – i rani su znakovi da će funkcionirati i sada kad se suočavamo s posljednje tri utrke sezone.

Fernando će, sa svoje strane, ostati tih, samouvjeren i spreman na sve. To je njegov

**Michaelova sjajna pobjeda u Monzi smanjila je Fernandovo vodstvo na samo 2 boda**

## KLJUČNI RIVALI 5



**Aldo Costa**

šef dizajna i razvoja,  
Ferrari

❖ 248 je brz čitave sezone

❖ Gume nisu toliko superiorne kao prethodnih godina

**Bob Bell**

Tehnički direktor,  
Renault

R26 je vrlo brz, ❖  
gotovo čitave sezone

Gubitak ❖  
amortizera mase



**Prvi kvar motora u ovoj sezoni za Alonso oduševio je tifose u Monzi**

način. Također, njegovo odustajanje u Monzi daje mu, zapravo, dosta razloga za optimizam. Ako vam se već mora desiti tako razočaravajuća eksplozija motora, nakon više od 40 mehanički besprijekornih utrka, bolje da se to dogodi tri utrke prije kraja, na trećem mjestu, nego kasnije, u odlučnoj borbi za prvo mjesto i naslov prvaka. **F1**







Piše: Steve Matchett

Zabrana amortizera mase jako je naškodila sjajno pripremljenom pohodu modela R26

# F1 POBJEDNICI

Uskoro će jedan od ova dva automobila osvojiti svjetsko prvenstvo. Proučimo ih iza kulisa

**R**enault R26 s V kobilicom, dizajn Tima Denshama, logičan je slijed njegovog prijašnjeg osvajača titule - auta R25. U tom pogledu Ferrari i Renault imaju isti pristup: promijeniti samo ono što se promijeniti mora, ostalo tek poboljšati. Kao što je bio slučaj s autom iz 2005., aerodinamika modela R26 je djelo vrlo talentiranog Dina Tosoa. Pred samo godinu dana R25 je izgledao kao vrhunac stilizacije karoserije u obliku kakve grabežljive zvijeri, ali gledajući valovite konture R26 jasno je da su se Dino i njegova ekipa tek zagrijavali za ovu ideju. Ovogodišnji automobil je naprosto predivan. Pod "kožom", Renault je pri izradi transmisije, za razliku od Ferrarija, izbjegao upotrebu kompozitnih materijala. Kucište mjenjača modela R26 je od enormno skupog lijevanog titana koji, budući se radi o iznimno krutom materijalu, predstavlja noćnu moru tehničara završne obrade. Prednost lijevanog titana je u

tome što je na taj način Renault opremljen laganom, a krutom strukturom na koju se može pričvrstiti stražnji ovjes. A dobar ovjes je nešto čemu Renault tijekom godina posvećuje sve više i više pažnje. I tu onda stižemo do zloglasnog sistema amortizera mase, zakopanog u nosu automobila. Zapravo se, manje-više, radi o utegu ovješenoj u spremniku ispunjenom tekućinom; zadaća utega je kompenzirati oscilacije prednjeg ovjesa. Zvuči vrlo jednostavno, ali su dobiti vrlo značajne, jer se poboljšava mehaničko prijanjanje auta uz stazu povećanjem vremena u kojem i aerodinamičko prijanjanje stabiliziranjem udaljenosti donjeg dijela automobila od tla. Na žalost, upravo je zbog ove



V kobilica - prednji donji ovjesi su pričvršćeni na trokutastu kobilicu

posljednje dobiti FIA odjednom cijeli sistem proglasila "pokretnim aerodinamičkim pomagalom" i, stoga, nezakonitim. Ekipa je potom, u očekivanju žalbene rasprave, nevoljko uklonila sistem. Za Renault se ovaj jednostavan amortizer pokazao i kao prednost, ali i kao slabost. Prvi puta, pred kraj 2005., korišten je u modelu R25. To je omogućilo da na prednjem dijelu auta voze

s mekšim, konvencionalnim amortizerima bez kompromitiranja stabilnosti pri kočenju; nakon čega je, za R26, sistem doraden novim dizajnom ovjesa koji uključuje i amortizer mase.

I nema sumnje - s ovim je pomagalom R26 izgledao nevjerovatno ujednačen na stazi. Čak ni karakteristično Alonsovo kasno skretanje u zavoj nije moglo poremetiti ovako veličanstveno izbalansiran stroj, a on-board kamere su nam otkrile koliko je malo pomaka upravljačem uistinu bilo potrebno.

Renaultove slabosti, specifičnije slabosti modela R26 su stoga, u odnosu na Ferrari, bile vrlo prosječne performanse u Magny-Coursu, Hockenheimu i Budimpešti, utrkama koje su slijedile zabranu amortizera mase.

Renault je umanjivao značaj sistema, govoreći da razlika nije velika. Ali, ako je to uistinu bilo tako, zbog čega su onda napravili takvu halabuku oko njegove legalnosti?

Čak ni karakteristično Alonsovo kasno skretanje nije moglo poremetiti ovaj veličanstveno izbalansiran stroj





Početni problemi s motorom su sad izglađeni; 056 je imao sklonost napuknuću krune klipa

**F**errari vjeruje u automobile s jednostrukom kobilicom: dizajn je dobar, lako razumljiv i ultra-uspješan. Model 248 Alca Coste ima također jednu kobilicu. "Evolucija, a ne revolucija," mantra je u Maranellu posljednjeg desetljeća. Usprkos tome, Ferrari će u trenu redizajnirati bilo što što se može poboljšati. 248 je u početku imao ravno stepenasto prednje krilo, preuzeto od lanjskog modela F2005, što je predstavljalo ponešto grubu interpretaciju trenutnih pravila koja su određivala poziciju središnjeg dijela glavne ravnine.

Međutim, nakon proučavanja kiparski oblikovanih spuštenih krila Renaultovog R26 i McLarenovog MP4/21 Rory Byrne je pronašao elegantno rješenje u zamjenu za stari dizajn. Promjena prednjeg krila sigurno ne znači da je sveukupno aerodinamičko oblikovanje modela 248 na bilo koji način bilo nedovoljno rafinirano. Razmjerni nedostatak malih dodatnih krilca i raznih usmjerivača protoka zraka navode na pomisao da je Byrne odlično pripremio auto još prije prve utrke sezone u Bahreinu. Naravno da se tijekom sezone aerodinamika razvijala - drugo nismo smjeli niti očekivati - ali (ako isključimo trakavicu oko fleksibilnih stražnjih krila) većina

## "Ako tražimo nedostatke, sugerirao bih da je Ahilova peta modela 248 bio motor"

usavršavanja fokusirala se na prednji dio auta: bočni usmjerivači zraka su već prošli nekoliko modifikacija, isto se dogodilo i s vertikalnim stranicama prednjih krila, i sa zakrilcima; sve je to vjerojatno bila posljedica ranog preoblikovanja glavne površine prednjeg krila. Ako tražimo nedostatke, sugerirao bih da je Ahilova peta kod modela 248 bio motor. Sada to više nije problem, premda je u prvim mjesecima života automobila sigurno prouzročio mnoge neprospavane noći.



Gilles Simon i Paolo Martinelli su radili vrlo mukotrpno kako bi se njihov potpuno novi 056 V8 mogao na stazi isprobati što je prije moguće. Testiranje na dinamometru je informativno ali ništa ne može zamijeniti motor koji na svojem pravom mjestu u stražnjem dijelu auta vozi krug za krugom i koji je tako izložen svim G silama i svim opterećenjima ovjesa koje blok motora i sistem za podmazivanje moraju izdržati. Prije no što je prva karbonska šasija za 2006. izvučena iz pećnice, ekipa je modifikirala automobil iz 2005., kako bi mogao prihvatiti novi motor. Prvi su znaci bili pozitivni i, ako ostavimo uobičajene početne probleme po strani, 056 je dobio prolaznu ocjenu. Međutim, kad je

**Elegantno izvinut prednji dio krila zamijenio je nezgrapn kompromis s početka 2006.**

sezona krenula, motor je razvio dosadnu tendenciju pucanja krune jednog od klipova. Još iritantniji bio je element naizmjeničnosti: uvijek bi popustio jedan klip, ali ne nužno isti. Bizamo.

I dok su u tvornici pokušavali otkloniti problem, privremeno rješenje bilo je smanjiti broj okretaja, dobivajući pouzdanost u zamjenu za snagu. Konačno rješenje bilo je izbacivanje prvobitnog dizajna klipa i uvođenje posve novog dizajna. Rezultat je bio trajniji, premda teži, klip. U svijetu današnjeg profinjenog F1 inženjeringa ovo se smatralo nekom vrstom krapanja, slučajem liječenja posljedica ali ne i bolesti. Nije to bilo osobito zadovoljavajuće, ali na kraju je ipak bilo djelotvorno. Auto na stazi izgleda vrhunski izbalansirano; u tome je njegova velika snaga. Ravnoteža nije samo prednost, ona je i više od toga - ona je sve. Vozačima daje sigurnost i dozvoljava im da guraju i više od onoga što sami misle da je moguće.

Neki vele da ekipa može stvoriti odličan automobil, ali ne i odličnog vozača. U krivu su. Izgradi predvidiv automobil koji oprašta greške i vozač će odgovoriti - kao da je njegov mozak opskrbljen novim procesorom. S modelom 248, Ferrari je napravio upravo to. **FO**





# BEZ MILOSTI..

Alonso osmijeh je dobroćudan, njegov body language blagonaklon. Ali njegova vožnja - njegova vožnja vodi nas na drugu planetu. Zaboravite nekakve mlake vrline poput ugladenosti. Umjesto toga, Alonso nudi nov, razarajući kodeks trkačkih pravila

Piše: Peter Windsor Fotografije: Steven Tee/LAT, Glenn Dunbar/LAT



edan je od onih zlačanih dana Južne Francuske kad miris borova i trave prožima vjetar kojeg ovdje zovu Mistral i cesta prema Paul Ricardu je prazna, bez kamiona; kad s lakoćom ubrzavaš svoj standardni Renault Mégane dok pogled bježi prema jugu, prema Bandolu, na Mediteran i na bijele točke koje bi mogle biti ili jedra ili surferi, a vjerojatno su i jedno i drugo.

Ukratko, pravi je dan za hi-tech test vožnju koju ekipa Renault F1 organizira u Paul Ricardu za svoje sponzore Mild Seven. Sa zida boksova, preko pojasa bogate engleske trave koju je vlasnik staze Bernie Ecclestone uvezao iz Biggin Hilla u

Engleskoj, pogled nam se pruža na sljedeće: dvanaest precizno poredanih automobila Formule Renault, besprijekornih u svojim F1 bojama, dva auta Formule 3000 i jedan F3000 dvosjed, dva Renaulta Clio Sport, dva Renaulta Mégane Turbo, i, povrh svega, tu su, okupivši se iz različitih krajeva Europe, Fernando Alonso, Giancarlo Fisichella i Heikki Kovalainen.

Zapanjeni gosti, većinom Japanci, bulje u vozače i boje im se približiti. Heikki Kovalainen se smije i sjeda na Michelin gumu, prekidajući napetost. Maloprije je s obližnjeg aerodroma došetao, prouzročivši masovno krivljenje vratova,



□ □ □  
bžnja -  
ut



Zakreni mu  
vratom i stajat će  
mirno i salutirati -  
Alonsova tehnika  
stapa nasilnost i  
bespriječnost





Fernando, i evo ga, tu je – stoji na suncu, a Pumin trkači kombinezon očarava goste u podjednakoj mjeri koliko i njegov prepoznatljiviji smješak.

Sredina je sezone, Ferrari je u usponu i prvenstvo postaje sve žešće. Fernando je samo Fernando, premda smo pomalo izgubili pojam o tome što je on bio nekad, i što je sada, ovdje, u Francuskoj, dok na trenutak uživa u životu i činjenici da je najmlađi svjetski prvak u ovom sportu. Isto se dogodilo i s nekim drugim vozačima – Nikijem Laudom, Mariom Andrettijem, Alainom Prostom a, u nekoj mjeri, i s Michaelom Scumacherom – Fernandove su nas pobjede navukle na pomisao da je on tek “dio paketa”. Auto je dobar, gume su dobre, ekipa je dobra, svi mukotrpno rade i pole position je prirodna stvar, a uz malo sreće doći će i pobjeda. Doradeni su, uglašeni i organizirani – i pobjeđivanje je naizgled jednostavno. I što oni češće pobjeđuju, što je razlika veća – tim više svaki od njih sve više liči na tek neophodan element kojeg samo treba prikopčati kako bi svi zajedno odigrali svoju ulogu na vrhuncu svojih mogućnosti, besprijeekorno. I počinjemo to polako uzimati zdravo za gotovo.

Stoga će ovdje sve biti jednostavno. Fernando će odvesti krug ili dva u plavom Renaultu Mégane Turbo prije no što se koncentrira na Mild Seven goste. Ja ću sjesti u auto, nasloniti se i relaksirano se podsjetiti na to koliko je Fernando postao savršen, i začas će sve biti gotovo.

“Ola.”

“Ola. Ja vozim par krugova?”

“Si.”

“OK. Idemo. Lijep dan, a?”

“Zaista lijep dan.”

Žustro ubrzava kroz brzine, ali, na moje olakšanje, lagano griješi pri promjeni iz druge u treću: u mom vlastitom Mégane Turbou često radim istu pogrešku. Treća, četvrta, peta... i opet treća za prvi zavoj. Ne vozi s petom i prstima. Nježno popušta kvačilo i okreće se prema vrhuncu zavoja.

“Da li na otvorenoj cesti voziš s petom i prstima?”

“Ponekad. Ovisi. Ovisi o tome koliko brzo vozim...”

Fernando pronalazi svoj put među čunjevima, kroz jednu od brojnih konfiguracija Ricarda. Ovo je, mislim da su tako rekli, staza broj 4C. Upravo izlazi iz šikane i snažno ubrzava niz stražnji pravac – i Mégane nas podsjeća da je jednako brz kao i BMW M3. Približavamo se brzini od 200 km/h i Fernando je, s rukama u poziciji deset do dva, u ovom trenutku isti kao bilo koji veliki trkač dok s lakoćom radi ono što bi mogao gotovo i sa zatvorenim očima.

Pa ipak, iznenada – silovito! – svijet se okreće naglavačke. Fernando ne koči ili barem popušta gas, ili smanjuje brzinu iz šeste u petu, a brz, otvoren i sve veći zavoj Signes se približava. Ne, umjesto toga, kao da mačetom reže korov, oštro povlači upravljač u desno, olakšava zadnji kraj, bacajući nas postrance, nevjerovatno opterećujući prednju lijevu gumu i postavljajući nas na otprilike 50 stupnjeva prema geometrijskoj sredini zavoja. Ovo nije Michael “mali okret/veliki okret” Schumacher, ovo nije Michael koji, plešući s upravljačem po Mugellu, manipulira svojim



**Podupravljanje, koje podupravljanje? Alonso od gubljenja stražnjeg dijela auta gradi vrlinu**

velikim Ferrarijem 575M, gurkajući prijenos težine suptilnim pomacima upravljača, gasa i kočnice; ovo je netko drugi, ovo je Fernando koji u stilu Sébastiena Loeba izaziva auto. S time što ovo nije klasični “dupli pomak” nekog reli vozača, već neobjašnjivo kratki, oštri i odlučan ulazak u zavoj.

Dobro. Sad je usred zavoja. Sad je Fernando Michael – apsolutno čudesan u svojoj vještini korigiranja, čvrsto na gasu, ili možda ipak ne – ipak je tamo u milisekundi popustio za milimetar – a njegove su ruke toliko mekane koliko i amortizeri dok upija proklizavanje i dok iznenada katapultira auto postavljajući ga savršeno u samoj sredini zavoja. Zatim otklizava do vanjskog rubnika, do njegovog posljednjeg centimetra, dozvoljavajući Méganeu da opiše blagi luk unutar granica u kojima ga drži na uzdama lijevo, zatim desno, dok instinktivno vraća ravnotežu težine na njezino prvobitno mjesto – dakle, podjednako je raspoređujući, što mu dozvoljava da izravna auto, dobije pravocrtan izlaz iz zavoja i da opet vrati potpunu ravnotežu.

Da. U ovome on je Michael Schumacher. Ovo je čistokrvni, bogom dani osjećaj.

Ulazak u zavoj je, nasuprot tome, nešto drugo. To je novo. Ne mogu se sjetiti niti jednog drugog vozača toliko agresivnog u tom početnom pokretu. Jody Scheckter možda; možda Keke Rosberg – ali moram imati na umu da sam uz njih sjedio na mokroj stazi, tamo davnih sedamdesetih, kad su razine prijanjanja uz stazu bile drugačije i kad su ciljevi bili drugačiji. Ne, ovo je nova razina. Ovo je zapanjujuće.

Idemo dalje – u potkovu, i onda u oštri lijevi zavoj. Mégane je otprilike toliko blizu podupravljanju koliko i ja pronalaženju onog pobjedničkog udarca u golfu. Putanja izgleda divlje, čak i neuredno; ali ipak Fernando, za volanom, oštar je i odlučan. I gledam ga kako sad vozi petom i prstima i daje upravljaču ono što razabirem da je njegov “Trenutak izazova”, i osjećam da u tim pokretima nema ničeg suvišnog.





↑↑ Ulazak u zavoj je nešto drugo. Ne mogu se sjetiti niti jednog vozača koji je toliko agresivan pri svom početnom pokretu ↓↓

Nema dodatnih pokreta upavljačem, nema trzaja ili udara po papučici gasa. Upravo koliko su njegove početne kretne upavljačem silovite, toliko su njegovi popratni pokreti predivno precizni i konačni. Kao da rastvara Rubikovu kocku da bi je ponovno u sekundi, dvije besprijekorno spojio. Možemo to nazvati i razbijanjem atoma – jer to je još jedna strana Fernandoovog karaktera koju primjećujem kasnije, dok čavrljamo pokušavajući ne obratiti pažnju na smrad kočnica i pucketanje motora.

“Koliko je ovo stvarni Fernando Alonso?” pitam, prisjećajući se televizijskog snimka Fernanda i ostalih dok u Silverstoneu zakreću u zavoj Copse. Fernando: zap! Kimi: mekano, mekano. Michael: vidi Kimi.

“Da, ovako vozim. Formulu 1, ostale aute. Isto je. Uvijek volim biti oštar pri ulasku u zavoj.”

“Pa što onda misliš kad to kasnije gledaš – kad vidiš koliko si u tome različit?”

“Oh, obožavam to gledati! Uvijek se smijem i iznenađen sam kad vidim koliko sam različit jer se tako ne osjećam. Meni to, naravno, izgleda prirodno.”

“I da li ti to, kao što mnogi misle, omogućuje veću temperaturu prednjih guma?”

“Da, mislim da da, ali to je naravno teško sa sigurnošću tvrditi.”

“Valjda su jedina mjesta na kojima ove godine nije išlo bila Indy i Hockenheim.”

“Kao i Indy 2005.! Ni tada nismo bili u osobitoj formi. To je ponekad problem, iako smo obično u stanju pronaći dobar set-up.”

Je li ove godine u Indyju pokušao promijeniti svoj stil, obzirom da je Giancarlo Fisichella tako očigledno bio u stanju izvući više iz svog auta?

“Ne. Zaista ne. Nije bilo vremena – nikad nema dovoljno vremena tijekom jednog vikenda. Ono što radimo je: pokušamo pronaći dobru gumu i nakon toga dobar set-up za utrku.”

Fernando je staložen i uljudan; govori s mudrošću i zrelošću koja nadilazi njegovu dob... pa ipak... pa ipak. Momak je čelični blok sazdan od agresije i samouvjerenosti. Ne želi ići do suvišnih detalja i voli zadržati stvari jednostavnima. Dakle, pobijediti, pa opet pobijediti. Sve ostalo je tek nužna pratnja – i pada mi na pamet da je njegov početni, nadmoćan pokret upavljačem sam po sebi izraz takvog pristupa. Podsjetnik na to tko je u kontroli!

Tako se slika rastapa. On nije Savršeni svjetski prvak, uglađen i dotjeran. On je žilav, čvrst, nesmiljen, kompetitivni trkač, koji je uvijek šakom prijeto drugim vozačima i uvijek preskakao red ukoliko bi se takva prilika pružila. I zato je svjetski prvak. **FO**



**Vožnja u Ricardu otvara oči, čak i znalcu poput Windsora (desno) - u autu je Alonso snažan, oštar i... besćutan**





# S C H U M I J E V HRAM

Premda ih zajedno očekuju još samo tri Grand Prix-a, niti jedan vozač nema takvu kontrolu nad svojom ekipom kao Michael Schumacher nad Ferrarijem. U ovom jedinstvenom slikovnom prikazu vidjet ćete zašto

Piše: Steve Cooper Fotografije: Jon Nicholson

**M**ichaelova ratna mašinerija je zahuktala zvijer. Usredotočena na jednog čovjeka i nadzirana od strane Schumi-centričnog bossa Ferrarijeve ekipe, Jeana Todta čak i u ovim danima posljednjih bitaka psihološki je imuna na kritike, spremna za napade i, naizgled, neosjetljiva na poraze (što je sve zajedno bilo toliko vidljivo u Monaku ove godine). Ali, taj zaštitni oklop ima svoju cijenu. Ostatak pedoka smatra da je Ferrari hladan i okrenut samo sebi, nesposoban da dijeli svakodnevicu sporta koja ujedinjuje ostale sudionike u Formuli 1.

Zato, proviriti unutra nije lako, ali fotografu Jonu Nicholsonu to je pošlo za rukom. Svojim Olympusom njuškao je unutarjnim radnim prostorom Ferrarija tijekom tri godine, zaronivši u kulturu Scuderije, postajući dijelom ambijenta i hvatajući Michaela u njegovim najspontanim i intimnim trenucima.

Kroz Jonove objektivne osjećate Michaelovu nepokolebljivu odlučnost da pobijedi, Todtovu napetu kontrolu i neumornu radnu etiku cijele ekipe. Dakle, dobrodošli u najveći svjetski F1 hram – vrlo blizu i osobno...





#### Namještanje retrovizora

"Samo malo više prema meni... savršeno!" Svaki vozač Formule 1 voli udobno raditi u okruženju potpune perfekcije, a u proteklom je desetljeću Ferrari podredio gotovo

cjelokupne napore ekipe oko osobnih preferenci Michaela Schumachera. Ali, započnimo na najprizemnijoj razini - Schumi, kao i svi mi, želi da mu retrovizori budu precizno podešeni

#### Vijećanje s Lucom

Glavni inženjer i strateg Luca Baldisserrri raspravlja o nečemu s prvim čovjekom ekipe. Michaelov govor tijela, kao i njegove riječi, u Ferrarijevoj su garaži upečatljivi i utjecajni. Ovdje je

uhvaćen njegov uzrujan pokret ruke. Problem? Ili se, što se auta tiče, sve možda odvija u dobrom pravcu, ali Michael smatra da ima još puno toga što se iz njega može iscrpiti







### Neizrečeni utjecaj

Postoji neka vedrina kod Michaela dok se priprema za borbu. Izgleda kao da u ovom trenutku zapravo i ne mora biti tu, pri ruci, ali ipak kao da uživa u svom tom žamoru i aktivnosti u garaži. Nesumnjivo je da je njegovo prisustvo u pozadini nijemi poticaj ekipi da se više potruđi, da se još žješće bori. I Jean Todt (prepoznatljiv ovdje po svojem zaštitnom znaku, smeđim mokasinama od antilop kože), zagonetan kao i uvijek, također nadgleda pripremu ekipe.



### Gladijatorov alat

Kacige (sa srednje zatamnjanim slojevima vizira), HANS vratni potporanj, nove rukavice i poklopci za kacige (naprijed) - koji u njih usmjeruju svježi zrak - poredani su na stolu u pozadini garaže. Klinička preciznost opreme podsjeća na kirurške instrumente uredno poredane u operacionoj sali





**Dečki u pozadini**  
 "Internet kafe" je smješten u pozadini garaže - naziv mu potječe od ogromnih polica s kompjuterima koji izbacuju podatke u realnom vremenu za vrijeme treninga. To je najmanje glamurozan dio garaže, daleko od znatizeljnih oćiju,

u kojem možete pronaći stare gume, rezervne slušalice i prazne šalice kave - i u taj dio Schumi zaluta kako bi upio neke sitne informacije možda od pomoći za postizanje savršenog vremena po krugu

**ov alat**  
 srednje  
 m slojevima  
 IS vratni  
 nove  
 oklopci za  
 (rijed) - koji u  
 ju svježi  
 bani su na  
 adini garaže.  
 ciznost  
 dsjeća na  
 trumente  
 edane u  
 j sali

**Finaliziranje odabira guma**

Glavna guma ili opcionalna? To pitanje se za treninga petkom mota po glavi svih vozača. I dok je partnerstvo Ferrari/Bridgestone dostiglo mnogo

vrhunaca, bilo je tu i loših trenutaka. Sumorna lica Todta i Schumija ovdje kao da pretpostavljaju da nijedan odabir neće ekipi osigurati pobjedničke gume u nedjelji koja dolazi





## FERRARI IZNUTRA



### Sastanak ravnopravnih

U ovoj prilici Schumi ne izgleda kao superzvijezda u kontroli, već kao običan član ekipe. Dok razgovara (slijeva) s tehničkim direktorom Rossom Brawn, inženjerom utrka Chrisom Dyerom, tehničkim menadžerom Nigelom Stepneyom i Francom Barlettom, Michaelovim

bivšim glavnim mehaničarem, imate osjećaj kao da je fotografija snimljena skrivenom kamerom. Ekipe ubrzano odrađuje "leteći" sastanak. Osjeća se ravnopravnost sviju - i da je zalaganje svakog posebno ključno za uspjeh Ferraria

### Razgibavanje prije nastupa

Ovo je pravi "štof" iz unutrašnjosti hrama. Opušteni Schumi rasteže tetive pregiba koljena na visokoj klupi u pozadini garaže dok o nečemu vijeća s Todtom. Očito je da menadžer svojem vozaču-zvijezdi objašnjava neke važne stvari, prije nego će se u Silverstoneu, nakon pauze za ručak, nastaviti testiranje guma

### Da li je vrijedilo? Zasigurno

Suzuka je - kraj sezone 2004. Ferrari obično slavi s minimumom galame - tek nekoliko osmijeha dok se garaža polako demontira i motorhomeovi pakiraju pred put. Ali ovaj put, s naslovom u rukama i iza spuštenih zaslona, zadovoljni Michael zahvaljuje Ferrarijevom ljudstvu **F1**





# F1 na jedor

## Jean Todt Vođa ekipe: Ferrari

O odnosu sa Schumacherom, o držanju tajni, o Räikkönenu

### Dakle... koja će biti uloga Michaela Schumachera nakon što se povuče s utrka?

On će i dalje biti angažiran u Ferrariju, a detalji o njegovim obavezama će biti specificirani nakon kraja sezone. Službena obznanjena Michaelove odluke je dodatna motivacija da mu se dopusti da ode s još jednim osvojenim naslovom, iako znamo da to neće biti lako. Naši su protivnici vrlo jaki.

### Kad je Michael odlučio da odustane?

Pred dosta vremena.

### Da li vam je laknulo što je ta odluka objavljena i što nagađanja mogu prestati?

Gledajte, nagađanja su postajala sve intenzivnija i intenzivnija. Na sreću, ja ne čitam previše detaljno štampu, ali, iz onog što sam vidio, bilo je prilično jasno tko će voziti za ekipu i kakva će Michaelova odluka biti. Ali, postoji razlika između jakih nagađanja i stvarnih činjenica, pa je jedan od razloga za objavu bio i taj što smo se htjeli stopostotno usredotočiti na prvenstvo.

### Imate vrlo čvrstu vezu s Michaelom; kako se osjećate nakon njegove odluke o povlačenju?

Radi se o miješanim osjećajima. Reći ću vam moj konačni osjećaj nakon Brazila, jer je ovog trenutka Michael vrlo snažan. Još uvijek su tri utrke pred nama, pa se sada želim usredotočiti na to.

### Da li vam to ujedno otežava razmišljanje o budućnosti?

Moja je budućnost u mojoj glavi već neko vrijeme prilično jasna. Michael i ja smo vrlo bliski, mi na mnogo stvari gledamo na isti način – a također smo i profesionalci. U budućnosti ćemo zajedno

provesti mnogo vremena, kao što smo to činili proteklih 11 godina, ali to ne znači da trebamo zajedno raditi.

### Dobri ste u čuvanju tajne. Koliko vam je bilo teško u posljednjih nekoliko tjedana?

Iskreno, nije me previše briga za to. Vi to znate. To je možda dobro ili loše, ali meni je stalo do onog što je važno unutar ekipe i ja znam da Michael treba podršku. Nagađanja, kao što smo često govorili, dio su našeg svijeta i ja to prihvaćam. Onog dana kad to više ne budem prihvaćao, otići ću, jer je jedini razlog zbog kojeg sam u ovom poslu taj što uživam biti s ekipom i uživam biti s ljudima koji me okružuju.

### Kimijev ugovor je bio javna tajna. Kad je on dogovoren?

Ja se želim koncentrirati na ono što je važno. Mi nikad nismo imali neku vrstu pred-ugovora, imali smo potpisan ugovor, i to je sve. Ponekad sam se smijao kad sam čitao razna nagađanja ili to da smo održavali privatne sastanke kako bismo dobili Kimija. Ali važna stvar je da mi osjećamo da je Kimi vrlo snažan, vrlo talentiran vozač. Sviđa mi se kao osoba, a on se obavezao voziti za Ferrari kroz četiri naredne sezone.

### Zbog kojih ste Kimijevih kvaliteta željeli upravo njega?

Prije svega, morate vidjeti tko je na raspolaganju, i koga biste od raspoloživih vozača željeli.

### Kao čovjek koji se voli utrki, kako ste se osjećali kad je Alonso rekao da Formulu 1 više ne smatra sportom?

Ne želim u to ulaziti jer osjećam da je jako nepošteno.

