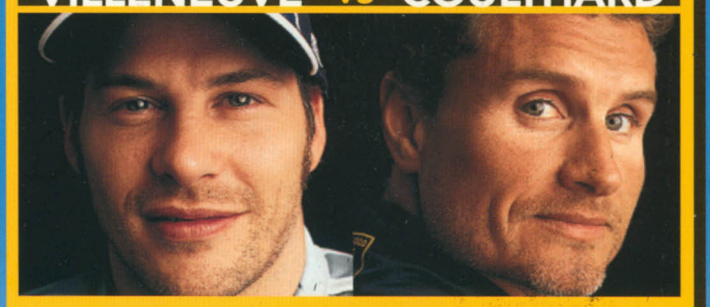
NAJPRODAVANIJI SVJETSKI GP MAGAZIN

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

HR BiH SiCG

F1 RACING



F1 STARCI:
MOGU LI JOŠ POKAZATI KLINCIMA?

MOŽE LI BRZI ALONSO

PONOVITI SCHUMIJEV NIZ?

FERRARI F248:
OTKRIVAMO SVE TAJNE

FERNANDO HVATA NOVI NASLOV PRVAKA

RON DENNIS BEZ KOČNICA
O Fernandu, o Kimiju, o Juanu Pablu - pravi dinamit!

WILLIAMS protiv BMW-a
TKO ĆE BITI BOLJI?

SUPER AGURI
OPET NA STARTU - KAKO DALJE?

haymarket
ISSN 1845-8270
9 771845 827008
vox-zagreb

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

RUBRIKE

6 RIJEČ, DVIJE GLAVNOG UREDNIKA
8 PITPASS
Fotka mjeseca
10 PITPASS
23 UZ DLAKU
Peter Windsor
25 OVERDRIVE
Mladen Jergović
26 GAS DO DASKE
Max Mosley
72 F1 NA JEDAN
Pierre Dupasquier
97 ŽUTA ZASTAVA
Ivica Blažičko

TEME BROJA

28 TAKO BLIZU, A TAKO DALEKO
Button u prvih sto utrka nije uspio pobijediti; idemo dalje
34 JEDAN (NASLOV) KAO NIJEDAN
Alonsu se sviđa ideja o uzastopnim naslovima prvaka...
42 PRED NOVINARE, RUNDA 1
... ali najprije mora vidjeti što o tome misle mediji
44 TKO ĆE DOBITI BIJELO-MODRI RAT?
Williams i BMW se trenutno baš ne vole
50 (R)EVOLUCIJA
U Cosworthu znaju svirati po V8 notama
56 QUEL TRIOMPHE!
Rob White: Britanac koji je osvojio Francuze
60 SUPER ARROWS
Unatoč skepticizmu, Super Aguri se pojavio u Bahreinu
64 STRIJELA ZA BUDUĆNOST
Povratak iz duboke mirovine za auto star 4 godine
66 FERRARIJEV POPRAVNI ISPIT
Novi F248 nije revolucionarno nov, ali je revolucionarno brz
74 RONOV GOVOR
Sve samo ne bezbojan intervju najpedantnijeg čovjeka u boksovima
84 STARI PSI GLASNIJE LAJU
Coulthard i Villeneuve su sve iskusili, i još im nije dosta

IZVJEŠTAJI S GRAND PRIXA

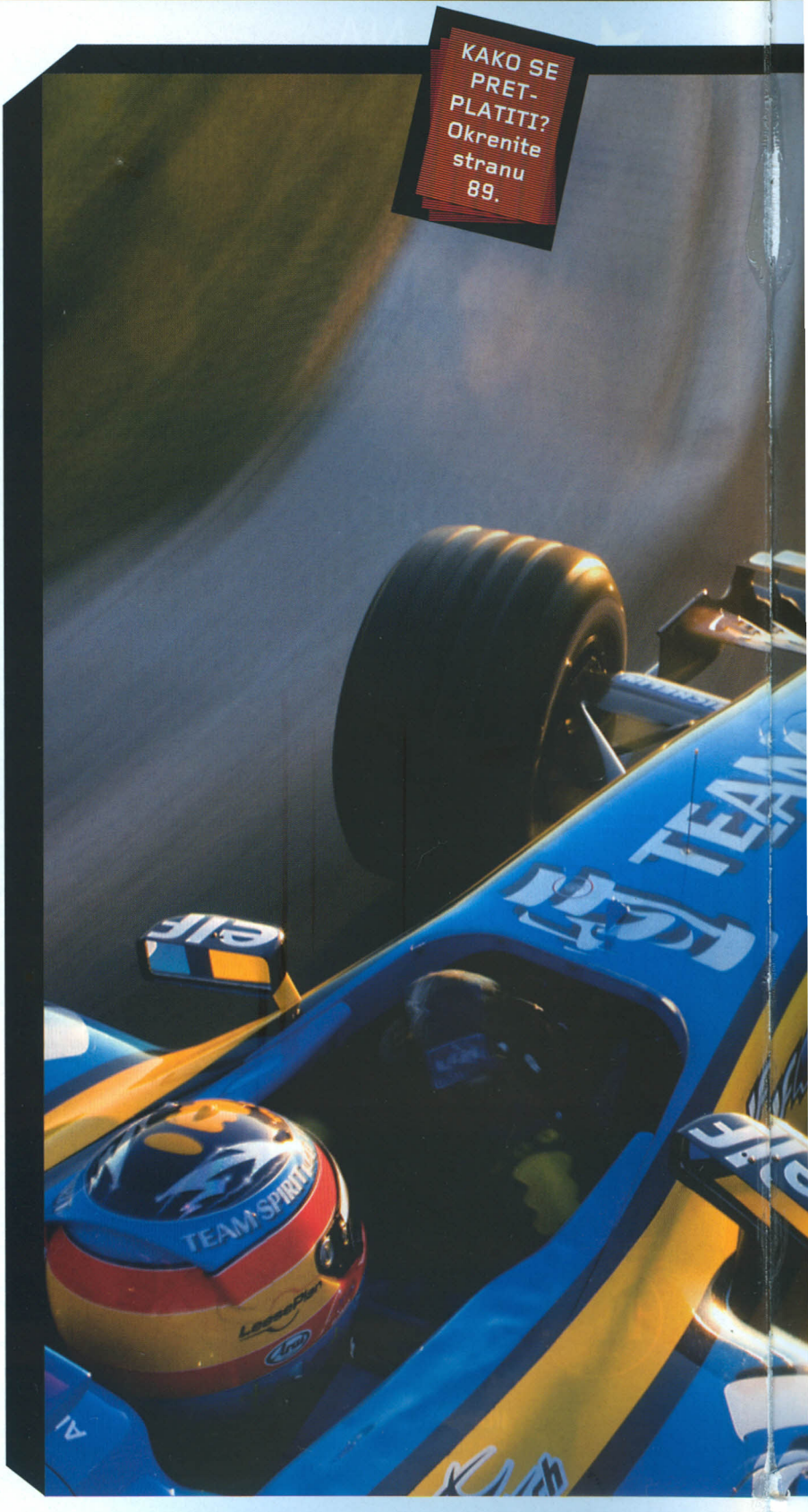
90 BAHREIN
Alonso za nijansu ispred Schumija
93 MALEZIJA
Drama u Sepangu

NAJAVE GRAND PRIXA

96 AUSTRALIJA
Melbourne svi vole - nije ni čudo

Fotografija na naslovnoj strani: Bernard Asset, Neil Cooper. Arhiva LAT
Fotografije u ovom broju: Steven Tee/LAT, Sharles Coates/LAT, XPB.CC
Posebno hvala: Claire Bateman, Emma Bearpark, Pat Behar, Justine Blake, Gary Brogden, Simon Corby, Didier Coton, Bernard Ferguson, Ross Gregory, Linda Harris, Alex Hitzinger, Ellen Kolby, Bradley Lord, Sean Moriarty, Tracy Novak, Jodi O'Connor, Christel Picot, Mark Preston, Alexa Quintin, Tim Routsis, Filippo Sapia, Alex Shieren, Nav Sidhu, Patrizia Spinelli, Lynden Swainston, Katie Tweedle, Richard Woods

KAKO SE PRET-PLATITI? Okrenite stranu 89.



Sadržaj

TRAVANJ 2006.

28
BUTTON JE BLIZU
Nakon sto utrka, sada želi jedino pobjedu

34
MOŽE LI FERNANDO OPET DO NASLOVA?
Bit će teško, ali krenulo je dobro

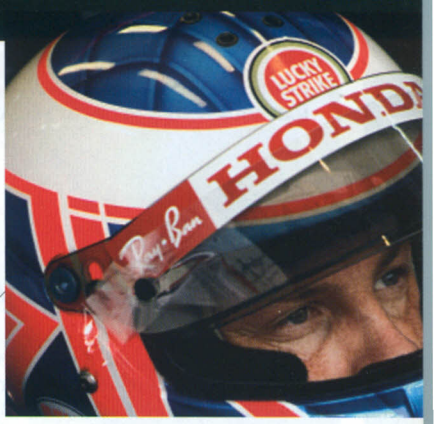
66
FERRARI F248
Crveni su se vratili iz mraka

44
WILLIAMS VS BMW
Jučer zajedno, danas u ratu

74
RONOV GOVOR
McLarenov boss uvijek promisli i tek onda udari

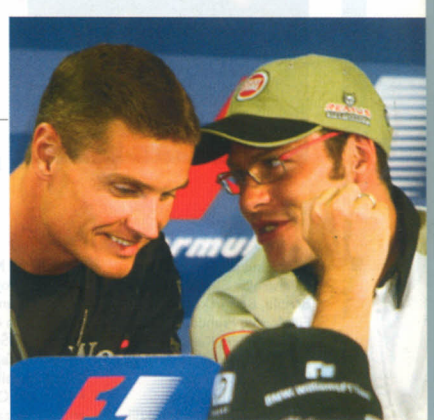
84
COULTHARD I VILLENEUVE
Stari rivali i prijatelji danas su F1 veterani











F1 RACING
NAJPRODAVANIJI SVJETSKI GP MAGAZIN

IMPRESUM
Broj 4
29.3.2006
ISSN:
1845-8270
Cijena: 20 kuna

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

TISAK
KRATIS d.o.o.
Ulica F. Tuđmana 14a
10431 Sveta Nedelja

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

Izvršni urednik
Oliver Peagam
Grand Prix urednik
Peter Windsor
Urednik vijesti
Steve Cooper
Produkcijska urednica
Lara Piercy
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
Direktor marketinga
Josip Ivičić
Tajnica redakcije
Renata Gelo
Grafičko oblikovanje
AMS nakladništvo
Grafička urednica
Ema Klubičko

Gost kolumnist
Ivica Blažičko
Stručni suradnici
Saša Teković
Ivan Zenzerović
Prevoditeljice
Dorina Vlakančić
Ljiljana Vlakančić
Lektorica
Vedrana Šimić
E-mail adresa
f1racing@vox-zagreb.hr

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

Riječ, dvije glavnog urednika

Počela je, dakle, nova, dugo očekivana sezona Formule 1. Prva je utrka bila odlična, druga malo manje, ali u prosjeku je sve vrlo solidno. Na drugim mjestima u ovom broju vidjet ćete prve reakcije na tri velike novosti u pravilima (novi format kvalifikacija, novi - manji - motori, povratak promjenama guma), ali recimo ovdje da većina promatrača smatra su novosti dobrodošle i da su oživjele sport.

Možda, ali utisak je da Formula 1 trenutno ionako prolazi kroz jednu od svojih cikličkih smjena generacija. Povijest je pokazala da su takve rubne godine uvijek vrlo zanimljive, bez obzira na pravila. Turbulencije oko odlaska jedne generacije vozača i dolaska nove, ali isto tako i oko radikalnih smjena u strukturi F1 ekipa donose povećanu nepredvidivost i - već po prirodi stvari - senzacionalne rasplete utrka.

Zato je čak možda i šteta što FIA i svi drugi umiješani u vođenje Formule 1 nisu ovaj put (kao mnogo puta u prošlosti) pustili stvari da se razvijaju svojim normalnim tokom. Moj je osjećaj da bi sezona 2006. bila odlična i bez svih tih radikalnih rezova po knjigama pravila - osim, možda, u pogledu kvalifikacija, ali o tome na drugom mjestu.

Očito je, naime, da briljantni Michael Schumacher lagano privodi svoju jedinstvenu karijeru kraju. Čak i da ostane u Formuli 1 još tri ili četiri godine, sigurno je da njegova snaga i motivacija imaju drugačiju aromu nego prije nekoliko godina. I to onda povlači lančanu reakciju među svim vozačima, i osobito motivira nove klince, poput Fernanda, Kimija ili Nica, da upru još jače i izguraju starce van.

I također, već sama činjenica da na startu ove sezone više nema Jordana, Minardija i Saubera, govori dovoljno o smjeni, ne nužno ljudi, ali svakako mentaliteta, u Formuli 1.

Max Mosley je, dakle, možda ovaj put bio malo brzoplet. Što se galame, publiciteta i TV statistika tiče, Formula 1 ispunila bi očekivanja u 2006. i bez svih tih novih pravila. Englezi ovakav višak adrenalina zovu "overkill", i možda on neće donijeti ništa loše, osim što su dodatni astonomski troškovi još više otežali globalističku reputaciju ovog sporta.





MLADEN JERGOVIĆ

Protagonisti



Steve Matchett
Tehnički guru i ljubitelj šampanjca, Steve obožava zamastiti ruke. Ovog mjeseca zakopao ih je u iznutrice Ferrarija F248 i odveo nas na krstarenje njegovim tajnama (str. 66).



Oliver Peagam
Ollie pomaže pri navigaciji F1 Racinga, osobito kad je Bishop negdje na utrci. U ovom broju također nas podsjeća na Arrows A23, na kojem se bazira Super Aguri (str. 64). I da, Ollie se ženi u kolovozu.



Peter Windsor
Čavrljao je s Alonsom na FIA dodjeli nagrada u Monaku u prosincu 2005., a u ovom broju je napisao i opsežan profil najnovijeg prvaka (str. 34). Plus, okrenuo se i veteranima DC-u i JV-u (str. 84).



Steve Cooper
Steve brine o Pitpassu i za njega su u Bahreinu počela intenzivna vremena. Usput je još razgovarao s Renaultovim Robom Whiteom (str. 56), i napisao priče o Super Aguriju (str. 60) i Cosworthu (str. 50).



Dom Taylor
Osim što radi u F1 Racingu, Dom svira gitaru i pjeva u bandu zvanom Leno (myspace.com/lenomusic). Napisao je priču o Jensonu (str. 28) i boks meču između BMW-a i Williamsa (str. 44).



Marc Wright
Marc ima oko za lijepe tehničke stvari - ovaj mjesec usmjerio je svoj objektiv trima Cosworthovim draguljima (str. 50) i od njih napravio gotovo umjetničke eksponate.

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. Ulica Franje Tuđmana 14a, 10431 Sveta Nedelja
• Reprodukcija u cjelini ili bilo kojeg dijela fotografije, teksta ili ilustracije bez pismenog suglasja izdavača zabranjena je. Posebna pažnja neprestano se pridaje tome da sadržaj F1 Racinga bude potpuno točan, no izdavač i tiskara ne mogu prihvatiti odgovornost za pogreške ili propuste.
• Detalji o pretplati: vidi stranu 89.
F1 Racing izlazi 12 puta godišnje i izdaje ga Haymarket Motoring, član tvrtke Haymarket Magazine Ltd u Velikoj Britaniji, a u hrvatsko licencno izdanje izdaje Vox Media, član tvrtke Vox-Zagreb.

haymarket
VOX

Fizzz





Parada

Crvena opasnost
Rani posjet boksovima - radi onog okretanja u prvoj zavoju - nije bio planiran u taktici Felipea Masse. Ali, nekako smo svi osjećali da P2 iz kvalifikacija neće dugo potrajati. Objasnimo to mladošću-ludošću, za sada.

Mjesto: Sakhir, Bahrein
Vrijeme: 14:43, nedjelja, 12. ožujka 2006.
Fotograf: Steven Tee/LAT
Oprema: Canon EOS 1D Mk2, objektiv 135 mm, 1/20 pri f2,2



Valencia želi F1 utrku
Lokalni promoteri u Valnciji ubacili su se u igru oko kandidiranja za organizaciju još jedne španjolske F1 utrke. Objavili su da će stazu preurediti prema najnovijim standardima. Staza se obilno koristi za F1 testove i za MotoGP utrku.



Juan Pablo prelazi Flaviju? Možda, ali Kolumbijac će željeti trogodišnji ugovor

MUZIČKE STOLICE

KAMO ĆE MONTOYA IDUĆE GODINE?

Kimijeva budućnost nije upitna, ali JPM - koji želi stabilnost - druga je priča

ČIM JE STIGAO u Maleziju, Kimi Räikkönen je, još jednom, bio opsjednut pitanjima o budućnosti s Ferrarijem. "Nisam potpisao novi ugovor ni sa kim," rekao je za New Straits Times, vodeći malezijski dnevni list na engleskom jeziku. "Ova stvar s Ferrarijem se neprestano ponavlja, ali nema se ništa novog za reći."

(VJEROJATNA) ISTINA O RÄIKKÖNENU I FERRARIJU

Možda ne postoji ništa novo za reći, ali jasno je, također, da nije bilo nikakvih poricanja - bez sumnje Kimi bi ih upotrijebio. Ne, onaj dio "nisam potpisao" možda je istinit u najstrožem smislu, i Kimijevi su menadžeri, Dave i Steve Robertson, zasigurno uputili svojeg klijenta da ne govori ništa više. Ali F1 Racing vjeruje da se već dovoljno toga dogovorilo između Räikkönena i Ferraijevog Jeana Todta - možda je bilo pisama s nakanom, a možda i rukovanje - da se bilo kakav drugi rasplet osim Kimijevog prelaska u Ferrari 2007. može smatrati vrlo nevjerojatnim. Dapače, kad je F1 Racing upitao McLarenovog Rona Dennisa da komentira planove Räikkönena i Juana Pabla Montoye, on je priznao: "Možda niti jedan od njih neće htjeti ostati [u McLarenu]. To nije unutar mojeg opsega predviđanja."

A ŠTO JE S MONTOYOM?

Sigurno bi, doduše s uklonjenim Kimijem, Juan Pablo Montoya želio ostati u McLarenu. Zapravo, ne nužno. "Više od ičega," rekao je Juan Pablo F1 Racingu u Maleziji, "želim stabilnost." Indikativno je, kad su ga pitali što misli o svojem

Druge Montoyine opcije

Na kraju ove sezone moglo bi biti četiri praznih mjesta u tri dobro financirane F1 ekipe (vidi tablicu desno), ali zbog raznih razloga niti jedna od njih ne nudi dobre izglede za osvajanje prvenstva ambicioznom vozaču poput Montoye. Ipak, ostaje mogućnost da on na kraju završi u jednoj od njih. Naravno, ni drugim vozačima nisu promakli ovi podaci...

Ekipa	Vozač	Ugovor ističe
Toyota	R Schumacher	krajem 2007.
	Trulli	krajem 2006.
BMW	Heidfeld	krajem 2008.
	Villeneuve	krajem 2006.
Red Bull	Coulthard	krajem 2006.
	Klien	krajem 2006.

FOTOGRAFIJE: CHARLES COATES/LAT, ANDREW FERRARO/LAT, LORENZO BELLANCA/LAT, ARHIVA LAT, ETHAN MILLER/GETTY IMAGES



Povratak u Las Vegas?
Multimilijunaški hotelijer iz Las Vegasa Steve Wynn ima planove da mazne američki Grand Prix Indianapolisu. Po nekim glasinama, usred pustinje blizu Vegasa se planira gradnja replika staze u Watkins Glenu.



Eddie želi natrag
Upravo u trenucima kad je ovaj broj F1 Racinga odlazio u tisak, čuli smo da se Eddie Jordan sprema prijaviti na listu onih koji će se u 2008. natjecati u Formuli 1. "Uostalom, zašto ne?" rekao je kad smo ga pitali.

starom Williamsovom kolegi Ralfu Schumacheru i njegovom trogodišnjem ugovoru s Toyotom - za kojeg se tvrdi da vrijedi 25 milijuna dolara svake godine - da je Montoya rekao kako mu zavidi na trajanju ugovora, a ne plaći. Stoga se bez straha može pretpostaviti da Julian Jakobi, Montoyin menadžer, inzistira da, ako Juan Pablo obnovi ugovor s McLarenom za 2007. i dalje, ugovor traje najmanje tri godine. Ali, da li bi McLaren želio tako nešto? Ne, da budemo iskreni, ne bi. Ugovor Fernanda Alonsa s McLarenom trajat će tri godine, do kraja 2009., a Dennis bi sigurno želio veću fleksibilnost nego što bi mu potpisivanje dugoročnog ugovora s Montoyom ponudilo. Razmislite: da li se on zaista želi postaviti u situaciju gdje bi najranije 2010. mogao ponuditi ulogu vozača svojem štićeniku Lewisu Hamiltonu? Ne, ne želi.

KOJE SU, DAKLE, MOGUĆNOST ZA JUANA PABLA?

Montoyina prva opcija, pretpostavljajući da mu McLaren ne ponudi zadovoljavajuće dugi ugovor, je možda Renault - pod pretpostavkom da ekipa iz Enstonea ostane u Formuli 1 dovoljno dugo da bi mu osigurala tu posebno dragu "stabilnost". Ali, dok god mu je ponuđen trogodišnji ugovor, mogao bi prihvatiti rizik. Napokon, moglo bi se dogoditi da ga Renault plaća i kad ne vozi za njih, a da ga neka druga ekipa plaća da vozi.
Jedno je sigurno: iduće godine bit će barem jedno prazno mjestu u Renaultu, koje bi mogao popuniti test vozač i štićenik Flavia Briatorea, Heikki Kovalainen, ali, opet, ni to nije sigurno. Štoviše, ako bi Montoya bio na raspolaganju, tada bi Giancarlo Fisichella, čiji ugovor istječe na kraju ove godine, mogao ostati na ulici, premda mu sjajna pobjeda u Sepangu sigurno nije naškodila. Montoyin najveći problem mogao bi biti Renaultov izvršni direktor inženjeringa Pat Symonds koji je nedavno kritizirao Montoyinu sklonost nepotrebnim pogreškama...

Vidi izvještaj iz Malezije, str. 93

GRABEŽ ZA NICOM

ROSBERG UZ ALONSA U McLARENU?



Prve dvije utrke u 2006. pretvorile su Rosberga u najtraženijeg mladog vozača

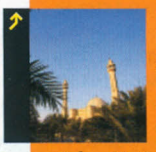
AKO, U ŠTO F1 RACING vjeruje da je vrlo moguće, na kraju godine Kimi Räikkönen ode u Ferrari, a Juan Pablo Montoya prijeđe u Renault/Red Bull/BMW/Toyotu, tada će McLaren morati pronaći timskog kolegu za Fernanda Alonsa za 2007.
Ron Dennis će željeti nekog (a) brzog, (b) disciplineranog, (c) urednog, (d) zanimljivog za sponzore, (e) snalažljivog s medijima i (f) nekog tko će željeti voziti uz Fernanda Alonsa. I bilo bi idealno kad bi taj vozač bio (g) slobodan (odnosno, bez ugovora) na kraju sezone.
Fisichella? Pa, Dennis vjerojatno misli da on ispunjava (a), (c), (d), (f) i (g), ali ne (b) i (e). Trulli? On ispunjava (a), (e), (f) i (g), ali ne (b), (c) i (d). Webber? Da za (a), (b), (c), (d), (e), (f) i (g). To je onda to, zar ne?
Možda i ne. Webber je visok 1,84 metra u čarapama, što je (h) malo previše za Ronov ukus, a osim toga (i) menadžer mu je čovjek s kojim Ron nerado posluje, Flavio Briatore (za razliku Alonsa kojemu, prije ili kasnije, više neće biti menadžer), i zato jer (j) postoji malena sumnja da nije baš toliko (a), pogotovo u utrkama. Preostaje... Nico Rosberg. On je (a), (b), (c), (d), (e) i (f)...ali ne i (g), jer ga je Frank Williams zakovao uz čelični višegodišnji ugovor. S druge strane, Frank je zakovao Jensona uz sličan ugovor prošle sezone, i, usprkos njegovim tvrdnjama o suprotnom, svi znamo da on nije želio Buttona već 30 milijuna dolara za koje je znao da će dobiti ako pusti Britanca.
Koliko bi Ron platio za Rosberga, koji dolazi uz bonus da je idealno visok (1,74 m) i kojemu je menadžer pravi čovjek (njegov otac Keke, koji je vozio za Ronovu ekipu u 80-im godinama i još uvijek mu je prijatelj), te koji je zbilja uzbudljivo (a)? Pa, imajući na umu da je (k) službeno Nijemac, što je sjajno za Mercedes-Benz, i neslužbeno (l) Finac, što Ron uvijek voli, te pamteći da je (m) za Kimija Räikkönena krajem 2001. isplatio pravo malo bogatstvo Peteru Sauberu... on bi platio vraški puno.
Još niste uvjereni? Podsjećamo vas da (n) Williams još uvijek ima neprodani reklamni prostor na bočnim dijelovima bolida i da će, ukoliko Frank uskoro sjedne na Toyotine V8 motore, (o) Cosworthove motore ponovno morati plaćati i 2007. Nemojte biti iznenađeni ako ovogodišnjim ljetom bude dominirala velika prepirka oko ugovora, poznatija kao "Nicogate".

POBJEDNICI I GUBITNICI

DOBAR MJESEC...



... za belgijske televizijske F1 reportere. Karen Minier, bajna reporterka iz boksova koja je ranije radila za franuski TF1, sprijateljila se s jednako bajnim Davidom Coulthardom.



... za turizam Bahreina, nakon što je Jenson Button kupio luksuzni apartman na krajnjem jugu otoka. Neće, međutim, biti gotov prije 2008.



... za salsu, ili bilo koju drugu vrst plesa što uključuje gimnastiku bokova, nakon Alonsovog novog načina slavljenja pobjede u Bahreinu.

LOŠ MJESEC...



... za turizam Bahreina nakon što su, u petak prije Grand Prixa, demonstranti oko lokalnih vjerskih pitanja, ponešto pretjerali u isticanju svojih argumenata.



... za suprugu Murraya Walkera. Baš kad je pomislila da će njen 82-godišnji muž napokon ostaviti sve te F1 gluposti, Honda ga je angažirala za ambasadora. Ići će na pola utrka ove sezone.



... za Christiana Kliena kojeg su neke lokalne novine optužile za izazivanje tučnjave u jednom austrijskom disko klubu. Klien energično poriče te priče.



Helikopteri umjesto auta
Nekadašnji boss Jaguara David Pitchforth prešao je u helikoptersku firmu Westland. Kaže: "Odlučio sam da želim iskustvo u avijaciji, nakon mojih dana u automobilskoj i trkačkoj industriji."

ZAOSTATAK SE SMANJUJE

BRIDGESTONEOV VELIKI ISKORAK

Prošle godine bili su grozni; sada se vraćaju. Evo zašto

PEDOK FORMULE 1 - i Michelin Điznenađeni su preporodom Bridgestonea ove sezone. Japanski se proizvođač guma transformirao od gubitnika 2005. u vrlo ozbiljnu konkurenciju Michelinu 2006.
Brzina Ferrarija i, posebice, Williamsa zapanjujuća je, a konzistencija njihovih Bridgestone guma vrlo je hvaljena od strane njihovih vozača.
"U Bridgestoneu su preko zime napravili odličan posao," rekao je Michael Schumacher u Sakhiru, a to je osjećaj kojeg je iskazao i Mark Webber u Sepangu.
Ima nekoliko razloga za Bridgestoneovu novopronađenu brzinu. Povratak na promjene guma u utrkama 2006. omogućio im je zimska testiranja s komponentama i konstrukcijama korištenim u 2004. kada je Bridgestone bio dominantan uz Ferrari.
"Bili smo ugodno iznenađeni postojanošću guma kad smo ih prvi put testirali u prosincu," kaže Sam Michael, tehnički direktor Williamsa. "Bridgestone je već do tada bio napravio dobar posao, no pravi smo napredak zabilježili ove zime."
Svakog tjedna, od prosinca do ožujka, testirane su nove komponente i konstrukcije, i postala je obavezna praksa da Ferrari, Williams i Toyota iskušaju 10 različitih guma pri svakom testu. Smanjeno trošenje zbog slabijeg V8 motora dozvolio je korištenje mekših materijala na stražnjim gumama, no zapravo je napredak na prednjim gumama taj koji Brudgestoneu omogućuje ovako dobre trenutne performanse.
Hirohide Hamashima, Bridgestoneov šef motosporta, priznaje da je do otkrića došlo gotovo slučajno, kada je novi Williamsov test vozač, Alex Wurz, testirao prvi put za ekipu u Jerezu. Posljednjeg dana Bridgestone je dao Alexu set razvojnih guma koje je još ranije otpisao Schumi jer su bile "previše nervozne".
"Nakon jedne vožnje," rekao je Alex, "postalo mi je jasno da su te gume odlične. Iziskuju visoke temperature kako bi radile na svojem maksimumu, a tada smo baš imali neobično topao dan u Jerezu, tako smo mogli vidjeti sav njihov potencijal." Upravo su ovu konstrukciju gume koristile sve Bridgestoneove ekipe - osim Toyote - u prve dvije utrke.
Otkriće poput ovog poklopilo se s novom razmjenom podataka između Bridgestoneovih ekipa.
"Razmjena podataka definitivno je bila vrlo korisna," izjavio je Sam Michael. "Statistički podaci važni su za razvoj guma jer se rješavate varijabli kao što su uvjeti na stazi određenog dana, i daju nam trendove performansi za svaku komponentu ili konstrukciju."
No, ovo je poboljšanje performansi došlo uz cijenu - Bridgestone će ove godine proizvesti 60.000 guma za Formulu 1 i potrošiti više od 100 milijuna dolara za njihov razvoj.

Uskoro zaplet?

U Bahreinu je McLarenov boss Ron Dennis izjavio da Michelin možda neće napustiti sport na kraju 2006., kao što je najavljeno prošle godine. "Ima naznaka da se to možda neće dogoditi," rekao je.
Michelin je samo izdaleka natuknuo ovaj povratak, no da li Dennis širi ovakvu glasinu kako bi zabrinuo Kimija Räikkönena, za kojeg se vjeruje da je potpisao pismo nakane za vožnju u Ferrariju 2007.?
U međuvremenu, priča se i da bi Pirelli htio biti jedini dobavljač F1 guma u 2007. (ili 2008. ako Michelin ostane još jednu godinu). Uzeta zdravo za gotovo, priča možda i jest vjerojatna, jer je Bernie Ecclestone bio usko povezan s ovom talijanskom firmom još kad je bio vlasnik Brabhama. No, vjerojatnija je pretpostavka po kojoj Bernie samo koristi svoje talijanske prijatelje da iskamči veći novac od Bridgestonea za status jedinog snabdjevača guma u Formuli 1...

UHVAĆENO MOBITELOM

Uhvatili nekog slavnog u F1? Pošaljite nam sliku!

GUŽVA NA SEDEŽNICI



Michael Schumacher
Italija, 2006.
Fotka: Sue Malone

Schumi u Madonni di Campiglio. Da li vam se čini da ovaj tip desno ima pojma da sjedi pokraj legende? Ne, ni nama se ne čini...



Bridgestone je opet u redu. Vozači hvale napredak, očit na početku sezone

FOTOGRAFIJE: XPB.CC



Fuji se vraća nakon 30 godina
Japanski Grand Prix vraća se na novoobnovljeni Fuji Speedway 2007., no postoji šansa da i Suzuka ostane u kalendaru, budući da sada postoje tri japanske F1 ekipe.



Mosley se povlači - opet?
Predsjednik FIA-e Max Mosley kaže da će se povući kad mu istekne mandat 2009. "Ako se trenutni problemi riješe, smanjit ću svoje aktivnosti," veli. "I već imam spremnog nasljednika."

BERNIEJEV SISTEM POLOŽIO ISPIT



Räikkönen na izlasku iz prvih novih kvalifikacija - pucanje ovjesa odvelo ga je ravno na P22

NOVE KVALIFIKACIJE OK

KAD SU F1 INSIDERI pročitali posljednje upute za nove kvalifikacije početkom godine, nisu učinili ništa osim zbunjenog češkanja po glavi. Novi je trodjelni format izgledao prekomplicirano, i činilo se da je potrebna diploma iz matematike kako bi se bar nešto shvatilo.

Ali, novi se format u Bahreinu pokazao vrlo zanimljivim - osobito nakon što je lom ovjesa Kimija Räikkönena u prvom dijelu izazvao ludnicu u kojoj su svi pokušavali zabilježiti kakvo-takvo vrijeme.

Dva početna dijela funkcioniraju odlično - miješa se pravi omjer opreznosti i napada kako bi vozači pogodili kada treba napraviti dobar krug na čistoj stazi. Sve u svemu, format je pokupio skoro najviše ocjene - osim za posljednji 20-minutni dio...

Kad je postalo jasno da će taj period postati 17-minutno kruženje po stazi u cilju potrošnje goriva, prije nego što vozači promijene gume i postave najbrža vremena u posljednjim minutama, svi smo se zabrinuli. Neskriveno trošenje goriva u cilju smanjenja težine i postavljanja boljih vremena teško da se poklapa s naporima koji nastoje uvjeriti da je Formula 1 ekološki osviještena.



Klien je u Bahreinu iznenadio mnoge svojim osmim mjestom u kvalifikacijama

Naravno, Formula 1 nije nikada imala ambicije da koketira sa zelenima, ali ovo pozitivno uništavanje goriva šalje neke potpuno pogrešne poruke. I, osim toga, prilično je dosadno. F1 Racing predlaže da se ovaj posljednji dio kvalifikacija pretvori u format "10 vozača za 10 minuta", kako bise održalo uzbuđenje.

Izgleda da se i vi slažete - F1 Racingov stav poduprt je stotinama e-mailova od vas, naših čitatelja, koji sugeriraju sličan format.

> "Novi format dobio bi posve pohvalne ocjene, da nema onih posljednjih 20 minuta"

Kraći finalni vremenski prozor također bi smanjio i količinu potrošenog goriva i natjerao bi vozače da voze brzo tijekom čitavog tog perioda. Također bi se i TV kamerama omogućilo da ulove više brzih krugova - to je bilo možda jedino područje u kojem je sistem od jednog vozača i jednog kruga (na snazi od 2003. do 2005.) bio bolji od nekadašnjeg sistema (prije 2003.) sa svima na stazi.

Vlasnici ekipa kažu da će nove kvalifikacije biti iznova preispitane nakon prve tri utrke, i tada će se uzeti u obzir svi aspekti. Nakon tri sezone ne baš idealnog formata kvalifikacija, nemojmo sada zabrljati na posljednjoj preponi i uprskati i ovaj novi format.

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, MICHAEL COOPER/LAT

NEKAD KAO SAD

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

Pitanje 1: Koji je najveći "freebie" (nagrada-poklon) kojeg ste ikada dobili?

Pitanje 2: Tko je bio vozač kojeg se u vaše doba nepravedno najmanje cijenilo?

Sir Stirling Moss
50-te

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



Odgovor 1: Jednom su mi posudili na korištenje Facel Vega, super auto.

Odgovor 2: Tony Brooks. Svi mi ostali smo trubili svoje i uvijek bili željni publiciteta. Tony nikada, a bio je sjajan vozač i sjajan je čovjek.

Sir Jack Brabham
60-te

Rođen 1926., 126 Grand Prixa (1955-1970.)
14 pobjeda, 3 naslova prvaka (1959., 1960., 1966.)



Odgovor 1: 300 boca šampanjca jednom u Reimsu.

Odgovor 2: Ne mogu se sjetiti niti jednog.

Niki Lauda
70-te

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



Odgovor 1: Nisam siguran da sam dobivao takve stvari.

Odgovor 2: Ronnie Peterson. Njegova kontrola automobila bila je nepojmljiva,ali rijetko je bio u pravom autu u pravo vrijeme.

Keke Rosberg
80-te

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



Odgovor 1: 1982. uživao sam velikodušnu financijsku pomoć od strane talijanskog grofa Googieja Zanona. Bio je to veliki F1 filantrop, i vječno sam mu zahvalan.

Odgovor 2: Mislim da u ovom poslu nitko nije precijenjen, niti potcijenjen.

Damon Hill
90-te

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



Odgovor 1: Činjenica da sam bio plaćen da radim ono što volim.

Odgovor 2: Nigel Mansell (da li spada u moju eru?). Bio je veliki fajter, ali omalovažavan od onih kojima je smetala njegova kompleksnost.



Želite brži auto?
Ogolite šasiju Mclareni iz 2001. i 2002. bili su prilično pouzdani, ali činilo se da su po ravnim dijelovima sporiji od drugih. Zato je ekipa često ogolila šasiju do krajnosti kako bi cijeli auto bio lakši i brži.

F1 EXPOSÉ

NEŠTO JE TRULO KOD McMERCEDESA

Automobili su brzi, ali u McLarenu i Mercedesu odjeli za šasiju i za motore gotovo da međusobno ne komuniciraju. Zašto?

"Pobjeđujemo kao ekipa i gubimo kao ekipa"; "Mi smo besprijekorna trkaća ekipa"; obje ove izjave Rona Dennisa pokazatelj su njegove i McLarenove nepomućene ambicije da prevazidu probleme koji su su ih, u prošlih nekoliko godina, spriječili da višestruke Grand Prix pobjede pretvore u naslove svjetskih prvaka.

Dennis zna da su, kao i u većini drugih stvari, ekipe Formule 1 jake onoliko koliko je jaka (tj. slaba) njihova najslabija karika, i da kritike, često u obliku neslužbenih replika na sastancima frustriranih i izmorenih inženjera i menadžera, mogu biti ispaljivane u oba pravca. Zbog toga je njemu "poruka" toliko važna.

No, je li ova projekcija ujedinjene fronte iluzija? Da, McLaren-Mercedes je pobjedio u više utrka (10) prošle godine nego bilo koja druga ekipa, uključujući i Renault (8 pobjeda), no golemi su financijski i tehnički resursi partnerstva na relaciji Woking - Stuttgart trebali postići više. I Ron to zna.

Kao i u bilo kojem drugom poslu, svakoj ekipi Formule 1 potrebna je dobra komunikacija. Vješte vođe ekipa u Renaultu i Ferrariju postigli su obostrano povjerenje i suradnju koja je njihovim ekipama pomogla da prosperiraju. OK, njihove operacije šasije i motora rade pod istim korporacijskim svodom - no, kritičari McLaren-Mercedesa tvrde da se ona prava oštrina izgubila kad je šef Ilmora, Paul Morgan, poginuo u avionskoj nesreći u svibnju 2001., i da su relacije na razini Mclaren - Mercedes od tada sve samo ne idealne.

FOTOGRAFIJE: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES, ARHIVA LAT, XPB.CC, GEORGE KARGER/GETTY IMAGES, SUTTON MOTORSPORT IMAGES



Stidljivi McLareni
U McLarenu su počeli sezonu 2003. s modificiranim modelom MP4/17,u nadi da će ga uskoro zamijeniti s posve novim MP4/18A. Ali, novi se model pokazao toliko nježnim i nepouzdanim da nikad nije startao u utrci.



Kimi si odaje oduška
Nakon odustajanja u prethodne dvije utrke zbog motora, u Bahreinu 2004. isfrustrirani Kimi Raikkonen namjerno je nemilice gazio papučicu gasa svog McLarena, sve dok mu napokon nije uspjelo uništiti i treći motor.

Morgan je bio sigurna ruka na menadžerskom kormilu male firme iz Northamptona koja proizvodi motore za Mercedes. On je organizirao proizvodnju V10 motora u slavnim danima uspjeha Mike Hakkinena (1998.-1999.). Značaj njegove tragične smrti ne može se dovoljno naglasiti. Otkako su vrijeme i novac postali dva najveća limitatora razvoja performansi u Formuli 1, vođenje velikog tima inženjera - koji su često skloni ignorirati ova ograničenja - razvilo se u krucijalnu vještinu.
Na nesreću, Ilmorovi se novi direktori slažu kao psi i mačke. Mercedes je preoteo inženjera Wernera Laurenza iz BMW-a, vjerujući kako je on bio inspiracija što je magično stvorila onu znamenitu snagu V10 motora iz Münchena od prije četiri godine. Prekasno su shvatili da su zgrabili pogrešnog čovjeka (BMW-ov pravi guru za konjske snage bio je Heinz Paschen, koji je i danas u Münchenu). Da stvar bude gora, odnos Marija Illiena sa Laurenzom dramatično se pogoršao.
Nezdrava situacija u Ilmoru nekako se provukla kroz 2002. i 2003., jer je mnogo više pažnje privlačio debakl oko odgađanja pojave McLarenovog modela MP4/18A. S povećanim očekivanjima za 2004., međutim, stvari se nisu mogle sakriti - i početni su rezultati te sezone bili katastrofalni.
Krivicu za četiri kvara na motoru ili mjenjaču u prvih šest startova uglavnom se prebacilo na Mercedes, za kojeg se činilo kako se slabo pripremio za novo pravilo jednog motora po utrci. No, prema neslužbenim mrmljanjima Ilmo-rovih inženjera otkazivanja motora bila su zapravo rezultat pogrešne konfiguracije šasije, radi koje je cirkulacija ulja u motoru bila loša. McLaren je, naravno, prezrivo pobijao ovakve teorije.
Mercedes je potom riješio problem i više nije bilo posramljujućih odustajanja. No, sazrilo je vrijeme za promjene u Ilmoru. Laurenz i direktor menadžer Hans Ullrich Maik napustili su firmu, a McLarenov glavni izvršni direktor Martin Whitmarsh instaliran je u Ilmor sa zadatkom da posloži stvari na svoja mjesta. No, ova je intervencija bila kratkog vijeka i Whitmarsh se vratio u McLaren samo šest mjeseci kasnije. Rečeno menadžerskom terminologijom, Ilmorova se putanja je nakon toga nije stabilizirala. U prosincu 2004. upravljanje je preuzeo Norvežanin Ola Kallenius.
Onda je prošlog rujna Mario Illien napustio firmu i tvornica u Brixworthu preimenovana je u Mercedes-Benz High Performance Engines.
Mercedes je u 2005. tamo gradio vrlo snažne V10 motore, to treba priznati, no ostaje činjenica da pouzdanost nije bila na osobito zavidnom nivou.
Nadalje, unatoč Dennisovom snažnom inzistiranju na suprotnom, i čestom korištenju riječi "zajedno" i "besprijekorno", podosta je menadžerskog trvenja između Wokinga i Stuttgarta. No to nas ne bi trebalo iznenaditi. Slični, čak i mnogo gori, problemi mučili su BMW i Williams - no dok je BMW javno obznanio svoje nezadovoljstvo i iskazao ga odlaskom, Mercedes, čak i da želi tako nešto (a nema razloga da se u to sumnja), nema mogućnost odstupa. DaimlerChrysler (koji je vlasnik Mercedesa) je 2000. otkupio 40 % dionica McLarena i dok ta činjenica učvršćuje njihov međusobni odnos, ona donosi i dodatnu "težinu" upravljačkom mehanizmu. Dennis je nedvojbeni boss ekipe, no Mercedesov Norbert Haug uživa veći status nego što ga je Frank Williams ikada dopuštao BMW-ovom Mariju Theissenu.
Pitajte Hauga da prokomentira sve ovo, i on će vješto izbjeći odgovor, ili nabaciti beskorisnu statističku dimnu zavjesu. "Ne razumijem sve te kritike," govori on. "Od 1997. smo pobjedili u 30 % svih utrka. Mi smo najuspješniji proizvođač motora, ako izuzmete Ferrari. I imamo vrlo snažan odnos s McLarenom - ujedinjeni smo u jednu ekipu."
Što, dakle, možemo dalje očekivati od McLaren-Mercedesa? Nakon ohrabrujućeg povratka u formu prošle godine, zimska su testiranja opet pokazala da odjeli motora i šasije ne napreduju uvijek istim intenzitetom. Tijekom testova u siječnju novi V8 motor doimao se zabrinjavajuće nepouzdanim, i vrtio se znatno sporije nego njegovi rivali, prema istraživanju F1 Racinga (vidi Pitpass u broju za ožujak).
No, stvari se popravljaju. Govoreći ekskluzivno za F1 Racing, Dennis objašnjava kako je V8 bio ograničen na niže okretaje tijekom ranih testiranja kako bi se osigurala pouzdanost za vrijeme dugačkih simulacija utrka - ne bi li se što bolje razvili kritični dijelovi automobila koji ne ovise o motoru, kao što su kočnice i dijelovi ovjesa.
Možda je uistinu odnos McLaren i Mercedesa sada učvršćen svim tim razočaranjima - i Dennisovim čvrstim, pa ipak suptilnim upravljanjem. Teško je sve to izvesti. Dennis je možda uživao u odnosu vladar-sluga odnosu sa svojim nekadašnjim dobavljačima motora, no Mercedes je mnogo puta dokazao kako je jednostavno preoprezan, prevelik i nimalo fleksibilan da bi igrao sporednu ulogu. Čak i uz moćnog McLarena.

U Bahreinu 2004. DC je bio jedina pokretačka snaga svojem McLarenu MP4/19, nakon otkazivanja ventila



IMAMO SJAJAN ODNOS S MCLARENOM - UJEDINJENI SMO U JEDNU EKIPU
Potpredsjednik Mercedes Motorsporta Norbert Haug negira da postoje problemi



"IZGUBLJENO U PRIJEVODU"
NICK FRY

"Moramo razviti proizvod koji će se svidjeti 14-godišnjacima, koje više zanima pop ili snowboarding nego F1." Nick Fry, Hondin izvršni direktor o angažmanu Simona Fullera, bivšeg Spice Girls menadžera, u propagandnoj kampanji ekipe

PRIJEVOD:
"Reći ću vam što želim, što jako, jako želim: ako želite budućnost, zaboravite prošlost, ako želiš biti s nama, radije požuri. Ne troši dragocjeno vrijeme, saberi se i bit će nam dobro." (Tekst pjesme "Wannabe", Spice Grils)



Faure u ranu mirovinu
Renaultov predsjednik Patrick Faure se povukao. Njegova je mirovina bila planirana za kasnije ove godine, ali je došlo do tajanstvene promjene. Zamijenio ga je Alain Dassas.

GIBAJ SE, GIBAJ

FERRARIJEVI FLEKSIBILNI PRIJATELJI

Još jednom, oko crvenih se digla prašina zbog njihove interpretacije pravila

ŠTO SE DEŠAVA? Novi duh kooperacije u Formuli 1? Nitko ne protestira protiv uvijanja spoilera i karbonskih prstenova na kotačima novog Ferrarija F248 u Bahreinu ili Maleziji? Ferrarijevi rivali digli su puno prašine oko tih stvari, naravno, jer to je srž Formule 1 - ali nema protesta? "Unatoč tome što bi ljudi mogli misliti," govori McLarenov Martin Withmarsh, "mi nismo tu da stvaramo kontroverze i da pobjeđujemo utrke u parc fermeu. Mi jesmo skrenuli pozornost Charlieu Whitingu (FIA-inom glavnom tehničkom delegatu) u Bahreinu na neuobičajen dizajn stražnjeg krila novog Ferrarija, i iznijeli mu svoja mišljenja, a isto tako smo tražili i pojašnjenje o karbonskim dodacima na Ferrarijevim kotačima."



Malezija: tehnički sudac FIA-e detaljno pregledava Ferrari F248, nakon primjedbi o fleksibilnim krilima i neregularnim felgama koje smanjuju otpor zraka



Ništa se nije dogodilo u prvoj utrci, no drama je uzela novi zamah u Maleziji kad je Njemačka digitalna televizijska postaja, Premier, u subotu prikazala podužu snimku napravljenu kamerom na Ferrariju Michaela Schumachera. Kut gledanja na Ferrarijevo prednje krilo činilo se kao da potvrđuje kako se ono primjetno ugiba pod velikim aerodinamičkim pritiskom.