Osjećao sam se loše jer Felipe nije mogao osvojiti čak niti jedan bod (u Monzi), nakon što je startao s četvrte pozicije, radije nego možda – nikad nećemo znati – s prvog startnog mjesta. To smo prihvatili, takve su utrke. Bilo je mnogo slučajeva u kojima sam bio nesretan, nisam se slagao s nekim odlukama, nisam bio zadovoljan konačnim rezultatom. Ali smo uvijek rekli da to prihvaćamo, jer dok god si u ovom poslu trebaš prihvatiti činjenicu da mora postojati upravljačko tijelo.

### Da li mislite da je moguće i s drugim vozačem imati istu vrstu odnosa kakvu imate s Michaelom?

Ne, to je uvijek drugačije. Mi s Michaelom imamo specijalni odnos, a ja također imam vrlo jaku vezu s Felipeom, ali je to drugačije. Siguran sam da ćemo imati vrlo jak odnos s Kimijem, koji će također biti drugačiji. To nije kao auto, gdje svi imaju iste karakteristike. Svako ljudsko biće je posebno, i u tome jako uživam.

### Mislite li da Kimi može postići iste uspjehe kao i Michael?

Bit će teško postići iste uspjehe. Kimi je vrlo kompetitivan i na nama je da mu pokušamo pružiti najbolju podršku, najbolji auto. Michael je prošle sezone prihvatio poklon (SAD); nije pobijedio ni u jednoj drugoj utrci. Moramo napraviti dobar i pouzdan auto, i siguran sam da će ga Kimi dobro iskoristiti.

### Očekujete li da će Kimi konkurirati za naslov prvaka u njegovoj prvoj sezoni u Ferrariju?

Ako bude imao dobar auto, nadam se da hoće. **FO**

## +5 brzih pitanja

### 1 Da li bi male ekipe trebali nestati iz Formule 1?

Nadam se da će ostati, ali Formula 1 mora ostati Formula 1, a ne glorificirana Formula 3000.

### 2 Šta mislite o Ron Dennisu?

Da je previše arogantan.

### 3 A o Franku Williamsu?

Ima puno stila i jako ga poštujem

### 4 Vodi li vas apetit za uspjehom ili strah od neuspjeha?

Vše strah od neuspjeha

### 5 Koliko je 287 puta 17?

4879



Todtov specijalni odnos s Michaelom će se nastaviti



RASPLET PRVENSTVA: **JEAN TODT**



"Moramo napraviti  
dobar, pouzdan  
auto, i siguran sam  
da će ga Kimi dobro  
iskoristiti"



# BRZINOM OD 24 SLIKE U SEKUNDI

Najbolji F1 film svih vremena - jer ga je snimio obožavatelj - uskoro izlazi u DVD formatu. Kako je snimljen i zašto je tako dobro pogoden?

Piše: Steve Cooper

**K**amera lagano klizi od ispušne cijevi dok se motor uz zaglušnu buku budi iz sna, a u iznimno krupnom planu riječi "Grand Prix" ispunjavaju prostranu mračnu rupu ispušnog otvora. Režiser mahnitno reže s jednog na drugi detalj šasije i hvata vozače i mehaničare u žumim pripremama za start Grand Prix Monaka 1966. godine. Iznenađeno se ekran poput žive stanice dijeli na dvije polovice; i nastavlja se dijeliti u mrežu sve manjih i manjih sličica. Drhture spojevi papučica gasa, kazaljke obrtomjera nervozno skakuću. I napokon: zastava daje znak. Gume se tale. Naša su osjetila preplavljena slikom i zvukom.

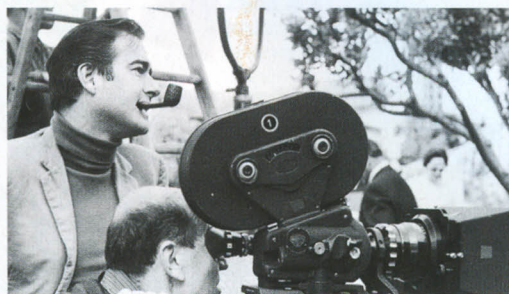
Nema filma koji je vjernije obuhvatio samu srž Formule 1 od sada već klasika iz 1966. - filma

**Frankenheimer upravlja snimanjem na Grand Prixu Monaka 1966.; James Garner na ovalnoj stazi u Monzi (gore)**

**"U filmu glumci rade s pravim vozačima (Graham Hill je 'Bob Turner')"**

"Grand Prix" Johna Frankenheimera. Možda će i zauvijek ostati tako. Američki filmski stvaralac (radio je također i trilere kao što su "Manchurian Candidate" i "Ronin") živopisno evocira sport u doba njegove svježije i uzbuđivije adolescencije - prije no što su mega-honorari i kompleksna aerodinamika zatamnili njegovu čistoću i holivudskim režiserima učinili gotovo nedostupnim iole smisleni pristup u F1 pedok.

Film je kronika konfliktnih života četiri tipična vozača: realističnog Amerikanca Petea Arona (James Gardner); mirnog Britanca, farmera i vozača - zvuči li vam poznato? - Scotta Stoddarda (Brian Bedford); talijanskog playboya Nina Barlinija (Antonio Sabato) i patrijarhalnog, ozbiljnog i mudrog bivšeg prvaka Jean-Pierrea Sartija (Yves Montand). Frankenheimer isprepliće svoju priču u sam slijed događaja iz sezone 1966. Čak uspijevamo vidjeti glumce koji na filmu rade sa stvarnim vozačima Formule 1 dok ovi izgovaraju





Pete Aron (Garner) u sredini prvog startnog reda; obratite pažnju na kameru pričvršćenu na Ferrari (desno)



poneku bolno nespretnu rečenicu (Graham Hill je tako 'Bob Turner').

I nikoga ne može prevariti pretvaranje McLarena u ekipu Yamura, kao što nema sumnje da mušičavi commendatore Agostini Manetta nije nitko drugi do Enzo Ferrari. Ali nema to veze, ta u stvari neuvjerljiva tankoća filmske priče pridonosi da realizam stvarnosti lakše ispliva na površinu.

"Za Johna je najvažnija stvar bila realizam", kaže Frankenheimerov kolega Peter Yates, koji je režirao "Bullitt". "I upravo je to razlog što "Grand Prix" nije ostario - kad ga gledaš imaš osjećaj da je vrlo aktuelan."

"Uspjeli smo to ostvariti", kaže Garner. "Jer nas je John zaista gurao sve do samih granica mogućeg. Došli smo maksimalno blizu onog što je u to doba bila sama srž

utrkivanja."

Uistinu, od premijerne utrke sezone u Monte Carlu, film uvlači gledatelja u stvarnu sezonu 1966., izmijenjujući ponešto istinski poredak u prvenstvu kako bi pridonio pravoj drami tijekom nenadanog pljuska u Spa i tijekom znamenitih kvarova motora u Brands Hatchu, sve u pripremi za upečatljivi, premda tragični finale na ovalnoj i brznoj stazi u Monzi.

Kako bi osigurao maksimalni realizam, Frankenheimer je svoje glumce poslao u trkačku školu Jima Russela kako bi naučili pravi zanat. Garner je čak proveo dva mjeseca trenirajući s američkim vozačem Bobom Bondurantom. "Garner je bio sjajan," kaže Bondurant. "Brz i vrlo ugladen. Da je vozio u pravoj utrci Formule 1, siguran sam da bi bio brži od nekih vozača. A to govori mnogo."



Toshiro Mifune kao boss ekipe Yamura (gore) s Garnerom (također i desno sa svojom ljubavnicom - Jessicom Walter)



Nadurena Lisa (Francoise Hardy) s drskom mladom zvijezdom Ferrarija u usponu, Barlinijem (Antonio Sabato)

“

Kad su muškarci bili muškarci

Film obuhvaća jedan aspekt Formule 1 koji je sad u velikoj mjeri stvar prošlosti - strah od smrti



**Jean-Pierre Sarti:**  
"Prije nego što odeš, želim ti nešto reći. Ne o drugima, o sebi. Obično sam se raspadao. Vidio bih takvu nesreću i bio bih iznutra toliko slab da sam želio odustati - zaus-taviti auto i samo odšetati. Jedva bih se natjerao proći pored toga. Ali sad sam zreliji. Kad vidim nešto zaista strašno, tek onda dam gas. Jako! Jer znam da svi ostali dižu nogu s gasa."

**Louise Frederickson:**



"Koji grozan način pobjeđivanja."

**Jean-Pierre Sarti:**



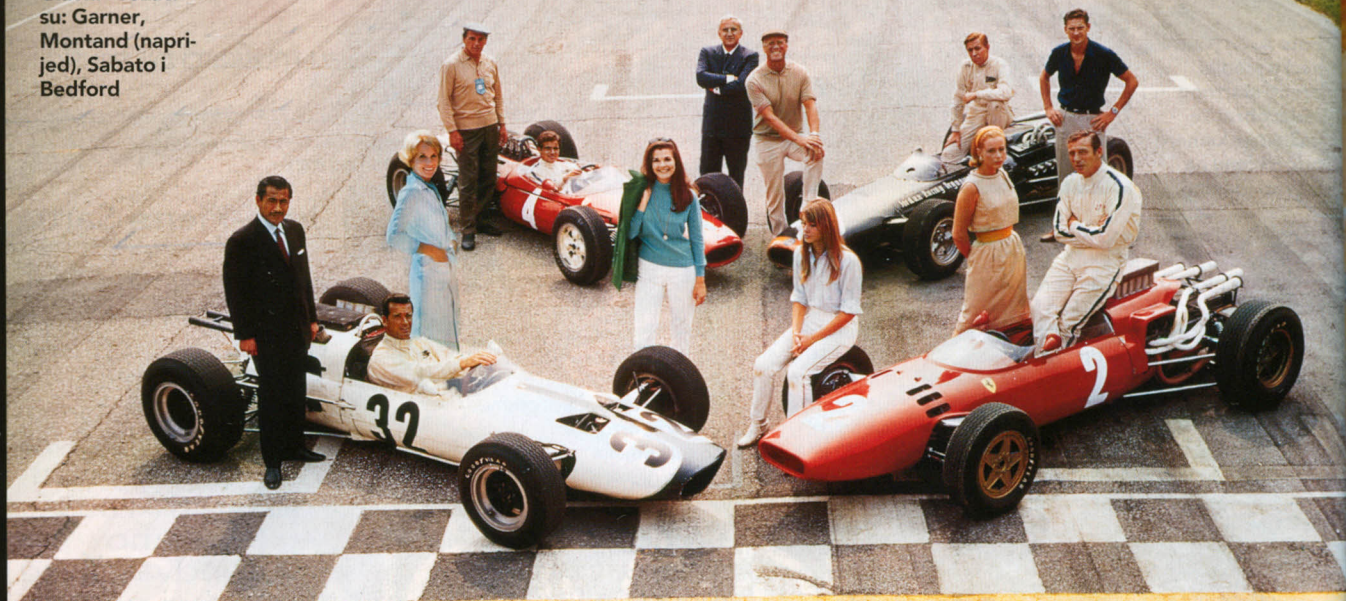
"Ne, nema groznog načina pobjeđivanja. Postoji samo pobjeda..."

”



GRAND PRIX

Vrhunac filma se događa u Monci. Glavni "vozači" su: Garner, Montand (naprijed), Sabato i Bedford



## F1 Racing je bio na licu mjesta

..dobro, djelomično. Naš vanjski urednik je u Brands Hatchu radio kao dobro plaćeni pomoćnik na snimanju

OK, razmislite o ovom. 19 vam je godina, u doba kad službenik kod odvjetnika zarađuje 3 funte na tjedan. Upravo ste proveli vikend kao sudac volonter uz stazu na britanskom Grand Prixu 1966. godine, i onda su vam iznenada ponudili 25 funti da na dva dana budete pomoćnik na snimanju Grand Prix-a na stazi u Kentu. Što napravite? Reći ću vam što u takvom slučaju napravite - zgrabite priliku objema raširenim rukama, to napravite.

Većinu vremena smo samo šetali uokolo, ne radeći gotovo ništa. Ali nisam želio propustiti priliku da blenem u Jamesa Garnera i Yves Montanda, a da ne spominjem Mikea Spencea, Phil Hilla i svu silu britanskih lokalnih trkača koji su zamijenjivali velike vozačke zvijezde u automobilima Formule 3, koje je Jim Russel preuredio tako da izgledaju kao njihovi plemeniti rođaci u Formuli 1. Većinu vremena je, naravno, padala kiša i priličan dio moje zarade sam promptno profučkao kad sam na putu kući na poplavljenjnoj cesti naletio na veliki kamen i probušio rupu u podu majčinog Morris Minora.

Da li su me pozvali na premijeru filma? Ne baš, ali mislim da sam ga prvi put vidio u procesu finalnog rezanja. Alan Henry



Originalno sniman u tehnici Cinerama, film je uhvatio osjećaj Formule 1 bolje nego moderna televizija; Ford GT40 s kamerama (desno) vozio je Phil Hill



Kako bi utrke izgledale uvjerljivije, Frankenheimer je na aute pričvrstio kamere, snimao je glumce pri gotovo natjecateljskim brzinama, i tim je scenama izmijenjivao snimke stvarnih automobila Formule 1, koji su bili prebojani kako bi odgovarale filmskim surogatima. Za brzi transport filmske kamere koristio je čak i modificirani Ford GT40. S nekadašnjim svjetskim prvakom Phil Hillom za volanom, GT40 je čak imao dozvolu pratiti aute Formule 1 tijekom prvog kruga Grand Prix-a Belgije, gdje je Hill neočekivano snimio nenadani žestoki pljusak koji je iz utrke eliminirao polovicu vozača.

Ovakva mješavina stvarnih događaja i filmske fikcije je od filmske ekipe zahtijevala neprekidnu promjenu skripte, pa je svaki ponedjeljak nakon utrke bio određen za dosnimanavanje scena kako bi se osiguralo dovoljno materijala za uvjerljivo izmijenjivanje mašte i stvarnosti.

**"Enzo Ferrari je zagrlio Frankenheimera i rekao: 'Možete imati ekipu, tvornicu, što god želite.'"**

U samom začetku neki su se otvoreno protivili snimanju ovog filma. Kad se drska hollywoodska ekipa pojavila u Monte Carlu na prvoj utrci sezone, izazvala je kritike mnogih vozača. Jackie Stewart, John Surtees i Lorenzo Bandini su u tome bili izuzetno glasni, bojeći se da će filmska produkcija tiranizirati i ekipe i vozače, i da će potpuno zaokupiti svačiju pažnju.

Na koncu je Frankenheimerov predani pristup ipak prevladao valove cinizma. "Svi su bili vrlo skeptični prema još jednom filmu o utrkama," rekao je, "do te mjere da ekipa Ferrari nije htjela imati ništa s tim. Enzo Ferrari nam je čak rekao da u filmu ne možemo koristiti ime Ferrari."

Ali nakon Monte Carla Frankenheimer je editirao 30-minutnu priču o prvoj utrci i pokazao je starom čovjeku iz Maranella. Nakon što se projektor zaustavio, Enzo je zagrlio Frankenheimera i rekao: "Možete imati ekipu, tvornicu, što god želite."

Je li se išta bitno izmijenilo u Formuli 1? Danas, kao i 1966., podjednako je važno na svoju stranu pridobiti Ferrari. I to je, u velikoj mjeri, tajna dugovječnosti ovog filma - auti su možda zastarjeli, ali je pristup sudionika toliko nevjerovatno stvaran da u većoj ili manjoj mjeri predstavlja Formulu 1 kakva je ona i danas... **FO**





DUGAČAK  
INTERVJU

Flavio Briatore

# Meni kažete?



Ne može bez ruku: Bish i Flavio u punom zamahu

Flavio Briatore nije kao ostali šefovi ekipa. Čak i sad, nakon što je potpisao novi dvogodišnji ugovor za Renault, on je još uvijek sam svoj gazda

Intervju: Matt Bishop Fotografije: Steven Tee/LAT

# F

lavio Briatore je zastrašujući sugovornik. Zastrašujući zbog svoje reputacije bezobzirnog čovjeka, o čemu ćemo kasnije, i zastrašujući jer, usprkos tome što se dosljedno trudi kako biste se osjećali udobno - "Kavu? Cappuccino? Frappuccino?" - cijelo vrijeme znate, a i on zna da znate, da uopće nije zainteresiran niti za vas niti za ono što ćete o njemu napisati. U tom je pogledu potpuno različit od ostalih šefova ekipa Formule 1 – od kojih neki s nezaustavljivim optimizmom, uz doručak, proždiru napise u novinama o sebi, i najčešće ostanu razočarani. Ne, Flavio dolazi s drugačije planete – one koju F1 Racing, Autosport, Auto Motor und Sport, pa čak i La Gazzetta dello Sport ne mogu



Taj pobjednički osmijeh:  
Flavio u Hotelu  
Kempinski, Istanbul





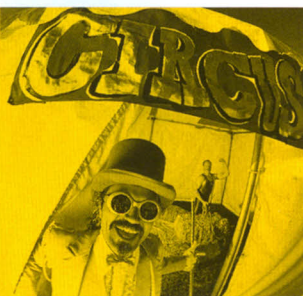


Briatore će ostati menadžer Fernanda Alonsa i nakon njegovog prelaska u McLaren

dohvatiti. I ne, mi ne znamo gdje je ta planeta, ili gdje je ona bila, osim da je uključivala obitelj Benetton i New York, ali nesumnjivo i mnogo povrh toga. Ono što sa sigurnošću znamo je da je, mnogo ranije no što je itko u Formuli 1 uopće čuo za njega, Briatore naučio da se ne može napraviti omlat bez razbijenih jaja. Gledaj, ili pokušaj gledati, duboko u te još uvijek blistave crne oči i nećeš moći ni pomisliti da mu je ikad teško palo razlupati ta jaja.

Premda, on to sad vjerojatno ne mora raditi. Poput vrlo lijepih žena s kojima vole paradirati, vrlo bogati ljudi doživljavaju svijet na potpuno drugačiji način od nas ostalih; problemi se dematerijaliziraju pred njihovim očima. I poput Bernieja Ecclestonea, s kojim u posljednje vrijeme provodi dosta vremena, Flavio Briatore je vrlo, vrlo bogat.

## Show-Biznis: To je to. Pa krenimo!



PRVI DIO

**Matt Bishop:** Često volite reći da bi Formula 1 trebala biti čista zabava, no čini se da ostali šefovi ekipa ne dijele to mišljenje, zar ne?

**Flavio Briatore:** OK, kao prvo Formula 1 je veliki televizijski događaj. I stoga je naš posao, naš biznis, učiniti taj televizijski događaj što boljim. To je važno shvatiti jer ako ne znamo što radimo, teško je procijeniti koliko to dobro radimo.

OK, i druga stvar: zbog čega su ljudi očarani Formulom 1? Zbog toga što je to utrka – utrka između ekipa i, još važnije, utrka između vozača. I zatim, postoji i treća stvar: Formula 1 nije samo utrka; ona je i san. I taj san je vrlo poseban – on raspiruje ljudsku maštu. Odakle taj san dolazi? Oh, to je teško znati, zar ne? Ali, sigurno ne dolazi iz složenih elemenata unutar mjenjača.

*Zvuči dobro, zar ne? Hajde dobro, priznat ću vam: izglačao sam neke od Flaviovih karakterističnih izraza i to sam činio u cijelom tekstu. Učinio sam to jer se ponekad oštrina Flaviovog uma gubi iza neotesanosti njegovog engleskog, pa bi engleski čitaoci zbog toga mogli stvoriti krivu sliku o ovom čovjeku.*

*Tako sam, na primjer, vrlo konzistentno mijenjao Flaviojevu omiljenu uzrečicu (koja bi se u hrvatskom mogla prenijeti kao "kujiš, ne?"),*

*jer da sam to dosljedno ostavljao tamo gdje ju je on izgovarao, to bi ga nepravedno i drsko prikazalo kao glupana, što Flavio zasigurno nije. (Na engleskom se radi o riječi "min", u stvari "mean" izgovorene s kratkim "i", a rečene u kontekstu "which means" ili "hoću reći", ili nešto kao "drugim riječima". To je poštapalica poput "znaš" ili čak "hmm". Takvo zastajkivanje u govoru svi novinari, osim onih najneprijatnijih, rutinski izbacuju iz tekstova svojih intervjua.)*

**MB:** Prihvaćam to. Ali, tehnologija je u Formuli 1 važna, zar ne?

**FB:** Naravno. Tehnologija je važna jer čini automobile bržima – što je važno za onaj san i za utrku i, stoga, za sam televizijski događaj. Ali zaista se moramo više pobrinuti za naše kupce – ljude koji gledaju televizijski program – i zbog toga kažem da bi Formula 1 trebala biti, ili trebala biti više, čista zabava.

Kujiš, ne (ostavio sam jedan, da dobijete osjećaj), zašto sve ekipe grade te ogromne i skupe motorhomove? Mi (Renault) to ne radimo. Ferrari to ne radi. Televizijski gledaoci – naši kupci – to nikad ne vide. To vide samo ekipe, sponzori i novinari. To je nešto što ne razumijem. *Aha! Mislim da je ovo prilika da ga naučim da bude indiskretan...*

**MB:** Pretpostavljam da ste podjednako zbunjeni i činjenicom da je jedan od vaših suparnika svoju ogromnu tvornicu izgradio u obliku prekrasne, tehnološki dotjerane katedrale 21. stoljeća.

**FB:** Točno! I to ne shvaćam. Zbog čega je on (McLarenov Ron Dennis) to učinio? Kako to može biti dobro za njegovu ekipu? Što je tvornica veća, to je manje efikasna. Vjerojatno ti treba taksi da odeš iz jednog odjela u drugi. To je nepotrebno. Tu energiju moramo potrošiti da učinimo više za televizijske gledaoce, naše kupce. Zato sam prošle godine na gridu u Indianapolisu bio toliko ljut. To je tako logično. Pa ipak, ostali šefovi ekipa ne vide to tako. Zašto? Gledajte, za mene i za vas, to je vrlo očito: kad završimo ovaj intervju, izaći ćemo kroz ona vrata, jel' tako?

**MB:** Hm, da, naravno.

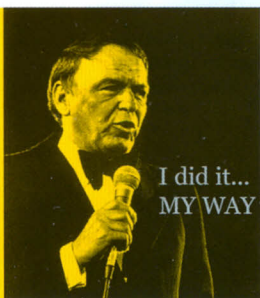
*Bože, kamo ovo vodi?*

**FB:** Da, Bernie (Ecclestone, predsjednik FOM-a) i Max (Mosley, predsjednik FIA-e) bi se s time složili, ali neki bossovi ekipa ne bi. Oni bi rekli: "E, ako baš morate izlaziti iz ovog ureda, pronaći ću drugačiji, bolji način za to. Možda ću maknuti prozor – ili čak strop – i tuda ćemo se izvući. Ali, najprije ću svojim ljudima narediti da istraže najbolji i najskuplji način kako da pomaknemo taj prozor ili strop. Da, to ću napraviti." To je suludo.

*I sad, dame i gospodo, ovo vam je ta tipično Flaviojeva analogija – i, premda je gotovo lakardijaški smiješna, zapravo je uvjerljiva. Mislim, nekima. Max javno priznaje kako jako voli te Briatoreove izjave – kao što bismo mogli pretpostaviti da ih privatno voli i Bernie. Imamo utisak da ih Ron, nasuprot tome, smatra toliko trivijalnim da misli da su gotovo magareće glupe.*



## Puno metodologije, malo ludila



I did it...  
MY WAY

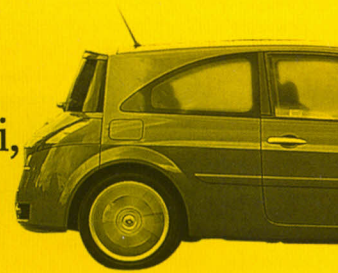
- MB:** Vašim neprijateljima je teško prihvatiti vašu upravljačku filozofiju – a možda im je teško i shvatiti je. Ali ona svakako funkcionira. Objasnite nam je.
- FB:** Volim biti u kontroli. I da bih bio u kontroli, moram imati dobre ključne ljude kojima moram vjerovati i koje moram podržati. To je ključ. Ti dobri ključni ljudi moraju imati odgovornost i autoritet u donošenju odluka. Ja osobno ne održavam mnogo strukturiranih sastanaka. Možda ih ti moji ključni ljudi imaju – ne znam. Ali ja volim imati mnogo neformalnih sastanaka s mojim dobrim ključnim ljudima – možda jedan dnevno, možda dva, možda pet, obično sa svakim posebno. Ovisi. I to radim jer želim znati što se točno događa.
- MB:** Vaši dobri ključni ljudi su ljudi poput Pata Symondsa (direktora inženjeringa), Boba Bella (tehničkog direktora) i Stevea Nielsena (menadžera ekipe), zar ne?
- FB:** Da, ali ima i drugih.
- MB:** Ti su vam ljudi obično vrlo lojalni. I vi ste njima vrlo lojalni. Na primjer, prošle godine u prosincu ste na dodjeli FIA-inih nagrada na pozornicu pozvali Patriziu (Spinelli), dugogodišnju šeficu za odnose s javnošću. Posljedica je da vaši ljudi ostaju s vama dugo vremena. A ipak, neke

## Moramo više brinuti o našim kupcima - o ljudima koji nas gledaju na televiziji

- ekipe plaćaju svoje inženjere i do pet puta više no što su plaćeni Pat, Bob i Steve. Kako ih tako dugo uspjete zadržati?
- FB:** Nije sve u novcu. Ljudi vole raditi za Renault. Kad nas je Mike (Gascoyne) napustio i otišao u Toyotu (kao tehnički direktor za šasije, za 8 milijuna dolara godišnje), postao je najnesretniji inženjer na svijetu. Kod nas je mnogo više uživao. Na neki način, ekipa Renault je obitelj. Naši ljudi se osjećaju sigurno i motivirani su. Pitali ste me o mojoj menadžerskoj filozofiji – evo, radi se u stvari o menadžmentu harmonije. Iskušajmo sad njegovo raspoloženje drskim pitanjem.
- MB:** Duže ste s vašim zaposlenicima nego s vašim djevojkama!
- FB:** (smije se) Da, mnogo su lojalniji!  
Do sada nije loše, iskušajmo ga još malo.
- MB:** Ozbiljno govoreći, tu imamo paradoks, zar ne? Vaši dobri ključni ljudi su većinom inženjeri – ljudi poput Pata, Boba i Stevea – ali vi ste ranije rekli da inženjerstvo nije bit Formule 1, zar ne? Nije li to onda kontradiktorno?
- FB:** Ne, Formula 1 je poput Hollywooda: srž obje stvari je san, i zato kažem da bi Formula 1 trebala biti čista zabava, ili barem više usredotočena na zabavu. Čak i Hollywood treba prvoklasne inženjere i kamermane i audio ljude i ljude za rasvjetu ili za specijalne efekte i tako dalje. Ali oni nisu srž Hollywooda, zar ne? Oni samo omogućuju da se san dogodi. Tako i moji dobri ključni ljudi na neki način omogućuju da se dogodi Formula 1. Ali na žalost, u nekim ekipama glavni su ljudi počeli kao inženjeri. A inženjerima nije bitno da Formula 1 postane uspješan biznis. Ne, njima je bitno ostvarenje osobne sreće kroz pronalazak novog aerodinamičkog pomagala, ili nešto takvo. Dakle, da, F1 tehnologija je važna i, ne, ja je se ne pokušavam riješiti; ali da, ljudi koji njome

upravljaju trebali bi biti biznismeni, kao što je to slučaj u Hollywoodu, a ne bivši inženjeri. Jer ništa ne košta više novaca, uz pružanje najmanje zabave, od skrivene tehnologije. A to je ono što inženjeri najviše vole.

## ...sve je to hrpa gluposti, ne?



- MB:** Ali, nije li točno da marketinški ljudi koji rade za šest proizvođača automobila trenutno uključeni u Formulu 1 – Renault, Fiat (Ferrari), BMW, Daimler-Chrysler (Mercedes-Benz), Honda i Toyota – uvijek govore da Formula 1 mora predstavljati sam vrhunac tehnologije i da, kao posljedica toga, njihovi serijski automobili uživaju dobrobiti tehnološkog napretka?
- FB:** Da, ali to nije istina. Za mene je uvijek bila velika pogreška sugerirati da Formula 1 može pomoći proizvođačima automobila u pogledu tehnološkog razvoja. Ako bolje razmislite o tome, to je smiješno: ekipe Formule 1 su bazično grupe od nekoliko stotina ljudi koji rade 24 sata dnevno, 7 dana u tjednu kako bi razvile svoje trkače automobile, dok proizvođači automobila u svojim odjelima za istraživanje i razvoj zapošljavaju mnogo tisuća ljudi. Ne, srž Formule 1 je u zabavi svojih "kupaca", a ne u razvoju cestovnih automobila.
- Što je, naravno, usprkos onome u što bi nas marketinški odjeli svih šest proizvođača automobila voljeli uvjeriti, čista istina. Poput Bernieja, ali za razliku od svakog drugog u Formuli 1, Flavio ima samopouzdanje – i bezobraznost – nazvati stvari pravim imenom, obzira na posljedice.*

## Pravi Briatoreov stil



- MB:** Premda je Renault ekipa jednog od proizvođača automobila, vaše iskustvo u Formuli 1 dugo je vezano uz rad – i pobjeđivanje – s malom privatnom ekipom Benetton. Današnja ekipa Renault nastala je iz stare ekipe Benetton i njezina je baza u staroj Benettonovoj tvornici u Enstoneu, što bi naravno moglo značiti da se još uvijek F1 operacija Renaulta vodi na vrlo različit način od, primjerice, Toyote.
- FB:** Da, sigurno.  
Oh. Mislim da sam se nadao dužem odgovoru. Ali, idemo ga malo pritisnuti. Možda može pomoći neki provokativni lažnjak.
- MB:** Toyotin predsjednik John Howett kaže da njegova ekipa troši otprilike isto kao i vaša. Ali to ne može biti istina, zar ne?
- FB:** (slijezanje ramenima) Ne. Gledajte, ne mogu odgovoriti na takvo pitanje.
- MB:** Zašto ne? Da li mislite da je to što je John rekao jednostavno suviše glupo?
- FB:** Sigurno. Gledajte, sasvim je jednostavno: provjerite koliko ja plaćam svoje vozače i koliko on plaća svoje. Ili, koliko je plaćao tehničkog direktora kojeg mi je oteo – možda 10 puta više od onog koliko sam ga ja

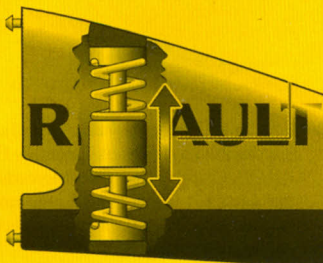


plaćao.