Ono što je ovdje u pitanju su tehnička pravila Formule 1 koja reguliraju korištenje aerodinamičkih pomagala (koja u principu moraju biti čvrsto montirana, premda je doza fleksibilnosti dozvoljena) i dizajn kotača (koji moraju biti homogene konstrukcije). Karbonski prsten na vanjskom rubu Ferrarijevih naplataka dovodi u sumnju njihov homogeni dizajn - pogotovo zbog toga što su slični dodaci u prošlosti korišteni za smanjivanje otpora zraka. U Ferrariju tvrde, i to je službeno prihvaćeno, da je ovaj dodatak dizajniran kao dio dovoda zraka za hlađenje kočnica. U vrijeme dok su se svi počeli pakirati za Australiju problem krila ostao je bez dokazne snage. Nitko nije uložio protest - djelomično sigurno zbog toga što, u Maleziji, Ferrariji nisu završili na visokim pozicijama, a djelomično i zato što nitko nije bio siguran da je Ferrari bio jedina ekipa s naizgled fleksibilnim prednjim krilima. FIA bi trebala obaviti pregled čvrstoće i fleksibilnosti Ferrarijevih krilaca prije Melbournea. Sve dok rezultati tog ispitivanja ne budu objavljeni - i dok svi ne budu sigurni da je sve legalno - izgleda da ćemo u Formuli 1 imati ovo razdoblje unutrašnje harmonije koje je posve bez presedana.

NIJE VALJDA...

KRAJ POLITICI SNAGE U FORMULI 1?

TIJEKOM PRVE POLOVICE Grand Prix vikenda u Bahreinu održani su sastanci s ciljem rješavanja političkih različitosti u gledanju na budućnost Formule 1, različitosti koje već duže vremena truju ovaj sport. Isprva, kao i obično, stvari nisu izgledale obećavajuće jer je burni sastanak u subotu odmah zapeo na skliskom terenu. Grupa koja je pokušavala stvari staviti u red sastojala se od: CVC-a (kompanije koja sada posjeduje većinski dio komercijalnih prava Formule 1, i koju je predstavljao Donald McKenzie); FOM-a (Formula One Managementa, kojeg je predstavljao Bernie Ecclestone); FIA-e (Fédération Internationale de l'Automobile, koju je predstavljao Max Mosley) i GPMA udruženja (Grand Prix Manufacturers' Association, koju su predstavljali McLarenov Ron Dennis i BMW-ov Burkhard Göschel). Čini se da je Ecclestone bio optužen za ponovno pomicanje vratnica gola. Odakle i kamo, nitko nije želio reći.

I što će se sada dogoditi? Nitko više uistinu ne očekuje da će GPMA ostvariti svoju prijetnju o pokretanju prvenstva paralelnog s Formulom 1. Ono što je GPMA postigao - ili bar gotovo postigao - bolji je financijski dogovor za ekipe, koje su mrzile što Berniejeve firme u svoj džep trpaju 77 % svih prihoda (odnosno, novca od TV prava, reklamiranja uz staze, Padock Cluba), ostavljajući samo 23 % za raspodjelu između 11 (ili, potencijalno, 12) ekipa.

F1 Racing vjeruje, i nada se, da će se prihodi sada raspodijeliti 50:50 između Bernieja i timova. Ako se to dogodi, tada bi svima koji su povezani s GPMA trebalo čestitati.

"Što je novo, Bernie?" jedan ga je novinar F1 Racinga upitao u Maleziji. "Skoro smo se dogovorili," odgovorio je Mr E i namignuo. Nadamo se.

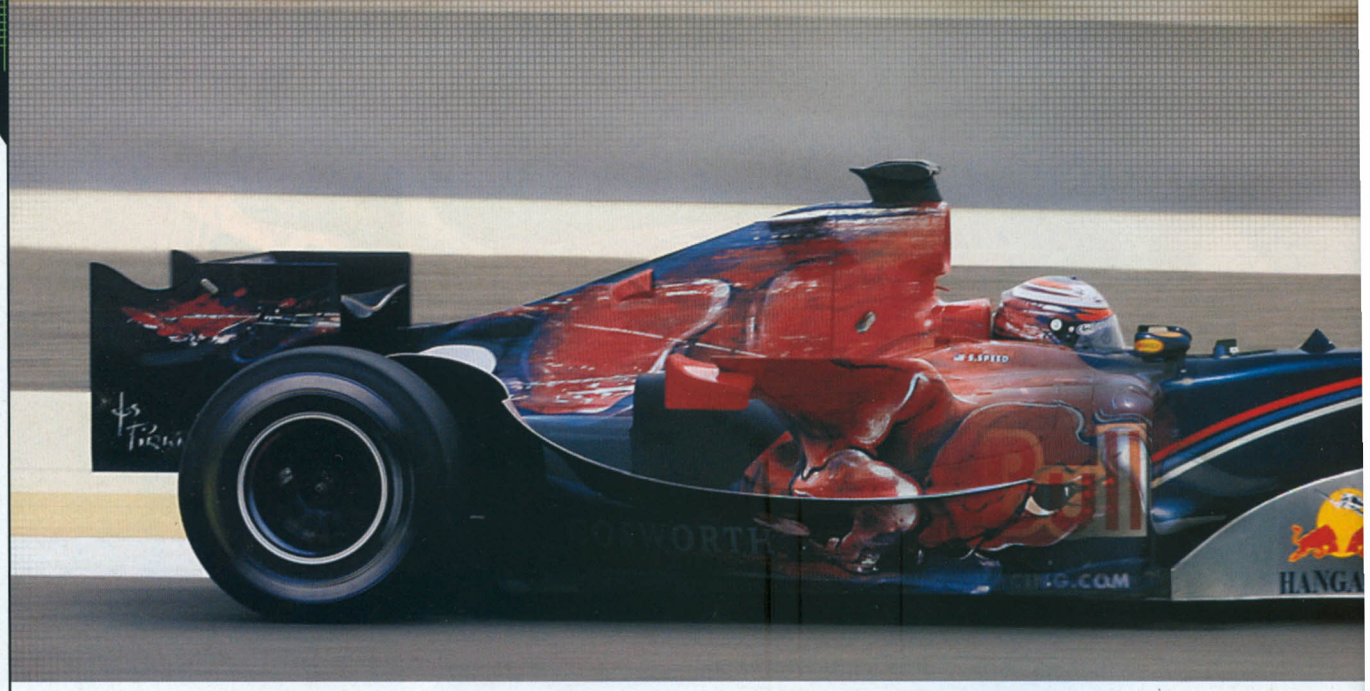


Steiner iz F1 u NASCAR
Nekadašnji tehnički direktor Red Bull Racinga Günther Steiner napušta ekipu i odlazi u Red Bullovu novu NASCAR ekipu koja će koristiti Toyote. Transfer nastupa 1. travnja.

F1 ZNANOST

RED TORO RACING? ODLUČITE SAMI

Kad je F1 automobil unikatan, a kad nije. Super jednostavno, kaže FIA



KUPOVINA

Možete kupiti motor i mjenjač od drugih proizvođača i F1 ekipa. Tu ne postoje nikakva ograničenja, osim da sve mora biti u skladu s tehničkim pravilima.
Međutim, ostalo - šasija, ovjesi, i ostale unutrašnje komponente - ne smiju doći od postojeće F1 ekipe. Ali, ovo nije tako jednostavno kao što zvuči. Postoje implikacije u tri zasebna, ali povezana, područja: dizajn, intelektualno vlasništvo i proizvodnja.

DIZAJN

Najveća prepreka za potencijalnog kupca šasije jest to da šasija mora biti isključivo njihov originalni dizajn.
"Mora je dizajnirati baš ta ekipa," govori Charlie Whiting, čovjek koji upravlja FIA-inim tehničkim odjelom. "To je najteža stvar za dokazati, ako se mora dokazati, i to je problem s kojim bi se mogao suočiti Toro Rosso. Ali mi smo sretni s onim što je do sada napravljeno."
Stvar nije sporna ako, kao Super Aguri, koristite šasiju ekipe koji više nije u Formuli 1 - u ovom slučaju Arrowsa. Dizajn se smatra naručenim (ali ipak vlastitim), baš kao što je Midland (iznutra) naručio dizajnerski projekt od Dallare. Čini se da je ovo i temelj FIA-inog prihvaćanja modela STR01: zbog specifičnosti rodoslovlja Red Bulla RB1 - koji potječe od Jaguara R5 - ovaj se dizajn također može smatrati naručenim (iznutra).
"Moje shvaćanje je da su u Fordu/Jaguaru dijelovi modela

> **"Šasiju mora dizajnirati ekipa... To je najteža stvar za dokazati"**
> Charlie Whiting

R5, odnosno RB1, bili, zbog nekih čudnih unutrašnjih poreskih i organizacijskih razloga, bili izgrađeni u dijelu korporacije koji nije imao veze s trkaćom ekipom," rekao je predsjednik FIA-e Max Mosley. "Stoga izgleda kao da je [STR01] stigao iz neke treće kompanije. Ali, ako netko bude inzistirao, tada će započeti istraga. No, siguran sam da su se u Scuderiji Toro Rosso dobro posavjetovali prije ulaska u cijelu stvar."
F1 Racing, međutim, otkriva da je Mosleyevo komplicirano opravdanje legitimnosti automobila STR01 nepotrebno. Da bismo saznali što podrazumijeva "originalni dizajn", suočili smo Charlieja Whitinga s ovom hipotetičkom situacijom:
Ostavimo po strani gotovo slučajnu Ford/Jaguar anomaliju. Da je STR-ov glavni dizajner Robert Taylor sjeo za radni stol s originalnim nacrtom RB1 automobila, i da je kopirao taj nacrt i zatim napravio male, nebitne promjene na šasiji, da li bi se to tretiralo kao novi dizajn? Whiting je odgovorio: "Da - bili bismo zadovoljni s time."



Konačno permanentni sudac
Nakon godina optužbi FIA-ini suci, zato jer se stalno mijenjaju, nemaju autoritet i konzistenciju, konačno je odlučeno da se imenuje jedan stalni sudac. Tony Scott-Andrews već je u Bahreinu imao posla.



Super Aguri evoluira
Novi Super Aguri SA6 postepeno će zamijeniti stari Arrows/SA05. Najprije će novi Hondin mjenjač zamijeniti stari od Arrowsa, potom dolazi hrpa aero preinaka.



FIA-ina zapetljana logika kaže da je STR (lijeva polovica) nastao unutar ekipe, i zato nije jednak Red Bullu RB1 (desna polovica)

PRONAĐI (F1) RAZLIKE

Kupljene, polovne šasije bile su najnormalnija stvar u Formuli 1 u šezdesetima i sedamdesetima, ali je onda u osamdesetima ta praksa izumrla. No, pravila su bila malo zamagljena u ova dva osobito ilustrativna primjera...

LIGIER JS41 v BENETTON B195
1995. je sličnost između Ligier-Mugena JS41 (dolje desno) i Benetton-Renaulta B195 izazvala buru kontroverzi. Vlasnik obje ekipe bio je Flavio Briatore, i mnogi su bili uvjereni da se radilo o posve istom dizajnu. Ništa, međutim,nije poduzeto.





Ferrari F2003-GA v SAUBER-PETRONAS C23
Sauberov model za 2004. (dolje desno) činio se pljunutim Ferrarijem iz prethodne sezone. Budući da je Ferrari bio dobavljač motora za Sauber, i budući da su ekipe bile politički vrlo bliske, dijeljenje istog dizajna nije se činilo nemogućim. I opet, ništa se nije dogodilo.





Nevjerojatno, kopiranje šasije, dakle, načelno je legalno - sve dok sve vi napravili nacrte.
Ovo vjerojatno objašnjava zašto ništa nije bilo poduzeto u slučajevima Benetton/Ligier 1995. i Ferrari/Sauber 2004. godine (vidi okvir).
Također, nije potrebno ništa dokazivati unaprijed. Jednostavno prihvaćate da ćete postupati po Concorde ugovoru čim potpisujete prijavnicu za ulazak u svjetsko prvenstvo. Formalni prigovor treba doći iz druge ekipe.
"Ako bi netko uložio žalbu - s optužbom da taj i taj dio nije dizajnirala određena ekipa - tada bismo mi morali ispitati situaciju i provjeriti nacrte," govori Whiting. "Naposljetku, odluku bi donijeli suci, i na tu bi se odluku, pretpostavimo, ekipa žalila, i onda bi se donijela konačna odluka, koja bi bila presedan.

Ali mi [FIA] smo zadovoljni sa trenutačnom situacijom, i zato nećemo ništa učiniti." Mosleyev kompliciraniji argument možda je smišljen da spriječi ovakvu jednostranu akciju. Ako je tako, čini se da je uspjelo.

INTELEKTUALNO VLASNIŠTVO

Whitingov odgovor na naš hipotetički scenarij o kopiranju dizajna protivi se prihvaćenoj praksi zaštićenih prava - koja glasi da je rezultat nekog rada novo intelektualno vlasništvo samo ako je bitno drugačiji. Ovo ne znači nužno "puno drugačiji", već da mora biti očito da se radi o drugačijoj stvari. Drugim riječima, promjena nekoliko riječi u jednom članku ne čini ga novom pričom, kao što promjenom nekoliko nota u jednoj pjesmi ne dobivamo drugu, novu pjesmu. No, izmjenom jedne stvari na automobilu Formule 1, očito, dobivamo novi dizajn.
Zato, Whitingov stav čini intelektualno vlasništvo, u svijetu FIA-inih jurisdikcija, irelevantnim. Radi se o komercijalnoj stvari, isključivo timova Formule 1.
"Bilo tko može prodati svoje intelektualno vlasništvo bilo kome drugome," kaže Whiting. Bilo kakvi sporovi privatna su stvar. Sve dok nema problema s intelktualnim vlasništvom (a u slučaju RBR/STR ih nema, jer je vlasnik obje momčadi Red Bull), oko dijeljenja istog dizajna nema problema, jer presedani su se ionako već dogodili.

PROIZVODNJA

Vašu šasiju ne smije izraditi druga, aktivna F1 ekipa (i upravo to sprječava McLaren da šasijom opskrbljuje svoju B ekipu), ali proizvodnja može naručena negdje vani. Na primjer, Jordan je dizajnirao svoju šasiju kod kuće, ali nije izrađivao svoje vlastite "kade".
Mosleyev argument također rješava problem Toro Rossa s obzirom da koriste izvornu RB1 šasiju proizvedenu u Milton Keynesu, a ne novu šasiju proizvedenu u njihovom sjedištu u Faenzi, u Italiji.
Ovo, pretpostavljamo, znači da je Mosley, također, otvorio put McLarenovoj B ekipi, sve dok je Ron Dennis dovoljno pametan da osnuje zasebnu firmu koja će dizajnirati i proizvoditi vlastite šasije.

Vidi: intervju s **Ronom Dennisom** (str. 75)
i priču Arrows/**Super Aguri** (str. 64)

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, CLIVE ROSE/GETTY IMAGES, XPB.CC

RAT CILINDARA

V10 SPOR SE STIŠAVA

NA KONCU nije bilo ništa od svih onih priča prema kojima je u Bahreinu Scuderia Toro Rosso trebala unijeti kaos u tehničku hijerarhiju Formule 1 svojim limitiranim V10 Cosworthovim motorom. Prije utrke svi su se pribojavali scenarija po kojem bi "desetke" nadmašile sve osim baš najboljih V8 motora.
Još u četvrtak moglo se čuti Norberta Hauga i Marija Theissena kako gunđaju o tome kako će Tonio Liuzzi ili Scott Speed dogurati čak do pobjedničkog postolja. No, ništa od svega. Liuzzi je utrku završio na 11., a Speed na 13. mjestu. Neki su proizvođači motora svejedno nastavili prosvjedovati protiv navodne snage Coswortha V10, ali FIA je sve te priče odbacila. Ipak, neće se sve tek tako smiriti. Osobito se neće smiriti boss Midlanda Colin Kalles, čija ekipa najviše gubi ako se pokaže da su STR automobili konstantno brži od njihovih. Dobro upućeni tvrde da prepucavanja na ovu temu još nisu završena.



Speed (V10) i Monteiro (V8): bitka se nastavlja

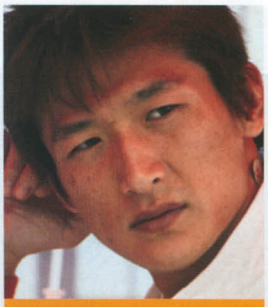
SVAĐE OKO BUDUĆNOSTI

BORBA ZA SILVERSTONE SE NASTAVLJA

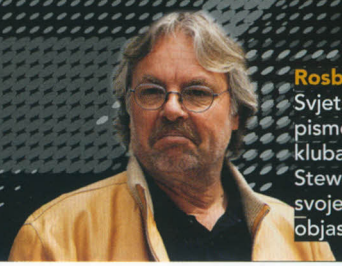
BRITANSKI GRAND PRIX propada u još dublju neizvjesnost nakon što su članovi Britanskog kluba vozača utrka (BRDC), vlasnika Silverstonea, odbacili prijedlog o financijskoj budućnosti ove staze. Predsjednik kluba (u odalsku) Jackie Stewart predložio je da se Silverstone ustupi agenciji za nekretnine koja bi osigurala financijsku budućnost mnogo dalje od isteka trenutnog ugovora s Berniejem Ecclestoneom 2009. Taj bi plan osigurao da britanski Grand Prix ostane i dalje u Silverstoneu. No, mnogi članovi kluba nisu uvjereni u ispravnost Stewartovog plana i odbacili su (za sada) ovaj prijedlog.

KOTAČ UZ KOTAČ

DVA SAMURAJA

	TAKUMA SATO	YUJI IDE
		
1 Koje je godine održan prvi japanski Grand Prix u Suzuki? Odgovor: 1987.	To je lako: 1987. Bio sam tamo! Točno.	1985., mislim. Krivo.
2 Na kojim je još japanskim stazama organiziran Grand Prix? Odgovor: Fuji (1976- 1977.), TI Aida (1994-2995.)	TI Aida i Fuji. Točno.	Fuji, i još neka druga? Ah da, Aida. Točno.
3 Koji je japanski vozač čuven po tome što ga je u utrci "pokupio" auto vodstva utrke? Odgovor: Taki Inoue, Mađarska 1995.	Bio je to Taki Inoue! Točno.	Inoue. Točno.
4 Na kojem je modelu Arrowsa baziran Super Aguri SA05? Odgovor: A23 iz 2002.	A23? Točno.	Ovo znam - A23. Točno.
5 Koji je bio najbolji rezultat u Formuli 1 Agurija Suzukija? Odgovor: Treći u japanskom Grand Prixu 1990.	Ovo je kao "Milijunaš". Treće mjesto u Suzuki 1990. Točno.	Treći u Suzuki 1990. Točno.
6 Koji je Japanac startao u najviše GP utrka? Odgovor: Ukyo Katayama, 94 utrke između 1992. i 1997.	Sviđa mi se ovaj kviz! Ukyo Katayama. Točno.	Aguri? Krivo.
7 Koje godine je prvi ikada japanski vozač bio prijavljen za Grand Prix utrku? Odgovor: Hiroshi Fushida, za GP Nizozemske 1975.	1976.? Blizu.	Nemam pojma. Krivo.
8 Tko je bio prvi japanski vozač koji je osvojio bod u Grand Prixu? Odgovor: Satoru Nakajima, GP San Marina 1987.	Mora da je Satoru Nakajima.	Gospodin Nakajima.
9 Kako se službeno zove Hondin motor za 2006.? Odgovor: RA 806E	Aah, nešto s RA... Ne znam. Krivo.	(Grimasa.) Ovo bih trebao znati, zar ne? Krivo.
10 Koliko je F1 vozača osvojilo svjetsko prvenstvo s Hondinim motorima? Odgovor: 3 (Piquet 1987., Senna 1988., 1990. i 1991., Prost 1989.)	Koliko? Čekajte, Piquet, Senna i Prost. Tri. Točno.	Senna, Prost, i još jedan pravk? Ah da, Piquet. Točno.
Pobjednik ovog mjeseca je: TAKUMA SATO 8,5/106/10	POBJEDNIK	GUBITNIK

FOTOGRAFIJE: MICHAEL COOPER/LAT



Rosberg napušta BRDC
Svjetski prvak iz 1982. poslao je pismo predsjedniku Britanskog kluba vozača utrka (BRDC) Jackieu Stewartu, u kojem odustaje od svojeg članstva. "Dosadili su mi," objasnio je Keke.



PADDOCK SPY

THE PROGRAMMES ARE AS VARIED AND DRAMATIC AS THE CARS AND THE RACES



1 **GP Njemačke** 1935, 2 **GP Monaka** 1933, 3 **GP Nizozemske** 1948, 4 **GP Europe** 1949, 5 **GP Velike Britanije** 1949, 6 **GP Velike Britanije** 1955, 7 **Eifelpokal** 1965, 8 **Race of Champions** 1967, 9 **GP Velike Britanije** 1968, 10 **Race of Champions** 1969, 11 **AP Trophy** 1970, 12 **Race of Champions** 1972, 13 **GP Monaka** 1973, 14 **GP Velike Britanije** 1974, 15 **GP Monaka** 1974, 16 **GP Japana** 1977, 17 **GP Njemačke** 1978, 18 **GP Njemačke** 1979, 19 **GP Kanade** 1981, 20 **GP Austrije** 1985, 21 **GP Njemačke** 1986, 22 **GP San Marina** 1994, 23 **GP Monaka** 1995, 24 **GP Australije** 1996, 25 **GP Njemačke** 1999, 26 **GP Njemačke** 2000, 27 **GP Italije** 2001, 28 **GP Njemačke** 2003, 29 **GP Belgije** 2004, 30 **GP Španjolske** 2005.

FOTOGRAFIJE: GLENN DUNBAR/LAT, WWW.BIGGCOVERS.COM

KAD JAGANJCI UTIHNU

FARMER JODY DOBIVA NAGRADE

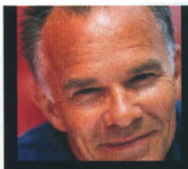
Svjetski prvak iz 1979. Jody Scheckter postao je nešto poput Katice za sve. Ne samo što je u prošlom broju F1 Racinga obdario čitatelje svojim stavovima o novoj F1 sezoni, nego je neki dan dobio i vrlo prestižnu nagradu za organičku hranu koju proizvodi na svojoj farmi u Hampshireu. Janjetina iz Jodyjevog Laverstock Parka dobila je Daily Telegraphovu nagradu za najbolji organički proizvod u Velikoj Britaniji. Ovo je priznanje vrlo značajno za farmera Jodyja i opravdava nemali trud i sredstva koja je uložio u ovu svoju operaciju. Jedan od vodećih engleskih kuhara Raymond Blanc čak je ovu janjetinu prozvao "najboljom koju sam ikada probao".



Jody se ponosi svojim Kune Kune prascima - i starom bojom svoje trkaće kacige

Scheckter je u posljednje vrijeme vrlo aktivan u raznim dobrotvornim aktivnostima, osobito u onom pod imenom Farm Africa, organizaciji koja se bori protiv siromaštva u istočnoj i južnoj Africi.

Pored svega ovoga, Jody će sudjelovati i na velikom dobrotvornom golf turniru u Winchesteru 10. srpnja. Ovo amatersko natjecanje otvoreno je za ekipe od po 4 člana, prijava stoji 240 funti, a Jody nudi samog sebe ekipi koja organizatorima ponudi najveći dobrotvorni prilog. Uistinu, ovaj 56-godišnjak, koji je napustio Formulu 1 kad mu je bilo 30 i zatim se (dodatno) obogatio proizvodnjom vojnih simulatora u SAD, pokazuje da Grand Prix vozači ne moraju nužno biti rođeni samo za držanje volana i pritiskanje gasa.



Peter **Windsor's**

Uz dlaku

Zašto ne dati Bernieju Ecclestoneu da organizira Grand Prix Velike Britanije? Zašto bi to bilo baš toliko nezamislivo?



Ovako bi to izgledalo da je Silverstone pao u ruke agencija za promet nekretninama

Priznajem da sam tek napola pratio Bitku za britanski Grand Prix - u političkim se pitanjima nastojim prikloniti nadmoćnijima, onima poput Lorda Alana Henryja i Sira Jackieja Stewarta - ali lecnuo sam se kad sam pred nekoliko tjedana čuo da Silverstone (odnosno BRDC, Klub vozača utrka, koji je vlasnik staze) jednoj građevinarskoj tvrtki namjerava prodati 150-godišnji najam kako bi pokrili dijelove dugova stvorenih organizacijom utrke.

I više nego lecnuo. Zagrcnuo sam se. Poštujem razloge trkaćih entuzijasta koji čine BRDC, ali ovom prilikom moram se upitati jesu li pobrkali ponos s dostojanstvom. Suviše ponosa (poput u "Nećemo nikad prodati Silverstone Bernieju Ecclestoneu, ne, ni po koju cijenu", ili "Moramo imati britanski GP; to je presudno za naš opstanak") je u najmanju ruku nezdravo. Iskreno dostojanstvo (kao u "Ostavimo osobne predrasude na stranu, nema sumnje da je Ecclestone napravio briljantan posao u Biggin Hillu, Paul Ricardu i mnogim drugim novim stazama na svijetu; i možda bi to isto mogao učiniti sa Siverstonoem", ili "Britanski GP je super, ali i bez njega britanski motosport neće propasti") je, tome nasuprot, mnogo bolje za dušu.

Pretpostavimo, kao analogiju, da je (britanski) Open Golf turnir za promotera gubitak novaca, na isti način na koji su svi F1 događaji, već po definiciji, događaji koji promoterima donose gubitak. Pretpostavimo, isto tako, da promotori britanskog Open-a; Royal and Ancient Golf Club imaju sasvim ugodan prihod od ostalih velikih zbivanja tijekom cijele godine. I pretpostavimo da u cilju pokrivanja svojih gubitaka zbog organizacije Opena, ipak odluče prodati svoj teren londonskoj građevinarskoj kompaniji, koja možda neće, a možda i hoće, odlučiti izgradi tvorničke hale na dijelu njihovog svetog St Andrews terena; i povrh svega, prodaju obave potpuno svjesni činjenice da će se trenutni ugovori britanskog Opena u potpunosti revidirati nakon 2009. godine.

> "Pogledajte današnje stanje Formule 1 i shvatit ćete da bi Bernie odradio sjajnu stvar sa Silverstoneom"

Bi li se to dogodilo? Mislim da ne bi. Nitko ne prodaje svoju tvrtku kako bi pokrio troškove samo jednog projekta koji mu stvara gubitak - i sigurno ne bi prodao takve posjede kakvi su Silverstone ili St Andrews kako bi na životu održao britanski GP ili Open.

Da, britanski Grand Prix u Silverstonu je veliki događaj - ali on je veliki događaj u kontekstu činjenice što je to jedna od dvije utrke na svijetu koje još uvijek postavlja privatni promoter (druga je Indy). BRDC po mom sudu ima tri opcije - zadobiti potporu vlade ili lokalne uprave (kao što to ima većina utrka na F1 kalendaru); prodati sve Bernardu Ecclestoneu (čovjeku koji barem zna pravi značaj BRDC-ovih zaštitnih znakova: Stuarta Lewis-Evansa, Colina Seeleya, Jochena Rindta i 500cc Cooper-JAP-a); ili potpuno zaboraviti utrku i pripremiti se za 2009.

Razumijem zbog čega se britanska vlada ne želi miješati; obilje super-bogataša u britanskoj industriji Formule 1 je davno ubilo svaku ozbiljnu pomisao da je dodatni novac potreban za "dobro sporta i britanskog prestiža". Pa zašto je onda Ecclestonova opcija takva anatema? Nemam pojma - baš kao što nemam pojma zašto su gentlemeni poput Jackieja Stewarta, Stirling Mossa i Franka Williamsa postali vitezovi zbog svojih zasluga za motosport, dok Bernie nije dobio ama baš ništa. Vjerojatno zato što je u Formuli 1 - kao i u životu - vrlo lako pasti u zamku procjenjivanja drugih. Pogledajte gdje je Formula 1 danas - i pogledajte baš sve što je Bernie ikad napravio za motosport - i sa sigurnošću možete znati da bi napravio pravu stvar sa Silverstoneom.

Pa ipak oni mu to neće dozvoliti: većina ne može podnijeti pomisao da bi Bernie mogao "pobijediti". To je osobna stvar. Stvar ponosa. I tako, umjesto toga, razmišljaju kako da prodaju dušu motosporta.

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH

F1 BIZNIS

FORMULA 1 POSTAJE OZBILJNO VELIKA U KINI

KOLIKO LJUDI prati Formulu 1 preko televizije? Prema izvještaju globalnog emitiranja Formule 1 u 2005., brošuri Formula One Managementa koja je predana nekolicini odabranih u Bahreinu, oko 580 milijuna gledatelja diljem svijeta.

Naravno, izvještaj je prepun dobrih vijesti o brojkama gledanosti i udjelu gledatelja. U svojem uvodniku, Bernie Ecclestone govori: "Izrazito kompetitivna sezona [2005.] donijela je neke od najboljih rezultata globalnog emitiranja tijekom posljednjih godina, s postepenim rastom na tržištima u razvoju, ali i na nekim dobro utemeljenim tržištima."

"Jasno je da još uvijek postoji potencijal za rast publike Formule 1 na nekim ključnim tržištima, posebice u SAD-u, Kini i cijeloj Aziji, ali Formula 1 ostaje općenito jednom od najvećih, ako ne i najveća, globalna sportska franšiza."

Ako su brojke točne, što ne može garantirati čak niti sam FOM, Kina ima najveću gledanost Formule 1 na svijetu. FOM procjenjuje kako je 11,4 posto TV gledatelja u Kini (u što spadaju sve osobe starije od 4 godine s pristupom TV prijemniku) gledalo Formulu 1 bar u nekom razdoblju (minimalno 15 minuta, ne nužno u jednom komadu) u 2005., što znači da je u ovoj zemlji bilo zapanjujućih 135,414,000 individualnih gledatelja.

F1 gledanost u Americi je i dalje loša. Udio gledanosti od 3,8 posto znači da je samo 10,660,000 gledatelja pratilo sport tijekom sezone. Ipak, ovo je prvi put u posljednje tri godine da je premašena granica od 10 milijuna gledatelja.

Ova bi godina mogla obilježiti pojavu Bliskog istoka kao vrlo ozbiljnog TV tržišta - Al Jazeera Sports je u Bahreinu objavila dogovor o prijenosu svih 18 utrka, koji bi mogli privući još 120 milijuna potencijalnih gledatelja. Ovog trenutka, njihov je interes neuvjerljiv, ali korporacijski je interes ogroman. McLarenov novi partner, zrakoplovna kompanija Emirates iz Dubaija, korak je u pravom smjeru; a glavni sponzor bahreinskog Grand Prixa Gulf Air produžio je ugovor s organizatorima do 2010.

↘ Ono što je stvarno bitno su postoci...

ZEMLJA	BROJ TV GLEDATELJA	% OD UKUPNIH GLEDATELJA
Kina	135.414.000	11,4%
Brazil	90.783.000	57,7%
Italija	39.028.646	70,3%
Japan	38.586.000	35,4%
Njemačka	36.512.000	51,4%
Španjolska	33.160.000	80,4%
Francuska	32.693.760	59,4%
Vel. Britanija	26.034.000	46,8%
SAD	10.660.000	3,8%
Australija	4.850.000	35,1%

KRIVULJA ZARADE

10 najvećih naknada za TV prava Formule 1, u milijunima dolara



NB: Sve brojke su procjene F1 Racinga, u suradnji s Sportcal.com

FULLER SVE BLIŽI JENSONU

Kao što smo objavili prošli mjesec, 19 Entertainment, agencija Simona Fullera preuzela je Hondine F1 marketinške aktivnosti. Fullera smo pronašli u Bahreinu.

Vaši prvi dojmovi o F1?

"Paddock je šokantan. Ovo mi je prvi put da sam pratio utrku iz garaže i bilo je jako impresivno. TV prijenosi se ne mogu usporediti s ovime. Kad bi ljudi mogli doživjeti 'pravu Formulu1', bilo bi je vrlo lako prodati. Želim u Formuli 1 vidjeti djecu koja se zabavlja, ne samo milijunaše i F1 fanatike."

Jeste li u lovu na sponzore?

"Imamo neograničene ovlasti. U početku ćemo samo promatrati, pokušati zadržati perspektivu izvana, i vidjeti što se još može učiniti. Sredit ćemo i sponzorstva, ali to nije ono na što ciljam. Glavni užitak doći će u dodavanju onog nečeg specijalnog, neke nove perspektive ekipi Honda Racing. Možda će to biti vrlo suptilno, ali nadamo se da ćete opaziti.

Hoće li Jenson postati pop zvijezda?

"Ne. Brinem se o Davidu Beckhamu posljednje tri godine, i znam dosta toga o sportu. U svijet show biznisa uzimam nekoga tko ima talent, s time da nije nužno novi Elvis, i dajem im karizmu koja je veća od tog talenta. U slučaju Jensona, kao i kod Davida, talent je izvoran. On zaslužuje postati sportska ikona."



Hondin novi guru Fuller (lijevo) već surađuje s Beckhamom

FOTOGRAFIJE: FRAZER HARRISON/GETTY IMAGES

TROSTRUKI IZAZOV

Rossi spreman za okršaj

KAD SE FERNANDO Alonso nije baš nešto pohvalno izrazio o testovima Valentina Rossija u F1 Ferrariju, nije očekivao da će započeti rat.

Rossi je impresionirao mnoge na testu u veljači u Valenciji, i Alonso je tada rekao: "Neće to ići baš tako lako. Možda koji put završi na petom mjestu, ali to bih mogao i ja u seriji MotoGP nakon nešto treninga."

Rossi je odgovorio: "Predlažem da svaki odvozimo krugove u automobilu Formule 1, u rally autu i na motociklu serije MotoGP. Zatim možemo zbrojiti najbrže krugove i vidjeti tko je brži."

"Valentino želi troboj?" odgovorio je Alonso. "Nema problema. Ja sam spreman kad je on spreman." A i mi smo spremni kupiti ulaznice za taj spektakl.

BROJKE VAM NE ŠTIMAJU

Toyota negira velike troškove

PREDSJEDNIK TOYOTE John Howett pobunio se protiv članka u prošlom broju F1 Racinga koji tvrdi da je Toyota najveći rasipnik



Cifre iz članka u F1 Racing nerviraju vodeće Toyotine ljude

među svim ekipama Formule 1. Cifra koja je navedena u članku - 490 milijuna dolara - gotovo je za 70 milijuna veća od najbližeg suparnika, Ferrarija.

"Ta cifra daleko nadilazi stvarnost," tvrdi Howett. "Naš budžet je jednak onom svih vodećih ekipa, ali nije veći. Ove tvrdnje omalovažavaju naše pokušaje da se ponašamo racionalno u trošenju novca na Formulu 1."



Mladen **Jergović**

Overdrive

Novi sistem kavlifikacija zapravo dobro ilustrira ono što treba izbaciti iz današnje Formule 1: prekomplicirana pravila



Opravdanje za objavljivanje slike Senne je u činjenici da je on bio kralj kvalifikacija bez restrikcija

Nove su kvalifikacije dobre. Zapravo, svi se slažu da su prvih pola sata sjajni, ali preostalih dvadeset minuta i ne baš. Pustimo po strani priču da ne izgleda dobro kad deset najbržih automobila na svijetu vozi iz kruga u krug, ne na rubu mogućnosti, već jedino sa svrhom da izgore što više benzina. I bez ekoloških konotacija, to je malo blesavo.

Zašto je uopće došlo do takve situacije? Zato jer su pravila prekomplicirana. Ima previše komponenti. Te ona glupost oko 110 %, te nadolijevanje točno odmjerene količine benzina, te zabrana diranja automobila između kvalifikacija i utrke, te taktiziranje s ograničenim brojem guma, te štednja motora, i tako dalje. Čemu sve to? Kome trebaju sve te restrikcije u sportu koji bi trebao biti tehnološki i atletski festival brzine i spektakla?

Kad se jednom isfiltrira onih deset najbržih vozača subotnjih kvalifikacija, nakon, dakle, dvije runde od po 15 minuta eliminacija koje odlično funkcioniraju upravo zato jer su blaženo jednostavne, pustite ljude da u onih preostalih 20 minuta rade što hoće i koliko hoće.

Naravno, svi će čekati prvih deset minuta, zatim staviti minimum goriva, i u posljednjih 10 minuta kvalifikacija imat ćemo ludnicu od koje će nam se na kraju slatko zavrtjeti u glavi. Da, kažu neki, ali što ćemo s onih prvih 10 minuta u kojima se ništa ne dešava? Ništa. Čak i da to bude 10

"Formulom 1 vlada točno suprotna logika od one u nogometu: promijenimo suštinu sporta tako što ćemo smisliti nova, još kompliciranija pravila"

posve tihih minuta, i to je bolje od ovoga sada (ili od onih groznih procesija jedan po jedan u posljednje tri godine).

Osim toga, da nema ograničenja po pitanju guma i motora, možda bi netko i ranije krenuo u juriš na pole position. Staza bi, naravno, bila jednako dobra kao i 10 minuta kasnije (tj. ne više "zelena"), a postojala bi jedna velika prednost: gužva na njoj svakako bi bila manja. Nije uopće rečeno da se brzi krug nužno mora izvoziti u posljednjim trenucima kvalifikacija. Otvorio bi se cijeli novi svijet taktiziranja i anticipacije.

Zapravo, taj sistem 15+15+20 bio bi savršena modifikacija starog sistema kvalifikacija (onog koji se gotovo nije mijenjao do 2003.) u kojem su svi mogli na stazu odjednom, ali bez eliminacijskih rundi, pa se tada uistinu čekalo bolnih 40 minuta da netko napokon izađe. (Obično bi lukavi i TV publiciteta uvijek gladan Eddie Jordan prvi poslao svoje vozače van. Nagrada je bila uvijek ista: pristojna TV minutaža.)

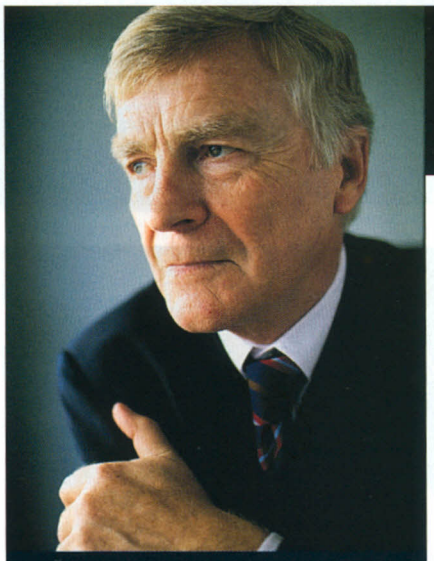
Glavni ljudi Formule 1 počeli su dobro, idejom da se staza otvori za sve, ali onda su stvar uprskali gomilom pravila. Čim nekome morate duže od pola minute objašnjavati pravila sporta koji bi trebao biti do krajnosti dinamičan i, u srži, jednostavan (najbrži vozač u najbržem autu pobjeđuje), nešto smrdi.

U nogometu su se, u suprotnoj krajnosti, svojevremeno bavili mišlju da se izbaci pravilo zaleđa (ili, po naški, ofsajda), ali su se onda priklonili tradiciji i zaključili da je možda bolje zadržati to, makar i najkompliciranije, pravilo u inače divno jednostavnom sportu, nego mijenjati suštinu nogometa.

Oni koji trenutno vladaju Formulom 1 ravnaju se po točno suprotnoj logici: idemo promijeniti suštinu Formule 1, tako što ćemo smisliti nova, još kompliciranija pravila. Dugoročno, to ne može biti jako dobro, premda Formula 1 ima sreće da je uistinu suludo spektakularan (glasan, šaren, brz, intrigantan, bogat, opasan) sport, pa, koliko god se trudili, oni koji odlučuju morat će još malo zapeti prije nego što uistinu počnu odbijati gledatelje od utrka.

Naravno, još je jedna stvar bitna. Kvalifikacije su jedna stvar, utrke nešto posve drugo. Kvalifikacije nisu toliko važne. One možda mogu samo malo poboljšati TV prihode. Ali, utrke su još uvijek te prema kojima se mjeri uspješnost Formule 1. Dok god se ne počne čačkati po bazičnom principu da je pobjednik onaj koji prvi prođe kroz cilj, nema mnogo straha za budućnost Formule 1.

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, GLENN DUNBAR/LAT



GAS DO DASKE

Osobno viđenje Maxa Mosleya

Formula 1 bi trebala naučiti mnogo od Flavija Briatorea - i mogla bi, kad bi samo neki ljudi u njoj bili sposobni oprostiti tom Talijanu što je tako prokleto uspješan

Kako mora da je iritantan Flavio Briatore nekima od svojih rivala u Formuli 1. On većinu vremena provodi na ogromnoj jahti okružen super-modelima, povremeno ode na obalu i baci oko na svoj vrlo uspješan night-klub na Sardiniji (prikladno nazvan "Billionaire"), i u isto vrijeme vodi vrlo otmjeni restoran u Londonu, gdje se na stol čeka tjednima (osim ako, naravno, osobno ne poznajete Flavija). Povrh svega toga, izumio je seriju GP2, i ima talent za otkrivanje i vođenje sjajnih mladih vozača, i za osvajanje svjetskih prvenstava s njima.

On također vodi ekipu Formule 1 i usprkos tom njegovom, naizgled, honorarnom pristupu, danas je, nakon Jeana Todta, najuspješniji vođa ekipe u ovom sportu. Dvaput je osvojio svjetsko prvenstvo s novom ekipom, počevši od nule, i povrh toga znamo gotovo sigurno da je naslove osvojene 2005. dostigao s tek šestim po veličini budžetom u Formuli 1. Naime, Ferrari, Honda, Toyota, McLaren-Mercedes i BMW-Williams gotovo su sigurno za svoju sezonu 2005. potrošili više nego Renault.

Mora da je do krajnosti mučno raditi sve te duge sate, zapošljavati stotine zaposlenika i sastančiti unedogled u ogromnim postrojenjima, trošeći pritom ogromne iznose novaca, da bi te na kraju tek tako otpuhao glamurozni talijanski playboy, koji izgleda kao da mu nije ni stalo - osobito kad to radi s budžetom manjim od tvojeg.

Kad se Flavio prvi put pojavio u Formuli 1, jedan ga je boss iz pedoka prezirno otpisao kao "prodavača majica". To se, naravno, odnosilo na vrijeme koje je Briatore proveo u SAD, radeći za Benetton, gdje je potpuno sam izgradio njihovu distribucijsku mrežu - započevši, po običaju, od nule. Koliko bi to ljudi uspjelo napraviti? Mislim da znam jednog, eventualno dvojicu. Možda ne trebate biti ekspert u automobilističkom sportu da biste uspjeli u Formuli 1. Možda je dovoljno biti samo jako dobar menadžer.

"Flavija ne voli jedna ili dvije osobe koje su razbacivanje novaca u Formuli 1 dovele do savršenstva"

Koja je, dakle, Flaviova tajna uspjeha? Mislim da je njegov najveći talent u tome što je u stanju razlučiti bitno od nebitnoga. Nema tu dugih nesuvislih razgovora, i objašnjavanja do u tančina stvari koje svi već znaju, do mjere kad se pitaš je li ti dosadno ili si zbunjen, ili obratno. Flavio uvijek odmah prelazi na stvar. Brzo pronalazi najbitnije elemente problema i ne dopušta da mu pažnju poremeti klasični vokabular menadžera. On možda nema baš uvijek rješenje i njegovi prijedlozi nekad mogu biti pogrešni, no već samim prepoznavanjem problema on je pridonio njegovom rješavanju.

Nemojte me pogrešno shvatiti. Nemam nikakvih iluzija o Flaviju. Znam savršeno dobro da je u jednom trenutku prošlog ljeta bio vođa "hajde da se riješimo Maxa" kampanje. No, bar je shvatio, puno prije nekih drugih, da su stvarni problem Formule 1 preveliki troškovi, i da to nije nešto s čime će proizvođači sami ikad moći izaći na kraj, podijeljeni na krajnje rastrošne i obzirnije, skromnije ekipe. Nitko se nikad ne bi trebao uvrijediti zbog načina na koji Flavio radi, jer, kao što se to u određenim talijanskim krugovima kaže, "Nije to ništa osobno, to je biznis...".

Kad se osvrnemo na njegov životni stil i uspjeh, ne čudi činjenica da se našao na vrhu u talijanskoj anketi "Kakav biste čovjek najviše željeli biti?". I da li vas čudi to što neki drugi F1 bossovi škrguću zubima? Šteta je što nemamo više takvih ljudi; to bi zasigurno F1 pedok učinilo zabavnijim i daleko zanimljivijim publici. I da, poslovna bi strana ekipa bila puno bolja i znatno profitabilnija.

Dakle, nemojmo potcijeniti ozbiljnu stranu svega toga. Flavio razumije, za razliku od nekih drugih, da Renaultove naslove svjetskih prvaka nitko ne omalovažava, sada kad motori moraju trajati dva vikenda i kad se automobili ne rastavljaju, kao što je to bio običaj, na sastavne dijelove subotom navečer. On također zna da u 2008. nitko neće tvrditi da je svjetsko prvenstvo manje važno zbog toga što će mjenjači trajati četiri utrke i zbog toga što će svi koristiti jednaki ECU.

Jedna ili dvije osobe u Formuli 1, koje su razbacivanje novaca dovele do savršenstva, zamjeraju Flaviju, a možda ga jednostavno i ne vole. Ali dugoročno ti rastrošnici neće biti oni koji će zadržati velike proizvođače u Formuli 1. U vrijeme kad mnoge automobilske tvrtke prolaze kroz bolna restrukturiranja, rasipnost Formule 1 će vrlo brzo izići na vidjelo (sjećate se Jaguar/Forda?). Kad se to dogodi, moramo se nadati da će proizvođači angažirati ljude poput Flavija kako bi rasipnost zaustavili, umjesto da se povuku iz sporta. F1



Razvoj u Formuli 1 možda je fascinantan za inženjere, ali troškovi moraju dolje. I ići će dolje.

ILUSTRACIJA: THOMAS EDWARDS



TAKO BLIZU, A TAKO DALEKO

U Bahreinu je imao brzinu, snagu, dobar auto - ali do pobjede još nije došao. Da li je Jenson Button zbog toga loše volje? Vraga...

Piše: Dom Taylor

U četvrtak, 16. veljače, na kraju vrlo uspješnog predsezonskog testa u Bahreinu, pri dnu ogromne, u bijelo pofarbane garaže Hondin pomoćnik tehničkog direktora Gary Savage rekao je Jensonu Buttonu,nasmiješivši se gotovo sramežljivo:

"Mislim da bi i majmun mogao s tim autom stići do pobjedničkog postolja ovdje." Rekao je to svojim mirnim sjevernjačkim akcentom, klimajući glavom prema Hondi RA 106 iz koje je Jenson upravo iskoračio nakon besprijekorne, duge vožnje. Komentar je bio i drzak i ozbiljan.

U žarištu vrtloga: nema isprika - ove godine Jenson zna da pobjede moraju doći

Jenson se nasmijao i složio. "Onda bi mi bilo bolje da idem do kraja," rekao je "I smjestim ga na najvišu stepenicu."

Bio je to znak da ekipa - i vozač - prište jedva prikrivenim uzbuđenjem. Ni jedan od njih nije mogao znati da će 24 dana kasnije stvari ispasti prilično drugačije. Jenson se, naime, pojavio na toj istoj stazi, na premijernoj utrci sezone, potpuno uvjeren u svoju pobjedu. A u tjednima koji su slijedili onaj prijelomni test u veljači, Jensonovo potpuno razumljivo uzbuđenje preraslo je u nešto mnogo opasnije: preveliko, gotovo oholo, samopouzdanje.

Pa ipak, ono je, uglavnom, bilo na mjestu. Od vremena Savageove male primjedbe, program testiranja se razvijao od dobrog, ka boljem i, konačno, do izvrsnog. Obzirom da je Honda pogodila pravu žicu sa svojim Michelin gumama, Jenson je u Barceloni u petak, 24. veljače, samo tjedan dana nakon testa u Bahrainu, postigao najbolje vrijeme od svih vozača tijekom zime. Stazu Circuit de Catalunya odvezao je za 1:13,920. Slijedećeg je četvrka, 2. ožujka, Anthony Davidson u završnom krugu predsezonskog testiranja s modelom RA 106 sa zapanjujućih 1:08,544s srušio neslužbeni rekord staze u Valenciji.



Davidson (u sredini) bit će snažna podrška Buttonu, ali i Barrichellu (lijevo)

Izgledalo je da je Honda dostigla vrhunac u pravom trenutku.

Nije to bilo zbog igre s laganim rezervoarom. Bio je to vrh vrlo jakog ledenog brijega za RA106. Auto je bio brz i na dugim vožnjama i na banzai sprintovima, i dobro je reagirao na promjene podešenosti u svim uvjetima; a motor RA806E je izgledao prilično sočno, usprkos tome što još ostalo prostora za daljnje poboljšanje snage. I, povrh svega, cijeli je paket bio ekstremno pouzdan.