**MB:** Pretpostavljam da John mora učiniti da izgleda kako Toyota ne troši puno novaca.

**FB:** Naravno. On mora izgledati dobro. To razumijem. Ali, što god Toyota troši, ili mi trošimo, ili bilo tko drugi troši, mi svi, kao grupacija, moramo smanjiti. Moramo početi trošiti manje, prije svega na motore. Potpuno je suludo da Formula 1 troši 1,4 milijarde dolara godišnje samo na motore. *I ima još nešto: sjećam se kako mi je prošle godine jedna osoba rekla kako će V8 motori biti totalni promašaj jer neće zvučati tako dobro kao V10 motori. Koja glupost! Sada se nitko ne žali – motori su još uvijek jako glasni i još uvijek zvuče veličanstveno. Ali osoba koja mi je to rekla bila je iskusna osoba, iz inženjerskog okruženja, s 25 godina staža u Formuli 1. A to je savršeni primjer onog što se dogodi ako staviš bivše inženjere da vode biznis. Ako želiš da tvoje posao dobro funkcionira,*

## Flavio nije sretan



**MB:** Idemo na mnogo specifičniju temu. Izgleda mi da je ono što se ove godine dogodilo s Renaultovim amortizerima mase uistinu čudno: najprije su ih FIA-inci suci proglasili legalnim, a onda se FIA žalila protiv svojih vlastitih sudaca u svojem vlastitom Žalbenom sudu – i pobijedila. Je li to dobar način vođenja posla?

**FB:** Pravila su potrebna. U svakom sportu ja, kao i svi gledatelji, nadam se da se pravila pošteno primjenjuju. Pravila također trebaju biti transparentna – jasna – i oni koji stvaraju pravila moraju imati integritet. OK, uvijek će biti nekih pogrešaka. Ali, mi (Renault) smo koristili amortizere mase cijelu prošlu godinu – a mislim da je u jednom trenutku čak sedam ekipa pokušavalo razviti svoje sisteme. Nekima nije uspjelo. I u Magny-Coursu je nekima od njih postalo osobito krivo – ne, možda se radi o samo jednoj ekipi koja nikako nije uspjela kopirati sistem. I oni su se žalili.

**MB:** McLaren?

**FB:** Da, McLaren. I tako smo primili pismo od Charlieja (Whitinga, direktora utrka FIA-e i njihovog tehničkog delegata) i odgovorili smo na pismo, i onda čekali na odgovor sudaca. Jer, po meni, ti suci su u istoj situaciji kao i suci u nogometu. Oni odlučuju i prosuđuju. Ako sudac dosudi penal, onda je to penal. To je pošteno i najvažnije je da je to razumljivo TV gledateljima, dakle kupcima. Ali, tada se FIA neočekivano žalila na odluku svog vlastitog suca. Mislim...

*Rečenica se ugasila. Bacio se unatrag na stolici; njegov govor tijela je namjerno izražavao frustraciju, i ako se ne varam, ne malo prezira.*

**MB:** Izgledalo je smiješno, slažem se.

**FB:** Ovo su činjenice. Tako se dogodilo.

**MB:** Ne želim vas nagnati da optužujete...

**FB:** (prekida) Ne razumijem to. I pretpostavljam da mnogo ljudi to ne razumije.

*U pravu je. Ali, kao što kažu, neodlučnost sudaca je konačna.*

## ...i šta se tu može učiniti



**MB:** Često smo mogli čuti Bernieja kako kaže da je Ferrari specijalan za Formulu 1 – u komercijalnom smislu, ako ništa drugo. I onda, već duže vremena kruže glasine kako FIA favorizira Ferrari. Ron to govori. Frank (Williams) to govori. Mnogi ljudi to govore.

**FB:** Da, i vi novinari tu morate obaviti vrlo važan posao. Morate to objaviti. Za mene, ovo je totalna svinjarija. Zaista je svinjarija.

**MB:** Ali, sigurno ste razgovarali s Maxom o tome?

**FB:** Da, ali vi znate Maxa.

*Odmahuje rukom na način koji jednostavno kaže "Time se ne vrijedi zamarati". Ali, ovdje smo na zanimljivom području pa ću razviti teoriju i vidjeti hoće li se upecati.*

**MB:** Mislite li da se tu radi i o pomoći Schumacheru u osvajanju prvenstva jer se povlači? Znače ono, možda su mu Bernie i Max odlučili dati poklon?

**FB:** Michael je već dobio više poklona nego bilo tko drugi.

**MB:** Više poklona nego što ih je on uzvatio, možda?

**FB:** Da, zaista, 100 posto.

**MB:** Ali vi ste radili s Michaelom. Vozio je za vas (Benetton) i 1994. i 1995. osvojio...

**FB:** (prekida) Osobno, nemam nikakvih problema s Michaelom. Ne mislim da je Michael problem.

**MB:** Pa je li problem Ferrari? Max? Bernie?

## Ferrari je važan za Formulu 1, ali Michael je već dobio više poklona nego bilo tko drugi

**FB:** Gledajte, razumijem da je Ferrari jako važan za Formulu 1 – i zbog toga se u trenucima kad treba donijeti škakljivu odluku vrlo teško oduprijeti podsvjesnom favoriziranju Ferrarija. Ta situacija je slična onoj kad veliki klub poput Juventusa ili Manchester Uniteda igra protiv malog kluba – tada je sucu možda teško donijeti škakljivu odluku protiv nekog od tih velikih klubova.

**MB:** Ali, da li mislite da će se to, kad je u pitanju Ferrari, ikada promijeniti? Možda nakon Maxa? Ili nakon Bernieja?

**FB:** Nadam se. Mora se promijeniti, za dobrobit sporta.

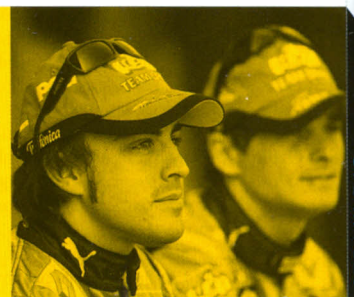
**MB:** Ovo ima veze, iako se radi o drugoj stvari: da li vjerujete da će Jean Todt (glavni menadžer Ferrarija) biti slijedeći predsjednik FIA-e?

**FB:** Nema šanse.

**MB:** Stvarno?

**FB:** Iskreno vam kažem, nema šanse.

## ...Kovalainen, Webber i drugi



**MB:** Dobro, popričajmo o vozačima. Očigledno, izgubili ste Fernanda (Alonsa, otišao u McLaren). To je već povijest...

**FB:** (prekida) Da, ali ja sam to prihvatio. Mislim da je to bila naša greška, nas u Renaultu, svih nas zajedno. Sada mi je sve jasno. Bio sam jako ljut tada (prosinac 2005.), jer je Fernando potpisao ugovor bez mene i kad sam to saznao tražio sam od McLarena da nam daju tjeđan dana da pripremito upravni odbor u Renaultu, naše sponzore i sve drugo, prije no što se to objavi. Ali, McLaren nije htio čekati.

**MB:** Nazvali ste Rona, zar ne?



Flavio je pobijedio rak, ali je iz tog iskustva naučio neke važne lekcije





**FB:** Da, i naljutio sam se na njega jer bih ja to učinio za njega – svi bi to učinili. U prošlosti sam, da bih pomogao drugoj ekipi čekao i preko mjesec dana s objavljivanjem nečeg takvog – i nisam mogao shvatiti zašto Ron ne želi to napraviti za mene. To stvarno nije bilo korektno. *I zausti da kaže još nešto, ali pogleda u moj Diktafon i odustane. Predpostavljam da ću se morati zadovoljiti s ovim što imam.*

**MB:** A što je s Giancarlo Fisichellom? Već je dvije godine u Renaultu, uvijek je u sjeni Fernanda i mnogi su bili malo iznenađeni kad ste ponovno potpisali ugovor s njim...

**FB:** Ne znam zašto su ljudi bili iznenađeni.

**MB:** Nemojte me krivo shvatiti: uvijek sam mislio da je Giancarlo izvanredan talent. Ali nema sumnje da nije uspio biti na razini Fernanda.

**FB:** Pa što? Mislim da nitko osim Michaela i Kimija ne bi uspio biti na Fernandovoj razini – a zbog različitih razloga ni Michael ni Kimi nisu bili na raspolaganju. I tako smo se odlučili za Heikkija (Kovalainena) – nitko bolji nije bio na raspolaganju. A pored toga, Giancarlo zna pobjeđivati i osvajati bodove; ja sam vrlo sretan s njim. A uz Heikkija nam je trebao netko s kontinuitetom i iskustvom.

**MB:** Ipak, pokušali ste dobiti Kimija, zar ne?

**FB:** Da, ali on odlazi negdje drugdje. Kao i Michael.

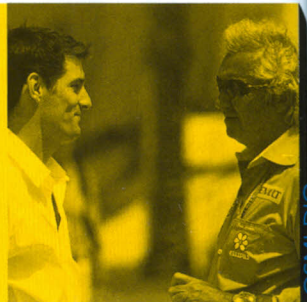
**MB:** I kako onda reagirate kad ljudi kažu: "Fisichella i Kovalainen – to nije osobito snažan par za tako jaku ekipu kao što je Renault?"

**FB:** Podsjetim ih da su to isto govorili kad sam u auto za 2003. stavio Fernanda (u zamjenu za Jensonu Buttona). Ali, ljudi koji to kažu nemaju pojma koliko je Heikki dobar. Da li ti ljudi žele sugerirati da smo umjesto njega trebali odabrati Ralfa (Schumachera)? Ili Jarna (Trullija)? *Sliježe s ramenima, i pritom se smije, kao da je sama pomisao da unajmi vozače za koje smatra da su tako loši apsurdna.*

**MB:** Ali, koliko je stvarno dobar Heikki?

**FB:** Mislim da je jako dobar. Vidio sam to u GP2: kad god bi njegov auto bio iole dobar, on bi pobijedio. I u čemu je onda problem?

## Zašto je Flavio menadžer vozača?



**MB:** Vi ste menadžer vozača, dok drugi šefovi ekipa nisu. Prvo pitanje: obzirom da ne potičete iz vozačkog miljea, kako zapažate vozače dok su još mladi i nepoznati?

**FB:** Ne morate biti iz vozačkog miljea da uočite dobre vozače dok su mladi. Trebate li puno koristiti kreditnu karticu da biste postali predsjednik upravnog odbora American Expressa?

*Još jedna tipično Briatoreova primjedba, ali ovaj puta prilično otrcana, mislim da ćete se složiti.*

**MB:** Ali...

**FB:** (upada u riječ) Gledajte, u poslu se moraš brinuti o onome što stvaraš. Moj posao je stvoriti trkaću ekipu – a krajnji su proizvodi, bazično, auto i vozač. Auto stvaraju naši ljudi, a vozač nadopunjuje paket. Stoga, ono što ja radim kao menadžer vozača je da dovršavam posao ekipe. I zbog toga imam prednost nad ostalim menadžerima vozača, pa onda zašto ne? *Jednostavno i – iskreno. Iskoristi svoju nepoštenu prednost i pobijedi suparnika. To je biznis. To je Flavio.*

**MB:** A što je s Markom (Webberom)? Vi ste njegov menadžer, ali izgleda da ga ovaj puta niste uzeli u obzir za Renault.

Flavio s trenutnom djevojkom Elisabettom Gregoraci







Raditi s dobrim ključnim ljudima i pružati im podršku ključ je Briatoreovog

- FB:** Mark malo nije imao sreće, a malo i nije slušao.
- MB:** Jer je otišao u Williams, kad ste mu rekli da ne ide tamo. Na to mislite?
- FB:** Točno. Baš tako. Na koncu sam podržao njegovu odluku, iako se nikad s njom nisam složio. Ali kad vozač jednom napravi pogrešku – kad jednom odabere krivu ekipu – jako mu je teško opet uhvatiti korak. Pa ipak, mislim da Mark još uvijek ima fantastičan potencijal i jako sam sretan što je s Red Bullom.
- Tokom cijele 2005. – kao i ove godine – Flavio bi podigao obrvu kad god bi se sreo s Markom u pedoku Formule 1. I podignutu obrvu uvijek bi pratio prijeziran pogled u pravcu motorhoma ekipe Williams. Privatno, danas Mark priznaje da je pogriješio kad nije slušao savjet svog menadžera – savjet da se za 2005. i za 2006. pridruži Renaultu, a ne Williamsu. I ne treba ni isticati da sadašnja situacija ide vrlo čvrsto i u potpunosti u prilog Flaviovom mišljenju.*
- MB:** S automobilom Adriana Neweya Mark bi sljedeće godine mogao biti dobar, zar ne?
- FB:** Apsolutno.
- MB:** Kad pričate o vašem odabiru vozača i menadžerskoj strategiji, sve izgleda tako logično. Vi imate svoju ekipu; imate svoje vozače, stavite jednog ovdje, jednog tamo, neke u svoju ekipu, neke u druge ekipe. Zar vas ne iznenađuje da ljudi koji su u F1 biznisu 20 godina duže od vas ne rade istu stvar?
- FB:** Naravno, ali kao što sam rekao ranije, ljudi u Formuli 1 rade stvari na čudan način.  
*I pritom pokazuju na vrata, prozor i strop, smijući se dugo i glasno.*

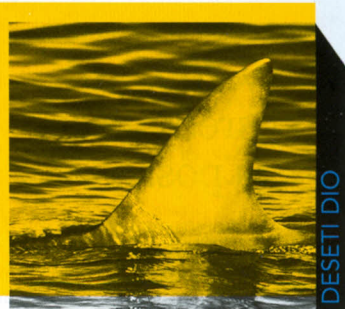
...i zašto sve funkcionira tako dobro?

**GP2**  
SERIES

- MB:** GP2 serija se pokazala kao veliki uspjeh, zar ne?
- FB:** Da, ali me iznenadilo što smo Bernie i ja, kad smo počeli planirati tu seriju, primili mnoštvo kritika od toliko mnogo ljudi. A sve je bilo tako logično. Trebala nam je dobra serija ispod Formule 1, što F3000 nije bila, pa smo stvorili novu seriju. Jednostavno. A ipak su nam svi ti ljudi s 30 godina iskustva u biznisu govorili kako to neće biti dobro.
- MB:** Neki su čak rekli da se to neće nikad ostvariti.
- FB:** Točno. Suludo. A sad tu seriju svi vole.
- MB:** Ljudi iz Formule 1 nikad nisu gledali utrke Formule 3000, a sada, za vrijeme GP2 utrke, F1 pedok je pust. Svi su pred televizorima.
- FB:** Točno. A GP2, pored svega, stvara buduće F1 vozače – Heikkija, Nelsinhoa (Piqueta), Lewisa (Hamiltona), plus Nicoa (Rosberga) i Scotta (Speeda) prošle godine. I to je tako trebalo biti. Bila je to

tako logična ideja – toliko logična da ju većina ljudi u Formuli 1 neće nikad moći prihvatiti.  
*Uzdah. Smijeh.*

Da vidimo što misli o okrutnosti



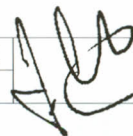
DESETI DIO

- MB:** Neki ljudi kažu da ste bezobzirni – da ste morskog psa u moru pirana. Što kažete na to?
- FB:** Oh, bože. (pauza) Iskreno, nakon preko 15 godina u Formuli 1, još nisam sreo nekoga tko bi mi prišao i rekao "Naudio si mi time i time". A imao sam posla gotovo sa svima. Čak sam radio i s nekim ljudima s kojima nije lako raditi – ljudima poput Toma (Walkinshawa). Ali, nitko se nije žalio. Ako ja nešto obećam, to je to. Konačna stvar. I vi znate na čemu ste.
- MB:** Pa zašto onda neki ljudi tvrde drugačije? Zavist? Ljubomora?
- FB:** Tko su ti ljudi koji to kažu?
- MB:** Flavio, vi znate da to ljudi govore – znate da je to istina.  
*Duga, duga pauza. Možda se poigrava s mišlju da me pritisne ne bih li otkrio svoje izvore; možda mu samo postaje dosadno; možda razmišlja*

Ako Fernando već ne može biti u Renaultu, sretan sam što je u McLarenu. To je dobra ekipa

- da prekinemo intervju. Napokon, on se naginje naprijed. I. Zausti. Vrlo. Polako.*
- FB:** Možda sam grub kad je biznis u pitanju. Možda da. Ali to je moj posao. Flavio se naginje natrag. Moje je pitanje očigledno dobilo odgovor. Ipak, nešto smo postigli: "grub" nije riječ kojom ga njegovi najžešći kritičari opisuju, ali je ipak nešto.
- MB:** Biti "grub", dakle, dobra je stvar, zar ne?
- FB:** Da. Nekad moraš biti grub. A i posao je posao.  
*Ovo zvuči kao epitaf. I točka. Počinjem se osjećati pomalo nelagodno. Promijenimo temu, neprimjetno.*
- MB:** Naravno, ali mislim da jedan od razloga što ljudi govore negativne stvari o vama je što ste toliko različiti. Jer, vaš milje je biznis – trgovina tekstilom – i 1965. niste bili vozač ili inženjer ili mehaničar. To ljude čini ljubomornima.
- FB:** Nema ništa loše u tome što je netko mehaničar. Kad su oni bili mehaničari, ja sam radio u restoranu. Ako uspiješ u životu, ne bi se smio sramiti svoje prošlosti.
- MB:** Kažete "Kad su oni bili mehaničari" i pritom mislite na Rona, zar ne? Ali, slažem se s vama kad kažete da bi on trebao biti ponosan na ono što je postigao.
- FB:** Apsolutno. Ako stvorite nevjerojatan biznis, kao što ga je on stvorio, trebate biti na to ponosni. I ako Fernando već ne može biti u Renaultu, ja sam sretan što će biti u McLarenu, jer to je dobra ekipa.
- MB:** Hoće li Fernando ostati u vašoj menadžerskoj kompaniji?
- FB:** Apsolutno. Bio sam ljut u prosincu – ali, biznis je biznis.  
*Pretpostavljam da kad se Flavio bori sa svojom savješću, on je taj koji uvijek pobjeđuje. Na svoj način. Biznis je biznis. Pragmatizam je pragmatizam. I to funkcionira.*





## Flavioov život ...je, unatoč svemu, usredotočen na posao



**MB:** Mukotrpno radite, zar ne? Provodite mnogo vremena u Renaultovoj tvornici u Enstoneu, pa ipak uspijevate – i znam da je i to nešto što vaši suparnici ne mogu shvatiti – uživati u mnogo više stvari od njih. Upravljate modnim lancem Billionaire Couture, vodite Billionaire Club u Sardiniji, Twiga Beach Club u Toskani, restoran Cipriani u Londonu, i tako dalje. Kako pronalazite vrijeme za sve to?

**FB:** To su uspješni poslovi, ali to su tek poslovni hobiji. Moj veliki biznis van Formule 1 je farmaceutska kompanija Pierrel.

**MB:** Je li to vaša kompanija?

**FB:** U početku sam bio vlasnik polovice, a moj partner druge polovice. Ali sad smo 40 posto prođali na burzi – burzovne dionice dobro nam stoje. 90 posto svog vremena posvećujem Formuli 1, za mene je Formula 1 posao. Radim samo ono što moram raditi – ne čitam F1 časopise, oprostite. Tako mi preostaje 10 posto vremena za druge stvari. Neki ljudi igraju polo, neki ljudi golf, neki idu u lov. Ja sam poduzetnik. Čak su i moji hobi biznisi uspješni, u njima zapošljava više od 500 ljudi. Volim raditi. Volim biznis. I nikad nisam ništa postigao slučajno.

*Činjenica da je Briatore suvlasnik Pierrel SpA, kompanije koja se bavi razvojem i proizvodnjom lijekova, i koja je dio burze Expand Market u Milanu, nije toliko poznata u F1 krugovima, ili barem nije bila do sada. Jer, u pedoku Istanbula sam za probu pitao dvadesetak, starijih po rangu, ljudi iz Formule 1 jesu li uopće svjesni postojanja te kompanije i činjenice da je Flavio njezin suvlasnik. Svi su mi redom rekli da o tome ne znaju ništa. Sigurno je da Pierrel predstavlja Flavioov pokušaj da se pridruži gigabogatima, obzirom da je on već duže vremena mega-bogat.*

## ...koliko je novac važan?



**MB:** Očito je da je Bernie briljantan poduzetnik i vrlo bogat čovjek. Ali zapravo on kaže da ga novac ne motivira. Jeste li mu slični?

**FB:** Apsolutno. Slažem se s Berniejem. Ono što je važno je uspjeh u onom što radiš.

**MB:** Ali, novac je posljedica uspjeha, naravno...

**FB:** Novac dolazi s uspjehom, da, ali novac je jedino važan kad ga nemaš. Sjećam se vremena kad nisam imao novaca i, oh moj bože, kako mi je onda bio važan!

*Aha! Prilika da istražimo Flavioovu ranu povijest...*

**MB:** Dakle, postojalo je doba kad niste imali novaca, zar ne?

**FB:** Apsolutno. I upravo zato želim nešto vratiti drugima. Kao što znate, imam kuću u Keniji, nazvanu Lion In The Sun. Gradim

i Lion In The Sun Hotel i Lion In The Sun Casino, i tamo ću zaposliti tisuću ljudi, dvostruko toliko u kasnijoj fazi. Stvaram nešto, stvaram avanturu. To je sjajno – dvije tisuće novih radnih mjesta u zemlji poput Kenije. Ali djeca mojih ljudi moraju dobiti obrazovanje, pa gradimo i škole. Bio sam konobar. Radio sam svašta. A sad sam ponosan što mogu pomoći drugima, da mogu nešto vratiti. To nije dio mog imidža, ali je istina.

*Pokušajmo ga vratiti njegovim korjenima.*

**MB:** Kad ste bili mladi – kad ste bili konobar – jeste li ikad pomislili da jednom možete postati toliko uspješan i toliko bogat kao što ste sada?

**FB:** Ne znam. Možda, da, mogao sam to osjetiti. Uvijek sam želio raditi. Nikad nisam želio studirati. To je pruzročilo veliku svađu s mojim ocem – želio je da nastavim studije, ali prestao sam čim sam mogao i počeo sam raditi. Tako sam nad svima ostalima dobio prednost od 15 godina.

## ..a kako je zdravlje?



**MB:** Ako to smijem pitati, kako je sada vaše zdravlje?

**FB:** Dobro.

**MB:** Mislim, ne tako davno svima ste objavili da imate problem.

**FB:** Da, imao sam problem. Otkrio sam ga kad sam otišao na generalni pregled u Kliniku Mayo i, nakon što se sve sredilo, neki su ljudi željeli da o tome šutim. Ali, moj me doktor nagovorio da javno obznanim svoju bolest kako bih svijetu pokazao da se čak i tumor, uz redovne preglede i ako je otkriven dovoljno rano, može izliječiti. I bio je u pravu, i sad poznajem mnogo ljudi koji su otišli na preglede zbog ovoga što se meni dogodilo. Moj je tumor bio agresivne naravi, ali je otkriven dovoljno rano. Bolnica je obavila dobar posao.

*Između dvije sjevernoameričke utrke, desetine odličnika Formule 1 otišlo je na preglede u Kliniku Mayo – odnosno u više njih jer postoje filijale u Minneapolisu, Arizoni i Floridi, pa ste u pedoku Indianapolisu mogli čuti kako se iskustva uspoređuju, i kako se šuška o zdravstvenom stanju ovog ili onog.*

**MB:** Drago mi je čuti. Dakle, sad ste potpuno čisti, zar ne?

**FB:** Da, ali me je to naučilo da smo mi ljudi tako fragilni. Ako se to može dogoditi meni, može se dogoditi i vama, i bilo kome drugome.

## Jer neki kažu...



**MB:** Bernie uskoro navršava 76 godina. On neće vječno moći raditi. Vi znate sve ljude u ovom sportu. I svi znaju vas. I kao što kažete, vi ste biznismen, a ne bivši vozač, bivši inženjer ili bivši mehaničar. Vjerojatno naslućujete moje slijedeće pitanje: postoji li ikakva





Čak i uz toliko posla, Flavio je našao vremena za zabavu sa super-modelom Heidi Klum

...mogućnost da biste vi bili zainteresirani za jedno od mjesta koje će se osloboditi kad se jednom Bernie povuče?

**FB:** Ne.

**MB:** Zašto ne?

**FB:** Jer se u svom životu želim zabavljati.

**MB:** To ne bi bila zabava?

**FB:** Mislim da je Formula 1, da mora biti, diktatorska ustanova. A to nije nužno zabavno.

U stvari, tu se radi samo o seriji problema. Bernie obavlja sjajan posao, naravno.

*U biti, očekivao sam ovakav odgovor – to je odgovor koji sve velike F1 face daju na pitanja o njihovom mogućem uplitanju u vođenje Formule 1, u dobu nakon Ecclestonea. Premda, Flavio bi bez sumnje bio u boljoj poziciji od mnogih – od većine – odigrati presudnu ulogu u vremenu između Bernieja i onog što dolazi nakon njega.*

## Naš posao su utrke, no zastupamo sve drugo samo ne utrke

**MB:** Dakle, što će se, ili bi se dogodilo nakon Bernieja? Znam da već imamo CVC (Capital Partners), ali...

**FB:** (upada u riječ) Ono što će nam trebati je uprava koja nema nikakve veze s utrkama. Zašto? Jer Formula 1 je biznis, televizijski biznis. OK, ja ne želim biti sljedeći Bernie, ako će takva pozicija ikada postojati, ali imam neke ideje. Prvo, mislim da su utrke suviše dugačke. Sat i četrdeset minuta, to je previše. Posljednjih 20 minuta često su dosadne. Drugo, više bih volio da imamo dvije utrke od po 45 minuta – poput serije GP2. Treće, što je s utrkama po noći ili

rano ujutro? Zašto uvijek u 14 sati? To je glupo vrijeme – jer da biste gledali Grand Prix, morate zeznuti cijelu

nedjelju. Ne možete otići na ručak. Ne možete otići na plažu. Zašto ne u 11 sati? Život se mijenja. Ljudi žive svoje živote na drugačiji način.

**MB:** Pa ipak, Formula 1 ostaje manje-više ista, zar ne?

**FB:** Da, i to je krivo. I četvrto, šta je s kvalifikacijama? Kvalifikacije kakve imamo danas u Formuli 1 vode u dosadne utrke. Zašto onda nemamo dvije utrke, kao što sam rekao, s obrnutim startnim redoslijedom za drugu utrku – opet, kao u seriji GP2? To donosi briljantne utrke. Vidjeli smo to često. U Formuli 1 najbrži auto startaju iz prvih redova, a najsporiji iz posljednjih, pa se utrka svodi na borbu stratega – Pat Symonds protiv Rossa Brawna. To nije utrka. To je nešto drugo. Naš su posao utrke, a ipak ono što prezentiramo svojim kupcima je sve drugo nego utrkivanje. Mi pružamo utrke samo kad neobični uvjeti stvore nešto neobično – poput Mađarske ove godine. Zašto ne bismo stvorili nešto neobično – svake nedjelje? To je tako logično. Ali, pretpostavljam da upravo zato ljudi u Formuli 1 to ne žele.