Sve je to Jensona činilo vrlo sretnim dok se pripremao za Bahrain. Bilo je to sedmi put da će letjeti na Grand Prix otvorenje jedne sezone Formule 1, i znao je bolje nego ikad kako se pripremiti. Dok je Davidson rušio rekorde u Valenciji, Jenson se vratio u svoj stari rodni grad Frome u Somersetu na nakoliko mirnih dana s posjetama prijateljima. Zajedno s Rubensom Barrichellom na testu u Barceloni tjedan ranije završio je svoj predsezonski program testiranja. Ono što mu je sad tebalo je bilo malo slobodnog vremena. Bez grozničavosti. Bez medija. Bez sponzora. Ništa više nije trebalo napraviti, nego se pokušati opustiti i fokusirati. Slijedeće večeri, u petak, 3. ožujka, letjeti će sa svojim trenerom Philom Youngom u Dubai, kako bi se aklimatizirao na vrućine Bliskog istoka, i kako bi odradio nekoliko posljednjih treninga pred Bahrain.

Oni koji su ga vidjeli u tom kratkom periodu bili su zatečeni njegovom smirenošću. Doista, gdjegod se pojavio tijekom zime, ljudi su pričali o novoj zrelosti i motivaciji.

"Poznajem ga otkako smo bili djeca, i znam njegov mentalitet," kaže Anthony Davidson, "I mogu iskreno reći da ove godine izgleda kao nova osoba. S više pouzdanja,

FOTOGRAFIJE: STEVEN LEE/LAT, LORENZO BELLANCA/LAT, PATRICK GOSLING

motiviraniji je i u boljoj formi nego ikad. Ne želim zvučati kao da pretjerujem, ali to je istina. Ne izmišljam."

U Bahrainu, u pedoku, svi su zamijetili istu stvar - način na koji je strpljivo i toplo odgovarao na beskrajna, dosadna pitanja lokalnih medija; način na koji se smiješio i rukovao sa svim i svakim; način na koji su njegove plave oči iskrile na press konferenciji trojice najbržih nakon kvalifikacija.

Jedan je dio Jensonove povećane motivacije lako objasniti. Vozači

Formule 1 su jednostavna bića - sve što im treba je brzi auto, i Jenson zna da je za 2006. to dobio. Ono što ipak impresionira je zreli način na koji njegova motivacija u posljednje vrijeme funkcionira. Jenson je, preko zime, odvezao gotovo 10.000 kilometara na testovima, više nego li ijedan drugi vozač u Formuli 1, pomažući Hondi da sveukupno postigne 27.000 kilometara (14.000 s novim autom) - više od bilo koje druge ekipe. Podjednako velike napore je uložio i van staze u svoj program treniranja.

"U boljoj sam kondiciji neko ikad," rekao je Button prije Bahreina. "Proveo sam mnogo vremena u Olimpijskom kampu za treniranje u Lanzaroteu i radio doslovno sve što sam mogao da poguram samog sebe što je više moguće - triatlone, biatlone, sve živo. Osjećam se dobro, a i mentalno sam vrlo snažan."

Ova vrsta fitness aktivnosti je revolucionarna za Jensona, koji je, kako Davidson kaže, "uvijek bio pomalo lijen kad se radi o vježbanju." Pa onda, odakle to sad?

Dijelom zbog potrebe, jer su novi, manji, 2.4-litarski V8 motori dozvolili bolju aerodinamiku i veće brzine u zavojima, čineći ovogodišnje automobile većim fizičkim izazovom nego ikad, posebno u brzim zavojima. Njegova naglasak na fizičkoj spremnosti dijelom je i logična dogradnja na korištenje mogućnosti

"Jenson može biti siguran da će Rubens biti prijetnja tijekom cijele sezone"

brzog automobila - osjećaj da je sada doista vrijeme da se iskoriste sve mogućnosti koje RA106 nudi. Ali bez sumnje je na to također utjecao i dolazak Rubensa Barrichella.

Jenson nije baš bio motiviran timskim kolegama otkad se pridružio BAR-u 2003.: Jacques Villeneuve je tada već bio na silaznoj putanji, a nakon njega ni Takuma Sato - a ni u onom jednom Grand Prixu, iz kojeg je odmah odustao zbog kvara motora, Anthony Davidson Đnisu predstavljali nikakav izazov. Međutim, kao što je Jenson vrlo brzo otkrio, Rubens ozbiljno komplicira stvari.

"Recimo to ovako," rekao je izvor blizak ekipi. "Nisam nikad ranije čuo Jensona da timskog kolegu opisuje kao "vraški brzog", i to se odnosi na cijelu njegovu karijeru. I cijeni ga."

Ipak, na većini zimskih testova, Jenson je bio brži od Rubensa. Na usporednim vožnjama, Jenson je bio oko pet desetinki brži u Valenciji, i dvije do tri desetinke u Barceloni i Jerezu. Onda je, na testu u Bahreinu, Rubens iznenada bio nekoliko desetinki brži od Jensona, iako je Jenson još bio u prednosti u dugačkim vožnjama.

"On sada zna da si ne može priuštiti popuštanje," kaže Davidson. "I zasigurno zna da će mu Rubens kroz cijelu sezonu biti prijetnja."

Rubensov dolazak također djelomično objašnjava Jensonovu novootkrivenu zrelost. Brazilac je prokušani profesionalac, s izvrsnim radnim navikama i iskustvom pobjednika, tako da Jenson još mora učiniti mnogo kako bi ga dostigao. Rubensovo je iskustvo već donijelo poboljšanja unutar ekipe, a njegova bezbrižna priroda ima doista pozitivan utjecaj. Za razliku od Satoa ili Davidsona, Barrichello je prava prijetnja Jensonovom neslužbenom statusu vodećeg vozača u ekipi. Iako su prijatelji i kolege, prirodna i jedva zamjetna borba među njima vodi se koliko za pozicije na stazi, toliko i za srca i umove unutar ekipe.

Ne iznenađuje tako činjenica da je Rubens osjetio da treba nazvati Davidsona dan nakon rekorda u Valenciji i pitati ga kako je to postigao i kako se ponašao auto. U tom je pozivu bila implicitna poruka priznanja i uvažavanja Davidsonovog doprinosa cijelom programu. Bio je to mudar način zahvale. Jenson ga tada nije nazvao, ali je mnogo puta ranije dao Davidsonu do znanja koliko cijeni njegov ▷

Jenson prije starta u Bahreinu: nema nikakve sumnje da je od te utrke očekivao više





Nesavršeno kvačilo omelo je Jensonove planove u Bahreinu, ali on nije obeshrabren



Nedostaje li Buttonu onaj nemilosrdni "killer" instinkt - ili tek bolji strateg u ekipi?



Jensona je tješilo to što je auto bio vrlo brz u uvjetima utrke



Hondini vozači u oštroj borbi na početku utrke u Bahreinu - prije nego što je Rubens ostao bez treće brzine

trud, što je ovaj, opet, uzvratio velikom lojalnošću.

Ne iznenađuje onda ni to da će Jenson stići u Bahrain nedvosmisleno dokazujući svoje vodstvo u ekipi više nego ikad ove godine. A Rubensov dolazak nije jedini faktor koji je utjecao na ovaj aspekt Jensonovog karaktera. Vodstvo je kvaliteta koja prirodno nastaje iz iskustva, a Jenson sad ima punih šest godina iz kojih može crpiti to iskustvo. Možda je to sad odjednom uočljivije, jer je sad prvi put nakon onog neuspjelog transfera u Williams u kolovozu 2004. Jensonov um oslobođen pritisaka i špekulacija oko skore budućnosti.

"On sad definitivno izgleda kao da ima stariju, mudriju glavu," kaže Gary Savage. "Izgleda da je novi menadžer (Richard Goddard) od velike pomoći, i Jenson je definitivno mnogo hladnokrvniji nego što je bio, osobito sad kad su sve te besmislice oko ugovora prošle."

Jensonov bivši menadžer, John Byfield iz agencije "Essentially Sport", bio je taj koji ga je savjetovao da potpiše ugovor s Williamsom 2004. Bio je to loš savjet i izazvao je dvije Buttongate sage koje su sezonu i pol dominirale na Jensonovom horizontu. Goddard sigurno ima veći stabilizirajući utjecaj.

Pa ipak, usprkos svim tim nadama, svom optimizmu, svom tog impresivnom dotjerivanju karaktera, sad kad je to doista važno, jedna se stara poznata priča ponovila s Jensonom i s Hondom. Utrka u Bahreinu postavila je nezgodnu, ciničnu šablonu: obećavajuće kvalifikacije, optimizam prije starta, i tek četvrto mjesto na cilju. Na žalost, bila je to upravo ona vrsta utrke koja je bila tipična za Jensonovu karijeru u BAR-u.

Da, postojali su razlozi, premda ne i opravdanja; da, Jenson je imao problem s kvačilom na startu koji je uništio njegove izglede prije prvog zavoja, kad je pao s trećeg na peto mjesto; da, auto je pokazao obećavajuću brzinu koja mu je omogućila da bude brz kao i vodeći u utrci; da, završnih 19 sekundi zaostatka za vodećim nakon 57 krugova solidan su rezultat, uzimajući u obzir loš start utrke.

Ali njegovoj i Hondinoj pažnji neće promaknuti činjenica da ga je s postolja zbacio Kimi Räikkönen - vozeći u svom poznatom stilu sa samog začelja na startu - vozač koji tog dana zaista nije smio ugroziti Jensona koji je startao iz drugog reda, bez obrzira na njegove probleme s kvačilom.

Brzina modela RA 106 bila je u redu, Michelin gume također. Honda ih je koristila optimalno poput bilo kojeg Renaulta. Jenson je bio u top formi, fizički i psihički. Pa što je onda nedostajalo? Što to nedostaje cijelo to vrijeme?

Možda ništa. Možda to samo nije bio njihov dan - pa ipak... Možda Jensonu ipak nedostaje onaj "killer" instinkt. Ili možda ekipi nedostaje vrhunski strateg - netko poput Pata Symondsa ili Rossa Brawna; netko tko zbilja zna kako priliku za pobjedu preokrenuti u stvarnu pobjedu. Možda bi ovo objasnilo neke neprijatne trendove. Može li biti tek slučajnost da u 2004. ekipa BAR usprkos tome što je imala drugi najbrži auto nije ubrala niti jednu pobjedu, dok su se i Renault i McLaren i Williams svi domogli po jedne pobjede. To su upravo ekipe s ljudima koji bolje od ikoga znaju kako se pobjeđuje u Formuli 1.

Može se složiti maksimalno brz i pouzdan automobil, baš kao što je to Honda uspjela ove godine, ali pobjede u Formuli 1 vrlo rijetko samo tako padnu s neba. One se osvoje, ili izgube, zbog onih najmanjih razlika - kao što je Schumacherova i Alonsova suludo tijesna borba za pobjedu u Bahreinu i dokazala. Tog je dana ovo bio izazov kojem Honda i Jenson nisu bili dorasli.

I tako se raspoloženje u Hondi brzo promijenilo; od optimističnog raspoloženja povoljne prilike, u razočaranje i raspoloženje propuštene prilike. No ipak, jedan ovakav rezultat neće biti dovoljan da demoralizira tako promijenjenog čovjeka. Zato se u ponedjeljak, 13. ožujka, Jenson uputio avionom Gulf Aira direktno za Kuala Lumpur, s još uvijek velikim nadama za Maleziju. Ali svi znamo kako je to prošlo... F1

"Što nedostaje? Što je nedostajalo svo ovo vrijeme?"

FOTOGRAFIJE: STEVEN TEE/LAT, STEVE ETHERINGTON/LAT, PATRICK GOSLING



INA Team: vozači INA Racing Teama na okupu prošlog ljeta u Dubrovniku

INA - RACING TEAM

S obzirom na svakodnevnu tržišnu utrku koja konkurentima donosi stalno međusobno nadmetanje, ali i zdravu konkurenciju i "fair-play" , INA kao nacionalna naftna kompanija održava natjecateljski duh i svojom stalnom prisutnošću u športu. Već godinama jedan je od značajnijih sponzora hrvatskog športa. Gotovo da nema športa koji nije podržala i dijela Hrvatske gdje to nije činila

Ipak, kao naftna kompanija najviše ulaže upravo u razvoj 'oktanskih' športova. Partner je i pokrovitelj krovnih organizacija u auto-moto športu - Hrvatskoga auto i karting saveza (HAKS-a) i Hrvatskoga motociklističkog saveza (HMS). Usto INA je pružila potporu mnogim vrijednim športskim manifestacijama - Croatia ATP Touru u Umagu, Croatia INA Delta rallyju, EP u motociklizmu na Grobniku, SP u motokrosu u Jastrebarskom, SP u motorima s prikolicama na Grobniku, Međunarodnoj brdskoj utrci "Buzetski dani" u Buzetu, Europskom prvenstvu u kuglanju u Osijeku, Športskim igrama invalida u Splitu...

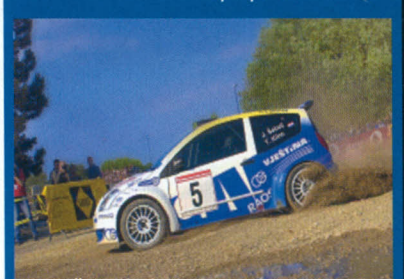
Auto-moto timovi koji okupljaju najbolje pod okriljem jakog sponzora u inozemstvu nisu novost. Iskustva su pokazala da natjecateljski duh i dijeljenje iskustava unutar tima pomažu vozačima, a financijska sigurnost omogućava im da se usredotoče na postizanje vrhunskih rezultata. Te su činjenice ponukale INU da osnuje INA -Racing Team. U njemu su se okupili najbolji vozači relija u Hrvatskoj: Robert Markt, Jaki Franja, Marin Galić, Juraj Šebalj i Siniša Crnojević, te Niko Pulić kao veteran i najuspješniji hrvatski vozač. Početkom prošle godine timu su se pridružili i vozači ostalih disciplina, u kartingu: Borna Vlašić, Dario Šamec, Nikola Belohradski, Kristijan Habulin i Marko Sitarić, u kružnim utrkama: Martino Bradarić i Robert Bradarić, a u brdskim utrkama: Silvio Bajde i Branko Krstulović. Vozači su to koji su svojim dosadašnjim rezultatima i športskim i ljudskim kvalitetama zaslužili svoje mjesto u timu.

INA- Racing Team je zasad jedini pravi trkaći tim u Hrvatskoj koji pokriva sve discipline automobilizma. Zamišljen je kao pobjednički tim, ali i kao stjecište najtalentiranijih, onih koji će auto-moto šport u Hrvatskoj podići na višu razinu. Mladi vozači kartinga uskoro će prijeći na seniorske discipline i razvijati se brže u društvu iskusnijih kolega. INA -Racing Team označava prekretnicu u hrvatskom auto-moto športu i poziva ostale sponzore da se pridruže takvom izazovu.

Izvrsni rezultati postignuti tijekom prošle sezone dokazuju da pripadanje ovako formiranom timu pruža športašima osjećaj zajedništva, potpore i sigurnosti. INA je u potpunosti zadovoljna postignutim rezultatima, od kojih je najveći dio ipak ostvaren srcem i entuzijazmom, a u godinama koje su pred njima želimo im još više uspjeha.

ZAGREB AUTO SHOW

Na zagrebačkom Auto showu koji je počeo prošlog četvrtka, osim najnovijih modela automobila i prekrasnih hostesa, imat ćete priliku i družiti se sa članovima INA- Racing Teama. Ove subote, 1. travnja, na Ininu izložbenom prostoru u paviljonu 9 Zagrebačkog velesajma, moći ćete pokazati i dokazati svoje vozačke sposobnosti protiv profesionalaca iz Inina tima. Usto ćete uz ulaznicu dobiti i nagradni kupon, a donesete li ga na Inin štand, dobivate jednu od 50 000 nagrada, a ujedno i sudjelujete u završnom izvlačenju nagradne igre zagrebačkog Auto Showa. Na izložbenom prostoru dočekat će Vas atraktivne hostese koje će Vam pomoći da točno odgovorite na pitanja s nagradnog kupona, a u međuvremenu možete uživati u nastupu plesačica.



Juraj Šebalj 2: članovi Ininog tima na prošlogodišnjem INA Croatia Delta Rallyu osvojili su prvo mjesto već drugu godinu zaredom - Šebalj i Klinc u akciji na zadnjem brzincu ispred Inine zgrade



Srebrni dječak - svjetski prvak uživa u ulovu iz 2005. prije objave velike novosti

JEDAN (NASLOV) KAO NIJEDAN

PROFIL: FERNANDO ALONSO | Piše: Peter Windsor

Nije lako biti svjetski prvak, jer pobjeđivanje u utrkama tek je lakši dio posla. "Uštimavanje" karijere teži je dio, i katkad zahtijeva bezobzirnost

Priznat ću da sam tijekom prvih nekoliko mjeseci ove zime bio prilično razočaran ponašanjem Fernanda Alonsa Diaza. Mislio sam da će Fernando biti drugačiji, da će putovati svijetom predvodeći parade svojih obožavatelja, da će se utrkivati u go-kartima u Maleziji i u pješčanim buggijima u Cape Townu, da će iskazati onu narodsku osobinu svjetskog prvaka koju ni Michael, ni Mika, ni Jacques, a ni Damon nisu nikad imali... Tomu usprkos, pritajio se u nekom blijedunjavom Oxfordu ili nekom zabačenom kutku Francuske, ili tko će ga znati gdje, nevidljiv za svijet, i ne, nije se ni u kom slučaju pokazao da je upravo onakav predstavnik nove generacije prvaka kakvog Formula 1 tako žudno treba.

Moje se razočaranje intenziviralo u danima uoči najsvečanijeg i najformalnijeg primanja u Formuli 1 - prosinačke dodjele nagrada FIA-e u Monaku. Govorkalo se da će Fernandovi roditelji i ostali članovi obitelji prisustvovati toj večeri koja je ionako imala španjolski predznak. Španjolska je osvojila pehar Bernanda Ecclestonea za izuzetnost u Formuli 1 - obzirom da je, na iznenađenje svih, zbroj bodova Fernanda i Pedra de la Rose nadmašio zbroj trojice F1 Nijemaca - a i drugi su španjolski vozači tijekom 2005. bili uspješni u reliju i u utrkama kamiona.

Pa ipak, na samom se primanju diskretni Fernando pojavio sam. Intervijuirao sam ga na pozornici - uživo, tamo gore, tik uz njegovog mentora Flavia Briatorea iz Renaulta, i tek nepuni metar od Ecclestonea, Maxa Mosleya, Michaela i Kimija.

Upitao sam ga kako se osjeća - konačno i službeno biti ovjenčan titulom svjetskog prvaka. U svom je odgovoru bio iznenađujuće precizan i otvoren. Prvo je spomenuo svoju dob (24) i kako će, ako Bog dozvoli, imati još 10 do 12 godina u F1 - i tad je počeo, a da ga ja to nisam ni pitao, pričati o motivaciji i o tome kako će njegov najveći problem biti iskoristiti taj postojeći impuls i otkriti nove izazove. Sjećam se da sam pomislio da je Fernando vjerojatno isuviše nov u cijeloj ovoj stvari da bi mogao govoriti o istrošenosti, ali pustio sam to; nije to bila prilika za dublje analize. Dozvolio sam mu da završi.

"Moram se pobrinuti," rekao je na kraju, "da sam sebi i dalje stvaram izazove i da sam sretan. To su najvažnije stvari."

Pogodio je u žicu koja nije bila usklađena s melodijom Mi Manere, temom cijele svečanosti.

Nekoliko je dana kasnije sve naravno postalo jasnije. U tjednima i mjesecima nakon Brazila 2005., utrke u kojoj je Fernando osvojio prvenstvo, njegov um je brzao dalje. Kako napredovati? Kako održati ritam? Kako maksimalno iskoristiti rezultat? Renault, kao što sad znamo, bio je Fernandov omiljeni odabir. Znao je ljude, poznavao je ekipu. Bit će kompetitivni sve dok glavni sastojci ostanu nepromijenjeni. ▷

Dugovječnost je, međutim, bila pod znakom pitanja. Koliko će dugo Renault plaćati račune? Kad će se povući? Kakav će to utjecaj imati na sezonu u tijeku? Potpunih odgovora nije bilo - osim neugodnog podsjetnika da ništa u Formuli 1, kao ni u životu, ne ostaje isto.

U svoju sam se kuću spreman kladiti da je Fernando bio taj koji je napravio prvi potez prema McLarenu. Moj je dokaz činjenica da Flavio Briatore nije ama baš ništa znao o pregovorima - i to je značajno. Da si ti Fernando, i da si ozbiljan u namjeri da se prebaciš u McLaren, tada bi posljednja osoba s kojom bi se savjetovao bila ona kojoj bi najmanje odgovaralo da pređeš u Woking. I otuda Fernandovo izduženo lice i skrovitost tijekom zime.



Ono o čemu svi sanjaju: Alonso prima pehar svjetskog prvaka za 2005. u Monte Carlu

Pretpostavljam da je Fernando u tjednima prije donošenja odluke prolazio kroz velike muke. Kidao je prijateljstva, šokirao svoje kolege. Kvario je tek osvojeno prvenstvo. Odjednom je 2006. postala prijelazna godina - posljednja u Renaultu, a njegova prva kao vozač s osiguranom budućnošću u McLarenu. Treba li to učiniti ili ne? Vjerojatno se, tijekom tog razdoblja, osjećao vrlo osamljeno. Vjerojatno se savjetovao s bliskim prijateljima i s obitelji, ali je izbjegavao uobičajene referencijalne točke - Flavija i svoju ekipu, a naravno i Rona Dennisa i McLaren.

Da, naravno da je razgovarao s Ronom. Ali ne, nije bio u prilici raditi stvari koje bi svatko normalno želio napraviti. I to upravo on, kojeg su svi željeli nije bio u stanju kad mu se prohtjelo obilaziti tvornicu, susresti mehaničare, osjetiti teksturu ekipe prije nego što donese odluku. Trebao je to učiniti skrovito, usamljeno, gledajući u zid i u mobitel, prežvakavajući odluku uvijek ispočetka, i to u doba kad su pozivi za ugovore i za prezentacije i dobrotvorne priredbe neprekidno navirali.

I konačno, uoči FIA-ine svečanosti dodjele nagrada, donio je odluku.

McLaren.

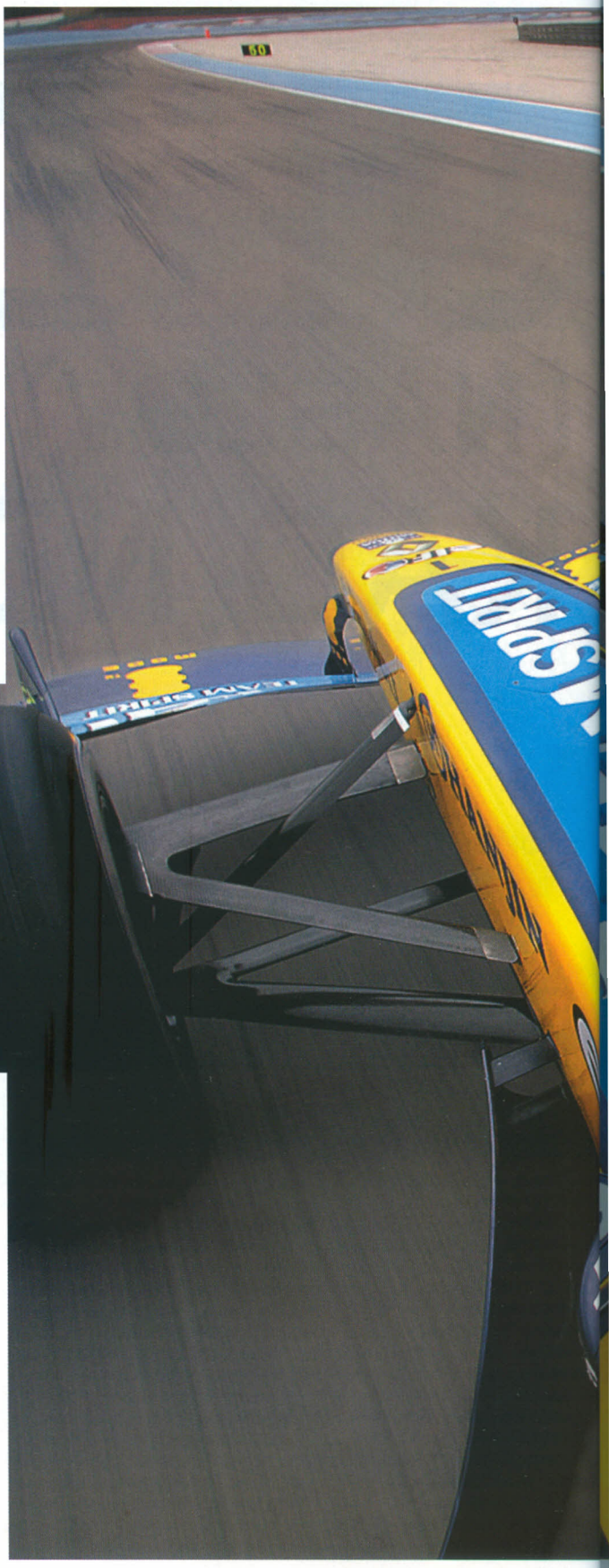
Teško. Emocionalno neprijatno. Vrlo različito od njemu uobičajenog. I zato je spominjao taj neophodni dodatni izazov.

I stoga Fernando u 2006. ulazi s potpuno drugačijim mentalnim pristupom.

Na jednoj će razini sve biti uobičajeno; on će voziti na maksimumu, ekipa će operirati na maksimumu. Na drugoj pak razini, Fernando će navečer odlaziti na spavanje s novim identitetom, novim životom.

nuing the momentum has in laRastjerane su brige godine prvaka. Usredotočit će se na važnije stvari. Poput pobjeđivanja.

2006. nije nikad ni trebala biti laka godina. Svaki puta kad Fernando ne pobijedi, stotine će se ljudi pitati da li je prvak još uvijek tako dobar. A taj je isti prvak već dovoljno iskusan da zna da 2006. neće, s opet uvedenim mijenjanjem guma, biti tako jednostavna kao 2005. Pored toga, svim je ekipama, s izuzetkom Michaelovog Ferrarija, bilo teško nastaviti pobjeđivati - a Michaelov je uspjeh u korištenju postojećeg poriva u velikoj mjeri ovisio o njegovoj sposobnosti da manipulira faktorima daleko izvan



FOTOGRAFIJE: BERNARD ASSET, MALCOLM GRIFFITHS/LAT



Alonso (u prvom planu) i Fisichella probavaju nove Renaulte R26 u Paul Ricardu

dosega prosječnog vozača. Osiguravajući gotovo potpunu ekskluzivnost Bridgestonea od 2002. nadalje, Ferrari je lijepo zaokružio svoj paket sve do prošle godine; ni jedan spoj vozača i ekipe nije nikada bio toliko dalekosežan.

Kad ste svjetski prvak vaše frustracije samo rastu i rastu, dok sve napokon nije gotovo i vi se nađete na sjajnom trećem mjestu u poretku. Drugim riječima, nigdje. Pitajte Jackieja Stewarta, Emersona Fittipaldija, Nikija Laudu, Marija Andrettija, Damona Hilla, Jacquesa Villeneuvea

A tu je i onaj poznati osjećaj - probijanja glavom kroz zid - kad sve radiš dobro, a ipak sve završi loše. Svi svjetski prvaci znaju sve o ovome: osvojiš naslov, osvojiš više bodova nego bilo tko drugi na svijetu, razviješ novi automobil, voziš dobro, održavaš formu... i onda te netko napuca u četvrtom zavoju trećeg kruga, ili motor rikne tri kruga do kraja, ili - iz nikom razumljivih razloga - ne možeš dobiti pravu temperaturu guma, a i kočnice su nekako čudne. Ništa od ovoga nije neobično - osim u kontekstu toliko hvaljene sezone prvaka, kad svima trebaš pokazati zašto si baš ti osvojio titulu.

Pritisak raste. Rastu frustracije, sve dok iznenada svemu nije kraj, a ti si u bodovnoj tablici završio kao veličanstveni treći. Drugim riječima, nigdje. Poput Jackieja Stewarta, Emersona Fittipaldija, Nikija Laude, Maria Andrettija, Damona Hilla, Jacquesa Villeneuvea. Mika Häkkinen je pobijedio dvije godine za redom, nakon je Michael slomio nogu 1999., ponešto mijenjajući osnovna pravila. Što se pak desilo u 2000.? Je li Mika bio slabiji vozač? Ne. Je li ga uzaludnost svega natjerala da razmišlja o povlačenju? Da.

Pitajte i Michaela. Je li vozio loše u 2005.? Je li izgubio osjećaj za auto? Je su li njegovi refleksi bili sporiji? Ništa od navedenog. Pa ipak, završio je treći. Fernando je to shvatio - i moralo ga je zabrinuti, kao što je svakog vozača na Michelin gumama (osim Red Bulla!) zabrinulo kad je FIA objavila da Michael na utrkama u 2006. može opet mijenjati gume. Renault i Fernando nesumnjivo još imaju brzinu za osvajanje naslova - ali zar ne bi njihovi izgledi bili veći ▷



Jerez, Španjolska - Alonso sada mora raditi s ekipom koja zna da je on na odlasku

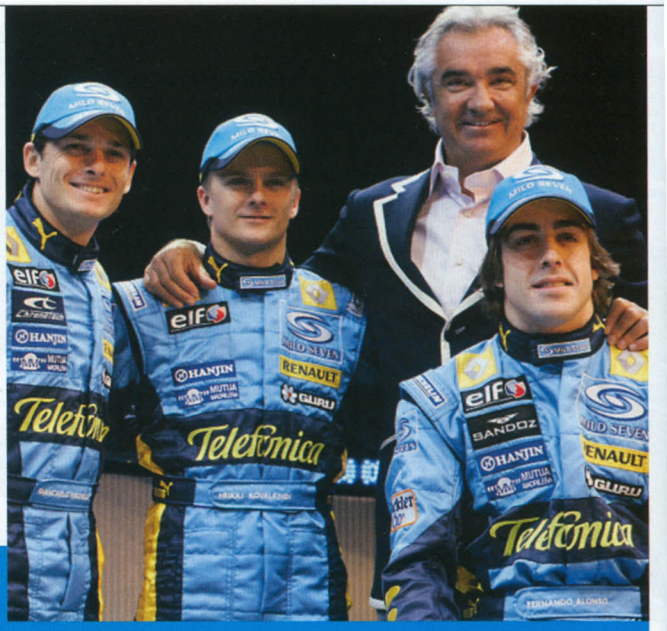
FOTOGRAFIJA: LORENZO BELLANCA/LAT


WILD SEVEN
HANJIN
elf
RENAULT

kad bi se otklonilo ono užasno "prokletstvo prvaka"? Zar ne bi, u svačijim očima, uobičajeni uzroci nevolja bili manje znakoviti, ako se sezoni prida drugačiji ton - ukoliko ona postane samo posljednja Fernandova godina u Renaultu, a ne oproštajna godina vladajućih svjetskih prvaka? I opet, to nije bilo nešto o čemu je Fernando mogao razgovarati s ljudima u Renaultu. A siguran sam da je negdje duboko u njegovom umu bilo prisutno.

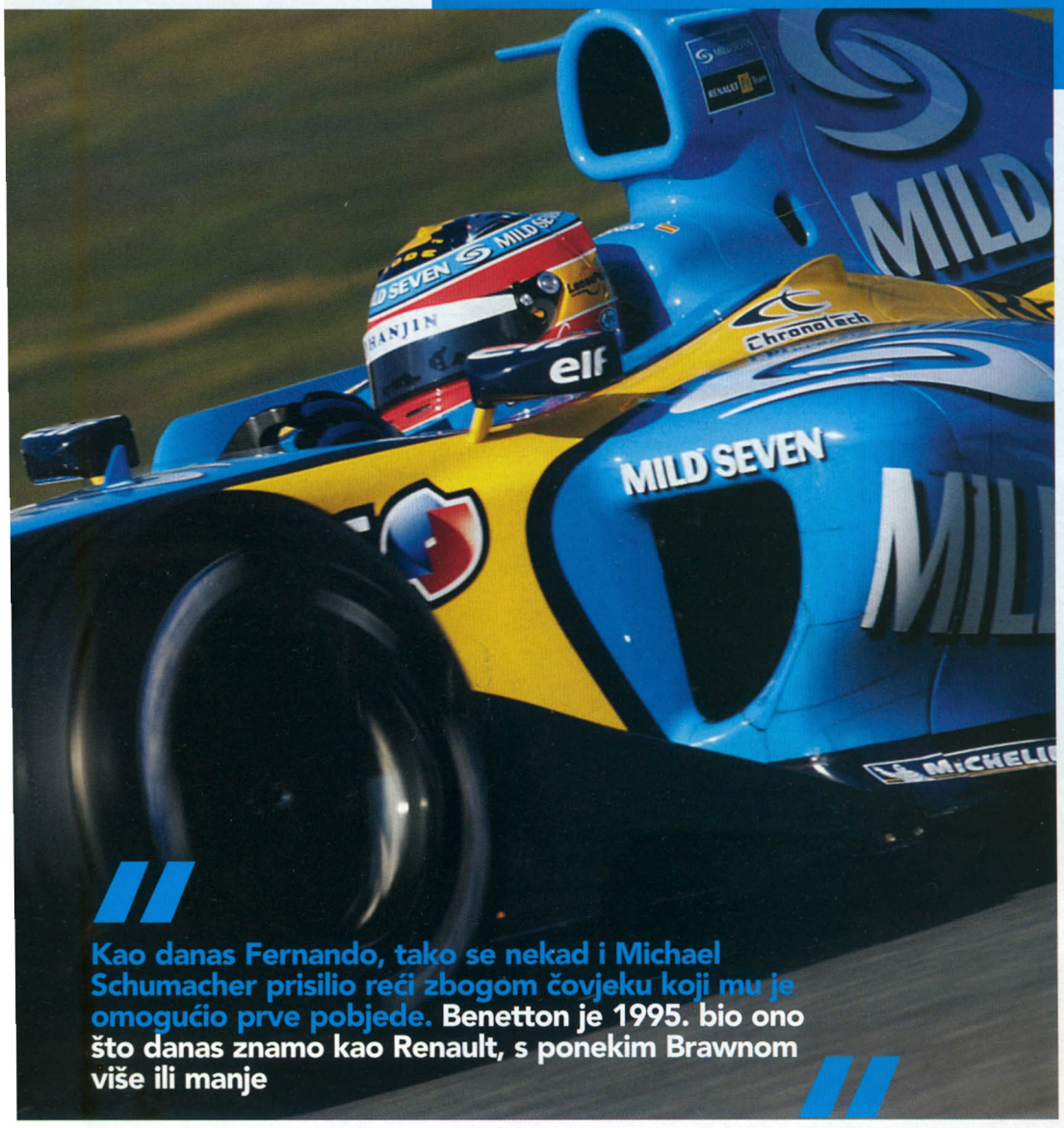
Najsvježiji primjer je, naravno, Michaelov prelazak iz Benettona u Ferrari krajem 1995. Tu postoje mnoge paralele. Poput Fernanda, Michael se prisilio reći zbogom čovjeku koji mu je omogućio njegove prve pobjede - Flaviju Briatoreu. Benetton iz 1995. je Renault kakvog danas poznajemo, plus-minus pokoji Ross Brawn. Michael je postigao ono što je mogao postići u Benettonu i vjerovao je, ispravno, da u Ferrariju može postići više.

Prisjetite se također prelaska Emersona Fittipaldija iz Lotusa u McLaren krajem 1973. U 1972. je osvojio naslov, da bi naredne godine još uvijek pobjeđivao u Lotusu; ali je ipak, poput Michaela i Fernanda, osjećao da je dostigao neku vrstu granice. Trebao mu je novi horizont. S McLarenom je 1974. osvojio prvenstvo. Michael i Emerson: možda dva najinteligentnija



Već na prvim zimskim testiranjima (dolje) Alonso je osjetio da će 2006. donijeti novu vrst pritiska

FOTOGRAFIJE: LORENZO BELLANCA/LAT



Kao danas Fernando, tako se nekad i Michael Schumacher prisilio reći zbogom čovjeku koji mu je omogućio prve pobjede. Benetton je 1995. bio ono što danas znamo kao Renault, s ponekim Brawnom više ili manje

Smijeh na svim licima (gore): Giancarlo, Heikki Kovalainen (test i treći vozač), Flavio i Fernando

prvaka u posljednjih 40 godina. Obojica su napustila ekipe iz pravih razloga - zbog novih izazova, širih ciljeva. Juan Manuel Fangio je bio majstor pravodobnog prebacivanja iz jedne ekipe u drugu, kao i Alain Prost. Ta je sposobnost bila ipak drugačija, i ona danas ne bi opstala. Suviše je novaca investirano, suviše tehnologije utrošeno da bi vozači poput Michaela, Fernanda i Kimija mogli, kako im puhne, potpisivati jednogodišnje ugovore s novim ekipama.

S Fernandovim potezom ne smijemo miješati brojne krive odluke donesene iz krivih razloga - iz inata, ili u potrazi za dodatnim zlatom. Niki Lauda se 1977., kad je osvojio svoje drugo prvenstvo, zasitio Ferrarija i prebacio se njihovim najvećim suparnicima; Brabham-Alfi. Da je ostao, vrlo vjerojatno bi osvojio prvenstva 1978. i 1979.

Hill i Villeneuve su obojica napustili Williams u potrazi za novcem, zaboravljajući da je ono što im najviše treba upravo dobar automobil. U ljeto 2004. kad u B. A.R-u tek što nije počeo pobjeđivati, Jenson Button je potpisao "izdašniji" ugovor s Williamsom; a obzirom da je Williams tad očito bio u opadanju odluka je bila nelogična i stoga osuđena na propast. Juan Pablo Montoya je, nasuprot tome, znao što radi kad se sredinom 2003. odlučio prebaciti iz Williamsa u McLaren. Predvidio je daljni pad Williamsa, zaboravio na novce i

potpisao za ekipu koja mu je pružila veće prilike za pobjeđivanje.

Što se Fernanda tiče, zanimljivo je da je odabrao McLaren. Siguran sam da bi ga Toyota rado imala; također i Ferrari. Pa zašto onda McLaren?

Pretpostavljam da su razlozi brojni. U Ferrariju bio bi Michaelov nasljednik; u ekipi koja možda bi, a možda i ne bi, bila ona ista s kojom je Michael radio tijekom posljednjeg desetljeća. Michaelov uspjeh bio bi točka za usporedbu; a pritisak riječ godine. Prisjetimo se, Fernando želi uživati u utrkama. U Ferrariju mu to ne bi uspjelo.

A Toyota? Imaju novac i stoga i snagu da eventualno pobijede - ali na koje bi sve uvjete Alonso morao pristati?

Fernando je odrastao u Renaultu - uz Pat Symondsov engleski, diskretan pristup stvarima. Sistem je u savršenoj ravnoteži s njegovim latinskim karakterom - i Alonso je dovoljno mudar da to zna.



Zamislite Giancarla Fisichellu kako živi u Swindonu (umjesto u Rimu), ili Nica Rosberga kako kupuje pola kuće u Wantageu (umjesto da živi u obiteljskom stanu u Monacu) i bit će vam jasno zašto Fernando provodi

Jedna od posljedica velikog uspjeha 2005.: Fernando je glavno lice na plakatima u Bahreinu



FOTOGRAFIJE: STEVEN TEE/LAT, CHARLES COATES/LAT

većinu svog vansezonskog vremena u Oxfordu ili u Renaultovoj tvornici; to samo pokazuje razinu njegovog prihvaćanja britanskog sistema utrkivanja.

McLaren je, naravno, utjelovljenje te britanske umjetnosti utrkivanja. Fernandu će nedostajati ovozemaljski Symonds, čovjek jednostavnog načina izražavanja, ali će umjesto toga zavoljeti smireno, neproblematično

Odluka da se odbaci Renault i prihvati McLaren mora da je bila samotnjačka

i dorađeno okruženje zgrade Normana Fostera. McLarenova situacija s motorom je trenutno možda isto tako problematična kao i, na primjer, budućnost Renaulta - ali problemi s motorom su rješivi i vjerojatno će McLaren, Ilmor i Mercedes relativno uskoro odgonetnuti zagonetke. Renault će, nasuprot tomu, napraviti ono što namjeravaju, sa ili bez Fernanda. U svakom slučaju, ne mislim da je situacija McLarenovog motora 12 mjeseci u budućnosti bila glavni faktor u Fernandovom procesu odlučivanja. Presudniji faktori, nevažnim redosljedom, bili su: McLarenova veličanstvena i sveobuhvatna organizacija; snažna komercijalna potpora; apolitično, gotovo sterilno okruženje; u prosjeku, tijekom dugog razdoblja, jako dobra razina postignuća; dugoročno snažna budućnost; mogućnost ravnopravnog nadmetanja s Kimijem ili s Juan Pablom.

Ovaj posljednji faktor je, po mojem mišljenju, presudan. Fernando je 2005. u prve dvije utrke uništio Fisichellu, nakon čega je praktički ostao sam. Moramo priznati da je to djelomično bio razlog njegovog osvajanja prvenstva - nema ništa bolje od lošijeg ekipnog kolege koji ti utire put - ali je dio Alonsovog zimskog razmišljanja sigurno bilo i neosporno postojanje potrebe da se gurne do apsoutnih granica; a unutar tih granica je i pritisak da se popravi razina njegovih postignuća. Objektivno govoreći, nema sumnje da Kimi trenutno vozi vrlo različito od Fernanda. U odličnom autu, s odličnom ravnotežom i ležanjem na stazi, vjerojatno je razlika među njima malena. U lošem autu, primjerice s poduprvljanjem, ipak je vjerojatno da je Kimi još uvijek bolji vozač. Nadmašio je Juan Pabla početkom 2005. kad je McLaren bio nesavršen - i to sigurno nije promaklo čovjeku s Alonsovim darom zapažanja.

Možda Kimi i neće biti Fernandov kolega u 2007., ali možete biti sigurni u dvije stvari: tijekom Fernandove karijere u McLarenu vozač onog drugog McLarena bit će brz i bit će ga teško poraziti; i stoga, s Michaelom gotovo sigurno u mirovini, njih će se dvojica utrkivati za pobjede, a ne za bodove. Gledano s Fernandovog stajališta početkom zime, to je još jedna pozitivna stvar. Ovdje ne govorimo o momku u usponu, koji se nada da će pronaći pobjedničku ekipu; govorimo o momku koji je vrlo mlad ostvario svoju životnu ambiciju i sad traži svoj sljedeći cilj.

I stoga McLaren-Mercedes. Naravno da je želio malo odahnuti. Mogao je uživati u sadašnjosti, proživjeti 2006. onako kako bi došla, osmotriti svoje opcije, kupiti skupocjen avion i živjeti mladost koja ga je zaobišla jer je bio zauzet radeći druge stvari. Mogao je ostati u Renaultu, završiti godinu i tada donijeti odluku. Umjesto toga, odlučio se na rizik, stavio dodatni pritisak na sebe i postavio si nove osobne ciljeve. Obzirom da su njegovi razlozi ispravni, i obzirom da će 2007. i naredne godine sigurno biti uspješne, 2006. će za Fernanda sada biti određenija, napetija i pružit će više užitka. Renault neće škrtariti: oni žele osvojiti još jedno prvenstvo - kao i Fernando. Čiste savjesti, nakon odluka donesenih iz pravih razloga, Fernando će sad sa svoje strane paketa biti u stanju pružiti 100 %. Nastavak prvenstva je raščišćen - i on je to manje-više sam odradio... dok drugi nisu gledali. F1



Pred novinare, runda 1

Govor tijela najvažnija je stvar na prvoj sezonskoj pres-konferenciji

Piše: Matt Bishop **Fotografije:** Steven Tee/LAT

Četvrtak, 9. ožujka, 14 sati 54 minute. Čuvan od Patrizie Spinelli, Renaultove PR šefice, Fernando Alonso korača kroz pedok u Bahreinu, a falanga fotoreportera trči unatrag ispred njega. Uz bljeskove »eševa sa svih strana, laganim korakom ulazi u potpuno novi medijski centar. Sad je 14 i 56 . U predsoblju već čeka Kimi Räikkönen, bezizražajna lica. Bez izraza, ali sigurno ne i bez emocija.

S Kimijem je Claire Bateman, McLarenova predstavnica za tisak. Toplo pozdravlja Patriziju, ali stisak ruku dviju F1 zvijezda nije osobito prijateljski. Hoće li biti ekipni kolege u 2007.? Tko zna?

Uslijedila je kratka, neprijatna šutnja u 14 i 57, prekinuta dolaskom Nice Rosberga i Scotta Speeda, dvojice živahnih rookieja, entuzijastično brbljivih poput dvojice tinejdžera netom primljenih u Big Brother kuću.

Nešto kasnije od 14 sati i 59 minuta, jedva 20 sekundi prije početka pres-konferencije u 15 sati, vremena nakon kojeg FIA kažnjava zakašnjele, stiže i stari profesionalac, glavom i bradom. Michael Schumacher zna što je forma.

Točno u 15 zauzimaju pozicije. Fernando sjeda u prvi red, ravno u centar, dok se Michael i Kimi smještaju lijevo i desno od njega. Iza tri najveće mega zvijezde Formule 1, Nic i Scotty i dalje čavrljaju u zadnjem redu. Ne bi nas iznenadilo da jedan od njih lansira gumicu u Michaelov vrat ili da, kikoćući se nezadrživo, prdne.

Novinar FIA-e Bob Constanduros počinje s pitanjima, kao i



U smjeru sata, odozgo: Speed, Rosberg, M Schumacher, Alonso i Rakkonen susreću novinare u Bahreinu



Fernando je upravo ispričao dobar vic Michaelu



Alonso je sada, više nego ikad, u fokusu medija

obično. Rosberg je prvi: "Koji su vaši ciljevi za ovu sezonu, Nico?" Slijedeći je Speed, ali to su sve laka pitanja. Bob voli izbaciti nekoliko pitanja za opuštanje prije no što se obrati nama ostalima i zatraži da nastavimo s nešto ozbiljnijim temama. Za svo to vrijeme, Fernando ravnodušno sjedi buljeći ravno naprijed. Već mu je dosadno.

Iznenada, naginje se prema Michaelu i šapće uz istovremenu pratnju stotinjak elektronskih klikova, jer je bar stotinjak fotografa pokušalo zabilježiti taj trenutak.

Scott na trenutak izgleda ometen, ali ipak nastavlja. Nitko ne sluša. Sve su oči uprte u dva prvaka, koji su sad u pravoj, iako prigušenoj, debati. Ponekad sam se igrao mišlju da unajmim novinara koji zna čitati s usana, za prilike poput ove.

"OK, Kimi, ti si na redu," kaže Bob, dok Fernando i Michael trenutačno prekidaju razgovor. 15 sati i 4 minute, i uvodna su pitanja završila. Red je na onima s A liste. Constanduros pita Räikkönena o sezoni koja slijedi, a Kimi izbacuje već prožvakan odgovor: "Dat ćemo sve od sebe i vidjet ćemo što ćemo ostvariti. Mislim da ćemo biti OK, ali tko zna?"

"Nitko ne sluša... Sve su oči uprte u dva prvaka, koji su sad u pravoj, iako prigušenoj, debati"

Michael, slijedeći na redu, je u svom "Ako odgovorim s jednom riječi, to je baš zabavno, zar ne?" raspoloženju.

Constanduros: "Izgleda da ste ove sezone u dobroj formi, Michael?"

Schumi: "Da", uz samozadovoljan smiješak.

Svi prasnu u smijeh, a Constanduros, u neprilici, prtljavo traži svoje slijedeće pitanje; nije očekivao da će ga morati postaviti tek dijelić sekunde nakon prethodnog. Ipak se oporavlja, i pita o temperaturi staze, što očigledno već više zanima Michaela. Slijedi poduži odgovor.

U 15 i 7 Bob se po prvi puta obraća Fernandu: "Da li je činjenica da ste svjetski prvak izmijenila vaš život?"

"Nimalo," odgovara svjetski prvak, što naravno ne može biti istina, jer je postati najmlađi svjetski prvak ikada u Formuli 1, moralo uzdrmati Fernandov svijet, a i svijet još nekih ljudi. Ali dok počinje objašnjavati, ne suviše uvjerljivo, Michael pažljivo sluša. Izgleda zainteresirano.

Kimi izgleda izgubljen u sanjarenju, njegove blijedo zelene oči poput prozora prazne sobe.

I tako to ide dalje. Michaela pitaju o pritisku, na što on odgovara kraćom razradom na temu ambijentalnih barometarskih uvjeta Bahreina.

"Hm, ne, mislio sam na pritsak da uspijete," kaže postavljač pitanja, tabloidni lovac na priče, koga nimalo ne zanimaju meteorološke finese. Svi se cerekaju.