*Veliki uzdah, veliki smijeh uz veliko slijeganje ramenima u stilu "kad će se ljudi u Formuli 1 napokon probuditi i namirisati frappuccino?"*

**MB:** Vi zaista mislite da su neki od vaših suparnika ljudi, zar ne?

**FB:** Vrlo čudni ljudi.

**MB:** OK, to je sve što mi treba, mislim. Hvala.

**FB:** OK. Nema problema. Imate super košulju. **FO**

Unatoč brojnim spekulacijama, Flavio veli da neće preuzeti upravljanje Formulom 1 od Bernieja





# DRUGI ŠPANJOLAC

Vječita zamjena konačno je dobio priliku da dokaže da je - u vrhunskoj ekipi - vrhunski vozački materijal

Piše: Dom Taylor

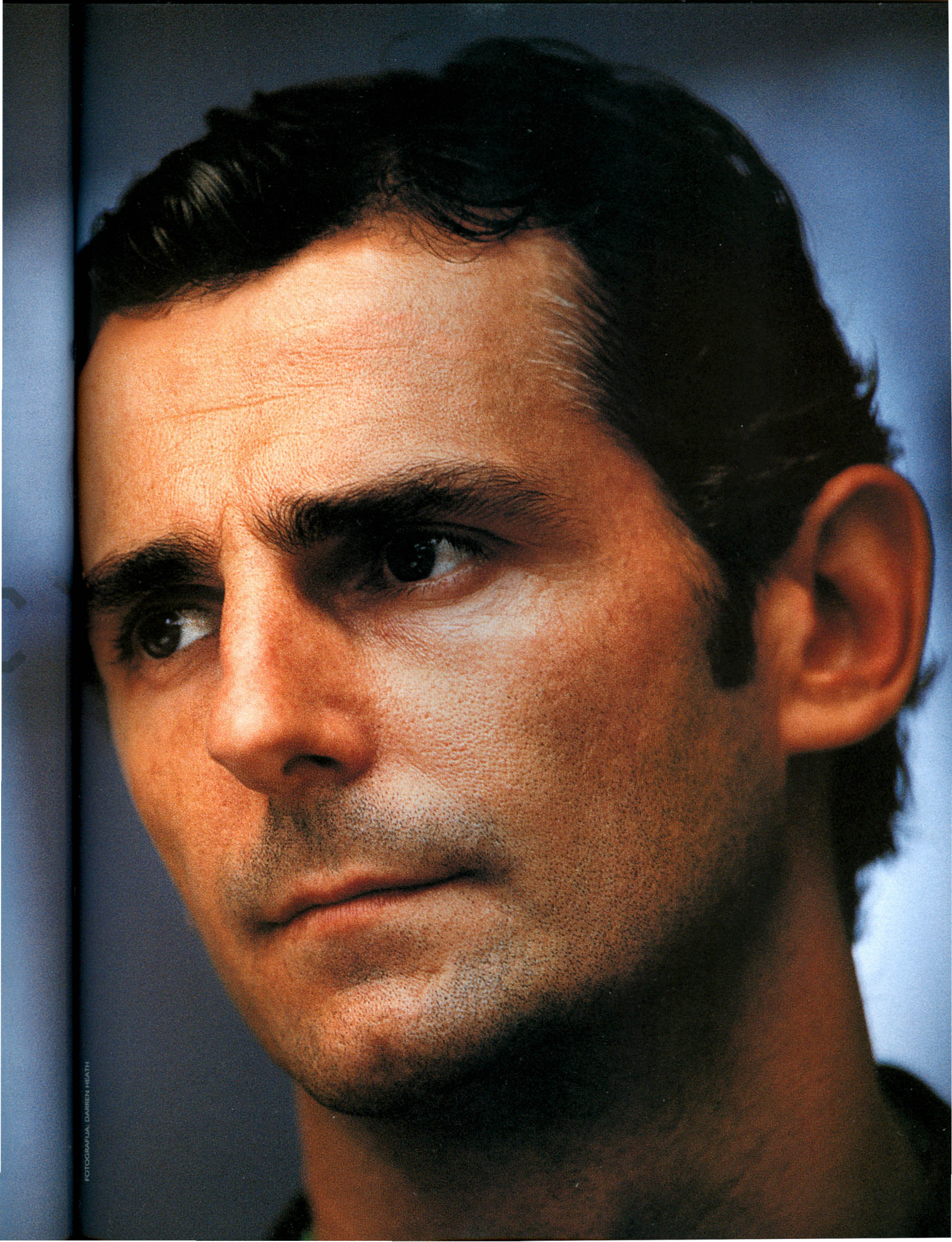
**N**itko u F1 ne zaslužuje svoju drugu priliku više od Pedra de la Rose – jednog od istinskih džentlmena Formule 1. On je uzor profesionalnosti, predanosti, inteligencije, a i – kao što će svi u McLarenu potvrditi – brži je nego što mislite.

No, oni s boljim pamćenjem se sjećaju da nije baš uvijek bio brz. Pedro koji je nekoć otpisan kao netko tko se ne može nositi s Josom Verstappenom (Arrows, 2000.) ili Eddijem Irvineom (Jaguar, 2001.-02.), je izronio iz svoje čahure test vozača McLarena kao daleko kompletniji vozač – i bolji nego što ih većina ikada postane.

Snaga njegovog karaktera bila je, više od bilo čega drugog, katalizator za ovu transformaciju. Umjesto da postane ogorčen jer su manji ali bogatiji početnici dobili priliku, Pedro je, uz pomoć svog dobrog prijatelja i nekadašnjeg timskog kolege Alexa Wurza, zadržao prisutnost duha i ulogu test vozača preokrenuo u svoju korist, smatrajući je blagoslovom, a ne kaznom.

Zapravo, Pedro de la Rosa je procvao kad se oslobodio problematičnih okolina u kojima je proveo svoje prve četiri sezone u Formuli 1 – dvije ekipe s trajnom silaznom putanjom, Arrows i Jaguar. Ova posljednja stanica bila je dodatno neprijatna zbog neprestanih intriga i politiziranosti timskog kolege Eddieja Irvinea.









Ključno je na kraju bilo to što Pedro nije nikad pretjerano galamio o svojoj želji za povratkom utrka. Dok je Wurz na kraju postao nestrpljiv i neskriveno počeo tražiti priliku da se, na bilo koji način, vrati utrka, Pedro se usredotočio na to da postane najbolji mogući test vozač. No, strast za utrka u njemu je i dalje tinjala.

Sjećam se razgovora s njim 2005. u pedoku Melbournea, dan nakon njegovog prvog pojavljivanja na jednom Grand Prixu nakon 2002., u ulozu McLarenovog vozača petkom, ulozu koju je dijelio i iz utrke u utrku izmjenjivao s Wurzom. Pedro je bio najbrži u oba treninga i, iako skroman, bio je očito vrlo uzbuđen zbog povratka Grand Prix akciji.

"Da, za mene je ovo ogromna prilika," izjavio je živahno čim je izašao iz McLarenove garaže, očiju smeđih i dubokih poput intenzivnih prozora u svijest bistrog i dubokog uma. "Sad već dvije godine vozim kao test vozač za McLaren. Dobro je, jako dobro, premda uvijek voziš na istim stazama. Kao da si robot. Voziš i voziš po stazama koje toliko dobro poznaješ da se tvoj talent nekako smrzava. Zato je dobro ići na različite staze koje

imaju drugačiju atmosferu i razine prijanjanja, i pokušati se ponovno prilagoditi. To tvoja čula održava živim."

To iskustvo i, naravno, zamjena za Juana Pabla Montoya 2005. u Bahreinu (nakon famozne "teniske ozljede" Kolumbijca), bili su idealna priprema za ovogodišnji prošireni angažman ponovne zamjene za Montoya, koji je otišao u NASCAR. Pedro je svojim strpljivim radom u međuvremenu, osvojio nepokolebljivo poštovanje u McLarenu, od mehaničara pa sve do Rona Dennisa. I onda je nakon Magny-Coursa uslijedilo njegovo imenovanje za Montoyinu stalnu zamjenu, uz potpunu vjeru i interno odobravanje ekipe.

Montoya je potpisao za NASCAR ekipu, iako prema ugovoru nema ničeg što bi McLaren moglo zaustaviti da čak i sad inzistira da Juan za njih vozi utrke. Da, odnos se pokvario, no obzirom na važnost bodova u prvenstvu konstruktora za ekipu ambicioznu poput McLaren, da su smatrali da bi JPM znatno bolje odradio posao od Pedra, bili bi ga zadržali, ili vratili, koliko god to gnjavaže prouzročilo.

Nadalje, nakon solidnih iako nespektakularnih utrka koje je Pedro odradio od Magny-Coursa naovamo, uključujući njegovo prvo postolje u karijeri, u Mađarskoj, možete biti sigurni da se neki u McLarenu sada pitaju zašto su se uopće toliko trudili oko Montoye.

A opet, Pedro nije nikad bio potencijalna zvijezda. Sve do nedavno, opće mišljenje o njemu karakteriziralo ga je, u najboljem slučaju, kao aspiranta na donje srednje pozicije u poretku. Da, uvijek je bio smiren i precizan, ali je pokazao samo bljeskove prave brzine u četiri inače ne baš sjajne sezone (1999.-2002.). Neki su smatrali da je bio preoprezan, pokušavajući do besvijesti savršeno podesiti slabe automobile koje je vozio, umjesto da iz njih jednostavno iscijedi sve što može.

U znatnoj mjeri on je bio španjolski Tiago Monteiro. Super momak, inteligentan i artikuliran. Ponekad vrlo brz, ali ne previše često. Ali, da je ranije u svojoj F1 karijeri imao sreću biti u dobroj ekipi, ili makar u solidnoj ekipi iz sredine poretka, vjerujem da je Pedro mogao postati španjolski David Coulthard. Doista, njegove utrke do sada u 2006. idealan su primjer uloge drugog vozača.

McLaren je, nakon za Pedra šokantno slabe sezone 2002. u vrlo lošem Jaguaru R3, uočio njegove kvalitete koje su još davno prepoznali njegovi bliski suradnici, uključujući tu Daniela Audetta, sadašnjeg direktora menadžera Super Agurija, a nekad glavnog menadžera u ekipi Arrows.

"Naravno, mi nismo imali najbolji auto," kaže Audetto. "Ali usprkos tome, Pedro je uvijek davao sve od sebe – ne samo po pitanju motivacije

"Da je ranije u svojoj karijeri imao sreću biti u dobroj ekipi vjerojatno je mogao postati španjolski David Coulthard"



Mađarska 2006.:  
uporni Pedro  
napada Schumija,  
ovaj reže šikanu  
ne bi li ostao  
naprijed, ali ga  
Španjolac ipak  
prelazi



## Trebate broj 2? Evo Ron-Ron formule... Komplilirali: Nanna Arnadottir i David Kirkaldy

Od kada je Ron Dennis preuzeo McLaren krajem 1980., ekipa je sedam puta zvala u akciju svoje rezervne vozače. Neki su odvozili samo jednu utrku, ali jedan je postao dva puta svjetski prvak. Tko su, dakle, bili super-zamjene, a tko je bio malo manje super? I koliko je iskustvo iz McLarena pomoglo njihovoj karijeri?

### John Watson

GP Europe 1985.

Kvalifikacije: 21. Utrka: 7.

Watson se vratio iz F1 mirovine kao zamjena za Nikija Laudu, nakon što se Austrijanac ozlijedio na treningu za prethodni GP Belgije. Bila je to Wattiejeva posljednja F1 utrka, u ekipi s kojom je ranije pobijedio u četiri Grand Prixa.

### Mika Häkkinen

GP Portugala 1993.

Kvalifikacije: 3. Utrka: odustao

Dobio je priliku nakon što je Michael Andretti napustio ekipu. U prvoj utrci bio je u kvalifikacijama brži o timskog kolege Ayrtona Senne, i to mu je praktički osiguralo mjesto u ekipi. U idućoj trci bio je treći, a nešto kasnije postao je i dvostruki svjetski prvak.

### Philippe Alliot

GP Mađarske 1994.

Kvalifikacije: 14. Utrka:

odustao

Pozvan u zamjenu za Miku Häkkinena, koji je bio kažnjen zbog izazivanja masovnog sudara u



prethodnoj utrci. Je li ovaj nastup pomogao Alliotu? Možda, ali ne u Formuli 1. Nakon još jedne utrke za Larrousse, Francuz se prebacio u politiku.

### Mark Blundell

GP Brazila 1995.

Kvalifikacije: 9. Utrka: 6.

Pozvan po hitnom postupku nakon što se Nigel Mansell nije uspio ugarati u kokpit svog McLarena. Tri utrke kasnije Mansell se definitivno povukao, i Blundell je pozvan ponovno, ovaj put za stalno. 14 GP utrka za McLaren osigurali su mu dobru karijeru u Americi, ali u Formulu 1 više se nije vratio.



### Pedro de la Rosa

GP Bahreina 2005.

Kvalifikacije: 8. Utrka: 5.

Vozio jednu utrku, nakon Montoyine "teniske ozljede". U kvalifikacijama je bio brži od Räikkönena, ali utrka mu je bila puna pogrešaka, i na kraju je završio kao peti (Kimi je bio treći). Vozio najbrži krug utrke. Nastup mu je možda i pomogao i odmogao.



### Alex Wurz

GP San Marina 2005.

Kvalifikacije: 7. Utrka: 3.

Dijelio s de la Rosom ulogu test-vozača, pa je onda i on dobio priliku u vrijeme Montoyinog oporavka. Odvezao solidnu, strpljivu utrku i završio na postolju, nakon diskvalifikacije Buttonove Honde. Je li to pomoglo njegovoj F1 karijeri? 2007. vozi utrke za Williams. Dakle - da.



### Pedro de la Rosa (opet!)

GP Francuske 2006.

Kvalifikacije: 8. Utrka: 7.

Po drugi put u karijeri Pedro mijenja Montoyu, ali ovaj put skoro na pola sezone. Prvi nastup u Francuskoj nije bio briljantan, nego tek solidan. Kasnije u sezoni dohvatio je i jedno drugo mjesto. Karijera? Ili će mu ovo donijeti mjesto vozača utrka 2007., ili su to bile posljednje F1 utrke.





## PEDRO DE LA ROSA

Ne previše spektakularan, ali vrlo zreo nastup u Turskoj; izvan najboljih 10 u kvalifikacijama, ali onda peti u utrci

“Pedro je u McLarenu puno bliži Räikkönenu nego što je bio Eddieju Irvineu u Jaguaru”

### Pedro de la Rosa CV

Rođen: 24. veljače 1971., Barcelona, Španjolska  
Mjesto stanovanja: Barcelona, Španjolska  
Status: oženjen Marijom, dvije kćerke (Georgina i Olivia)  
Visina: 1,82 m  
Težina: 76 kg

1989. Formula Fiat Uno - prvak Španjolske  
1990. Formula Ford 1600 - prvak Španjolske  
1991. Formula Renault - 4. u španjolskom prvenstvu  
1992. Formula Renault - prvak Velike Britanije i Europe  
1993. Formula 3 - britansko prvenstvo  
1995. Formula 3 - prvak Japana  
1996. Formula Nippon - 8.  
1997. Formula Nippon - prvak  
1997. GT - prvak Japana  
1998. Formula 1, Jordan - test vozač  
1999. Formula 1, Arrows - 1 bod, 17. u svjetskom prvenstvu  
2000. Formula 1, Arrows - 2 boda, 16. u svjetskom prvenstvu  
2001. Formula 1, Jaguar - 3 boda, 16. u svjetskom prvenstvu  
2002. Formula 1, Jaguar - bez bodova  
2003. Formula 1, McLaren - test vozač  
2004. Formula 1, McLaren - test vozač  
2005. Formula 1, McLaren - 4 boda, 20. u svjetskom prvenstvu  
2006. Formula 1, McLaren - 14 bodova prije Kine



### Impresivan debi u Melboureu 1999.: na startu 18., na cilju 6.

samoga sebe, nego i inženjera. Bio je vrlo požrtvovan i pošten.”

Audetto ima na umu španjolski Grand Prix iz 2000., kojeg se, što se Pedra tiče, gotovo nitko i ne sjeća. Startao je, nakon kazne zbog kontaminiranog goriva, s posljednjeg startnog mjesta i završio utrku sudarom u prvom krugu, dok je bio na 18. mjestu. Ali, Audetto kaže da je ekipa bila svjesna Pedrovog herojstva.

“Pedro je odvezao fantastičan prvi krug. Bio je ljut i odmah je pretekao četvoricu vozača, ali onda se su on i (Jean) Alesi dotakli, i to je bio kraj. Nije mu u prirodi da bude otvoreno agresivan, ali tog je dana pokazao da može biti ozbiljno brz.”

To je vozačko srce pokazalo da još uvijek snažno kuca u ponešto boljim okolnostima 2005. u Bahreinu. Pedrova nesprenata, ali silno strastvena predstava – puna akcije, okretanja na stazi i pretjecanja, dok se borio da s osmog mjesta na gridu izvuče najbolje od vjerojatno najbržeg automobila na stazi tog dana, McLarena MP4-20 – donijela mu je naklonost u pedoku i u publici.

To je utrka po kojoj će se Pedro pamtili. Ali, premda je odvezao najbrži krug utrke, vjerojatno je da bi iskusniji vozač utrku završio na mjestu boljem od petog.

Magny-Cours, njegova prva utrka u ovoj sezoni, bila je bolje odmjerena i tiša, ali ovaj put je nedostajala prednost najboljeg automobila.

“Auti su, zapravo, bili prilično slični u odnosu na ostale automobile u tim vikendima,” rekao je Pedro u Hockenheimu. “Ako ništa drugo, Magny-Cours je prošao nešto bolje jer sam bio opušteniji. Znati da ćeš voziti više od jedne utrke uvijek je dobro za tvoje samopouzdanje.”

Ako pretpostavimo da će voziti do kraja sezone, 2006. će Pedru osigurati osam Grand Prix-a za redom. I premda nije mogao dobiti teže polazište, njegove su performanse protiv Kimija Räikkönena već dokazale da rezultati u njegovoj ranijoj karijeri nisu bili odraz njegovog punog potencijala. Nakon Francuske je, u prosjeku, bio bliži Kimiju nego što je bio Irvineu u svojoj prvoj sezoni u Jaguaru. Ako znamo da je Kimi na drugačijoj razini od Irvinea – to je valjda svima jasno – Pedrovo je napredak očit.

Zato je veliko pitanje: da li je napravio dovoljno da u 2007. zasluži drugi auto u McLarenu, uz Fernanda Alonsa? Na žalost za Pedra, a i Gary Paffetta, test vozača McLarena, tu postoji problem zvan Lewis Hamilton koji se sve više i više čini neodoljivim izborom za McLaren.

Da je predanost jedini kriterij, Pedro bi bio jasan favorit. On se u svoje slobodno vrijeme satima zna zadubiti u telemetrijske podatke i gutati F1 publikacije i websitoeve. Opsesija Formulom 1 prenijela se i na njegovu suprugu Mariju. Ona proučava Pedrova vremena po krugovima, a čak je i prisustvovala nekim tehničkim sastancima. Upitajte je koje je bilo Pedrovo najbrže vrijeme u drugom sektoru na prvom treningu u Madarskoj, i svi su izgledi da će ga znati do u desetinku. A svi su izgledi i da je to vrijeme bilo znatno brže nego što mislite da je bilo. **F1**



# F1 na jedar

## Robert Kubica Vozač: BMW-Sauber

O zamjeni za Villeneuvea, ulozi trećeg vozača i interesu za Formulu 1 u Poljskoj

### Kako ste se osjećali na postolju nakon tek treće ikad odvezene utrke u Formuli 1?

Bio sam zaista iznenađen. Prije utrke, neki od inženjera su rekli da imaju osjećaj kako bih mogao završiti na postolju, ali sam mislio da se zezaju. Nakon kvalifikacija, znali smo da imamo prilično snažan auto za utрку, ali bilo je teško – morao sam se boriti s Massom i Alonsom. Kraj utrke je bio lagan – samo sam trebao odvesti auto do kraja. Želim se zahvaliti ekipi što mi je pružila ovu priliku. Svi smo veoma ponosni.

### Koja je razlika između uloge trećeg vozača petkom ujutro i sudjelovanja u cijelom Grand Prix vikendu?

Dobro, očigledno postoje različiti prioriteti. Ako ste treći vozač ekipe i brzi ste petkom, ljudi kažu da koristite dodatne okretaje motora ili imate malo goriva. A ako niste brzi, tada samo kažu da niste dobri. Vozač petkom mora testirati gume, iskušavati različita podešavanja, različita aerodinamička rješenja i razna rješenja za hlađenje, dakle on mora voziti što je više moguće. Za vozača utrka petak je, naprotiv, vrlo dosadan. Možda napravite pet krugova, ali je naglasak na štednji motora, štednji guma i štednji kilometara. Tako se u petak zaista ne mogu usporediti vremena po krugu između test vozača i vozača utrka. Ali, treba reći da ekipa ima sve podatke i točno zna kako voziti u usporedbi s timskim kolegama.

### Da li ste osjećali da pridonosite ekipi ogromnom količinom ulaganja kroz vaš rad petkom?

Apsolutno, da. Mislim da cijeni ulogu vozača petkom ne samo zbog svog vlastitog iskustva, već i nakon Budimpešte, gdje je bio prvi vikend kad sam se utrkiavao za ekipu i gdje nismo imali na raspogonju trećeg vozača u petak. Nema nikakve sumnje: vozač petkom mora biti pravi vozač.

Stvari se u Formuli 1 brzo mijenjaju. Prije nekoliko mjeseci vi ste bili treći vozač, a sada vaša ekipa ima Sebastiena Vettela, još mlađeg nasljednika, koji je preuzeo tu ulogu. Što mislite kako će mu ići? Njegovo je iskustvo vrlo ograničeno i očito je da će biti ograničen i njegov puni doprinos. Ali, očigledno je da je talentiran i siguran sam da će, ako nastavi voziti, to pomoći ekipi.

### Kad ste započeli kao test vozač u BMW-Sauberu, rekli ste da je u Poljskoj bilo malo interesa za vaš napredak. Da li se to sada promijenilo? Da li ste sada iznenađeni svima najbolji prijatelj?

Apsolutno. Prije nego što sam se uključio u Formulu 1 interes za ono što sam radio bio je vrlo mali. Kad sam postao treći vozač, pokazao se malo veći interes, a onda, od kad sam postao vozač utrka, odjednom postoji ogroman interes i sada svi znaju sve o meni. Kao što ste rekli, svi su mi postali najbolji prijatelji. Ali, ako ljudi žele tako razmišljati i osjećati, ja sam sretan zbog njih. Ne smeta mi to.

### Da li se često vraćate u Poljsku?

Ne, ne baš. Samo na promotivne izlete i možda na povremene kratke odmore.

### Gdje vam je onda baza?

Hm, danas manje-više živim u hotelima, odlazeći direktno s utrka na sljedeća testiranja. Želim biti blizu mjesta gdje sam potreban, tako da bi se moglo reći da trenutno živim pomalo ciganski život.

### Kako ste reagirali kad ste čuli da ćete u BMW-Sauberu zamijeniti Jacquesa Villeneuvea? Jeste li se s njim dobro slagali?

Pa dobro, nismo bili baš toliko bliski da smo zajedno izlazili na čašu piva, ali smo se dobro slagali. Očigledno je da sam bio zaista sretan kad se ukazala ova prilika. Dugo sam vremena radio na ostvarivanju te želje.

### Koliko mislite da je do sada, u ovoj sezoni, napredovala ekipa s BMW-Sauberom F1.06?

Mislim da smo puno napravili na poboljšanju auta i da smo imali nekoliko Grand Prixa u kojima su naše performanse bile daleko iznad našeg prosjeka. Ali, najveći je izazov napraviti tako veliki skok kojim premašite ostale ekipe, koje se sve istovremeno razvijaju i usavršavaju.

### Koji su vozači potaknuli vaš entuzijazam za sport dok ste odrastali?

Televizijska pokrivenost i interes za Formulu 1 su u ranim devedesetima u Poljskoj bili prilično ograničeni, pa pretpostavljam da su moji heroji kad sam se počeo natjecati u tom rangu bili vrhunski go-kart vozači. Ali, od današnjih vozača cijeni Giancarla Fisichellu zbog odlučnosti koju je pokazao u počecima svoje karijere, i Fernanda Alonsa, jednostavno zato što je tako dobar. **FO**

## +5 brzih pitanja

### 1 Što je trenutno na vašem iPodu?

Nemam iPod.

### 2 Koliko ste platili vaš najnoviji par cipela?

Dobio sam ih za badava od Pume!

### 3 Kamo ste išli na posljednji odmor?

U Poljsku, samo na nekoliko dana.

### 4 Koji je vaš omiljeni cestovni auto?

(Smije se.) BMW M5. Ili M3.

### 5 Koja je vaša omiljena hrana?

Talijanska. Proveo sam puno vremena u Italiji i uistinu volim raznolikost njihove kuhinje.



Kubica slavi svoje prvo postolje - u svojoj tek trećoj utrki



"Ako si brz u petak,  
ljudi kažu da imaš  
prazan tank. Ako  
nisi brz, ljudi kažu  
da si loš."









# VATROGASAC

# SAM



Ove sezone Williams je proveo više vremena gaseći požare nego osvajajući bodove. Tehnički direktor Sam Michael otkriva kako i zašto Intervju: Steve Cooper (gore lijevo), Matt Bishop (desno)

## Forma ove sezone

**Steve Cooper:** Ovogodišnji auto, FW28, predstavljao je veliku promjenu – a također ste promijenili i motor i gume; je li taj veliki skok naprijed razotkrio i mnoge slabe točke?

**Sam Michael:** Auto je različit od modela FW27. Ima spuštenu nos, bez kobilice je, s visokim bočnim dijelovima i vrlo tijesnom karoserijom u stražnjem dijelu. Mi jesmo započeli sezonu vrlo spremni za natjecanje – osobito u prve dvije ili tri utrke, gdje je auto imao potencijal za postolje. No, jako smo se mučili s pouzdanošću i očito smo morali uložiti mnogo napora u rješavanje tog problema, što nas je koštalo mnogo bodova.

Pokušavali smo se održati i u aerodinamičkoj utrci i možda u tome nismo uspjeli tako dobro kao prethodnih godina. Običavali smo startati polagano i kroz sezonu bi se razvijali vrlo agresivno pa bismo sustigli, pa čak i prestigli, neke od naših protivnika. Ali, ove smo se godine mučili da to napravimo.

To je zbog toga što je Formula 1 sada krajnje kompetitivna. U devedesetima su najbolje ekipe još uvijek imale luksuz da su mogle završiti među prvih četiri čak i kad bi bile sekundu i pol po krugu sporije od vodećih. Sada su ti dani iza nas.

## Williamsov odnos s Toyotom

**Matt Bishop:** Da slijedeće sezone imate ekskluzivni ugovor za motor – kao što ste imali s

Cosworthom i BMW-om – odjeli za šasiju i motor mogli bi blisko surađivati. Predviđate li konflikt između Kölna i Grovea oko specifičnosti Toyotinog motora?

**SM:** Ne, uopće. Kad smo prvi put razgovarali s Toyotom, bili su odmah vrlo otvoreni i dali su nam jasno do znanja da žele da imamo isti motor kao i tvornički automobili. Ali uvođenje homologacije znači da to ionako mora biti slučaj. Biti će to potpuno isti motor, ali je jako ohrabrujuće znati da je Toyota uvijek imala namjeru biti fer.

**MB:** A što je s filozofijom dizajna motora? Može li tu doći do sukoba ako, recimo, Pascal Vasselon (Toyotin generalni menadžer za šasije) ili Luca Marmorini (Toyotin tehnički direktor za motore) ne bi na vaš način gledali na stvari?

**SM:** Možda je čak i obratno. Ako vide da imamo neku dobru ideju, oni će biti vrlo sretni da je integriraju u svoj dizajn.

## Sređivanje aerodinamike

**SC:** Što se aerodinamike tiče, prošle ste sezone kasnili s puštanjem aerodinamičkog tunela u punu funkciju; imate li sad saznanja o tome gdje ste podbacili u aerodinamici i hoće li zbog toga auto za 2007. biti aerodinamički efikasniji?

**SM:** Jako smo se koncentrirali na efikasnost aerodinamike na modelu FW28. Na tom smo području definitivno puno napredovali, iako smo još uvijek u zaostatku. Trenutno se bavimo dodatnim smanjenjima otpora zraka. To je područje gdje za slijedeću sezonu moramo postići najveći napredak.

**SC:** Williams je uvijek radio marljivo sve do samog kraja sezone. Ali s ratom oko guma koji uskoro prestaje i s dolazećom promjenom motora, koliko ćete truda još uložiti u ovu sezonu kad znate da će u 2007. sve početi ispočetka?

**SM:** Korist od nastavka razvoja u 2006. je u tome što će u 2007. biti vrlo malo velikih promjena pravila, tako da će se bilo koji posao koji u aerodinamičkom tunelu sad odradimo na FW28 izravno prenijeti na model FW29.

Michael je glavni Williamsov vatrogasac; Marc i Nico u Nürburgringu (desno)







Također, na vrlo smo lošem osmom mjestu u prvenstvu konstruktora. Želimo to poboljšati. Protrali smo oko 35 bodova, inače bi bili negdje peti ili šesti. Premda bi tada sve izgledalo mnogo bolje, i dalje bismo tvrdili da je to loše, jer u stvari želimo biti među prve tri ekipe.

### Smanjivanje budžeta

**MB:** Što je s novcem? U Williamsu ste šest godina – jesu li revizori financijskog poslovanja puni pouzdanja u vas kad se radi o trošenju novca, kao što su bili i 2001.?

**SM:** Moramo paziti na novac, ali mislim da se to slučaj kod mnogih ekipa. Čak i prije tri ili četiri godine, u doba kad smo od BMW-a dobivali besplatne motore, bilo je projekata koje si nismo mogli priuštiti.

Moj posao je osigurati da novac trošimo na pravom mjestu. A ako imamo manje novca od potrebnog, moramo se samo bolje koncentrirati. S druge strane, mi smo jedna od malog broja ekipa s kontinuiranim mjenjačem brzina. Ne

“Imati uz sebe nekoga s Patrickovim znanjem i iskustvom

meni je bilo vrlo privlačno kad sam preuzimao ovaj posao.

Njegovo iskustvo ne može se tek tako potrošiti”



**Webber (lijevo, s Headom) nije baš pošteno puno uspjeha s Williamsom; rastanak je, međutim, bio prijateljski**

je malo teško izbalansirati.

**SM:** Dobro, ne bih baš rekao da Patrick meni podnosi izvještaje. Očigledno, on je dioničar i pomaže mi koliko god može svojim iskustvom – a to znači uključivanje u tehničke diskusije o određenim dijelovima automobila, ili u strateško planiranje budućnosti. Ali on ima više od 35 godina iskustva u Formuli 1, a to podrazumijeva prilično veliku bazu podataka.

**MB:** Razumijem to. Ali nije li to menadžerski komplicirano? Inženjeri se ionako često ne slažu – odlučujete li vi ili on?

**SM:** Oh ne, ja odlučujem. No, treba reći da je vrlo rijetko da Patrick i ja nemamo zajedničko gledište na stvari. Mi smo obojica srazmjerno razboriti mehanički inženjeri – pa ako on iznese neko važno stajalište, ja se u devet od deset slučajeva

bojimo se potrošiti novce kad je za to pravo vrijeme.

### Komplicirana hijerarhija Williamsa

**MB:** Imate jedinstvenu situaciju u kojoj Patrick Head, čovjek koji je nekad radio vaš posao – i to vrlo uspješno kroz 30 godina – posjeduje trećinu kompanije i sada vama podnosi izvještaje. To mora da

**Rani sastanak s inženjerom Toyote, u Hockenheimu, gdje su Williamsi (opet) podbacili**

složim s njim.

Za mene je glavna korist u ovome: obično, kad postaneš tehnički direktor u ekipi, to znači da je drugi tehnički direktor upravo otišao. A imati uz sebe nekoga s Patrickovim znanjem i iskustvom meni je bilo vrlo privlačno kad sam preuzimao ovaj posao. To vrijedi i danas – jer se njegovo iskustvo ne može tek tako potrošiti.