"Kakav savjet imaju trojica u prvom redu, za dvojicu rookija u drugom?" pita radio reporter. Prvo Fernando, a onda Michael, daju sve od sebe da pruže dostojanstven, taktički odgovor, ali zatim Kimi to sve razbuca i veli svojim karakterističnim monotonim glasom: "Valjda će nas pustiti da prođemo."

Kad ih budu pretjecali za krug, mislio je.

Alonso gleda na sat, Constanduros također.

"OK gentlemen..." kaže Bob, i stare su kuke, Michael, Kimi i Fernando, prepoznavajući uvod, već na nogama i nema ih u trenu. 15 je sati i 23 minute.

Čudne su to stvari, te konferencije za tisak. Gledajući, obično naučiš više nego slušajući. A poruka s prve je jasna. Ima ta neka jedva prikrivena napetost između Fernanda i Kimija, a Michael, stari fajter, već uživa u predstavi, jer nema ništa slađe do gledati dvojicu mladih nadobudnih pretendenata kako se međusobno praše.

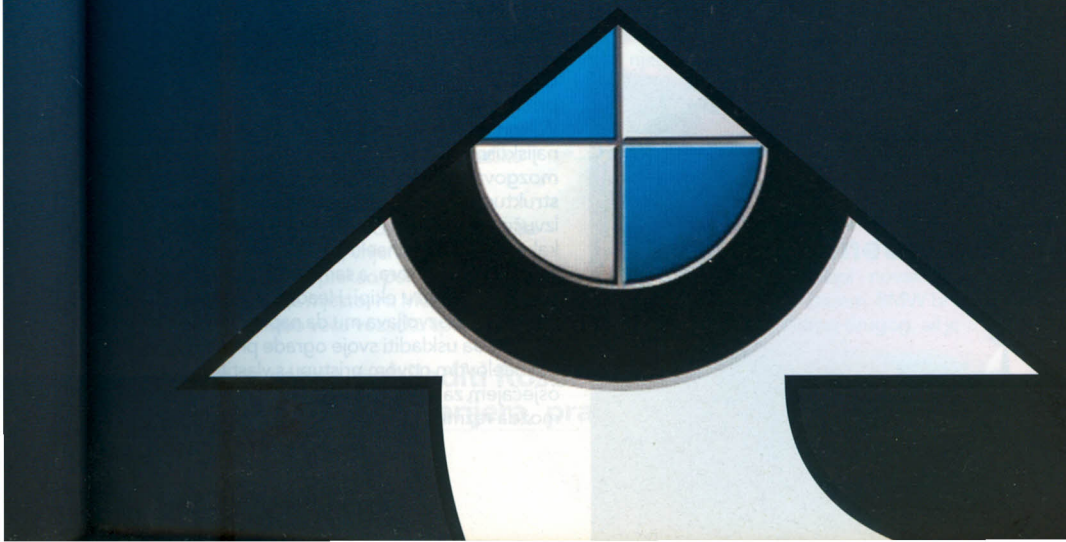
I neka najbolji pobjedi. F1

TKO ĆE DO

U boksovima trenutno nema većih rivala od Williamsa i BMW-a. Obje ekipe žele dokazati mnogo toga Piše Dom Taylor



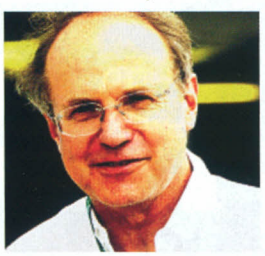
O BITI BIJELO-MODRI RAT?



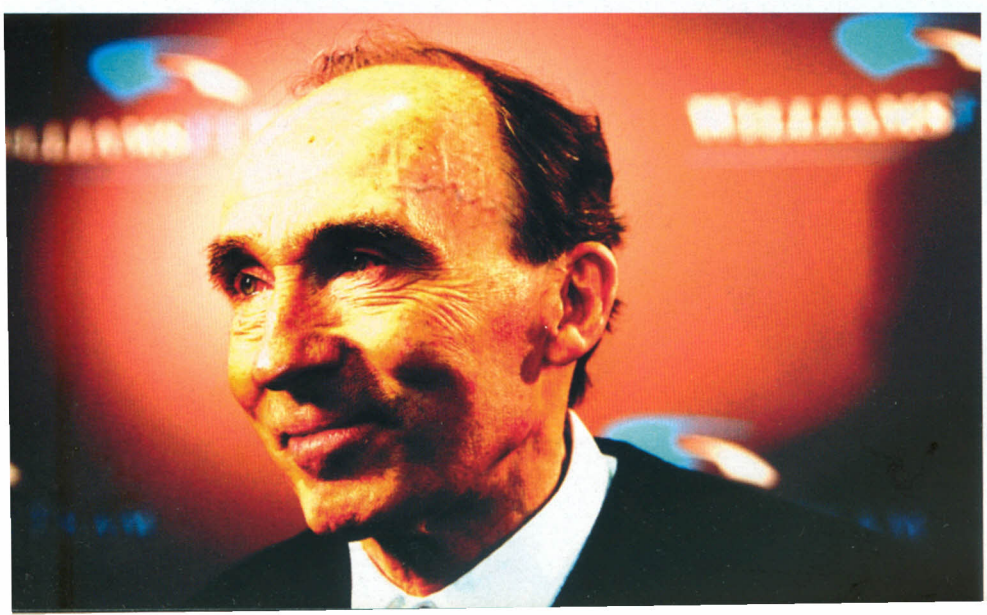
U ovo doba naglašenih odnosa između F1 konstruktora i velikih proizvođača motora, nijedan nije završio tako loše kao odnos Williams-BMW, ili kako se to službeno zvalo: BMW.Williams F1.
Zanemarimo li tu nespretnu točku - pokušaj da se približe točka com generaciji - taj je naziv imao duboko značenje. BMW je iskašljao ogroman novac za pravo na prvo mjesto u imenu ekipe, pa ipak ta ekipa koju su označili kao svoju vlastitu, to u zbilji nije nikad bila. Za cijeli je svijet ekipa uvijek ostala Williams.
Sukob identiteta i pristupa prouzročio je ogorčenost, koja je za posljedicu dovela do lošijih postignuća i, neizbježno, upiranja prstom i razlaza. Ali BMW sada konačno ima ono što je htio: ekipu koju će zvati svojom vlastitom, BMW-Sauber (nema točke, jeste li primijetili? A i ime Sauber će odbaciti u određenom, propisanom roku). Ali staro rivalstvo se nastavlja i oni su poput netom razvedenog para koji se zatekao na istoj žurci. I jedni i drugi se nadaju da će sezonu 2006. iskoristiti kao platformu za očuvanje obraza, i kako bi nadmašili onog drugog.
Pod povećalom je 14 najistaknutijih reputacija. Tko će u svakom paru bolje odraditi posao?

Velike zvjerke Frank Williams protiv Burkharda Göschela

Ne postoji nikakva sumnja u savršene kvalifikacije Franka Williamsa (prvog čovjeka ekipe). Od 1977., kad je osnovan Williams Grand Prix Engineering, vodio je svoju posadu do 113 Grand Prix pobjeda, sedam vozačkih prvenstava i devet prvenstava konstruktora. Čak je i Kraljica 1999., priznala opseg njegovih postignuća, učinivši ga vitezom prilikom novogodišnje podjele odlikovanja.
A on je i više od toga, još je uvijek žila kucavica ekipe, koja personificira njihovu strast i identitet. On je Williams. Ta istaknuta figura, naravno, neprocijenjiva je kao motivator i magnet za sponzorstva. Ali on je također i lukavi igrač - sjećate li se njegove agresivne metode pregovaranja u vrijeme dviju Jensongate afera, koja je njegovoj ekipi donijela preko 30 milijuna dolara za krpanje rupe u budžetu za motore koju je prouzrokovao odlazak BMW-a?
Njemu nasuprot, Burkhard Göschel (član BMW-ovog upravnog odbora, zadužen za razvoj) je bez karizme. On je samo veza između BMW-Saubera i uprave BMW-a. Dok Frank svoje dane provodi u svom uredu u Groveu, Göschela se rijetko može naći u Sauberovoj švicarskoj bazi u Hinwilu. Usprkos tome, Göschel nadzire razvoj svakog novog BMW-ovog projekta automobila, od kojih je model F1.06 tek jedan u nizu. Zato on nije toliko u dodiru s Formulom 1. Mario Theissen (direktor motosporta BMW-a) odgovoran je Göschelu, a Göschel izvještava upravni odbor i, ako je sve u redu, novci i dalje teku.
Pa ipak, ne možemo reći da Göschel nije strastven ili nije upućen u Formulu 1. On je potpuno predan BMW-om F1 projektu i predsjednik je odbora Grand Prix Manufacturers Association (GPMA), koji lobira za bolje ugovore za ekipe.
Oni koji ga poznaju kažu da je vrlo direktan strateški mislilac, sposoban identificirati značajne točke problema i donijeti dobre odluke na visokoj razini. No ipak, on nije navikao na pritisak svojstven pri upravljanju jednom Grand Prix ekipom. Williams ima takvih sposobnosti na bacanje. Ili bolje rečeno, sigurno je imao. Ekipa Willy nije osvojila naslov prvaka svijeta od 1997. Od tada se Formula 1 promijenila gotovo do neprepoznatljivosti. Da li su Frank i njegova ekipa uspjeli održali korak?



Williams (dolje) zna više trikova, ali Göschel (lijevo) možda ima oštriji um



Frank Williams 9/10
Burkhard Göschel 6/10

Malo manje zvjerke Patrick Head protiv Maria Theissena

Mrzovoljni Head (Williamsov direktor inženjeringa) i super uglađeni Theissen su definitivno u povoljnijem položaju u odvojenim ekipama. Naravno, praktički je tako ionako bilo u doba Williams-BMW-a - odvojeni motorhomeovi za britanske i njemačke kontingente pojačavali su ugođaj rovovskog rata.
Head i Theissen su personificirali konflikt: Head, stara-škola, 30-postotni dioničar u Williamsu (u odnosu na Frankovih 70 posto); Theissen, mladi, BMW-ov laktaš bogatog brka. Njegove su ambicije da postane prvi čovjek ekipe bile toliko neskrivene da je to graničilo s nepristojnošću. Theissenu, međutim, treba skinuti kapu jer je postigao svoj san, između ostalog i zato što je morao uvjeriti odbor BMW-a da je kupovina Saubera "savršeno rješenje" BMW-ovih neobuzdanih želja u Formuli 1. A ne zaboravimo, Theissen je bio taj koji je taj isti odbor 1999. uvjerio da je pravo rješenje Williams.
Najveći zadatak koji predstoji Theissenu je objediniti operacije u Hinwilu i Münchenu (sjedištu BMW-ovog programa motora). To bi trebalo biti puno lakše nego što je bilo s Williamsom, obzirom da obje strane prihvaćaju kodeks rada samo jedne kompanije. Ali, kao i s Göschelom, treba pričekati i vidjeti.





Head (gore) i Theissen (dolje) vole se kao pas i mačka

Williams u Patricku Headu ima jednog od najiskusnijih i najtalentiranijih inženjerskih mozgova u pedoku. Pitanje je da li postojeća struktura ekipe omogućava da se iz njega izvuče maksimum. Head se u 2004. povukao kako bi Samu Michaelu prepustio ulogu tehničkog direktora, a sam preuzeo više stratešku ulogu u ekipi. Head poštuje Michaela i dozvoljava mu da napreduje, ali sada treba uskladiti svoje ograde prema Michaelovom novom pristupu s vlastitim osjećajem za najbolje obavljen posao. Head možda razmišlja na staromodan način, ali ako



Webber (gore) predvodi napad Williamsa s modelom FW28, ali Australac u 2005. nije ostavio tako dobar dojam kao Heidfeld (desno), danas velika nada BMW-a

ga Williamsu ne iskoriste u potpunosti, to će donijeti veliku štetu.

Patrick Head 7/10
Mario Theissen 6/10

Par sigurnih ruku Mark Webber protiv Nicka Heidfelda

Webber je u Williamsu nadmašio Heidfelda u kvalifikacijama 9:5 prošle sezone (prije nego što je Heidfeld propustio pet završnih utrka zbog ozljede). U prosjeku, Australac je bio bolji za 2,5 pozicije na gridu i bio je u prosjeku 0,486 sekunde brži u kvalifikacijama. Ali Heidfeld je bio taj koji je Williamsu donio jedini pole position, u Nürburgringu, što je bilo značajno za sezonu u kojoj je češće dostizao završne uspjehe. Popeo se na tri postolja (Malezija, Monako i Nürburgring), Webber samo jednom (Monako) i, nakon Turske (njihove posljednje utrke zajedno), predvodio je Webbera u prvenstvu vozača s 28 bodova prema 24. Heidfeld je vozio brži krug u utrci devet puta, tako da ti rezultati odražavaju pravu razliku među njima u utrkama.

Od Malezije nadalje, postalo je jasno da Heidfeld ima mudriji natjecatelski mozak, da bolje procijenjuje svoje vrijeme, dok je baš u Sepangu Webber uprskao pokušaj pretjecanja Fisichelle za treće mjesto. I u Monaku je Heidfeld pokazao veću vozačku spretnost kad je bez problema prešao Alonsa u zavoju Nouvelle chicane, dok je tri kruga kasnije Webberov pokušaj imitacije bio puno nespretniji. Od 2001. do 2003. Heidfeld je proveo tri sezone u Sauberu, i u BMW-u ga obožavaju. On bi se trebao lako obračunati s Villeneuveom, premda je malo vjerojatno da će baš zapaliti mase.

Prošle su sezone svi očekivali da će se Webber savršeno uklopiti u Williams, ali to se još izgleda nije dogodilo. Ove godine, s očekivanjima koja su manja, kemija bi mogla biti bolja. Webber sad razumije kako funkcionira ekipa, ali morat će pobijediti Rosberga. Ako ga plavokosi rookie ispraši, to će zapravo biti kraj njegove karijere.

Mark Weber 6/10
Nick Heidfeld 7/10

Dvije enigme Nico Rosberg protiv Jacquesa Villeneuevea

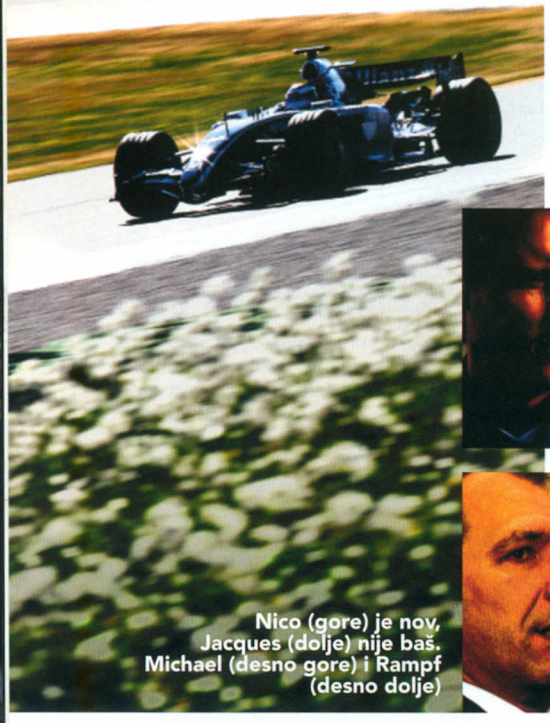
Koga biste radije imali u ekipi - novaka ili bivšeg prvaka? Budimo iskreni, BMW bi vjerojatno preferirao nekog drugog, ali je Villeneueveov dvogodišnji ugovor s Peterom Sauberom bio posve bez rupa i Nijemci ga se jednostavno nisu mogli riješiti. BMW-ovo veliko odlaganje potvrde Kanađanina - dok je sam Jacques svo vrijeme bio uvjeren kako ostaje u BMW-u - navodi na pomisao kako privrženost nije bila obostrana.

Može se razumjeti zašto. Sam se Sauber prošle godine nije supsprezao u kritiziranju Villeneueveove brzine, iako se, kako je sezona odmicala, ona znatno poboljšala u odnosu na Massu. Osim toga, Villeneuve može imati štetan, destabilizirajući utjecaj - što je sve samo ne idealno za ekipu koja prolazi kroz delikatno prijelazno razdoblje.

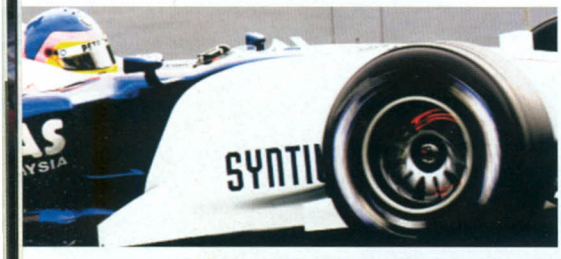
Rosberg bi trebao imati suprotan efekat na Williams. Svjež talent može inspirirati ekipu, a da ironija bude još veća, upravo je takav je bio efekt dolaska Villeneuvea u Williams prije 10 godina. Rosbergu trenutno nedostaje iskustvo u Formuli 1, ali njegova energija i disciplina brzo će mu pomoći da nadoknadi sve trenutne nedostatke. On je silno motiviran i zastrašujuće talentiran, što je savršeno za prvu godinu u Formuli 1.

Nico Rosberg 6/10
Jacques Villeneuve 4/10

"Weber mora pobijediti Rosberga. Ako ga plavokosi rookie ispraši, njegova je karijera, praktički, završena"



Nico (gore) je nov, Jacques (dolje) nije baš. Michael (desno gore) i Rampf (desno dolje)



Tehnički direktori Sam Michael protiv Willyja Rampfa

Na prvi pogled, teško da biste uspjeli pronaći dva tehnička direktora koji se po temperamentu više razlikuju. Michael je mlad, i uvijek lako vidljiv u Williamsu; Rampf je stariji, smireniji i uvijek negdje u pozadini u Sauberu. Ali obojica su pravi majstori u svojem poslu. Bivši BMW-ov zaposlenik, Rampf se dobro uklopio u nove strukture. Njegov tehnički odjel je stabilan i sve veći, njegov budžet je porastao i ima aerodinamički tunel koji je posljednja riječ tehnike, iako trenutno s nedovoljnim osobljem i još nedovoljno iskorišten. BMW će ove sezone povećati Sauberovu radnu snagu za 100 ljudi, a više od polovice toga bit će aerodinamičari. I Rampf nastavlja solidno raditi svoj posao.

Što se Michaela tiče, pritisak je definitivno prisutan. On je jako inteligentan i talentiran inženjer, ali prva puna sezona njegovog upravljanja, 2005., je bila Williamsova najgora od 1999. (bili su tek peti u prvenstvu konstruktora). Dakle, napredak je imperativ. Nadalje, Michael je, nehotice, povećao sam sebi pritisak nakon nagovještaja da bi performanse BMW motora mogle biti uzrok slabijih rezultata modela FW 27 u 2006. Ovogodišnji Cosworthov CA V8 je, bar na početku sezone, najsnažniji motor od svih, pa sada ovakve isprike neće baš držati vodu. Michael se također mora suočiti s prelaskom na Bridgestoneove gume, i s tanjim budžetom koji više nije podržan od strane velikog proizvođača automobila, tako da on i nije u jako povoljnoj situaciji. U posljednje vrijeme je i njegov tehnički tim bio nestabilan: šef dizajna Jörg Zander, šef aerodinamike Loic Bigois i glavni menadžer ekipe Tim Newton su svi novi u svojim ulogama. Da li će sve sjesti na svoje mjesto ovisit će o Michaelovim menadžerskim sposobnostima, a bilo koja daljnja nestabilnost će ih dovesti u sumnju.

Sam Michael 7/10
Willy Rampf 6/10

"Michael je mlad i uvijek lako vidljiv u Williamsu; Rampf je stariji iuvijek negdje u pozadini"

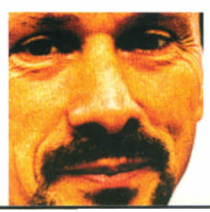
Snagatori Alex Hitzinger protiv Heinza Paschena

Obojica, i Hitzinger (šef razvojnog odjela Formule 1 u Cosworthu) i Paschen (tehnički direktor BMW-a za motore) moraju mnogo toga dokazati. Za Hitzingera, 2006. je propagandni projekt kojim će privući kupce za 2007. Do sada je motor CA V8 potvrdio Cosworthovu reputaciju u Formuli 1. Konačna će odluka ipak ovisiti o tome kako će završiti sezonu: razvoj motora mogao bi jednostavno biti preskup. Unapređenje motora košta oko 3 milijuna dolara po koraku, i financijski preopterećeni Williams morat će to platiti svaki put.

Iskustvo Coswortha u izradi V8 motora bi ipak trebalo pomoći, i upravo su njihovi inženjeri (zajedno s Renaultovima) sročili većinu originalnih prijedloga za 2,4-litarski V8 format. Paschen, s druge strane, mora dokazati da BMW još uvijek može izgraditi super motor. Istina je da je njihova tendencija trenutno silazna. BMW-ov V10 bio je najbolji motor u Formuli 1 2002., ali to je bilo prije četiri godine. Paschen je preuzeo svoju dužnost krajem 2002., tako da je okretanje trenda na bolje sada za njega vitalno. Prema predsezonskim procjenama F1 Racinga, od BMW-a je po snazi slabiji bio jedino (tada) klimavi V8 Mercedes; kako bilo da bilo, njihov bi razvojni budžet trebao obilato zasjeniti Cosworthov.

Alex Hitzingef 8/10
Heinz Paschen 7/10





Hitzinger (lijevo) i Paschen (dolje) odigrat će u 2006. ključne uloge

Ljudi petkom Alex Wurz protiv Roberta Kubice

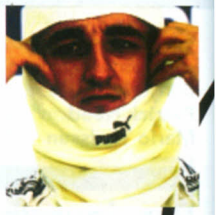
Wurz je odličan izbor za trećeg vozača Williamsa. On je vjerojatno najpredaniji i najvještiji - a da ni ne spominjemo koliko je vraški brz - test vozač u Formuli 1, i unosi disciplinu u testiranje koja je ovoj ekipi posljednjih godina nedostajala.

Otkako je stigao u Williams, Wurz je svoje veliko iskustvo orijentirao prema poboljšanju ključnih operativnih procedura u testovima, i bitno je utjecao je na program Bridgestoneove razvojne linije, što je već dovelo do vidljivog napretka preformansi.

Kubica, pak, ne može biti veći početnik. Pobijedio je u Renaultovoj Svjetskoj seriji 2005. i dobio posao u BMW-u na temelju vrlo impresivnog testa za Renault u Barceloni. BMW će na duže staze trebati iskusnijeg test vozača ali, za sada, čini se da Kubica pristojno odrađuje svoj posao. Zapravo, trenutni aranžman vjerojatno više koristiti njemu nego BMW-u.

Alex Wurz 8/10
Robert Kubica 4/10





Wurz (gore) i Kubica (dolje): iskustvo protiv mladosti

KONAČNI ZBROJ Williams51/70 BMW40/70

Opće je konsenzus u Formuli 1 da će BMW ove sezone pobijediti Williams, ako ni zbog čega drugog, a ono zato što se BMW vozi na Michelin, a Williams na Brigdestone gumama. No, mi dajemo bolje ocjene Williamsovim ključnim igračima nego BMW-ovim, zbog njihovog iskustva i talenta. Za Williams, ključna je stvar da na razini ekipe sve sjedne na svoje mjesto. Potencijal je tu, ali se ipak može dogoditi da oni ponešto podbace u svojoj kolektivnoj primjeni. F1

(R)EVOL

Mala firma Cosworth, Williamsov partner u 2006. čiji se novi V8 motor prvi zavrtio preko 20.000 okretaja u minuti prošle zime, ima nevjerojatnu povijest u Formuli 1

Piše: Steve Cooper **Fotografije:** Marc Wright

Cosworth je 1967., financiran od Forda, naelektrizirao Formulu 1 svojom brilijantnom DFV (dvaput po četiri ventila) konstrukcijom, još uvijek najuspješnijim Grand Prix motorom svih vremena. Pobijedio je na svom prvom nastupu, i nastavio pobjeđivati sve do osamdesetih. Zatim je u devedesetima Cosworth proizveo nasljednika nazvanog Zetec R koji je Michaelu Schumacheru donio njegov prvi svjetski naslov. A sada postoje naznake da su ponovno na starom putu, ovaj put bez Fordove pomoći. F1 Racing istražuje sva tri motora.