### Suočavanje s kritikom

**MB:** Kad ljudi kritiziraju Williamsa, neki od njih kritiziraju i vas. Ali ja ponekad mislim da je to nepošteno jer je vaša odgovornost tehničkog direktora veoma široka. Na primjer, Ferrari ima Rossa Brawna i Roryja Byrnea koji rade različite poslove. Isto tako i Renault, s Bobom Bellom i Patom Symondsom. Kako je to s Williamsom?

**SM:** Pa, ja sam tehnički direktor i ja snosim konačnu odgovornost. Ali mi vjerojatno nemamo profil poput naših rivala, pa je vjerojatno kod Williamsa mnogo više kvalitetnih tehničkih ljudi nego što se to izvana može primijetiti. U pogledu snage unutar Williamsa – a to je nešto na što uvijek pazimo – uvijek smo samokritični i gledamo na to treba li angažirati još ljudi ili povećati dubinu naše strukture. U stanovitom smislu kritika tehničkog direktora je na mjestu – to je dio posla – tako da ja ne želim reći da je previše oštra.

**SC:** Ali, recite mi, koliko osobno boli naći se tako pri dnu na osmom mjestu?

**SM:** Jasno je da smo razočarani. Williams to rješava tako da se suoči s problemom i popravi stvari, radije nego da ostane razočaran. Ima mnogo “što bi bilo ako...” stvari u vezi našom sezonom i kao paket u cjelini, nismo postigli prave rezultate. Zato je naše stvarno mjesto osmo mjesto.

Ono zbog čega je to teško prihvatiti je da se svaki put kad smo bili pred ostvarenjem dobrog rezultata nešto, gotovo bez izuzetka, pokvarilo. Vjerojatno smo u bar četiri prilike bili na putu prema postolju i svaki je put nešto otkazalo. A, s druge strane, imali smo i neke grozne utrke u kojima smo bili vrlo spori, i tada auto cijelo popodne ne bi stao.

Ali, to je Formula 1. Nema tu milosti. Ako svi aspekti pozdanosti nisu na mjestu, to će vam se uvijek osvetiti. I to za slijedeću sezonu moramo dovesti u red.

### Zadovoljstvo posla

**MB:** Vi ste u vrlo stresnoj poziciji. Rekli su mi da radite šest dana u tjednu i to po cijele dane. Kao prvo, da li uživate u tome ili je to totalna noćna mora? Drugo, kako se nosite s pritiskom, kritikama i svim negativnim aspektima posla?

**SM:** Da, ja radim po cijele dane – ali ima puno drugih tvornički koji isto tako rade. Naš šef aerodinamike, Loic Bigois, na primjer, radi sedam dana tjedno i još više sati od mene. Ali nije sve samo u naporom radu – pametne ideje i inteligentno vođenje ekipe su ono što donosi uspjeh u Formuli 1. A da li mi se to ponekad smuča? Cijeli sam život volio pritisak i uvijek sam ga dobro podnosio. Jako volim Formulu 1 i uživam u svom poslu. U Formuli 1 je pritisak na takvoj razini da, kad ne biste uživali u poslu, to bi se veoma brzo pokazalo i ne biste to mogli podnijeti – jer bi vas svi ti dugi radni dani i pritisak jednostavno uništili.

Nije moguće simulirati ljubav prema ovom poslu; u roku od jedne utrke ne bi vas nigdje bilo. Slomili biste se i pred svima rasпали na sastavne dijelove. Zbog toga svi F1 inženjeri na kraju završe poput – Jacka Nickholsona u “Letu iznad kukavičjeg gnijezda”. Ali ja još uvijek jako uživam u svemu ovome i s veseljem očekujem da ću na kraju ipak ostati normalan..





Iskusan i brz: Alex Wurz trebao bi konačno pokazati svoju vrijednost u utrckama

## Upravljanje vozačima

**MB:** Uvriježeno je mišljenje da Williams pogrešno postupava sa svojim vozačima. Da li je to točno?

**SM:** Ne mogu poreći da postoji takva reputacija. Postojala je mnogo prije naših sadašnjih vozača. A to je zato što smo vrlo iskrena firma. Ali, Mark, Nico i Alex mnogo su dosljedniji od ostalih vozača koje smo imali u prošlosti.

**MB:** Imate li neki svoj tajni, prešutni redoslijed njihove individualne brzine?

**SM:** Ne. Što se brzine tiče, oni su podjednaki. Ima dana kad će Alex biti brži, a i onih drugih kad će to biti Mark ili Nico. Sva su trojica vrlo blizu – što nam je daje sigurnost oko Alexove uloge iduće godine.

## Mark Webber

**SC:** Williamsov odnos s Markom nije završio neugodno, ali sigurno su obje strane pretpostavljale da će partnerstvo donijeti bolje rezultate. Što se dogodilo?

**SM:** On je dobar član ekipe i tijekom protekle dvije sezone je za nas odradio dobar posao. No, dogodilo se da mu je Frank ponudio novi ugovor, ali on je odlučio



odabrati nešto bolje.

U tom trenutku smo odlučili krenuti s Alexom – vrlo jednostavno – i to zaista nije bilo učinjeno ni u kakvoj lošoj namjeri. Nije bilo nikakve svade – Mark nije otišao zato što smo mislili da nije dovoljno dobar. Konačno, šteta je što je bio s nama baš tijekom ovih godina kad nam nije išlo. Nismo mu dali dovoljno dobar auto da se dokaže..

## Nico Rosberg

**MB:** Što je s Nicom? Sezону je započeo briljantno ali je u posljednje vrijeme vozio pomalo nedoradeno. Kako sada stoje stvari s njim?

**SM:** Mi smo sto posto uz Nica. Očito je postizanje najbržeg kruga u njegovom prvom Grand Prixu mnoge prilično začudilo. Mislim da ćemo u njegovoj drugoj sezoni vidjeti puno bolje stvari, jer on sada poznaje sve staze.

Uvijek sam to viđao kod mladih vozača – ako su dobri, oni su uvijek u svojoj drugoj sezoni znatno snažniji nego što biste to očekivali. Preko zime on će otići, opustiti se i razmišljati "Dobro, sad sve to razumijem, i prionut ću poslu da sljedeće godine od sebe



izvučem maksimum." U potpunosti očekujem od njega tako nešto, jer je pametan dečko.

Kad bi ove godine pogriješio, bio je dovoljno inteligentan da primi kritiku – nije samo svadljivo odšetao misleći "Zašto su me uzeli na zub?" Mi smo mu potpuna podrška ali želimo da bude na visini zadatka – i vjrujemo da će biti.

## Alex Wurz

**MB:** Neki ljudi vele, "Pa dobro, izgubili su Marka pa su zato potpisali s Alexom." Da li biste se usprotivili takvom zaključku?

**SM:** Apsolutno. Prvog dana kad je Alex došao u ekipu, bilo je prilično jasno da je stigao netko tko je vrlo inteligentan. Bilo je očito da jako dobro razumije dinamiku automobila Formule 1. I kad je u siječnju i veljači počeo raditi s ekipom, dao je značajan doprinos razvoju elektronike i traction controla – omogućio nam je razumijevanje mnogih stvari koje drugi vozači nisu osjetili.

Činjenica da je bio naš treći vozač definitivno mu je pomogla da dobije vozački ugovor jer smo uvijek znali s koliko je goriva i s koliko okretaja vozio. Mogli smo vidjeti sva njegova vremena na testovima i analizirati kakav je u odnosu na Nica i Marka. A između njih trojice nije bilo nikakve razlike. **F1**







# DRUGAČIJI SCHUMACHER

Što se enigme tiče, tu Ralfu nije nitko ravan.  
Pokušajmo, ipak, vidjeti o kakvom se vozaču radi

Intervju: Dom Taylor

**R**alf Schumacher bi trebao otići iz Formule 1. Ne zato što nije dovoljno dobar ili dovoljno brz ili dovoljno talentiran – on je sve to – nego zato što, pogleda li se dovoljno duboko, njegovo ponašanje daje naslutiti da on tu zapravo ne želi biti. A malodušan pristup možda najtežem sportu na svijetu neće nikome donijeti dobro.

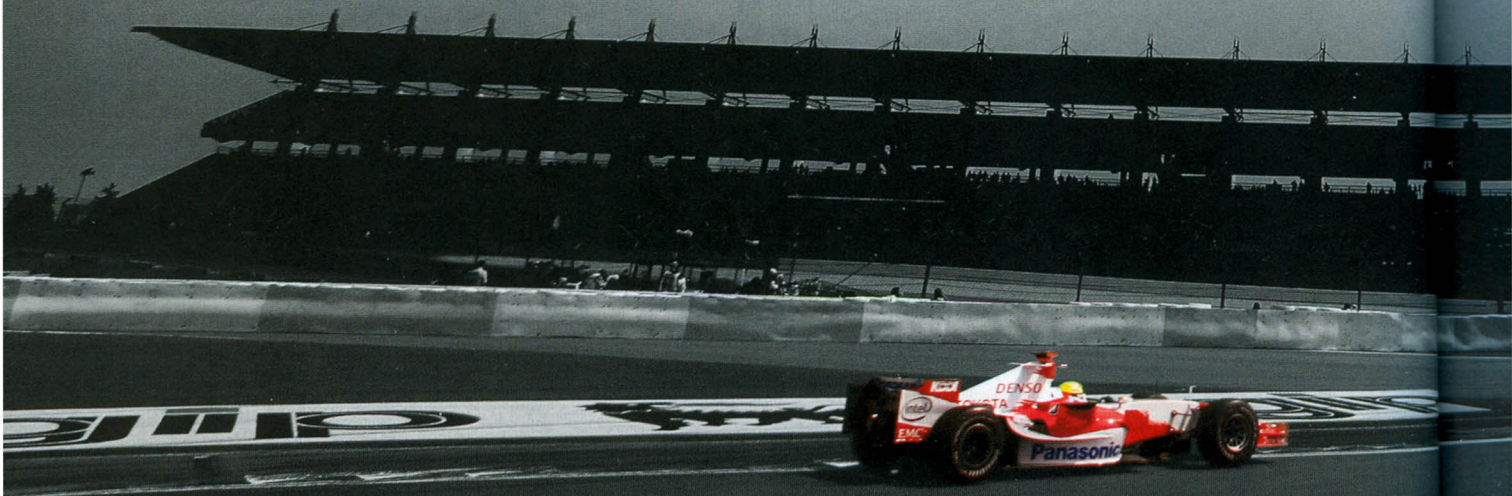
Ralf će vam reći da njegova usredotočenost nije u pitanju i da se zabavlja bolje nego ikad u Formuli 1. "Da nisam gladan uspjeha, ne bih bio ovdje," kaže. "Volim ovo što radim i želim pobjede, i čim više ne

budem tako osjećao maknut ću se i predati svoj kokpit nekom drugom." No, nama izgleda sve vjerojatnije da je jedini razlog zbog kojeg se još utrkuje taj što ne zna što bi drugo radio.

Priznao je to jednom svom bliskom kolegi, negdje 2000., na svom početku vremena u Williamsu. Povjerio mu je da planira odraditi postojeći ugovor s Williamsom, možda ga obnoviti na još sezonu ili dvije, i zatim se povući da se ne bi, poput brata Michaela, u svojim tridesetima još uvijek motao po Formuli 1.

I eto, Ralf je u petak u Indianapolisu navršio 31

**Neshvaćen i usamljen u Formuli 1? Ali, Ralf je izuzetno inteligentan i, često, vrlo šarmantan**





godinu, odrađuje drugu godinu svojeg zapanjujućeg trogodišnjeg ugovora s Toyotom (uz 25 milijuna dolara po sezoni). U Toyoti su mu ispekli tortu i cijela se ekipa okupila u pedoku da otpjeva "Happy Birthday To You" – pothranjivanje taštine velikih zvijezda postalo je univerzalnim običajem u današnjoj Formuli 1.

Neposredno nakon tog skupa, sjedim s njim u pedoku, na drugom od moja tri uzastopna intervjua u danima Grand Prix vikenda u Sjedinjenim Državama.

"Sretan rođendan," čestitam mu veselo.

"Hvala," odgovara, a nespretan osmijeh ne uspijeva prikriti njegovu opreznost. Možete ga vidjeti kako razmišlja: "Ti si novinar, Englez, i radiš za F1 Racing, i znam vraški dobro da uopće tako ne misliš, ti dvolični šmokljane."

"Volite li rođendane?"

"Hm, ...ovisi o tome gdje ih slavim," smije se. "Mislim, kod kuće s obitelji i prijateljima možete malo više uživati. Ali, proteklih četiri ili pet godina rođendane uvijek slavim na nekoj utrci." Gotovo uzdiše.

"Da li, dakle, jedva čekate na život izvan

Formule 1?"

"Ne, mislim da ne, jer Formula 1 je moj život... manje ili više, i ništa mi ne fali. Na kraju krajeva, cijeli sam život proveo na utrkama i ne znam drugačije."

Prave riječi jesu izgovorene, to sigurno, ali način nije u potpunosti uvjerljiv. Zvuči kao pročitani scenarij – Ralf koji glatko priča ono što osjeća da bi se trebalo reći. I do izvjesne mjere, naravno, ima pravo što tako radi. Nijedan poslodavac, uključujući ekipe Formule 1, ne želi da njegov djelatnik zvuči nedovoljno predan poslu, i vozači Formule 1 vrlo su vješti u toj retorici "ispravnog" mišljenja o sebi samima.

Ali, ovdje je prisutna i određena doza malodušnosti koju povlače za sobom fraze poput "mislim da ne" i "manje ili više".

Osjećam da ni sam Ralf nije siguran da vjeruje u ono što govori – iako je već toliko puta iznosio slična "bezbojna" mišljenja da je to sada već prirodna stvar. Drugim riječima, Formula 1 jest njegov život – ali on nije siguran da uistinu želi da to bude tako.

Moji intervjui u Indyju su na konferencijama otvorenim za tisak – tj. otvorenim za sve novinare. Ipak, čak i na njegov rođendan, ispada da je ovo ekskluzivan intervju jer sam se jedino ja pojavio. (Dan ranije, bili smo samo ja i

"Ralf je toliko često iznosio 'bezbojna' mišljenja da je to sada već posve prirodna stvar"





## "Ne poznajem Michaela"

Koliko je Ralf blizak svojem slavnom bratu? Pripremite se na iznenađenje

Odnos između Michaela i Ralfa već je dugo u žiži zanimanja. Ali, ono što je Ralf otkrio F1 Racingu u Indyju iznenadilo je čak i one koji ga dobro poznaju.

"Da budem iskren, nisam nikad proveo baš puno vremena sa svojim bratom jer je on sedam godina stariji, pa smo odrastali posve odvojeno. U vrijeme kad mi je postajalo jasno da ću odrasti uz go-karte, on je već bio otišao. Već je živio u vlastitoj kući, i tako dalje. Moje djetinjstvo bilo je odvojeno od njegovog, tako da ga, znate, i ne poznajem baš dobro.

"Trudio se da mi pomogne, ali to nije uvijek bilo ono što sam htio. Uvijek sam sve radio onako kako sam ja to htio. On je dosta stariji i njegovi su pogledi na stvari drugačiji.

"Zbog mnogo razloga, sada mi se čini da ga uopće dobro ne poznajem. Zato me baš i ne zanima hoće li nastaviti karijeru ili će se povući. Bilo bi super da ostane, ali ako se to ne dogodi, nije me briga."

Jedino vrijeme kad se činilo da su Ralf i Michael bliski bilo je vrijeme Ralfovih velikih pobjeda s Williamsom i prijateljstva u svjetskom prvenstvu, negdje 2002. i 2003. Možda je, za Michaela, Ralf tek rival kao i svatko drugi, rival o kojem sada više ne mora brinuti.



novinar iz lokalnih novina Indianapolis Star. Ispitivao je Ralfa o njegovoj ulozi u Michelinovom fiksasu 2005. – zapravo je upravo Ralfova nesreća bila povod za spoznaju o velikom problemu s gumama – i otišao je zadovoljan s nekoliko nevažnih, rutinski dobivenih odgovora.)

Jedino se u subotu, nakon što se Ralf neočekivano kvalificirao kao dobar osmi, pojavilo više ljudi, što je novinarsko prisustvo povisilo na vrtoglavu brojku tri: James Allen iz ITV-a, francuska novinarka Agnes Carlier i ja.

"Vidite, novinari su uvijek površni," šali se Allen dok čekamo da dode Ralf. "Dolazimo na ovakve stvari samo kad netko napravi nešto dobro."

To, naravno, nije potpuno točno. Mark Webber, jedan od dobrih momaka Formule 1, na svaku otvorenu konferenciju za tisak koju održi, bez obzira na njegove nedavne (slabe) utrke, uvijek privuče bar deset novinara. Ralfa, usprkos zvučnijem imenu, novinari uglavnom ignoriraju.

Naravno, to je ono što ti se dogodi kad stekneš reputaciju mrzovoljne osobe, lijeane u davanju odgovora. Novinari za Ralfa uglavnom misle da je samodopadan i možda arogantan, premda sam se često imao prilike uvjeriti da je iznenađujuće topao i duhovit. Moje je uvjerenje da je Ralfova nesigurnost ta koja ga gura da se trudi jače, čak i prejako, ne bi li stvorio dojam

Ralf u razgovoru s inženjerom Jean-Marcom Vignalijem (gore); do sada je najbolji rezultat 2006. bilo treće mjesto u Australiji (lijevo), nakon što je startao kao šesti

da njegovo mjesto uistinu jest u Formuli 1, a mnogi to podsvjesno ne smatraju osobito prvilanim.

Svjestan je, također da većina ljudi nikad ne uspije vidjeti pravog Ralfa. Pitam ga što misli kako ga svijet općenito percipira. "Nisam nikad o tome razmišljao," kaže. "Ja sam, na kraju krajeva, tu da odradim svoj posao, i zaista me ne zanimaju te vanjske stvari."

Oni koji Ralfa dobro poznaju kažu da ovo uopće nije istina – već da je on uistinu prilično osjetljiv na ono što ljudi pišu ili misle o njemu.

"Ali, teško je predstaviti svoju normalnu ličnost," nastavlja. "Na utrci, s toliko zbivanja oko sebe, nećeš nikada biti onakav kakav bi bio u opuštenu atmosferi kod kuće. Ali, se ja doista ne brinem zbog toga."

"Na koji ste način drugačiji kad ste kod kuće?"

"Ne znam. Mislim da to jedino znaju moji prijatelji."

"I što bi oni rekli o pravom Ralfu

"Novinari misle da je arogantan, premda ja mislim da je iznenađujuće topao"



Schumacheru?"

Duga pauza. "Ne znam. Nisam ih pitao. Nadam se da bi rekli dobre stvari o meni, ali, naravno, i u prijateljstvu postoje usponi i padovi."

Tolika neodlučnost i nesigurnost prilično su tužni. Ali Ralfova rezerviranost je – htio on to priznati ili ne – neizbježni rezultat činjenice da je on Michaelov mlađi brat. Očita je istina da se Ralfova F1 karijera odvija u Michaelovoj sjeni, ali samo neki mogu razumjeti koliko daleko u prošlost ta sjena seže i – koliko je duboka.

Kad ga je njemačka TV stanica RTL davno, još i prije nego što je postao tinejdžer, po prvi put pitala hoće li on biti sljedeći Michael Schumacher, Ralf je odgovorio: "Neće biti novog Michaela. Možda će biti Ralf."

I kroz sve ove godine on pokušava dokazati istinitost tog odgovora. Ali, onaj "možda" je još uvijek prisutan. "Koliko ste sada drugačiji od Michaela?" pitam ga, nakon otprilike 20 godina.

"Pitanje treba biti: jesam li drugačiji? Stvar je u tome da se obično ne uspoređujete sa svojim bratom, i ja to nisam nikada radio."

"Ralfova rezerviranost je, neizbježno, rezultat činjenice da je Michaelov mlađi brat"

Oni koji poznaju Ralfa opet bi rekli da ovo nije istina. Njegovo je stvarno postojanje definirano Michaelom. Zato se Ralf i zadržava u Formuli 1 u nadi da bi uspjeh mogao učvrstiti njegov vlastiti identitet.

U međuvremenu, pokušati izvući bilo što interesantno iz Ralfa je kao cijediti vodu iz kamena. Ali, njegovo srce – tamo negdje unutra – nije od kamena. On ga jednostavno ne otkriva lako. Možda je to zato što duboko u sebi, sumnja da postoji bilo što vrijedno razotkrivanja. Schumacheri su, u osnovi, prilično jednostavni ljudi, a izazivaju daleko kompleksnije analize od onih s kojima bi se sami mogli osjećati udobno.

Kažem to Ralfu. "Pretpostavljam da je to istina," kaže. "Mi smo odrasli u potpuno

**Idemo još jednom: Ralf na još jednom gridu; je li njegov motiv sport ili novac?**

normalnom okruženju. Imali smo ogromnu količinu sreće u našim životima što smo izabrali pravi sport i bili uspješni. I jednostavno uživamo u tome. Da, možda jesmo jednostavni ljudi.

"Ali," dodaje sa smješkom, "život vozača Formule 1 nije nikad baš posve jednostavan."

Kako god postavili stvari, za Ralfa Formula 1 ipak nije tako veličanstvena avantura kao što je za Michaela. Imate osjećaj da bi Michael, za razliku od Ralfa, puno više volio slaviti svoj rođendan (koji je, na žalost, usred zime) u vrijeme utrke, sa svojom ekipom, nego bilo gdje drugdje. Ferrari jest njegova obitelj, tu su njegovi prijatelji, tu je njegov dom. Toyota je pak, za Ralfa, tek izvor debele plaće – i rođendanske torte jednom godišnje. **FO**





# GODINA ODLUKE

Danas Williams, iduće godine Red Bull, a zatim...? Polako, a možda i sigurno, Mark Webber se približava pobjedničkoj kombinaciji

Piše: Tony Purnell

Upravo sam odradio šesti dan moje biciklističke odiseje po Alpama kad sam čuo vijest da je Mark potpisao za Red Bull. Sjećam se da sam bio beskrajno umoran, poput nekakvog Hanibala bez slonova, i da sam mislio: "Hmmm, Mark je zastranio." Nadam se da će mi, zbog tog specifičnog konteksta, biti oprostene takve prve ružne misli, jer sam bio u raspoloženju u kojem je iskušenje za nekim stimulativnim sredstvom vrlo veliko.

Auto utrke, naravno, dijele jedan problem s vrhunskim biciklizmom: reputaciju da udmljuju kojekakve ljigave tipove koji su odavno odbacili olimpijske ideale i umjesto toga toplo prigrlili razna sredstva za pomračenje uma. U biciklizmu se zovu EPO. U Formuli 1 DEF (čitaj: dolar, evo, funta), a tim sredstvima treba pridodati mnogobrojne mračne posrednike što se odazivaju na ime "Mister 10 posto". Je li Mark možda pao pod utjecaj tih likova koji su mu obećali instant zadovoljstva? Jer napokon, ekipa Williams je sve do pred godinu i pol smatrana za jednu od istinski velikih F1 ekipa, a Red Bull je bio nov, neiskusni i nepotvrđeni. Rezultat u osvojenim svjetskim prvenstvima je još uvijek ovakav: Williams 16 (7 vozačkih, 9 konstruktorskih) – Red Bull manje od nule, jer još nisu došli niti do prve Grand Prix pobjede.

Smatra li Mark, dakle, da je Williams stara raga, a Red Bull vruća nada za budućnost? Da biste napravili potez kakvog je napravio on, morate vjerovati u tako



**Purnell je bio boss u Jaguaru prije nego što je firmu kupio Red Bull; Webber je bio daleko najbolji Jaguarov vozač**

menadžer) Flavio Briatore. I tako se Mark pridružuje ekipi koja će iduće godine uživati besplatnu tehničku asistenciju Renaulta.

Tko zna, možda će

tajne Renaultovog fenomenalnog traction controla i nevjerojatnih performansi u sporim zavojima biti dostupne i ekipi Red Bull; možda će to biti i čitav motor. Ukratko, dakle, Markova je selidba tek dio mnogo šire slike, pri čemu je Flavio svakako odigrao vodeću ulogu, uz snažan stisak ruke ili dva, znalačko klimanje glavom i premještanje povelikih suma novca s bankovnog računa A na bankovni račun B. Umiješajte u tu kombinaciju vrlo ambiciozne ljude iz Red Bulla, podebeli novčanik i odmah je jasno zbog čega je Formula 1 tako prokletu intrigantna.

Ali, na kraju krajeva, je li to dobar potez za Marka Webbera; koliko tu on ostaje u kontroli situacije? Mark ja sjajan momak. On je u Formuli 1 danas valjda nešto najbliže izvornom olimpijskom duhu i, koliko ga ja poznajem, zanimaju ga samo pobjede u u trkama. Velike količine novca doping su kojeg on ne priznaje. I ja mislim da je njegov osjećaj da je Red Bull, kad se sve uzme u obzir, bolja prilika od Williamsa, ispravan osjećaj, unatoč briljantnom pedigreu Williamsa. (Novac, ne pedigre, je ono što

nešto. A ono što je najbolje, mnogi bi se s tim složili. Ili to, ili je Mark otišao tamo gdje su mu ponudili više novca. No, Webber kojeg ja znam nikada ne bi učinio tako nešto; nego, vrlo jednostavno, mora da se na selidbu odlučio jer misli da će tako doći do boljih rezultata.

Ja sam se, doduše, vrlo nevinno nadao da će Mark iduće godine predvoditi ekipu Renault – ali, zapravo, njegove opcije nisu bile previše široke. U toj monstruoznoj igri šaha, što je zapravo drugo ime za Formulu 1, vozači su tek pijuni, a velemajstor u ovoj konkretnoj partiji je Renaultov boss (i Markov



Mark je prije odustajanja u Monaku 2006. bio na čvrstom trećem mjestu, nakon što je čak i vodio



“Polako se počinju čuti kritičari koji tvrde da se Mark u Williamsu stalno na nešto tuži”



pokreće Formulu 1, a Red Bullu na tom planu ništa ne nedostaje.) Zapravo, Mark je mnogo više od prosječnog vozača, kakvim ga smatraju njegovi kritičari. U kvalifikacijama, to je opće priznata stvar, nema mnogo vozača boljih od njega. Kad je bio kod nas u Jaguaru proslavio se u prvom redu zbog svojih briljantnih predstava u subotu popodne. Pritisak kojeg je na vozače stvarao stari sistem kvalifikacija od samo jednog letećeg kruga bio je točno ono što je Marku najviše odgovaralo, i on bi često odvezao savršen krug čak i kad auto ne bi bio baš savršen. Njegovi kritičari kažu da je to sve što on može. Glupost, kažem ja. Mark može odvesti cijelu utrku na samoj granici, kao da vozi taj jedan kvalifikacijski krug. Jedna takva utrka, koje se neki možda sjećaju, je bila Austrija 2003. Mark je startao iz boksova, odvezao fantastičnu utrku i treći najbrži krug dana, odradio čak i kaznu od 10 sekundi, i na kraju ipak završio na sedmom mjestu. U jednom dijelu utrke počela je padati slaba kišica, i upravo je u tim krugovima Mark pritisnuo najviše, baš kao što to radi Schumacher. Bila je to briljantna predstava, i nikako nije bila njegova jedina. U Jaguaru smo znali da, ukoliko postoji i najmanja šansa da se uhvate bodovi u utrci, Mark će je iskoristiti. Od vozača Formule 1, naravno, očekuje se da bude brz, ali ja sam uvijek vjerovao da su najbolji vozači

njegovu fokusiranost u razvoju automobila, a inženjeri još i danas pjevaju ode o njegovom sjajnom doprinosu za vrijeme testiranja izvan Grand Prix utrka. Zato mislim da su, u osnovi, njegove kvalitete jednake one kvaliteta Michaela Schumachera: radi se o vrlo nadarenom vozaču s vrlo mnogo vrhunskih karakternih osobina. Ta je mješavina ono što čini vrhunske vozače. Dakle, vjerojatno vam je jasno da ja mislim da je Mark jako, jako dobar. To je ono što smo o njemu mislili u Jaguaru, u trenucima kad je odlazio. Ubrzo smo, međutim, čuli razne kritičare kako tvrde da se radi o plačljivom Australcu koji stalno nešto zanovijeta, i koji nije nikakav trkač. Osobno, nisam s Markom pričao o



**Flavio, Horner and Newey - glavni igrači u Markovoj karijeri; od posljednjeg do 7. mjesta u Austriji 2003. (gore)**

oni koji tešku situaciju mogu preokrenuti u svoju korist čistom snagom volje, entuzijazma i savršeno odigranom ulogom vode. Dok je bio u Jaguaru Mark je pokazivao sve tri ove kvalitete. U ekipi je uživao apsolutnu podršku baš svakog njenog člana – od inženjera u utrci, preko mehaničara do svakog radnika kod kuće u Engleskoj. Još se uvijek vrlo živo sjećam reakcija nakon njegovih govora svima u Jaguaru nakon svake utrke. Ljudi su ga voljeli zato jer je bio tako žestoko privržen ekipi i zbog toga što su osjećali da rezultate ostvaruje u ime svih, ne samo zbog sebe. Ne sjećam se da je ikada izgubio strpljenje i bio negativan prema autu ili prema bilo kojem članu ekipe, čak i kad nam nije baš išlo. Jedine nesuglasice koje smo imali bile su uistinu minorne i nisu se ticale tehničkih problema ili vođenja ekipe; uglavnom su proizilazile iz našeg neiskustva u podnošenju pritiska što ih ponekad stvara Formula 1. To ne znači da nas nije sve gurao. Ali, gurao nas je inteligentno, s osjećajem; imao je veliku vjeru u glavnog menadžera Jaguara Davea Pitchfortha i u šefa razvoja Marka Gillana. Ako su oni razradili plan da automobil bude bolji, Mark je činio sve sa svoje strane da se to uistinu dogodi. Njegov rad u Jaguaru zaslužuje najviše ocjene, i po pitanju njegove vlastite motiviranosti, i po pitanju njegovog motiviranja drugih. Često sam se i osobno mogao uvjeriti u

životu u Williamsu. Jedino što sam čuo bile su razne priče, a naravno, priče su u Formuli 1 pozdane otprilike kao i stari Austin Allegro, i posve neprikladne da ih se ovdje prenosi. Ono što sigurno znam, međutim, je da se ljudi ne mijenjaju tek tako. Ne možete jedan dan biti pouzdan i pozitivan, a već drugi dan destruktivan i negativan. I također, vozači obično nisu jedan dan super (a to su o njemu mislili svi, i ljudi u Jaguaru i mediji), a onda drugi dan posve beznađežni. Vjerujem da Mark voli biti u ekipi koja je u svim segmentima besprijeckorno organizirana, ne samo u vrijeme Grand Prix utrke. Ironija je, dakle, u tome što će on dobro funkcionirati u ekipi nekog od velikih proizvođača, a manje dobro u staroj, klasičnoj, nezávisnoj F1 ekipi. Po svojem pristupu Williams su prilično staromodna ekipa i, koliko čujem, takav je tehnički direktor Red Bulla Adrian Newey. Toyote, Renaulti, Mercedesi i Ferrariji ovog svijeta vole svoje sisteme, svoje procedure i svoje dugoročne planove. Williams, i Newey, više vjeruju u "učini to sada" princip. Marku se takav pristup sviđa, ali, kao pravi profesionalac, on voli biti okružen dobrim sistemom. Još se živo sjećam mojeg prvog bossa u svijetu utrka, Morrisa Nunna – tada vođu F1 ekipe Ensign – koji je bio strašno zburjen kad bi netko, kojeg je on u nekom razdoblju zapošljavao i označio naljepnicom "idiot", otišao negdje drugdje i napravio izuzetno uspješnu karijeru. Okolina, društvo, kultura – nazovite to kako želite, ali to su važne stvari. Mark će odlično funkcionirati u okruženju koje savršeno odgovara njegovim pristupima. Znam da je Mark vrlo frustriran kad primijeti da se vrijeme i energija uludo troše, ili kad je u situaciji u kojoj vlada očiti kaos iza bleštave fasade. Već sam rekao, jedino što taj momak želi je pobijediti; stavite

## Konačno, Webber će biti u ritmu sa svojom ekipom

Koliko je Red Bull u posljednjih nekoliko godina potrošio na svoj program razvoja mladih vozača? 30, 40 milijuna dolara? I onda, koga su izabrali za svoju prvu ekipu? Dvojicu prekaljenih F1 boraca, Davida Coultharda i Marka Webbera. Ovo može značiti samo jedno: stari, rasni trkači poput Adriana Neweya i Christiana Hornera bili su ti koji su donosili odluke. O DC-u znamo sve: on je inteligentan, brz i vrhunski profesionalan. Mark je, također, vrlo bistar, posjeduje dobru trkačku osnovicu i istančanu sposobnost da pretoči te kvalitete u brzu, konzistentnu vožnju. Što se Adriana tiče, on je ponešto iznad razine "može li pretjecati" i "može li pobijediti" klišeja protiv kojih se Mark morao boriti u Williamsu. On je jedan od rijetkih inženjera koji ne bulji samo u

bezlične brojke na telemetrijskim monitorima. On je inženjer koji zna da postoji velika razlika između pravog trkača i nekog tko tek vozi F1 automobil. Mark će, sa svoje strane, uživati radeći s jednim od najvećih inženjera u ovom sportu, s istinskim kreativcem koji zna kako se rizika ako zna da će to donijeti brzinu, koji zna kako se rade F1 automobili, koji zna kako se pobjeđuje, koji zna delegirati zadatke i koji zna živjeti i s dobrim i s lošim stvarima u Formuli 1. Nakon toliko vremena, Mark se može usredotočiti na samo jednu stvar - na to da bude vozač utrka. Koliko god će to za njega biti novost, mislim da će uživati u svakoj minuti, i mislim da će pobjede za njega postati jednako rutinska stvar kao što je to njegova svakodnevna jutarnja gimnastika. Peter Windsor



**DC (dolje) s novim timskim kolegom**





**Mark je odlično funkcionirao u Jaguaru; uzajamno poštovanje bilo je veliko i Mark je važio za nesebičnog vođu**

## Mislim da će Mark u kvalifikacijama biti brži od Davida i da će, onda, imati prednost u utrkama"

ga u brz automobil, okružite profesionalnom okolinom i ljudima koji ga podržavaju, i on će ispuniti sve što se od njega očekuje. On bi bio sjajan u Renaultu ili, recimo, Toyoti.

Hoće li, dakle, okruženje u Red Bullu biti za njega dobro? Hm, budući da je prvi preduvjet za opstanak u Formuli 1 pobijediti vlastitog timskog kolegu, moram reći da mislim kako će Mark u prvoj sezoni s lakoćom nadmašiti Davida Coultharda. Opće je poznata stvar da DC postane malo nestalan kad automobil nije baš točno onakav kakvog on voli. Mark, s druge strane, vele oni koji su s njim puno radili, čak i kad nije posve zadovoljan, obično bude vrlo konzistentan. Mislim da će on, u svakom slučaju, u kvalifikacijama biti bolji od Coultharda, pa će tako imati prednost i u podešavanju automobila i, jasno, u startnim poretcima.

Hoće li dolazak u Red Bull biti povratak kući? Mnogi misle da će biti tako, ali, zapravo, Red Bull Racing je danas posve drugačija ekipa od nekadašnjeg Jaguara. Svi momci s kojima je Mark neposredno radio, sigurno svi menadžeri, otpušteni su. Mark dolazi u drugu ekipu. I da, postoji još jedna ogromna, ogromna

razlika: veličina novčanika kojim raspolaže Red Bull. I također, u Red Bull ne poznaju situaciju u kojoj smo mi u Jaguaru, osobito pred kraj, stalno bili: pokušati uštedjeti na svakom koraku, a ipak napredovati. Sve što Red Bull treba učiniti je izdignuti se sa svojeg, čini se permanentnog, sedmog mjesta među konstruktorima. No, velike količine novca mogu stvoriti sindrom "pijanog mornara", osobito ako ekipa podbac i rezultatima, unatoč sve većem pritisku da uspije.

Vlasnika Red Bulla Dietera Mateschitza nagovorili su da vjeruje da će iduće godine stići pravi, veliki uspjeh. Platilo je koliko je trebalo – mislim da je to mnogo više nego što je ikada očekivao da će platiti – i na papiru su svi elementi sada posloženi. Ako uspjeh ne



dođe, krivci će se tražiti na sve strane što nije osobito dobro okruženje niti za jednog vozača.

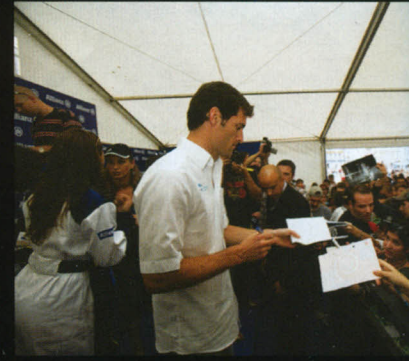
Ima još. Mark se nekoć udobno smjestio unutar zapovjednog lanca u Jaguaru. Nisam siguran da Red Bull ima tako dobre vođe kao što su to kod nas bili Pitchforth ili Gillan, i Webber bi mogao postati frustriran ukoliko ne bude u stanju detektirati konkretnog, pozitivnog vođu ili, još gore, ukoliko oni koji bi trebali odigrati te uloge ne budu na razini onog što on očekuje. Dakle, nema nikakve sumnje, 2007. će za Marka biti presudna godina. Ako ne uspije, za njega bi igra u Formuli 1 mogla biti završena, jer više i nije u cvijetu mladosti. A to bi bilo tragično jer je Mark potencijalni svjetski prvak. Ali, ima i dobrih vijesti: čujem, naime, da se unutrašnja organizacija Red Bulla stalno poboljšava.

Ukratko, mislim da će iduće godine scenarij biti ili fantastičan uspjeh (plasman, u najmanju ruku, na četvrto mjesto u prvenstvu konstruktora), ili kompletan promašaj (sedmo mjesto, opet), s malim šansama da se dogodi nešto između. Zbog Marka i zbog svih ljudi u Red Bullu koji su ostali još iz dana Jaguara, nadam se da je Red Bull ostvario istinski

**Mateschitz na gridu u Kini prošle godine; u 2007. on će željeti pravi uspjeh**

progres. Ako je, Mark bi mogao ostvariti dovoljno da dobije priliku postati vozačem u pobjedničkoj ekipi, bilo da se radi o Red Bullu ili nekoj od etabliranih velikih ekipa. **F1**





Mark je pokazao Zagrepčanima kako se vozi Formula 1, i onda strpljivo potpisivao autograme

# WEBBER U ZAGREBU

Mark Webber je, u sklopu Allianzove akcije "Prijatelj u prometu" u rujnu posjetio i Zagreb. Bila je to njegova prva posjeta Hrvatskoj, a, prema njegovim reakcijama, vrlo vjerojatno nije posljednja.

Webber se na zagrebačkom glavnom trgu uvjerio u iznimnu popularnost Formule 1 u Hrvatskoj: najprije je demonstrirao neke aspekte svojeg umijeća vožnjom na Williamsovom F1 simulatoru, a zatim je, uz puno smijeha i zezanja, podijelio stotine autograma.

"Vrlo sam sretan što sam u Hrvatskoj, posebno zato što je ovo prvi put da sam u vašoj zemlji," rekao je Webber okupljenim novinarima. "Naravno, čuo sam puno o ljepotama Hrvatske i drago mi je da imam priliku vidjeti ih iz prve ruke. Želio bih također zahvaliti Allianz-u što mogu pružiti potporu jednoj izuzetno vrijednoj kampanji kao što je to 'Prijatelj u prometu'."



Mark s Borisom Galićem, predsjednikom Uprave hrvatskog Allianz-a

"Iznimno je važno razgovarati o ovoj temi. Svakako sam za to da se u utrkama Formule 1 uživa putem TV prijenosa i video igrice, ali kad je riječ o sudjelovanju u prometu, smatram da je odgovorno ponašanje ključno.

"Brzina je glavni faktor u poslu kojim se bavim, ali mora se imati na umu činjenica da se sve to odvija u vrlo kontroliranom okruženju. U vožnji na običnim cestama vrlo sam oprezan jer se ne želim na taj način kockati sa životima drugih sudionika u prometu. Odgovornost prema drugima na cesti vrlo je nužna."

Allianzova akcija osobito je usmjerena na temeljitiju edukaciju mladih vozača, kojih svake godine u prometnim nesrećama u Hrvatskoj pogine preko 130. Kako kaže Boris Galić, predsjednik Uprave Allianz-a, jedan od ciljeva kampanje je i snimanje edukativnog filma namijenjenog mladim vozačima, filma kojim će se pokušati pozitivno utjecati na svijest mladih vozača.

Mark Webber je neposredno nakon svoje posjete Zagrebu otputovao u Kinu, na 16. ovogodišnju utrku svjetskog prvenstva Formule 1. **FO**

**Vozač Williamsa pridružio se Allianzovoj akciji edukacije mladih vozača**



## IZVJEŠTAJ S UTRKE



Piše: Peter Windsor



## NASLOV JE SADA TOLIKO BLIZU

Zapanjujuće, zar ne, kako najmanje stvari, najmanje promjene sreće mogu izmijeniti ishod utrke - ali i svjetskog prvenstva?

Show Michaela i Fernanda nastavio se u Turskoj, ali ovaj puta s malom razlikom: umjesto da se jako trude kako ne bi pobijedili (kao u Mađarskoj, pred tri tjedna), ovaj su puta imali konvencionalniji pristup i pokušali su nadmašiti jedan drugoga. Njihova borba nije nikad bila tako izjednačena...

Ako itko, onda je Michael imao malu prednost. Bridgestone je dobro pokrio ovu utrku, a Ferrari se dovoljno rano odlučio za gumu s konzervativnijom mješavinom - ta je odluka dozvolila Michaelu da razmišlja o ulasku u treći dio kvalifikacija s prilično mnogo goriva. On (i Felipe Massa) bili su brzi u petak, pa u subotu ujutro; osobito u vožnjama od jednog kruga, a zatim bili su ultra-brzi u kvalifikacijama.

Strašno, nevjerovatno brzi krug Michaela Schumachera od minute 25,850 sekundi u drugom djelu kvalifikacija je krug koji će zauvijek ostati u sjećanju kao čudesan. Ako uzmemo u obzir da je najbrži krug u 2005. (kad su F1 automobili imali 200 konjskih snaga više i veća krila) bio krug Juana Pabla Montoye od minute 24,770 sekundi, i da su ove godine samo trojica vozača uspjela voziti ispod

minute i 27 sekundi, tada se Michaelov uzvišeni tour-de-force može sagledati iz bolje perspektive. Kroz zavoj 8, koji se zapravo sastoji od četiri zavoja s lateralnim silama od 5 G, Michael je bio toliko blizu vozačkog savršenstva koliko je to nekome na ovoj planeti uopće moguće.

I to je razlog zbog kojeg je, mislim, sve pokvario u trećem dijelu kvalifikacija. Ni u kom slučaju ne želim kritizirati sedmerostrukog svjetskog prvaka, ali malo je čudno da se scenario promijenio u tolikoj mjeri sada kad je auto težio 30 kg više; "pad" je bio veći od jedne sekunde. Očigledno da čak ni Michael Schumacher ne može istog trena do u metar procijeniti potrebnu promjenu u dužinama kočenja. Ne u prvom zavoju. Ne nakon jedne minute i 25,850 sekundi.

Michael je prije prvog zavoja kočio suviše kasno i morao otpisati cijeli taj krug, nakon čega je odabrao konzervativni pristup za svoj posljednji komplet guma... i, opet, kočio suviše kasno na istom mjestu. Kraj predstave. Pole position je zgrabio Massa - po mojem mišljenju vrlo je značajna činjenica da je Felipe u drugom dijelu kvalifikacija vozio minutu 27,059 sekunde, gotovo identično vrijeme koje mu je

### MO BIRA

1

SRIJEDA, 5 POPODNE  
HEATHROW AERODROM, IZLAZNI  
SALON

#### MR COOL

Nakon demonstracije Ferrarijevog F1 automobila na londonskom Parliament Squareu, Felipe Massa je na Heathrowu razglabao o nadolazećoj utrci. "Ako sve bude radilo, imat ćemo stvarno dobre šanse. Ja? Pa, nikad ne znaš kako će te stvari funkcionirati. Spreman sam za pobjedu, ako je sve kako treba." I tako, nakon dva savršena kruga na putu prema njegovom pole positionu, Massa se našao u briljantnoj poziciji, jer Schumacher je bio zauzet borbom iza njegovih leđa. Ni kad se pojavio Safety Car Massa nije napravio niti jednu pogrešku. I tada je ostao miran, usprkos fizičkim zahtjevima staze i pritisku svoje prve pobjede. Kad je na cilju skinuo svoju kacigu i balaklavu, nije se mogla vidjeti ni kapljica znoja. Maurice Hamilton

To je to. Felipe ti si u Turskoj broj 1, dok je Fernando (velika slika), za dlaku, ali ipak zasjenio Schumija





## PRVENSTVO VOZAČA

nakon 14. od 18 utrka

1	Fernando Alonso	108
2	Michael Schumacher	96
3	Felipe Massa	62
4	Giancarlo Fisichella	52
5	Kimi Räikkönen	49
6	Jenson Button	36
7	Juan Pablo Montoya	26
8	Rubens Barrichello	22
9	Nick Heidfeld	19
10	Ralf Schumacher	18
11=	David Coulthard	14
11=	Pedro de La Rosa	14
13	Jarno Trulli	10
14	Jacques Villeneuve	7
15	Mark Webber	6
16	Nico Rosberg	4
17	Christian Klien	2
18	Vitantonio Liuzzi	1
19=	Scott Speed	0
19=	Tiago Monteiro	0
19=	Christijan Albers	0
19=	Takuma Sato	0
19=	Robert Kubica	0
19=	Franck Montagny	0
19=	Yuji Ide	0
19=	Sakon Yamamoto	0

## PRVENSTVO KONSTRUKTORA

nakon 14. od 18 utrka

1	Renault	160
2	Ferrari	158
3	McLaren-Mercedes	89
4	Honda	58
5	Toyota	28
6	BMW-Sauber	26
7	Red Bull-Ferrari	16
8	Williams-Cosworth	10
9	Scuderia Toro Rosso-Cosworth	1
10=	MF1 Racing-Toyota	0
10=	Super Aguri-Honda	0

zbog činjenice da prvi zavoj u Turskoj ima zapanjujuću statistiku - on se s grida lakše prolazi po unutrašnjoj, prljavoj strani, nego po vanjskoj, čišćoj strani. To je zato što je potez ubrzavanja prije zone kočenja prilično kratak, a i radi se o lijevom zavoju na nizbrdici s nepreglednim vrhom koji, osim toga, s vanjske strane ima ogromnu zonu za izlijetanje pokrivenu astroturfom. Stoga je relativno lako onima s unutrašnje strane izgurati one s vanjske strane na umjetnu travu i zatim u luku skrenuti prema sredini drugog zavoja. Prošle godine, nakon starta prve turske utrke, 82 posto pretjecanja u prvom zavoju obavili su vozači koji su startali s unutrašnje - Michaelove strane.

K tome, Felipe Massa baš i nije najveći Michaelov suparnik. Nitko nije želio sugerirati da će se, kad utrka jednom počne, primijeniti nelegalna "ekipna pravila", ali isto tako nitko nije mogao ni zamisliti, obzirom na jasnu hijerarhiju Ferrarijevih vozača, da će Felipe u 58. krugu još uvijek voditi.

bilo kasnije dovoljno da osvoji pole position.

Voda Ferrarija je tako, zapravo, bio žrtva vlastite brzine i savršenstva. Teško je njegov krug od minute i 25,850 sekundi nazvati "pogreškom", ali činjenica je da je u, konačnoj analizi, na startu u Turskoj Michael bio na drugom mjestu. Odlučite sami. Što se Michaela tiče, on se samo tužno smješkao pri pomisli na pogreške. "Možda je netko tu prije mene izletio ili tako nešto", rekao je kasnije. "Nije to bio savršen dan." Pa ipak, Michael je još uvijek imao veliku priliku. Ako zbog čega, onda

“Vođa Ferrarija je tada, zapravo, postao žrtva vlastite brzine i vještine”



Felipe je nakon Michaelove pogreške dohvatio pole position; njegovom pobjedom Ferrari zaostaje tek 2 boda za Renaultom



Daleko od kamera, Albers je bio brz i u prvim je kvalifikacijama izgurao Coultharda, ali je zbog zamijenjenog motora startao na kraju poretka

Renault je utrci pristupio na drugačiji način, obzirom da ova staza ima nekoliko "traction eventa" kako ih inženjeri nazivaju i zbog toga snažno opterećuje prednje gume. Budući da više i zauvijek nemaju amortizere mase, odabrali su opciju za najgore slučajeve; mnogo goriva i set up za mekane gume u petak, prije no što su u subotu vozili na glavnoj Michelin opciji. Nakon kvalifikacija, Fernando je bio gotovo zadovoljan. Startat će kao P3 - 0,4 sekunde iza Felipea i tek nešto sporiji od Michaela. Ako krene dobro, ima nade. Na dugim su

MO  
BIRA

2

1. ZAVOJ, 1. KRUG

### KIMI OPET BEZ SREĆE

Sa snimke on-board kamere nije bilo moguće razaznati koji se to McLaren s uništenom gumom vuče prema boksovima. Ali, znali smo da to mora biti Räikkönen. Nesretna žrtva višestrukog sudara u prvom zavoju, Räikkönen se domogao boksova gdje je njegov kotač zamijenjen. Iz tada neobjašnjivih razloga, on nije uspio ući u 4. zavoj i podupravljanje ga je odvuklo u zid od guma, gdje mu je udarac ozlijedio leđa.

Pedro de la Rosa, sa strategijom jednog zaustavljanja, startao je 11., izbjegao je kaos prvog zavoja i završio kao solidan peti. Kao i uvijek, Räikkönen je mogao izbjeći gužvu da se kvalificirao bolje od četvrtog reda.

Maurice Hamilton

Kimi se jako trudio da izbjegne kaos prvog zavoja, ali nije uspio





# Grand Prix TURSKE

## IZVJEŠTAJ S UTRKE

“Fernando je skrenuo iznimno rano, dozvoljavajući Michaelu da ga gotovo prođe pri ubzranju”



U dragsterskoj utrci do cilja Michael je gotovo uhvatio Fernanda, no ovaj se ipak odhrvao pritisku

dionicama (tvrde) Michelinke obično bile u dlaku iste kao i (tvrde) Bridgestonke.

Na startu se Michael zaista postavio tako da je s lakoćom mogao izgurati Felipea na “travu”, ali je u posljednjoj milisekundi, naravno, otpustio pritisak; da je umjesto Masse tu bio Fernando, dileme ne bi bilo. Alonso se tada pokušao izboriti za prostor između njih dvojice i kočio je mega-kasno - ali onda je i on odustao.

Dakle, Felipe, pa Michael i Fernando. U početku, disali su slobodno; izbjegli su karbonske krhotine iz sudara u prvom zavoju, nakon čega se Felipe odvojio. Michael, uvjeren da ima više goriva od Fernanda, uskoro je pronašao svoj ritam. Fernando, na novom kompletu Michelinke osjetio je, međutim, kako njegove prednje gume počinju granulirati. Usporio je, s olakšanjem misleći da ga za njegove slijedeće dvije promjene guma čekaju već korištene gume (koje bi, teoretski, trebale manje granulirati).

Oko 11. kruga, kad je postalo jasno da se Fernando neće rano zaustaviti, Michael je pojačao ritam. Povećao je svoju prednost nad Fernandom na sedam, osam i onda devet sekundi - ali tada je, iznenada, stigao Safety Car (zbog Liuzzijevog Tora Rossa u prvom zavoju) i time je počela Michaelova najmračnija noćna mora.

Morao u boks iza Felipea. Nije bilo druge opcije. Je li Felipe mogao odvesti još jedan krug? Sve u svemu, ne. Felipe je bio u dobroj poziciji da nadmaši Fernanda - i to nije bilo za odbaciti. Isto tako, s dobrom strategijom, i Michael je još uvijek mogao pobijediti Fernanda.

Tijekom ovih zaustavljanja pod Safety Carom (14. krug), Felipe je održao vodstvo; dok se Fernando uzevši relativno malo goriva popeo na drugo mjesto; a Michael je, kockajući se, uzeo dodatnih 10 kg goriva. Na letećem startu, znajući da mora



De la Rosa je iz ludnice u prvom zavoju izašao netaknut i odvezao utrku s jednim zaustavljanjem u boksu

sačuvati svoje gume i da neće moći nadmašiti lakši Renault, Michael se usredotočio na obranu svog mjesta od Jensa Buttona. Fernando je imao čistu situaciju.

Michaelu nije odgovarao ovaj drugi set Bridgestonki. U 28. krugu je u 8. zavoju otišao preširoko i izgubio oko četiri sekunde. Kad se Fernando u 39. krugu opet zaustavio u boks, Michael je već bio punih osam sekundi iza njega. U trenutku kad se Michael, nakon drugog zaustavljanja (43. krug, još 15 do kraja), pridružio utrci, Fernando je bio tek sekundu, dvije u prednosti. Drugim riječima, bez izlijetanja Michael je mogao biti drugi... potom možda i prvi.

Ipak, utrku je vodio Felipe: Felipe koji će pobijediti - uvjerljivo i s prekrasnom i jednostavnom prednošću. Deset sekundi iza njega, dva pretendenta na naslov prvaka su napokon odbacila svoje rukavice. Fernandove “rabljene” gume su sporo ulazile u najbolje stanje, pa je Michael u početku bio brži. Ispred Fernanda, dok je Michael postajao sve veći u njegovim retrovizorima, bilo je 25 minuta intenzivne, krvave borbe. Michael je pred sobom imao vozača kojeg je morao pobijediti.

Michaelov je Ferrari izgledao brži; ali je li bio brži? Začudujuće i neočekivano, odjednom je Fernandov R26 izgledao prekrasno uravnotežen i brz kroz zavoj osam. Ferrari je tu, međutim, u svojem prednjem dijelu izgledao prelagano i pomalo hirovito - i ne, ovaj puta to nisu bile gume. Michaelu se ovaj set Bridgestone guma činio mnogo boljim od prošlog. Je li to bila turbulencija Renaulta? Michael je iskušao dvije različite linije, ali bez poboljšanja.

U kočenju od velikih brzina završnih šikana i u svojem pozicioniranju automobila za te spore zavoje, Fernando je bio odlučan i nesalomljiv. Michael je navaljivao po njegovim retrovizorima, i imao je očiglednu prednost u prijanjanju. Ali, Fernando je još jednom vozio kao onda u Imoli 2005. U svakom krugu, u osmom zavoju, Fernando bi tek znatno navukao prednost, stvarajući si dovoljno prostora za “devetku” i dugu ravninu prema kraju kruga.

Na kraju - do vremena kad su prešli ciljnu liniju, čak uzevši u obzir da je Fernando u posljednji, uski lijevi zavoj ušao iznimno rano i onda na izlazu malo zateturao, gotovo omogućivši Michaelu da ga pri ubzranju pretekne - razmak je iznosio 0,081 sekundi.

Ako Fernando uspije osvojiti prvenstvo 2006., ovih će 15 krugova ostati uvijek urezani u njegovoj memoriji. Ako Michael izgubi naslov, on će se možda prisjećati onog kruga za pole position koji se nikada nije dogodio, čekanja u boksu koje je stiglo kao posljedica toga - kao i svojih problema u zavoju 8. Njegovih će minutu i 25,850 sekundi ostati pohranjeno na nekom drugom mjestu. **F1**

MO  
BIRA

3

### 3. SEKTOR, BILO KOJI KRUG

#### HONDA DROP OFF PACE

Upravo tu je izgledalo da Jenson Button ima problema. Honda je gubila na dugačkoj stražnjoj ravnini i kroz tri zavoja koja su slijedila. RA106 bi na početku kruga bio brz, ali bi na koncu obećavajući krug prerastao u nešto prilično razočaravajuće. Tako je bilo i u kvalifikacijama, kad se Jenson kvalificirao na sedmom mjestu (promoviran na šesto mjesto zahvaljujući kazni Ralfa Schumachera), i tijekom utrke. Honda je konstantno zaostajala za brzinom Renaulta i Ferrarija, pa je četvrto mjesto bilo najbolje čemu se Button mogao nadati. Rubens Barrichello je imao napornu utrku nakon što je bio izguran u prvom zavoju. Potom se snažno borio da osvoji još jedan bod i na kraju je i uspio - dohvatio je osmo mjesto. Maurice Hamilton

Button je u svojoj prvoj utrci poslije pobjede u Mađarskoj vozio dobro, ali Hondi je nedostajalo snage.





# Grand Prix TURSKE STATISTIKA

Svi podaci s 14. utrke



## Jeste li znali?

Ovo je najudaljenija utrka do koje ekipe putuju cestom i morem; većina kamiona i motorhomeova kreće na put u ponedjeljak, skoro dva tjedna prije same utrke. Renaulti su imali svoj četvrti dizajn ekipnih boja ove sezone. Na Hondama je bio specijalni logo, u čast njihove 72. Grand Prix pobjede (u Mađarskoj).

## STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	MOTOR: 1. ILI 2. UTRKA	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU	
1m26.907s set in Q3	14	2	Felipe Massa	→ 1
1m27.284s Q3	14	1	Michael Schumacher	→ 2
1m27.321s Q3	14	2	Fernando Alonso	→ 3
1m27.564s Q3	1	1	Giancarlo Fisichella	→ 4
1m27.785s Q3	1	2	Nick Heidfeld	→ 5
1m27.790s Q3	14	2	Jenson Button	→ 6
1m27.866s Q3	1	1	Kimi Räikkönen	→ 7
1m28.167s Q3	14	2	Robert Kubica	→ 8
1m29.436s Q3	14	1	Mark Webber	→ 9
1m27.852s Q2	26	2	Christian Klien	→ 10
1m27.897s Q2	30	1	Pedro de la Rosa	→ 11
1m27.973s Q2	25	1	Jarno Trulli	→ 12
1m28.257s Q2	27	2	Rubens Barrichello	→ 13
1m28.386s Q2	-	2	Nico Rosberg	→ 14
1m27.569s Q3	1	1	Ralf Schumacher*	→ 15
1m29.136s Q1	25	2	David Coulthard	→ 16
1m29.158s Q1	1	2	Scott Speed	→ 17
1m29.250s Q1	-	2	Vitantonio Liuzzi	→ 18
1m29.901s Q1	-	2	Tiago Monteiro	→ 19
1m30.607s Q1	14	2	Sakon Yamamoto	→ 20
1m30.850s Q1	1	2	Takuma Sato	→ 21
1m28.639s Q2	14	1	Christijan Albers*	→ 22

\*kazna zbog motora

## REZULTATI UTRKE

VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLAS-MAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
Felipe Massa Ferrari Z48 (Bridgestone)	1	1h28m51.082s
Fernando Alonso Renault R26 (Michelin)	3	+5.575s
Michael Schumacher Ferrari Z48 (Bridgestone)	2	+5.656s
Jenson Button Honda RA106 (Michelin)	5	+12.334s
Pedro de la Rosa McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	10	+45.908s
Giancarlo Fisichella Renault R26 (Michelin)	17	+46.594s
Ralf Schumacher Toyota TF106 (Bridgestone)	16	+59.337s
Rubens Barrichello Honda RA106 (Bridgestone)	14	+60.034s
Jarno Trulli Toyota TF106 (Bridgestone)	12	+1 krug
Mark Webber Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	4	+1 krug
Christian Klien Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	9	+1 krug
Robert Kubica BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	8	+1 krug
Scott Speed Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	19	+1 krug
Nick Heidfeld BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	18	+2 krugova
David Coulthard Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	11	mjenjač - 55 krugova
Christijan Albers MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	15	RAZLOG ODUSTAJANJA
Takuma Sato Super Aguri-Honda SA06 (Bridgestone)	21	okretanje - 46 krugova
Nico Rosberg Williams-Cosworth FW28 (Michelin)	6	propuštanje vode - 25 krugova
Sakon Yamamoto Super Aguri-Honda SA06 (Bridgestone)	13	okretanje - 23 kruga
Vitantonio Liuzzi Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	7	okretanje -12 krugova
Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	20	okretanje - 2 kruga
Tiago Monteiro MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	-	sudar - 0 krugova

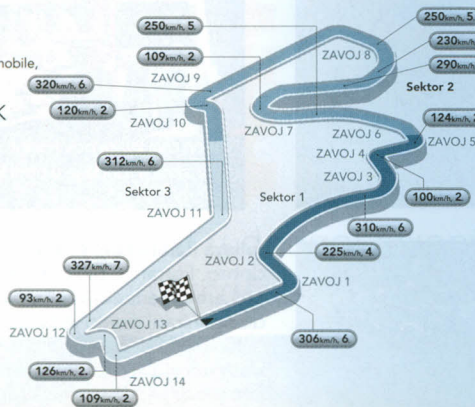
## GRAND PRIX TURSKE

Datum: 27. kolovoza 2006. Vrijeme: sunčano i vrlo toplo, 35° C

Temperatura staze: 52° C Gledatelja: 80.000 (na dan utrke) Broj krugova: 58

**F1**  
© 2006 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France  
ISTANBUL PARK

Dužina staze: 5,311 km  
Brzine se odnose na V10 motore iz 2005.



### ISTANBUL IZ KRUGA U KRUG

**Krug 1:** Fisichella se izvrtio u prvom zavoju i prouzročio nekoliko manjih sudara; Monteiro odustaje; Fisichella, Heidfeld, Speed, Räikkönen, R Schumacher i Sato moraju u boksove; Massa vodi ispred M Schumachera, Alonsa, Webbera i Buttona  
**Krug 12:** Massa vodi s 2,25 sekundi ispred M Schumachera; Alonso je treći  
**Krug 13:** Liuzzi se izvrtio u prvom zavoju; Safety Car  
**Krug 14:** Massa, M Schumacher, Alonso i Button odlaze u boksove; M Schumacher čeka u redu da Massa bude gotov i Alonso preuzima 2. mjesto iza Safety Cara  
**Krug 17:** Safety Car se povlači; Massa bježi Alonso  
**Krug 28:** M Schumacher gubi kontrolu u

zavoju 8 i gubi 4 sekunde  
**Krug 30:** Massa vodi s 7,3 sekundi ispred Alonsa; M Schumacher je 8,3 sekundi iza Alonsa  
**Krug 39:** Massa, Alonso i Button u boksovima; M Schumacher vodi  
**Krug 41:** M Schumacher vozi najbrži krug  
**Krug 43:** M Schumacher u boku; vraća se na 3. mjesto, 1 sekundu iza Alonsa; Massa vodi  
**Krug 45:** M Schumacher se približava Alonso  
**Krug 55:** M Schumacher vozi najbrži krug utrke  
**Krug 58:** Massa pobjeđuje, 5,5 sekundi ispred Alonsa i M Schumachera

### BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

**Najbrži krug:** Michael Schumacher, 1:28,005, krug 55 (217,361 km/h)  
**Najbrže zaustavljanje:** David Coulthard, 23,194 sekunde  
**Najsporije zaustavljanje:** Takuma Sato, 23 minute 56,582 sekundi  
**Najveća brzina:** Giancarlo Fisichella, 317,798 km/h  
**Najmanja brzina:** Takuma Sato, 296,498 km/h

## SEZONA DO SADA

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

R = odustao, EX = diskvalificiran, NC = bez plasmana



# IZVJEŠTAJ S UTRKE



Piše: Peter Windsor

## Alonsova noćna mora, ili san *tifosa*?

Čak ni suludost Alonsove kazne, niti sva strka oko Schumijevog povlačenja, nisu mogli prikriti Fernandovu majstorsku vožnju



MO  
BIRA

1

MONZA, 2. SLOBODNI TRENING

### EKSPLOZIJA HONDINIH NADA

Anthony Davidson je završio osam krugova i upravo je počeo skupljati korisne informacije. Da mu je uspjelo napraviti još dva kruga i da Hondin V8 najnovije specifikacije nije opet spektakularno eksplodirao, baš kao i u drugom pravom krugu ranije u petak ujutro, Jenson Button i Rubens Barrichello krenuli bi, sa svojim novim motorima, iz Hondine garaže u uvjerenju da je sve u redu. Ali, veliki oblak dima u 9. krugu značio je da je taj dan za Hondu otpisan, potpuni promašaj. To je značilo povratak na motore stare specifikacije, i na početak podešavanja automobila. Subota će početi kao da petka nije uopće bilo.

U utrci Honda se oporavila posve dobro i zapravo je na kraju bila jedina ekipa koja je imala dva automobila u bodovima. Ali, peto i šesto mjesto manje je od onog što je Honda u Monzi očekivala.

Maurice Hamilton



Nakon dva kvara novih motora u slobodnim treninzima, Honda je u utrci koristila stare motore

Fernando je, tako je izgledalo, stigao u Monzu s namjerom da uzvrati udarac. Drame iz sredine sezone oko temperatura guma, pa neizbježne zamke FIA-e koje je morao preskočiti - "testiranje kočnica" i "nepoštivanje zastava", nakon čega se u Mađarskoj desila prava, iskonska mehanička nevolja - sve je to bilo za njim. Fernando je očuvao hladnokrvnost, njegova je ekipa očuvala prisebnost duha i on je u Turskoj, pred dva tjedna, izdržao pritisak Michaelovog nešto superiornijeg Ferrarija i završio utrku kao zapanjujući drugi. Bilo je to drugo mjesto za koje duboko u srži znaš da na koncu osvaja svjetsko prvenstvo.

Monza je stoga trebala biti jednostavna. Morala je biti. Monza će favorizirati Ferrari, koji nikad nije izgledao snažniji. Fernando bi se stoga mogao koncentrirati na postizanje što boljeg rezultata. Za one koji kontroliraju ovaj sport neće biti potrebe za politikanstvom, a pouzdanost šasijske R26, izgrađene oko motora RS26 V8, svježeg za Monzu i Šangaj, nije naravno u pitanju.



Ovaj put kaos nakon starta je izostao i svi su relativno mirno prošli prvu šikanu

I tako je počelo, u petak ujutro: sačuvajmo kilometražu, ali odvezimo nekoliko krugova s punim spremnicima za gorivo tijekom poslijepodneva. I subotnje jutro prošlo je bez incidenata, iako se nekoliko puta usred Parabolice, s gorivom za utrku, prednja lijeva Michelin guma toliko "zasitila" da je započela granulacija. Ferrari je izgledao snažno, kao što je bilo za očekivati, a Michelin gume, iako na početku skliske na novoj asfaltnoj podlozi (od druge šikane do

prilaza Parabolici), sad su se počele ponašati dobro. Ferrari je bio brz, kao i BMW i McLaren. Renault, kao i uvijek vrlo discipliniran, čuvao je svoju snagu.

Kvalifikacije su stoga bile jedno od onih klasičnih vrućih poslijepodneva kad Ferrari ima prednost. Sumaglica Monze vukla se u zraku, i imali smo osjećaj da će pažnju dana preuzeti nešto nadnaravno.

Šest minuta u Q1 je lijeva zadnja Bridgestone guma Super Agurija (Yamamoto) popustila. Iznenada, kao vatra, proširila se vijest da bi gume mogle biti problem. Japanski su novinari izjavili da je dan ranije zadnja lijeva na Schumacherovom Ferrariju izgledala vrlo prijeteće. Netko je načuo dijelove radio dojava u Bridgestoneu, nešto u stilu "Provjerite pritisak! Provjerite pritisak!".

Upravo tada je Fernando, izgarajući gorivo u trećem dijelu kvalifikacija i vrlo siguran u svoje mjesto u prvom redu grida, otkrio da mu zadnja desna Michelinka, kao posljedica krhotina na stazi, gubi zrak.



## PRVENSTVO VOZAČA

nakon 15. od 18 utrka

1	Fernando Alonso	108
2	Michael Schumacher	106
3	Felipe Massa	62
4=	Giancarlo Fisichella	57
4=	Kimi Räikkönen	57
6	Jenson Button	40
7	Juan Pablo Montoya	26
8	Rubens Barrichello	25
9	Nick Heidfeld	20
10	Ralf Schumacher	18
11=	Pedro de la Rosa	14
11=	David Coulthard	14
13	Jarno Trulli	12
14	Jacques Villeneuve	7
15=	Robert Kubica	6
15=	Mark Webber	6
17	Nico Rosberg	4
18	Christian Klien	2
19	Vitantonio Liuzzi	1
20=	Scott Speed	0
20=	Tiago Monteiro	0
20=	Takuma Sato	0
20=	Franck Montagny	0
20=	Yuji Ide	0
20=	Sakon Yamamoto	0

Njegov je inženjer, Rod Nelson, uhvatio problem na telemetriji trenutak prije no što je probušena guma potpuno uništila karoseriju.

Fernando je ušao u boksove i Renaultovi su dečki prionuli poslu, popravljajući aerodinamiku koliko je to bilo moguće. Fernando je za nekoliko minuta, na novim gumama, napustio boksove, provjerio kočenje pri 320 km/h, otkrio enormno podupravljanje i... ušao u boksove po svoj drugi novi set guma. Tek je minuta i 30 sekundi ostala do kraja kvalifikacija kad je napustio boksove i ubrzao prema prvoj šikani.

"Fernandov napad u drugoj šikani bio je takav da je udarac prouzročio oteklinu na koljenu"



Još jednom je brzina ulaska i izlaska iz boksova dovela Michaela do pobjede

## PRVENSTVO KONSTRUKTORA

nakon 15. od 18 utrka

1	Ferrari	168
2	Renault	165
3	McLaren-Mercedes	97
4	Honda	65
5	BMW-Sauber	33
6	Toyota	30
7	Red Bull-Ferrari	16
8	Williams-Cosworth	10
9	Toro Rosso-Cosworth	1
10=	MF1 Racing-Toyota	0
10=	Super Aguri-Honda	0

Odvezao je dva najvećanstvenija kruga koja ste ikad mogli vidjeti – veličanstvena u smislu da je po konzervativnoj procjeni njegov R26 do tada izgubio 15 posto svojeg aerodinamičkog potiska (na stazi s tako malo potiskala). U svom krugu izlaska iz boksova odvezao je svoje najbrže sektore 2 i 3. I onda, njegov posljednji leteći krug bio je briljantan. FIA je pažljivo promatrala količinu rubnika u šikanama koje su vozači koristili, ali je još uvijek bilo prostora za poigravanje s najoštrijom linijom napada, okretom upravljača, korištenjem gasa i rasporedom težine pri izlazu iz zavoja. Fernandov napad u drugoj šikani bio je takav da je udarac odbacio njegovu nogu prema stjenki kokpita i prouzročio oteklinu na koljenu.

Bila je to Fernandova tipično briljantna predstava – ona koja je podsjećala na njegovu vožnju u Monzi 2003. kad je startao posljednji, sudario se s Josom Verstappenom na gridu, oštetio svoj auto u drugoj šikani, i onda ipak završio na osmom



Robert Kubica je u Monzi briljirao, i posramio svog timskog kolegu Heidfelda

mjestu. 2006. se kvalificirao kao peti.

Zapanjujući peti.

Sat kasnije, čekao sam kako bih popričao s Fernandom, kad se proširila vijest da su ga suci FIA-e pozvali na razgovor. Nitko nije tome obratio pažnju. Odšetao sam do Toyote da pogledam start utrke GP2. Tamo su bili John Howett i Richard Cregan; niti jedan nije mogao dokučiti razlog zbog kojeg bi Fernando mogao imati problema.

I tada, mnogo kasnije, konačno se pojavio Fernando s desnim koljenom u zavoju. Naravno! Bio je u medicinskom centru, a ne

MO  
BIRA



MONZA, 14. KRUG

### PRETJECANJE KROZ BOKSOVE

Michael Schumacher je upravo odvezao svoj najbrži krug, tek dvije stotinke sporiji od najbržeg kruga utrke Kimija Räikkönena u prethodnom krugu. Räikkönen je otišao u boks u 15. krugu, i to je bio znak za Schumachera da uključi taktiku koja mu je osigurala mnoge od njegovih 90 pobjeda. Nakon što je dozvolio da razmak između njega i vodećeg McLarena dođe na 1,7 sekundi, Schumacher je ozbiljno prionuo poslu u dva kruga na raspolaganju. Najubojitiji, kao i uvijek, bio je njegov krug na kraju kojeg je otišao u boks; Schumacher je tu zaradio sedam desetinki sekunde. Nakon zaustavljanja u boks, Ferrari je preuzeo vodstvo koje više neće ispustiti do kraja utrke. Räikkönenov krug nakon njegovog izlaska iz boksa bio je 0,3 sekunde brži od Schumacherovog, ali tada je već bilo kasno.

Maurice Hamilton

Premda su mu glavom brujale misli o izvaji o povlačenju, Schumi je bio usredotočen kao i uvijek







Alonsova agresivna utrka uključila je i pretjecanje Heidfelda kroz travu prve šikane – potpuno u stilu Schumachera

sa sucima. Misterija riješena.

Pa i ne baš. Fernando je pričao kao što uvijek priča – s poštenjem, iskrenošću i ne malo humora – i nije dao naslutiti da se nešto dogodilo. Zašto bi? Nije učinio ništa loše.

Međutim, kao što sad znamo, Ferrari se žalio u vezi s Fernandovom pozicijom na stazi. Felipe Massa je tijekom ona dva kruga bio oko 100 metara iza Renaulta i izgubio je aerodinamički potisak u Parabolici. Bez Fernanda, rekli su, Felipe je mogao biti na pole positionu, itd., itd. (vidi str. 12).

Ako razumijete da je Alonso upravo odvezao svoja dva najbolja kruga ikad, da je Massa samo imao koristi od vožnje za Renaultom, da je "zasićenje" prednje gume na koju se Ferrari pozvao identično onom koje je Renault imao u slobodnom treningu kad se vozio u čistom zraku i da je Fernando isključivo koristio trkaču liniju, tada razumijete apsurdnost optužbe.

Pa ipak, iznenađujuće, zapanjujuće, FIA je ne samo dosudila da se prijestup dogodio (da je Fernando usporio Massu!), nego je posegnula duboko u svoju beznadežno duboku jamu kazni i izvukla ovu četveroglavu ljepoticu:

- (1) Startaj pet mjesta niže
- (2) Startaj s prljave, radije nego li čiste, strane grida
- (3) Startaj usred grida, što je u Monzi s prvom šikanom najopasnije
- (4) Startaj s količinom goriva koju ne bi nikad odabrao, da si za sve ovo ranije znao

Ujutro, uoči utrke, sumoran i tih, Fernando je rekao tek nekoliko riječi: "Sportaš sam i

"Ferrari se žalio. Bez Alonsa, rekli su, Felipe Massa bi bio na postolju"



Schumcherova pobjeda, uz Alonsovo odustajanje, smanjila je razmak na samo dva boda

volim Formulu 1, ali više ne smatram da je Formula 1 sport."; i "Uvijek sam bio barem 93 metra ispred Masse. Ako je to utjecalo na Massin auto, kako ćemo se onda utrkivati?". I mogao je dodati (ali nije): "Sad bar Ferrari može voziti s onim pritiskom u gumama koji im je potreban, ne brinući o Renaultima..."

Naravno, Fernando je odvezao sjajnu utrku. Vrhunski je izbjegao kaos prve šikane, osvajao pozicije u prvim krugovima (prolazeći, u Michaelovom stilu, ravno kroz šikanu, kako bi pretekao Nicka Heidfelda!), a onda je sjedio i čekao iza Jensa Buttona, kao što je Michael to učinio u Monaku, dok nije došlo vrijeme za pretjecanje. Fernando se probio sve do trećeg mjesta, ispred BMW-a Roberta Kubice u dragsterskoj utrci, s ograničenjem brzine, kroz stazu boksova, koristeći bolju taktiku s gorivom, da bi onda, nenadano, donji dio njegovog motora eksplodirao.

I tako, bilo je gotovo. Tek tako. Fernandov prvi kvar motora u tri godine – a nije ga ni naprezao. Uopće. "Zapravo," rekao je Denis Chevrier iz Renaulta, "Fernando je u svakoj prilici čuvao motor. Bio je veličanstven." Pa ipak, bilo je to nula bodova nasuprot Michaelovih deset: bilo je to game, set i Monza, za Ferrari.

Ironija je naravno u tome da se oni – kreštavim glasovima – nisu ni trebali zamarati sa svom tom postkvalifikacijskom izmišljotinom. Fernandov bi motor ionako eksplodirao da je startao i s pole pozicije, i da je vodio od starta. Ovako, odlaze u Šangaj sa spoznajom da je Fernando još jednom dočekao metke bez treptaja – i da je izgubio motor u trenutku kad je vozio na trećem, a ne prvom mjestu.

U normalnim uvjetima, to ne bi bila nikakva utjeha. Ali, obzirom na ono što se dogodilo u Monzi, ona je ogromna. **FO**

➤ Vidi: Pitpass, str. 12

## MO BIRA



3

### MONZA. POSTOLJE PRVO POLJSKO POSTOLJE

U cijeloj toj strci oko Michaela Schumachera bilo je tako lako previdjeti Roberta Kubicu kako stoji na pobjedničkom postolju, nakon svojeg trećeg Grand Prix-a u životu. Bila je to par excellence predstava 21-godišnjeg Poljaka, koji je odlično startao sa svoje šeste pozicije i na kraju prvog kruga bio već treći. BMW je pripremio savršenu strategiju za automobil koji je bio dobar i u kvalifikacijama i u utrci. Kubica je izdržao golem pritisak Felipea Masse, osobito nakon što je oštetio gume blokiranjem u prvom zavoju. Heidfeldovo treće mjesto na startu upropašteno je njegovim kratkim izlijetanjem sa staze u prvoj šikani, i kasnije kaznom prolaska kroz boksove, zbog ranije prevelike brzine. Maurice Hamilton

Jak start i dobra strategija donijeli su Kubici treće mjesto, a poljskim navijačima razlog za veselje





# Grand Prix ITALIJE

## STATISTIKA

Svi podaci s 15. utrke



## Jeste li znali?

Monza ostaje najbrža, i najstarija, Grand Prix staza. Michael Schumacher i Rubens Barrichello startali su u Monzi 14. put. U (britanskim) kladionicama Heidfeld je stajao 125:1, prije nego se kvalificirao na treće mjesto. Pobjednik iz Monze 1965. Sir Jackie Stewart bio je na utrci kako bi obilježio 20. godišnjicu dobrotvornog društva GP Mechanics Charitable Trust.

## STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	MOTOR: 1. ILI 2. UTRKA	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU
1m21.484s (set in Q3)	15	1	<b>Kimi Räikkönen</b> → 1
1m21.486s Q3	17	2	<b>Michael Schumacher</b> → 2
1m21.653s Q3	21	1	<b>Nick Heidfeld</b> → 3
1m21.704s Q3	19	2	<b>Felipe Massa</b> → 4
1m22.011s Q3	20	1	<b>Jenson Button</b> → 5
1m22.258s Q3	22	1	<b>Robert Kubica</b> → 6
1m22.280s Q3	14	2	<b>Pedro de la Rosa</b> → 7
1m22.787s Q3	30	1	<b>Rubens Barrichello</b> → 8
1m23.175s Q3	26	2	<b>Giancarlo Fisichella</b> → 9
1m25.688s Q3	19	1	<b>Fernando Alonso*</b> → 10
1m21.924s Q2	29	2	<b>Jarno Trulli</b> → 11
1m22.203s Q2	-	1	<b>Nico Rosberg</b> → 12
1m22.280s Q2	28	2	<b>Ralf Schumacher</b> → 13
1m22.589s Q2	32	1	<b>David Coulthard</b> → 14
1m23.165s Q2	29	1	<b>Scott Speed</b> → 15
no time set Q2	35	1	<b>Christian Klien</b> → 16
1m23.043s Q1	30	1	<b>Vitantonio Liuzzi</b> → 17
1m23.116s Q1	19	2	<b>Christijan Albers</b> → 18
1m23.341s Q1	30	2	<b>Mark Webber</b> → 19
1m23.920s Q1	28	1	<b>Tiago Monteiro</b> → 20
1m24.289s Q1	25	2	<b>Takuma Sato</b> → 21
1m26.001s Q1	-	1	<b>Sakon Yamamoto</b> → 22

\*kažnjen gubitkom pet mjesta nakon brisanja tri najbolja vremena iz 3. dijela kvalifikacija

## REZULTATI UTRKE

VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLAS-MAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
<b>Michael Schumacher</b> Ferrari 248 (Bridgestone)	2	1h14m51.975s
<b>Kimi Räikkönen</b> McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	1	+8.046s
<b>Robert Kubica</b> BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	3	+26.414s
<b>Giancarlo Fisichella</b> Renault R26 (Michelin)	9	+32.045s
<b>Jenson Button</b> Honda RA106 (Michelin)	5	+32.705s
<b>Rubens Barrichello</b> Honda RA106 (Bridgestone)	10	+42.409s
<b>Jarno Trulli</b> Toyota TF106 (Bridgestone)	12	+44.662s
<b>Nick Heidfeld</b> BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	6	+45.309s
<b>Felipe Massa</b> Ferrari 248 (Bridgestone)	4	+45.955s
<b>Mark Webber</b> Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	14	+1m12.602s
<b>Christian Klien</b> Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	18	+1 krug
<b>David Coulthard</b> Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	13	+1 krug
<b>Scott Speed</b> Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	15	+1 krug
<b>Vitantonio Liuzzi</b> Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	16	+1 krug
<b>Ralf Schumacher</b> Toyota TF106 (Bridgestone)	17	+1 krug
<b>Takuma Sato</b> Super Aguri-Honda SA06 (Bridgestone)	22	+2 kruga
<b>Christijan Albers</b> Spyker MF1-Toyota M16 (Bridgestone)	21	+2 kruga
NISU KVALIFICIRANI RAZLOG ODUSTAJANJA		
<b>Tiago Monteiro</b> Spyker MF1-Toyota M16 (Bridgestone)	20	kočnice - 44 kruga
<b>Fernando Alonso</b> Renault R26 (Michelin)	7	motor - 43 kruga
<b>Pedro de la Rosa</b> McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	8	motor - 20 krugova
<b>Sakon Yamamoto</b> Super Aguri-Honda SA06 (Bridgestone)	19	hidraulika - 18 krugova
<b>Nico Rosberg</b> Williams-Cosworth FW28 (Michelin)	11	poluosovina - 9 krugova

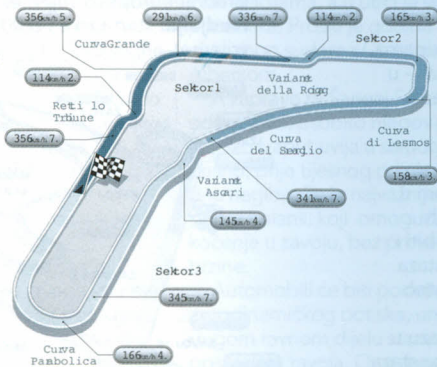
## GRAND PRIX ITALIJE

Datum: 10. rujna 2006. Vrijeme: sunčano i toplo, 28° C  
Temperatura staze: 42° C Gledatelja: 80.000 (na dan utrke) Broj krugova: 53



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

**MONZA**  
Dužina staze: 5,793 km  
Brzine se odnose na V10 motore iz 2005.



## MONZA IZ KRUGA U KRUG

**Krug 1:** čist start bez incidenata u prvoj šikani; Räikkönen vodi ispred M Schumachera, Kubice, Masse, Buttona i Heidfelda; Alonso je već 7.  
**Krug 2:** Räikkönen povećava vodstvo na 1,4 sekundi; Alonso prelazi Heidfelda u prvoj šikani, ali ju onda reže i gotovo udara Buttona  
**Krug 15:** Räikkönen u boks; M Schumacher vodi s 17,1 sekundi ispred Kubice  
**Krug 17:** M Schumacher u boks; vraća se kao 6., ispred Räikköna; Kubica je prvi Poljak u povijesti koji vodi Grand Prix  
**Krug 20:** Button u boks; vraća se ispred Alonsa  
**Krug 21:** Alonso prelazi Buttona

**Krug 22:** Kubica u boks, pada na 4. mjesto; M Schumacher vodi  
**Krug 36:** M Schumacher vodi s 2 sekunde ispred Räikköna; Kubica je 3. ispred Masse, Alonsa i Buttona  
**Krug 38:** Räikkönen drugi put u boks; vraća se ispred Kubice, Masse i Alonsa  
**Krug 39:** M Schumacher u boks, vraća se na prvom mjestu  
**Krug 41:** Kubica, Alonso i Button u boksovima; Kubica i Alonso izlaze rame uz rame; Alonso se probija naprijed i preuzima 3. mjesto  
**Krug 43:** Alonsu otkazuje motor  
**Krug 53:** M Schumacher dobiva svoju 90. GP utrku, 8 sekundi ispred Räikköna

**BRZINE I NAJBRŽI KRUG:** Kimi Räikkönen, 1:22,559, krug 13 (252,604 km/h)  
**NAJBRŽE ZAUSTAVLJANJE U BOKSOVIMA:** Fernando Alonso, 24,273 sekunde  
**NAJSPORJE ZAUSTAVLJANJE:** Christijan Albers, 60,102 sekundi  
**NAJVEĆA BRZINA:** Felipe Massa, 349,898 km/h  
**NAJMANJA BRZINA:** Sakon Yamamoto, 333,298 km/h

## SEZONA DO SADA

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

R = odustao EX = isključen, NC = bez plasmana



# Grand Prix KINE NAJAVA

FIA Svjetsko prvenstvo Formule 1

## 16. utrka

### ŠANGAJ, 01.10.2006.

Pišu: Tiago Monteiro, Maurice Hamilton



UTRKA DUGA I VRUĆA

AMBIJENT SPEKTKULARAN

STAZA JEDNA RIJEČ: TILKE

LOKACIJA EGZOTIČNI ORIJENT



Najskuplja, najegzotičnija, naj mega utrka u kalendaru danas je ona u Kini



Da, ovo je Šangaj: grad je prepun zanimljivosti za Grand Prix turiste



Lani je Alonso u Kini pomeo sve pred sobom; kako će biti ove godine?



**VOZAČEVIM OČIMA:  
TIAGO MONTEIRO**

## Široko, prašnjavo i tehnički zahtjevno

**J**edva čekam te tri završne utrke sezone. Ekipa je tijekom ljeta konstantno napredovala i konačno bismo trebali biti u dobroj poziciji za napad.

Mi u Midlandu početkom 2006. bili smo malo deprimirani, jer smo puno zaostajali za drugim ekipama, ali sad možete jasno vidjeti koliko smo napredovali - u kvalifikacijama se redovito uspijevam plasirati među prvih 16, što je za sve nas doista motivirajuće.

Šangaj je teška staza. Nije toliko teško naučiti raspored zavoja, ali vrlo je teško zadržati pravi ritam i gurati do samih granica. Staza ima sličnosti s onom u Maleziji i toliko je široka da je pronalaženje dobrih oznaka za zavoj izazov sam po sebi. Teško je dobiti i pravi osjećaj za razine prijanjanja obzirom da se staza rijetko koristi, pa je na početku vikenda nevjerojatno prašnjava.

Prvi je zavoj prilično zanimljiv. Vidljivost na prilazu u zavoj je ograničena jer sve što uspijevate vidjeti su staza i asfaltna zona za izlijetanje - ako se auto ne ponaša

dobro, održati dobru putanju skretanja u zavoj može biti prilično frustrirajuće. Tu te cijeli vikend može zezati ogromno podupravljanje.

Ostatak staze je prilično sterilan - što je razočaravajuće za tako novu stazu. Ima dosta tehničkih dijelova, u kojima prilično uživam, ali tu zaista nema nijednog zbilja dobrog super-brzog zavoja koji bi te mogao stopostotno stimulirati. Mislim, u onom crvuljku nakon prvog zavoja gotovo da cupkaš u mjestu. Duga ravna dionica, s druge strane, daje dobru priliku za predah prije nego se ponovno vratiš tehnikacijama.

Grad Šangaj je sam po sebi čudesan. Zbilja bih želio imati dovoljno slobodnog vremena i otići sa staze u grad, u veliko istraživanje. Ali, promet u Šangaju je sulud. Zapravo, vjerojatno je sigurnije u kokpitu auta Formule 1 pri 300 km/h, nego u jutarnjoj špiči pri 50 km/h.

Teško je dobiti pravi osjećaj za razine prijanjanja, obzirom da se staza rijetko koristi

## GP Kine

29. rujna - 1. listopada 2006.

Broj krugova: 56

Dužina staze: 5,451 km

Dužina utrke: 305,256 km

Pobjednik 2005.: Fernando Alonso (Renault)

Rekord kruga: 1:32,238, Michael Schumacher (Ferrari), 2004.

Petak: dva jednosatna treninga 05.00-06.00, 08.00-09.00 (srednjeeuropsko vrijeme)

Subota: trening 05.00-06.00, kvalifikacije 08.00 (srednjeeuropsko vrijeme)

Nedjelja: start utrke 08.00 (srednjeeuropsko vrijeme)



Brzine se odnose na V10 motore iz 2005.

● **Obratite pažnju na...** Prvi zavoj, u kojem je Schumi uprskao stvar prošle godine; Renaulti (dolje) bili su u prvom startnom redu





## RASPORED FORME

	2003 START	2003 UTAKA	2004 START	2004 UTAKA	2005 START	2005 UTAKA
Fernando Alonso	-	-	-	-	6	4 1 1
Giancarlo Fisichella	-	-	-	-	7	7 2 4
Kimi Räikkönen	-	-	-	-	2	3 3 2
Pedro de la Rosa	-	-	-	-	-	-
Michael Schumacher	-	-	-	-	20	12 6 R
Felipe Massa	-	-	-	-	4	8 11 6
Ralf Schumacher	-	-	-	-	5	R 9 3
Jarno Trulli	-	-	-	-	-	12 15
Mark Webber	-	-	-	-	11	10 10 7
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	-	-	-	-	1	1 8 12
Jenson Button	-	-	-	-	3	2 4 8
David Coulthard	-	-	-	-	9	9 7 9
Christian Klien	-	-	-	-	15	R 14 5
Nick Heidfeld	-	-	-	-	14	13 - -
Robert Kubica	-	-	-	-	-	-
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	19 11
Christijan Albers	-	-	-	-	-	18 16
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	-	-	-
Scott Speed	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	-	-	-	-	18	6 17 R
Sakon Yamamoto	-	-	-	-	-	-



## Tko je bio u bodovima 2005?

- 1 Fernando Alonso**  
Renault R 25  
1.39:53,618 (183,959 km/h)
- 2 Kimi Räikkönen**  
McLaren-Mercedes MP4/20  
+4,015
- 3 Ralf Schumacher**  
Toyota TF105B +25,376
- 4 Giancarlo Fisichella**  
Renault R25 +26,114
- 5 Christian Klien**  
Red Bull-Cosworth RB1 +31,839
- 6 Felipe Massa**  
Sauber-Petronas C24 +36,400
- 7 Mark Webber**  
Williams-BMW FW27 +36,842
- 8 Jenson Button**  
B.A.R.-Honda 007 +41,249

MISTIČNI  
MO

## Kina: za neke nesretna

Ako se Michael Schumacher i dalje bude borio za osvajanje prvenstva kad utrka u Kini dođe na red, vjerojatno će u četvrtak ujutro kad stigne u pekok biti zabrinut. Na nekim utrkama izgleda kao da ima trajnu propusnicu do vrha postolja, ali u Kini tek treba osvojiti prvi bod. Ovo je već treći posjet Formule 1 stazi u Šangaju, ali iz nekog razloga staza od 5,451 km ima negativan utjecaj na sedmerostruko prvaka.

Prevladavajući tonovi na glavnoj tribini s 29.000 mjesta su crvena i zlatna, boje koje u Kini simboliziraju sreću i moć. Schumacher je u 2004. od toga



Šangaj 2006. nije bio dobar za Michaela Schumachera; prije utrke sudario se s Albersom

okusio malo ili ništa - pogriješio je u kvalifikacijama, a u utrci je vozio poput početnika. Prošle je godine dobio strogi ukor zbog sudara s Christijanom Albersom.

A zapravo bi Šangaj Schumiju trebao odgovarati, osobito njegov prvi zavoj koji se dvaput uvija u samog sebe u desno, prije tijesnog prijelaza u lijevo na dnu nagiba. Tu je najvažnije održati dobar balans, koji omogućuje kasno kočenje u zavoju, bez prevelikog gubitka brzine.

Automobili će biti podešeni s puno aerodinamičkog potiska, unatoč vrlo dugom ravnom dijelu staze prije dva posljednja zavoj. Ovo zbog toga što u prvom, tehničkom, dijelu staze ima nekoliko srazmjerno brzih zavoj.

Prošle sezone su svi išli na sve ili ništa - bila je to posljednja utrka sezone. 2006. je drugačija. Utrka od 56 krugova u Šangaju morat će se odraditi vrlo obzirno, jer tjedan kasnije slijedi Japan. Kako god bilo, Schumacher mora zaboraviti prošlost, ako misli pobijediti Alonsa na jednoj od Fernandovih omiljenih staza.

Maurice Hamilton



## Gdje odsjesti

## Hilton Shanghai

250 Hua Shan Road, Shanghai 200040, China  
Phone +86 (21) 6248 0000  
Email shanghai@hilton.com  
Website www.shanghai.hilton.com

## O hotelu

Prikladno smješten na području bivšeg francuskog teritorija, nagrađivani Hilton Shanghai hotel udaljen je samo 20 minuta od međunarodnog aerodroma Hongqiao i 50 minuta od međunarodnog aerodroma Pudong. Sa salama za konferencije i sastanke, fitness klubovima s punim rasponom usluga, salonom ljepote, šest renomiranih restorana, dva bara, brzim pristupom internetu u svih 720 soba, Hilton Shanghai nudi raznolikost usluga koje odgovaraju poslovnim potrebama posjetitelja, njihovom slobodnom vremenu i potrebama relaksacije i zabave.

## Barovi i restorani

Šest barova i dva restorana nude širok odabir jela, uključujući specijalitete mediteranske, japanske, sečuanske i kantonske kuhinje, kao i ostale međunarodne delicije.

## Rekreacijski klub

3.000 kvadratnih metara spa površine povezano je s potpuno opremljenom gimnastičkom dvoranom i kompletnim nizom usluga tretmana ljepote i rekreacije.



# POSJETITE HILTONRACING.COM

ZA SVE NAJNOVIJE VIJESTI IZ FORMULE 1, NOVOSTI IZ EKIPE MCLAREN-MERCEDES I ZA SVE POVOLJNE PONUDE HILTONA.



# Grand Prix JAPANA NAJAVA

## 17. utrka

### SUZUKA, 08.10.2006.

Pišu: Tiago Monteiro, Maurice Hamilton



UTRKA PRAVI TEST | AMBIJENT PREDZADNJA STANICA | STAZA SAMO ZA HRABRE | LOKACIJA DALEKO, DALEKO...



Prošle godine Alonso je prešao Schumachera u zavoju 130R, izvana...

U obližnjem Yokkaichiju može se isprobati izvorna japanska kuhinja

Kimi (lijevo) lani je prešao Giancarla u posljednjem krugu, izvana...



### VOZAČEVIM OČIMA: TIAGO MONTEIRO

## Dobro došli na najbolju stazu na svijetu

Posjet Japanu je za gotovo sve u Formuli 1 pravi kulturni šok. Nama Europljanima sve izgleda minijaturno - auti, kuće, ulice - sve nam se čini toliko neobično da imamo osjećaj da tu ne pripadamo. Vrijeme također može biti pomalo čudno jer se često, u trenutku, potpuno promijeni iz blještavog sunca u tmurno sivilo.

Ali, zato staza sve nadoknađuje. To je krajnje fantastično mjesto. Bez belgijskog Grand Prix-a u kalendaru, to je ove godine najinteresantnija staza u cijeloj sezoni. Poput Spa, Suzuka doista nagrađuje hrabrost i izvanrednu predanost. To je ujedno i staza gdje ti ogromno zadovoljstvo pruža kad postigneš da tvoj auto naprosto struji od zavoja do zavoja.

To je, također, staza za hrabre. Prvi zavoj, bazično zahtjeva samo kratki trzaj volanom u desno, prije nego se brzo spustiš niz brzine za drugi zavoj i koncentriraš na izravnavanje auta, kako bi što ugađenije prošao kroz S zavoje.

Dva desna Denger zavoja su tehnički vrlo zahtjevna - prvi je prilično brz i u njemu treba savršeno pogoditi vrh zavoja jer je staza na izlasku uska. Drugi zavoj je tehnički još zahtjevniji - samo zakačiš prednju desnu gumu na rubnik i sve drugo naizgled dolazi samo po sebi.

Spoon je još jedan zavoj koji nagrađuje trud. Prilazeći mu uopće ne možeš vidjeti vrh zavoja, pa se moraš osloniti na osjećaj i preciznu kontrolu gasa kako bi se savršeno izvukao na dugi stražnji ravni dio staze. Izazov u zavoju 130R je još tu - ali ključno je savladati veliku neravninu u sredini zavoja. To ti više od bilo čega drugog uzdrma auto. Srećom, tu je velika zona za izlijetanje, ako se desi da izgubiš kontrolu.

Konačno, nakon svega što si prošao, šikana je prava "šala". Tu nije važno ništa drugo nego biti strpljiv na gasu, što je možda teško jer jedva čekaš da izadeš iz tog zavoja i da započneš novi krug.

Bez belgijskog Grand Prix-a u kalendaru, Suzuka je najinteresantnija staza u cijeloj sezoni

### GP Japana 6.-8. listopada 2006.

Broj krugova: 53

Dužina staze: 5,807 km

Dužina utrke: 307,771 km

Pobjednik 2005.: Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes)

Rekord kruga: 1:31,540, Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes), 2005.

Petak: dva jednosatna treninga 04.00-05.00, 07.00-08.00 (srednjeeuropsko vrijeme)

Subota: trening 04.00-05.00, kvalifikacije 07.00 (srednjeeuropsko vrijeme)

Nedjelja: start utrke 07.00 (srednjeeuropsko vrijeme)



Brzine se odnose na V10 motore iz 2005.

● **Obratite pažnju na...** 130R, jedan od najčudesnijih zavoja u Formuli 1; malo je modificiran, ali još uvijek je nevjerovatan





## RASPORED FORME

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Fernando Alonso	18	11	-	-	5	R	11	5	16	3
Giancarlo Fisichella	6	17	8	R	16	R	7	8	3	2
Kimi Räikkönen	12	R	4	3	8	2	12	6	17	1
Pedro de la Rosa	16	R	17	R	-	-	-	-	-	-
Michael Schumacher	1	1	1	1	14	8	1	1	14	7
Felipe Massa	-	-	15	R	-	-	19	9	10	10
Ralf Schumacher	3	6	5	11	20	12	2	2	1	8
Jarno Trulli	8	8	11	R	19	5	6	11	19	R
Mark Webber	-	-	19	10	6	11	3	R	7	4
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	4	5	2	2	1	1	15	R	9	12
Jenson Button	9	7	10	6	9	4	5	3	2	5
David Coulthard	7	3	3	R	7	3	8	R	6	6
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	14	12	4	9
Nick Heidfeld	10	9	12	7	11	9	16	13	-	-
Robert Kubica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	-	-	20	14
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	-	-	13	17
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scott Speed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	-	-	7	5	13	6	4	4	5	13
Sakon Yamamoto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



## Tko je bio u bodovima 2005?

- 1 Kimi Räikkönen**  
McLaren-Mercedes MP4/20  
1.29:02,212 (207,272 km/h)
- 2 Giancarlo Fisichella**  
Renault R25 +1,633
- 3 Fernando Alonso**  
Renault R25 +17,456
- 4 Mark Webber**  
Williams-BMW FW27 +22,274
- 5 Jenson Button**  
BAR-Honda 007 +29,507
- 6 David Coulthard**  
Red Bull-Cosworth RB1 +31,601
- 7 Michael Schumacher**  
Ferrari F2005 +33,879
- 8 Ralf Schumacher**  
Toyota TF105B +49,548



## Gdje odsjesti

Hilton Nagoya  
3-3, Sakae 1-chome, Naka-ku,  
Nagoya, 460-0008, Japan  
Telefon: +81(0) 52 212 1111  
Email: mail@nagoya.hilton.co.jp  
Web: www.hilton.com

## O hotelu

Hilton Nagoya je najotmjeniji međunarodni hotel u gradu Nagoyi, na pet minuta vožnje od Nagoya željezničke stanice i 60-80 minuta vlakom od međunarodnog aerodroma Chubu. Hotel koji se izdiže visoko nad glavnim poslovnim dijelom grada nudi 438 soba koje pružaju ono najbolje Istoka i Zapada. Druge karakteristike uključuju četiri kata s apartmanima za visoke goste, unutarnji bazen, saunu, jacuzzi i usluge masaže, potpuno opremljenu najsuvremeniju gimnastičku dvoranu i vanjski teniski teren obasjan reflektorima.

## Barovi i restorani

Sedam restorana i barova nude najbolje od međunarodne kuhinje. Terrace-Brasserie je life-style restoran koji će vam ispuniti dušu jer stimulira vaša čula u opuštajućoj atmosferi. Jelovnik sadrži mnogo organskog i netretiranog povrća kako bi se istaknula bogata aroma sastojaka. Dynasty poslužuje jedinstveno prožimanje klasične i suvremene kantonske kuhinje. Genji nudi sushi bar, teppanyaki stol, tatami hranu i tempura jela. Windows on the World, smješten nasuprot veličanstvene siluete nebodera, nudi živu glazbu svake večeri.

MISTIČNI  
MO

## Ne smijemo izgubiti Suzuku

Suzuka je domaćin japanskog Grand Prix-a od 1987., ali je njena budućnost dovedena u pitanje nakon što je Toyota obnovila stazu Mount Fuji. Naravno, u cijeloj priči nije slučajno to što je Honda vlasnik Suzuke, ali bi bila šteta da zbog prepucavanja japanske auto-industrije Formula 1 izgubi ovu predivnu stazu. Suzuka - staza koja ima sve - jedan je od najvećih izazova ovog sporta. U odsutstvu staze Spa, Suzuka ove godine preuzima naslov najduže staze u kalendaru, karakteristika koju nadasve dobro nosi jer, osim prilično dosadne šikane Casio, svaki centimetar njezinih

5,807 kilometara pruža raznolikost i izazov. Dodajmo tu malo kiše i imamo recept za savršenu utrku. Prošle je godine kiša stigla za vrijeme kvalifikacija (s po jednim krugom za svakog vozača), pa je većinu favorita poslala na sam kraj grida. Posljedica je bila najbolja utrka sezone na stazi koja nagrađuje hrabre i kašnjava nepažljive. Mokro/suha staza stavlja na kocku performanse guma. Čak će i na suhom to biti kritično na stazi koja može prouzročiti prekomjernu degradaciju ako se gume ne mogu nositi s oštrom površinom. Dobra kombinacija podešavanja automobila mora biti pametan kompromis između aerodinamičkog potiska za brojne brze zavoje i dovoljne brzine na ravnim dijelovima prema glavnim mjestima za pretjecanje. U Suzuki se o mnogo čemu treba razmišljati, što je dobro jer to daje dovoljno motiva da se pozabavimo onim što bi Formula 1 mogla izgubiti ako se Japanska utrka permanentno premjesti negdje drugdje. Maurice Hamilton



Mark Webber odvezao je 2005. dobru utrku, unatoč problemima u kvalifikacijama



# POSJETITE HILTONRACING.COM

ZA SVE NAJNOVIJE VIJESTI IZ FORMULE 1, NOVOSTI IZ EKIPE MCLAREN-MERCEDES I ZA SVE POVOLJNE PONUDE HILTONA.



# Grand Prix BRAZILA NAJAVA

FIA Svjetsko prvenstvo Formule 1

## 18. utrka

### INTERLAGOS, 22.10.2006.

Pišu: Tiago Monteiro, Maurice Hamilton



UTRKA NAPORNA | AMBIJENT VELIKO FINALE SEZONE | STAZA NERAVNA, OBRNUTA OD SATA | LOKACIJA PREDIVAN KAOS



U Brazilu 2005. bio je treći, ali Alonso je tu uhvatio mnogo veći ulov - svjetsko prvenstvo



Sao Paulo je ogroman - s 10,9 milijuna stanovnika to je najveći grad južne hemisfere



Barrichello je startao 13 puta u Interlagosu - i još nije pobjedio



**VOZAČEVIM OČIMA:  
TIAGO MONTEIRO**

## Sjajna staza i suluda publika

**P**rošle sezone sam doživio svoje prvo i jedino odustajanje upravo u Brazilu - bila je to 17. od 19 utrka - i bilo je to ogromno razočaranje. Sve do tada je izgledalo kao da sam mogao završiti svoju prvu sezonu u Formuli 1 bez ijednog odustajanja. Bilo bi to prvi put u povijesti da je jedan rookie uspio ostvariti takav pothvat. Ali, na žalost, moj me je motor iznevjerio.

Volim Interlagos. To je jedna od onih staza koja te, kako vikend odmiče, sve više ispunjava zadovoljstvom, jer si u stanju poboljšavati svoja vremena po krugu i pronalaziti mala poboljšanja na najnevjerovatnijim mjestima. Baš kao i u Suzuki, predanost može ovdje donijeti velike uštede u vremenu.

Niz startno-ciljnu ravninu zastrašuju enormne tribine prepune apsolutno ludih Brazilskih navijača koji mašu, urlaju i pozdravljaju. To je jedno od mjesta na kojima su navijači vrlo blizu.

Prvi zavoj je veliki izazov - ide nizbrdo, poluslijep je i ograden s obje strane betonskim zidom koji otežava pronalaženje sredine zavoja. Ali to je i dobro mjesto za pretjecanje i ako pogodiš pravi moment kočenja nagrada je apsolutno savršen prolazak kroz ostatak zavoja. Osjećaj koji ovdje dobiješ izlazeći iz zavoja je jednostavno fantastičan.

Na ovoj krivudavoj stazi sve se svodi na pravilan ulazak u zavoj i dobru trakciju - ako u ovim elemntima nisi dovoljno dobar, tada stvarno nisi ovamo morao niti doći. Ritam staze je odličan, osim donekle u lijevom zavoju Mergulho koji ide nizbrdo i ima krivi nagib, pa te lagano baca prema van.

Završni zavoj je sporiji nego što izgleda, prije nego što na uzbrdici prema startnoj liniji stisneš gas do daske. Ovdje se uvijek razotkriju kompromisi u

podešavanju, između zadovoljavajućeg aerodinamičkog potiska i prave snage motora. Ovdje se nikad ne osjećaš dovoljno brzim, jer je uzbrdica vrlo strma.

„ Ako tvoji ulazi u zavoj i  
trakcija nisu dobri, nisi  
ovamo morao niti doći „

## GP Brazila 20-22. listopada 2006.

**Broj krugova:** 71

**Dužina staze:** 4,309 km

**Dužina utrke:** 305,939 km

**Pobjednik 2005.:** Juan Pablo Montoya (McLaren-Mercedes)

**Rekord kruga:** 1:11,473, Juan Pablo Montoya (McLaren-Mercedes), 2004.

**Petak:** dva jednosatna treninga 16.00-17.00, 19.00-20.00 (srednjeeuropsko vrijeme)

**Subota:** trening 16.00-17.00, kvalifikacije 19.00 (srednjeeuropsko vrijeme)

**Nedjelja:** start utrke 19.00 (srednjeeuropsko vrijeme)



Brzine se odnose na V10 motore iz 2005.

● **Obratite pažnju na...** Prvi zavoj - Senna - vrlo je škakljiv, ali tu je moguće pretjecati





## RASPORED FORME

	2001	2002	2003	2004	2005	2005	2005	2005	2005	
	START	UTRKA	START	UTRKA	START	UTRKA	START	UTRKA	UTRKA	
Fernando Alonso	19	R	-	-	10	3	8	4	1	3
Giancarlo Fisichella	18	6	14	R	8	1	10	9	3	5
Kimi Räikkönen	10	R	5	12	4	2	3	2	5	2
Pedro de la Rosa	-	-	11	8	-	-	-	-	-	-
Michael Schumacher	1	2	2	1	7	R	18	7	7	4
Felipe Massa	-	-	12	R	-	-	4	8	8	11
Ralf Schumacher	2	2	3	2	6	7	7	5	10	8
Jarno Trulli	7	5	6	R	5	8	9	12	18	13
Mark Webber	-	-	20	11	3	9	11	R	13	R
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	6	R	8	R	1	R	1	3	9	6
Jenson Button	20	10	7	4	11	R	5	R	4	7
David Coulthard	5	1	4	3	2	4	12	11	15	8
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	15	14	6	9
Nick Heidfeld	9	3	9	R	12	R	16	R	-	-
Robert Kubica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	-	-	12	R
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	-	-	17	14
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scott Speed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	-	-	19	9	-	-	6	6	19	10
Sakon Yamamoto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

R: odustao



## Tko je bio u bodovima 2005?

- 1 Juan Pablo Montoya**  
McLaren-Mercedes MP4/20  
1:29:20,574 (205,444 km/h)
- 2 Kimi Räikkönen**  
McLaren-Mercedes MP4/20 +  
2,527
- 3 Fernando Alonso**  
Renault R25 +24,840
- 4 Michael Schumacher**  
Ferrari F2005 +35,668
- 5 Giancarlo Fisichella**  
Renault R25 +40,218
- 6 Rubens Barrichello**  
Ferrari F2005 +69,173
- 7 Jenson Button**  
BAR-Honda 007 +1 krug
- 8 Ralf Schumacher**  
Toyota TF105B +1 krug



## Gdje odsjesti

## Hilton São Paulo Morumbi

Avenida das Nações Unidas, 12901  
Brooklin Novo, Sao Paulo, 04578-000, Brazil  
Telefon: +55 11 6845 0000  
Web: www.sao-paulo.hilton.com

## O hotelu

Hotel Hilton Sao Paulo Morumbi smješten je unutar poslovnog kompleksa CENU, 35 km od aerodroma Guarulhos. S bazenom na krovu s kojeg puca pogled na jedinstvenu panoramu grada, Living Well spa lječilištem i shopping centrom s dućanima, buticima i restoranima nećete uopće osjetiti potrebu da napustite hotel. Ako vas atrakcije Sao Paula ipak dovedu u iskušenje, zašto ne prošetati uz jezero u Ibirapuera Parku i uživati u umjetničkim djelima u muzejima koje je dizajnirao Oscar Niemeyer?

Gosti executive soba i soba za opuštanje, kao i apartmana, mogu koristiti Executive Lounge na 26. katu, iz koje se prostiru predivni vidici na cijeli grad.

## Barovi i restorani

Sol & Sombra - započnite dan doručkom Hilton, bogatim međunarodnim bifeom u ovom modernom restoranu Sao Paula. A večer provedite večerajući a la carte s izborom mediteranskog menija. Canvas Bar & Grill - moderna se umjetnost spušta s visokih stropova ovog dramatičnog restorana, sa svojom umjetničkom tematikom. Okusite aromu brazilske suvremene kuhinje, poput chorizo risotta sa sušenim rajčicama, ili isprobajte želatinasti koktel kojeg nudi bar.

MISTIČNI  
MO

## Michelin - do posljednjeg daha

**B**iti će to Michelinov završni bojni poklič. Francuska će firma napraviti sve što je u njezinoj moći kako bi završila svoje slavno druženje s Formulom 1 na visokom nivou. Samo će ih pobjeda zadovoljiti, ali to je lakše reći nego učiniti.

Interlagos dopušta mekše gume, ali ako su temperature niže od očekivanih (prošle se godine utrka vozila po oblačnom vremenu uz 24° C), tada granulacija prednjih guma postaje problem. Što se stražnjih tiče, veliki broj sporih zavoja traži dobru trakciju; to može izazvati probleme s temperaturom, osobito sa zadnjom lijevom gumom koja često proklizava. To je zato što je Interlagos

jedna od samo tri staze u kalendaru koje se voze u smjeru suprotnom od kazaljki na satu, i zato ima puno lijevih zavoja u kojima ta guma nije osobito opterećena.

Brijel je prošle sezone bio treća utrka prije kraja i odlučio je svjetsko prvenstvo, a i ove sezone, premda je to sada posljednja utrka, može također odrediti završni poredak. Kako god bude, dobro odvesti 71 krug staze dugo 4,309 kilometara težak je posao, jer interesantan način na koji je Interlagos složen daje utisak da je staza puno duža. Srednji sektor ima 8, od ukupno 12, zavoja, od kojih je svaki različit i vrlo naporan. I upravo se tu, pred kraj utrke, kod vozača počne primjećivati umor.

Poput toliko mnogo staza, Interlagos zahtijeva efikasan mehanički kompromis za mješavinu brzih i sporih zavoja. Ali, najvažniji sektor je onaj završni. Tu je presudna brzina na usponu prema startno-ciljnoj ravnini. Zona kočenja za prvi zavoj je jedino pravo mjesto za pretjecanje i u prošlosti nam je ovo mjesto donijelo neke upečatljive poteze. Tako i ove godine možemo očekivati mnogo dima od blokiranih guma, posebno od Micheliniki koje će tu ostaviti svoj završni trag.

Maurice Hamilton



Kimi je u Brazilu 2005. trebao pobjedu, ali izgubio je od timskog kolege Montoye



## POSJETITE HILTONRACING.COM

ZA SVE NAJNOVIJE VIJESTI IZ FORMULE 1, NOVOSTI IZ EKIPE MCLAREN-MERCEDES I ZA SVE POVOLJNE PONUDE HILTONA.



# Žuta zastava



Maše: Ivica Blažičko

Iz Formule 1 odlazi kralj, ali čini se da bi vrijeme poslije njega - sa svim novim kraljevićima koji pretendiraju na tron najboljeg - moglo biti čak i ljepše i uzbudljivije

“Michael Schumacher je obilježio cijelo desetljeće, ali je i vozač kojeg mnogi, da budem blag na oproštaju, ne vole”

iako dobro zna važnost njemačkog tržišta za Formulu 1, iako su mu predobro poznati svi rezultati i brojevi iz Michaelove karijere, iako zna da će Nijemac vjerojatno i sljedećih godina kružiti pedokom, ipak, sve to nije bilo dovoljno i Bernie nije izdržao. “Michael je velika svjetska sportska zvijezda, u rangu Tigera Woodsa,

Za vrijeme pobjedničkog kruga u Monzi, Michael Schumacher javio je u boks Ferrarija svoju odluku o okončanju karijere u Formuli 1 nakon završetka ove sezone. Rijeka tifoza sjurila se pred postolje sa samo jednom željom, pozdraviti i oprostiti se od najvećeg vozača koji je ikada vozio crvene bolide s propetim konjićem. Zagrljali s mehaničarima, s najbližim suradnicima, sa suprugom koju rijetko vidamo u takvim prigodama, emotivna proslava devedesete Grand Prix pobjede i jedva suspregnute suze tijekom pressice nakon utrke.

Michael Schumacher odlazi iz Formule 1. Vozač koji je obilježio cijelo desetljeće, koji je knjige rekorda ispunio nevjerojatnim, nedostižnim podacima, ali i vozač kojeg mnogi, da budem blag na oproštaju, ne vole. Posljednji u nizu napadača na Schumija njegov je, po svemu, legitimni nasljednik Fernando Alonso. Isprovociran kaznom koju je zaradio u Monzi zbog navodnog ometanja Masse u kvalifikacijskom krugu, Alonso je ispalio verbalnu raketu i prema Schumacheru proglasivši ga „najnesportskim vozačem u povijesti“.

Michaela takve ocjene prate tijekom cijele karijere i sigurno će ostati kao sjena nad svim veličanstvenim rezultatima koje je ostvario. Zanimljiva je i izjava glavnog gazde Formule 1, Bernieja Ecclestonea njemačkim novinama nekoliko dana nakon Monze. Iako veliki mag jako dobro važe značenje svake svoje riječi,

Valentina Rossija ili Rogera Federera. Mohammad Ali i Ayrton Senna bili su najveći, superzvijezde, a Michael je tu, blizu njih.”

Blizu, ali ne u njihovom rangu. Da je Bernie uz bok Aliju stavio Lancea Armstronga, Carla Lewisa ili Michaela Jordana sve bi bilo u redu. No nije, stavio je vozača Formule 1, pokojnog Ayrtona i time jasno dao do znanja što misli o svim statističkim superlativima kojima se diči Schumacher.

Postoji velika vjerojatnost da se Michael oprostio od Formule 1 uz nevjerojatni, osmi naslov svjetskog prvaka. Ostale su nam tri runde do kraja i Ferrari je očito u boljoj formi od Renaulta. U svakom slučaju, vjerujem da nas čeka jedna od najuzbudljivijih završnica prvenstva posljednjih godina.

Bez obzira na rasplet, kada se postroji startni grid na otvaranju sljedeće sezone, Formula 1 neće doživjeti tektonski poremećaj poput onog nakon Imole 1994. Ayrtonova smrt šokirala je svijet i za mnoge ljubitelje Formule 1 nepovratno je izgubljeno vrijeme u omiljenom sportu. Michael je rezultatima daleko nadmašio Brazilca, no nikada nije uspio vratiti ni djelić te strasti koja je zračila iz Senne i koja je obasjavala njegovu karizmu. Zbog toga, na rastanku od velemajestora u sljedećih mjesec dana, nema puno suza i žalovanja. Upravo suprotno. Osjeća se veliko uzbuđenje zbog onoga što dolazi, a to je sigurno nova era u Formuli 1.

Pristiže cijela nova generacija vozača i svjetski mediji, gladni novih lica, zdušno su prionuli u prezentaciju i promociju zvijezda budućnosti. Nico Rosberg i Robert Kubica već su unutra. Sin slavnog Kekea impresionirao je u prvih nekoliko utrka, a onda potonuo zajedno s još jednom tužnom sezonom za momčad Franka Williama. Poljak Kubica sjajno je osvježenje, ne samo zbog činjenice da dolazi iz velike, ali sportski uništene zemlje, već i zbog atraktivnog i hrabrog načina vožnje. U sjeni Alonsa i Raikkonena, ali uz dobar bolid koji je BMW sigurno u stanju pripremiti, Kubica bi mogao izrasti u ozbiljnog konkurenta za pobjede u utrkama. Jako me zanimaju njegovi nastupi u posljednje tri utrke.

Uz dva igrača koji već voze, s velikim nestrpljenjem iščekuje dolazak novog “nena” u Formuli 1- Heikkija Kovalainena, te tamnopute britanske nade Lewisa Hamiltona. Ukoliko osvanu u kokpitima Renaulta i McLarena, imati ćemo skupinu mladih zvijezda željnih uspjeha odmah, u konkurentnim automobilima. A to znači i uzbudljive utrke. Kovalainen je s 24 godine najstariji, ostali imaju 21 godinu. Dodajte Alonsa, Kimija, Buttona i Massa i evo garancije za dramatičnu sezonu. I nekoliko veterana, predvođenih Fisichellom, neće se predati bez ispaljenog metka. U svakom slučaju, iako odlazi kralj, vozač koji je ostavio neizbrisivi trag, čini se da bi vrijeme poslije njega moglo biti čak i ljepše i uzbudljivije.

Za kraj još samo vijest da je HTV potpisala ugovor za prenošenje utrka Formule 1 i za sljedeće tri godine. **FO**



Najbolji od novih klinaca? Robert Kubica jedan je od pretendena na Schumacherov tron