2006 Cosworth CA



Prava je strka u upravi Cosworth u Northamptonu. Ovogodišnji V8 - njihov prvi u 12 godina - je pravo ludilo, i sezonu započinje kao motor s najviše okretaja i najviše snage među svim novim motorima. Mnogi su sugerirali da im je glavna prednost u njihovom dugogodišnjem iskustvu s V8 motorima. "Ne bih se složio", kaže šef F1 odjela, Alex Hitzinger. "Naš je posljednji V8 u Formuli 1 napravljen 1994.; ne možemo samo otvoriti prašnjavu, staru ladicu i reći, 'Ah evo, tu su sve informacije koje su nam potrebne za novi motor!' To je glupost."

Usprkos uvođenju striktnih pravila o 2,4 litre u 2006., CA je uvijek težio biti radikalan. Hitzinger se pridružio F1 programu u 2003., i trebale su mu dvije godine da definira specifikacije motora koji bi bio posljednja riječ tehnike. Svjestan činjenice da je stari V10 bačen u zapećak, latio se posla oko stvaranja V8 motora koji bi u budućnosti mogao dugo biti usavršavan i prerađivan.

"Ovo je najbolji motor na kojem je Cosworth radio posljednjih godina," kaže. "Ove smo godine htjeli iznenaditi mnoge u Formuli 1. Moj je cilj bio stvoriti motor prema kojem bi se svi ravnali. I želimo pobjede; mi ovdje nismo samo da zadovoljimo brojeve."

Činjenica da motor pokreće Williamse izvor je velikog ponosa i motivacija svim zaposlenima u Northamptonu. Cijeli odnos između dvije firme jako dobro funkcionira.

Usprkos tome, cinici ne vjeruju da će se Cosworth, suočen s napadom velikih automobilskih proizvođača, moći dugo suprotstavljati njihovom progresivnom naletu. Hitzinger se ne osvrće na takve stvari. "Najveća promjena nije bila u gubitku Forda, već u dobitku Williamsa," kaže on. "Čim je postalo jasno da ćemo u 2006. raditi s Williamsom, cijela je tvornica zabrujala o tome. U firmi vlada uvjerenje da je ovo najbolja prilika koju smo imali u posljednjem desetljeću."

Suosnivač Cosworth Keith Duckworth bio bi ponosan... ▷

LUCIJA!



Kompaktan i lagan - CA teži samo 95 kg i izbacuje 745 konja. Nico Rosberg (suprotna stranica) testira ga u Španjolskoj

1994 Ford-Cosworth EC (Zetec-R)



Može vam se oprostiti što se niste sjetili da je Cossie još 1994. pobijedio u svjetskom prvenstvu. Usred Renaultove V10 dominacije u Formuli 1, taj se borbeni, mali V8 razularío do neočekivane slave u Benettonu B194 Michaela Schumachera - ali ti uspjesi nisu nikada bili primjereno slavljeni.

Do kasnih osamdesetih smatralo se da Cosworth ne drži korak s modernom Formulom 1. Konačno, oni su bili posljednji proizvođač motora koji se pridružio pošasti izgradnje turbo motora ("Keith je turbo motore uvijek, iz nekog razloga, smatrao 'varanjem'," kaže Bernard Ferguson, komercijalni direktor), a kada su 1987. izgradili svoj novi atmosferski 3,5-litarski motor, nitko nije bio osobito uzbuđen oko toga. Također, njihov se ugled nije osobito povećao niti snabdijevanjem cijelog niza malih privatnih ekipa standardnim DFR V8 motorima. No, negdje u pozadini polako je sazrijevao Cosworthov odličan tehnički odnos s Benettonom - novi HB V8, predstavljen 1989. vrlo je brzo počeo povremeno pobjeđivati u Grand Prix utrkama. 1993. taj je kompaktni motor bio ugrađivan u Benettone, ali i u McLarene, i postao je istinski hit, s čak 6 pobjeda te sezone.

"Usred dominacije Renaulta V10 u Formuli 1, Cosworthov mali, snažni EC V8 dohvatio je neočekivanu slavu u Schumacherovom Benettonu"

"Zauzeli smo dobru poziciju za početak 1994.," kaže Ferguson. "1993. smo radili s nekim vrlo odlučnim ljudima. Ron Dennis, Flavio Briatore i Tom Walkinshaw tjeralisu nas do maksimuma. Mnogi također zaboravljaju činjenicu da smo u isto vrijeme imali Sennu i Schumachera, a i Nigel Mansell je za nas pobjeđivao u CART-u. Stoga smo bili u stanju povući jake veze za 1994."

Kako McLaren nije želio ostati tek "gostujuća" ekipa, preuzeo je Peugeotove motore, i Benetton je tada postao Cosworthov jedini fokus. Njihov novi motor, službeno nazvan Zetec-R, ali interno poznat kao EC, očigledno je nasljedio najbolje karakteristike svog prethodnika iz uspješne 1993. Ferguson objašnjava: "Sezonu smo počeli izuzetno agresivno. S EC motorom smo okrenuli novi list - to je bitno drugačiji motor s mnogo većim promjerom klipova od HB motora. Možda to nije bio najjači motor na svijetu, ali je obično bio pouzdan i imao je enormni okretni moment. Čak i kad se u Barceloni te 1994. mjenjač zaglavio u petoj brzini, Schumacher je ipak završio utrku na drugom mjestu."

Ali, usprkos Cosworthovoj reputaciji, EC je prošao bez pohvala. "Ford nije bio jako dobar u reklamiranju svojih uspjeha," kaže Ferguson. "Pitam se nije li na manji publicitet oko svjetskog prvenstva u 1994. utjecao prelazak Benettona Renaultu, na kraju te godine. Izgledalo je kao da se Ford malo pogubio."



Zetec-R bio je Pepeljuga među motorima: o njemu se malo govorilo, ali ipak je Schumachera (suprotna stranica) odnio do naslova prvaka 1994.

1967 Ford-Cosworth DFV



Teško je pisati o Cosworthovom DFV motoru, bez da se odmah ne izgubite u lirici. Gotovo je nevjerojatno, no taj je motor postao uobičajeni element u 155 Grand Prix pobjeda, pogonski agregat koji je tolikima omogućio da uđu u svijet utrka Formule 1. Vladavina DFV-a protegla se kroz tri desetljeća, počevši s autima tankim poput olovke i završivši u dobu turbo monstruma od gotovo tisuću konja.

Motor je 1966. naručio Lotusov šef Colin Chapman; od Keitha Duckwortha i partnera Mikea Costina zatražio je proizvodnju motora za novi 3-litarski format Formule 1. Razvoj motora financirao je Ford sa 100.000 funti (tada 278.000 dolara). Fordova investicija je Lotusu dala ekskluzivno pravo na motor u 1967., ali presudno je bilo to što je motor pušten u slobodnu prodaju od 1968. nadalje.

DFV-ova priča počinje na istinski bajkovit način, 1967. na Grand Prixu Nizozemske: Graham Hill je ugrabio najbolje startno mjesto, a Jim Clark je sljedećeg dana lakoćom pobijedio. Nije teško odmah sagledati sve tehničke kvalitete DFV-a - bio je to prvi motor koji je funkcionirao kao intergralni dio šasije, pričvršćen na pregradu odmah iza vozača na Chapmanovom elegantnom Lotusu 49. Motor je redefinirao i mjerila pouzdanosti, porazivši pritom kako teške i komplicirane V12 agregate Ferrarija i Maseratija, tako i robusnu ali manje snažnu V osmicu australskog Repcoa.

"U kasnim šezdesetima u Formuli 1 je bilo mnogo snažnih motora," kaže Ferguson, "Ali, su svi bili vrlo nepouzdani. DFV je bio konstrukcijski zamišljen s razinom kvalitete koja se mogla ponavljati. I omogućavao

"DFV je premostio tri desetljeća, od automobila tankih poput olovke, do turbo monstruma od gotovo tisuću konja"

je ljudima da se utrkuju s razumno predvidivom razinom postignuća i pouzdanosti. Prije to nitko nikada nije uspio.

"Keith je uvijek znao reći, 'Jedan doista dobar inženjer uspjet će uz trošak od jednog penija izraditi ono za što će prosječni inženjer potrošiti 10 penija.' Na taj smo način uvijek pokušavali raditi. A u današnje se vrijeme vidi koliko je takav stav bio proročanski, obzirom da japanski i njemački proizvođači motora troše ogromne svote na svoje F1 projekte, a mi se ipak uspijevamo s njima ravnopravno boriti."

DFV je motor koji je neizbrisivo utisnuo ime ove male kompanije u povijest Formule 1. Ferguson ovako sumira Duckworthovu baštinu: "Netko je u Cosworthu nedavno rekao: 'Nisam nikad upoznao Keitha, ali znam koliko mu mnogo dugujem', i to je vrsta utjecaja koju on još uvijek širi."

Tri dragulja

	DFV (1967.)	EC (1994.)	CA (2006.)
ZAPREMNINA	2.993 ccm	3.494 ccm	2.398 ccm
CILINDARA	V8	V8	V8
KONJSKIH SNAGA	410	750	745
BROJ OKRETAJA/MIN	9.000	13.800	20.000
TEŽINA	168 kg	135 kg	95 kg
KUT CILINDARA	90°	75°	90°



Slavni DFV promijenio je lice Formule 1 kao niti jedan drugi motor u povijesti. Jim Clark (suprotna stranica) pobijedio je u prvoj utrci ovog motora





Francuski mu je bio nikakav, a nastup stidljiv, ali Whiteov motor iz 2005. jedino može biti simboliziran Trijumfalnim vratima

Quel triomphe!

Kad je Rob White došao, V10 nije baš najbolje radio, a s radnom snagom nije mogao komunicirati. Godinu dana nakon njegovog dolaska, Renault je osvojio dva svjetska prvenstva

Piše: Steve Cooper **Fotografije:** Glenn Dunbar/LAT

Renaultova tvornica u Viry-Châtillonu je posljednjih desetljeća bila poprište značajnog dijela povijesti francuskog automobilističkog sporta. Upravo tu je još u šezdesetima znameniti Amedee Gordini živio i gradio svoje automobile. U sedamdesetima Gerard Larrousse je upravljao žutim sportskim Renaultovim pobjednicima u Le Mansu, a u istom postrojenju se razvio i znameniti F1 turbo projekt. Do danas je Viry-Châtillon ostao dom Renaulta Formule 1. Tu su izrađeni turbo automobili - famozni "žuti čajnici", a i dominantni V10 motori također su konstruirani ovdje. Ti su efikasni, kompaktni motori, u različitim verzijama, odgurali ni manje ni više nego čak šest vozača do njihovih naslova svjetskih prvaka. Normalno, lokalci su vraški ponosni na sva ta postignuća, ali sad, usred Gauloisesa, cognaca, petanquea i escargotesa en brochette, tamo radi, o užasa!, jedan Englez!

Mogli biste pomisliti da će se slavno nasljedstvo Renaulta dijeliti s takvim strancem užasno nevoljko. Ali društvo iz Viryja izuzetno je toplo prihvatilo Roba Whitea, zamjenika Renaultovog menadžera direktora (za motore), čovjeka odgovornog za program motora ekipe Formule 1. On je, od siječnja 2004., pridobio svoje nove kolege ne samo predanošću i tehničkom briljantnošću, već i svojom odlučnošću da se uhvati ukoštac s radnom sredinom i zemljom u koju je stigao kao nepoznati uljez.

"Prvog radnog dana u tvornici sam bio svima predstavljen," kaže stidljivošću koja je njegov zaštitini znak. "Htio sam sve pozdraviti, i stao sam pred mnoštvo ljudi - ali sam bio u stanju izreći tek nekoliko riječi mog školskog francuskog. Bilo je to sve od mene."

Bio je to nervozan početak, ali stvorio je dobar utisak. "Prvih nekoliko tjedana bilo je prilično grozničavo," priznaje. "Istovremeno s osnovnim početkom posla,

Quel triomphe!

Kad je Rob White došao, V10 nije baš najbolje radio, a s radnom snagom nije mogao komunicirati. Godinu dana nakon njegovog dolaska, Renault je osvojio dva svjetska prvenstva

Piše: Steve Cooper **Fotografije:** Glenn Dunbar/LAT

Francuski mu je bio nikakav, a nastup stidljiv, ali Whiteov motor iz 2005. jedino može biti simboliziran Trijumfalnim vratima

Renaultova tvornica u Viry-Châtillonu je posljednjih desetljeća bila poprište značajnog dijela povijesti francuskog automobilističkog sporta. Upravo tu je još u šezdesetima znameniti Amedee Gordini živio i gradio svoje automobile. U sedamdesetima Gerard Larrousse je upravljao žutim sportskim Renaultovim pobjednicima u Le Mansu, a u istom postrojenju se razvio i znameniti F1 turbo projekt. Do danas je Viry-Châtillon ostao dom Renaulta Formule 1. Tu su izrađeni turbo automobili - famozni "žuti čajnici", a i dominantni V10 motori također su konstruirani ovdje. Ti su efikasni, kompaktni motori, u različitim verzijama, odgurali ni manje ni više nego čak šest vozača do nijhovih naslova svjetskih prvaka. Normalno, lokalci su vraški ponosni na sva ta postignuća, ali sad, usred Gauloisesa, cognaca, petanquea i escargotesa en brochette, tamo radi, o užasa!, jedan Englez! Mogli biste pomisliti da će se slavno nasljedstvo Renaulta dijeliti s takvim strancem užasno nevoljko. Ali društvo iz Viryja izuzetno je toplo prihvatilo Roba Whitea, zamjenika Renaultovog menadžera direktora (za motore), čovjeka odgovornog za program motora ekipe Formule 1. On je, od siječnja 2004., pridobio svoje nove kolege ne samo predanošću i tehničkom briljantnošću, već i svojom odlučnošću da se uhvati ukoštac s radnom sredinom i zemljom u koju je stigao kao nepoznati uljez.

"Prvog radnog dana u tvornici sam bio svima predstavljen," kaže stidljivošću koja je njegov zaštitini znak. "Htio sam sve pozdraviti, i stao sam pred mnoštvo ljudi - ali sam bio u stanju izreći tek nekoliko riječi mog školskog francuskog. Bilo je to sve od mene."

Bio je to nervozan početak, ali stvorio je dobar utisak. "Prvih nekoliko tjedana bilo je prilično grozničavo," priznaje. "Istovremeno s osnovnim početkom posla,

morao sam brzo naučiti dovoljno francuskog jezika da preživim, i dovoljno o zemlji da počnem normalno živjeti. To je podrazumijevalo pronalaženje mjesta stanovanja, sređivanje bankovnog računa - sve svakodnevne stvari koje je trebalo obaviti.

"Ali, od samog početka nije postojala nikakva mogućnost da pričanje na francuskom ne bude obavezno. Jako mi je stalo do kontakta s ljudima i nikad se nisam htio osjećati izolirano zbog vlastitog neznanja jezika. Ali, da budem iskren, svi ti komplicirani tehnički izrazi prilično se brzo nauče."

Teško je ne diviti se čovjeku koji se preselio u stranu zemlju, i prihvatio vrlo odgovornog posla, praktički bez znanja jezika nove sredine. A posao se sastojao u preuzimanju uzdi odjela za motore, uhvaćenog u kovitlac nakon uvođenja pionirskog, ali na kraju promašenog koncepta motora sa širokim kutom među cilindrima.

White je već sa svojim prvim izrađenim motorom postao čovjek koji je Renault odveo do prvog ekipnog naslova svjetskog prvaka. Nevjerojatno. Ali, pitate li ga o tom njegovom golemom podvigu, on će ga oslikati tako da će njegov udio izgledati mnogo manje važnim od udjela radnih kolega.

"Dobra grupa ljudi me jako dobro opslužuje," kaže bez tračka sladunjave lažne skromnosti. "Obično na efikasan i opće prihvatljiv način brzo stižemo do svakog zaključka."

Da, White je daleko preskroman da bi inzistirao na tome da je njegov doprinos vrijedniji od bilo čijeg drugog. I upravo je zbog toga Renaultov šef dizajna motora takav dragulj - momak koji razumije svoju poziciju u širokoj slici stvari precizno kao što, recimo, razumije podešavanje redosljeda i vremena paljenja u motoru ili radni ritam motora u jednom krugu u Silverstoneu.

Doista, Whiteov je mozak posve tehnički orijentiran, poput motora koje je osmislio. Njegova je konverzacija ispripletana kaskadama, ciljevima, orijentacijskim izborima, funkcijama; radi se očito o besprijekorno urednom, pa ipak intuitivnom umu inženjera, prožetom odmjerenom, nepokolebljivom logikom.

Povremeno će pauzirati u razmišljanju. Ponekad, to sam priznaje, traži pravu englesku riječ koja bi zamijenila francuski izraz koji bi mu prvo pao na um. Većinom ipak razmisli prije nego progovori, gotovo kao da svoje ideje treba zauzdati prije nego ih jasno izgovori. Gotovo je simpatično vidjeti koliko se iskreno trudi ne bi li vam pružio najrazumljiviji, najiskreniji i najtočniji odgovor. On vam nikad neće servirati dosjetljivu, ali praznu dosjetku.

Whiteova vjera u komunikaciju je totalna - vrlo promućurno od čovjeka čiji posao toliko ovisi o jeziku. Spominje knjigu o menadžmentu koju drži u svom uredu. Napominje da nema mnogo takvih knjiga, ali upravo u ovoj knjizi ima jedan grafikon koji prikazuje da što se više udaljavaš od svojih kolega, to više trpi komunikacija.

"Ako sjediš na više od 30 metara udaljenosti od nekog," kaže on, „samo je oko 15 posto vjerojatnosti da ćeš s tom osobom razgovarati više od jednom na tjedan. Ako se odmakneš još dalje, sve se još više smanjuje, recimo na dva ili tri posto."

U Renaultu je veći naglasak upravo na uspješnoj i djelotvornoj komunikaciji nego na gotovo bilo čemu drugom. Tako, primjerice, svake srijede djelatnici Viryja mogu koristiti avion koji tjedno prometuje od lokalnog aerodroma do Oxforda. Kreće u 8 ujutro, i na taj se način omogućava osoblju iz odjela motora



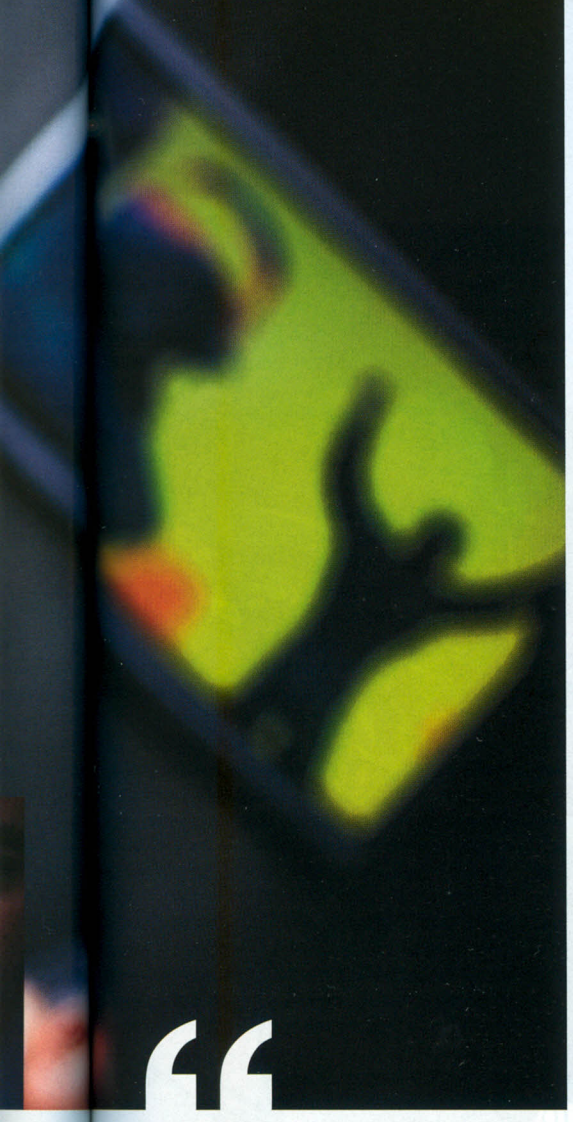
White je skroman, ali ne do iritantnosti - i vrlo je jak timski igrač: "Mi samo radimo manje glupih stvari od drugih ekipa"



ROB WHITE - CV

Rođen: 15. srpnja 1965., Camblesforth, Yorkshire, Engleska
Živi: blizu Pariza
Status: partner Karen

1988.: zapošljava se u Cosworthu nakon diplome strojarstva na Southampton Universityju
1988-1990.: razvojni inženjer na Indy motorima, Cosworth
1990-1992.: stariji razvojni inženjer na Indy motorima, Cosworth
1993-1994.: inženjer za staze na Indy motorima (Torrance, Kalifornija), Cosworth
1994-1997.: glavni inženjer za Indy motore, Cosworth
1997-2003.: glavni inženjer za F1 motore, Cosworth
2004-2005.: tehnički direktor za motore, Renault
2006.: zamjenik direktora menadžera (motori), Renault



"Znamo da je ono što imamo krhko. To što smo pobijedili prošle godine ne znači da ćemo pobijediti i ove"

i šasija da se međusobno sureće, razgovara i stvara.

"Jako je dobro posjesti ljude oko stola," kaže White. "Ljudski kontakt još uvijek predstavlja veliki dio našeg posla. Ljudi su važni. Jedna od stvari koja se tijekom godina razvila je kvalitetna razmjena između ljudi na svakom nivou unutar kompanije. Postoji pravo povjerenje i drugarstvo. Dovoljno smo snažni da možemo biti vrlo direktni jedni prema drugima - možemo raspravljati i znamo zašto raspravljamo: kako bismo došli do boljeg zaključka."

Za tvrtku koja je prisiljena razgovarati na dva jezika i na dvije lokacije, u Renaultu postoji izvanredan nivo harmonije - što drugdje u Formuli 1 nije osobito prihvaćena filozofija. Mercedes i McLaren su, tako, više puta potvrdili da uzajamno nepovjerenje donosi osrednje rezultate. A Honda tek treba sve uvjeriti da između Tochigija i Brackleya postoji istinska harmonija. Koliko će München biti susretljiv u odnosu s Hinwilom?

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT, MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

Renaultova povijest inovacija

Kao proizvođači motora, Renault su vrlo često utirali nove puteve i kršili nepisana pravila. Dok je većina konstruktora motora najčešće oponašala postojeće, inženjeri iz Viry-Chatillona češće su od svih istraživali nova područja. Evo nekih od najboljih primjera.

TURBO

1977. u Renaultu su odlučili iskoristiti staro i nikad iskorišteno F1 pravilo o motorima s prisilnim napajanjem zraka, i izgradili 1.5-litarski motor s turbo punjačem za kojeg nitko nije vjerovao da može razviti snagu 3-litarskog atmosferskog motora. U početku se činilo da su skeptici u pravu jer se pouzdanost bila grozna. Ali nakon što je 1979. Jean-Pierre Jabouille dobio Grand Prix Francuske, turbo je posve zavladao Formulom 1.



PNEUMATSKI VENTILI

Kad su sredinom osamdesetih turbo motori postali univerzalni u Formuli 1, Renault je izvukao iz rukava novu tehničku inovaciju. Kako se snaga motora približavala brojci od 1.000 konja, inženjeri su se zamislili nad činjenicom da obične metalne opruge na ventilima više ne mogu podnijeti toliki broj okretaja motora. U Renaultu su počeli koristiti pneumatiku (s dušikom pod pritiskom) za pokretanje ventila, eliminirali mehaničku komponentu i drastično povećali efikasnost visokih okretaja motora.



V10

Dobro, nije Renault izmislio V10 motore, ali zajedno s Hondom oni su bili prvi koji su V10 konfiguraciju učinili idealnom za primjenu u Formuli 1. U to vrijeme - krajem osamdesetih - svatko je imao svoju ideju. John Judd gradio je klasične V8 motore, a Lamborghini elegantne, ali slabašne V12. I Ferrari je u to vrijeme još inzistirao na V12 konfiguraciji, ali ubrzo se pokazalo da je upravo V10 mnogo efikasniji format.



ONO ŠTO NIJE USPJELO: ŠIROKOKUTNI MOTOR

Teorija je govorila da, ako izgradite motor s većim kutom među cilindrima, on će biti niži, s nižim težištem, što jako pomaže gradnji efikasnog automobila. Ali, Renaultov je motor bio preslab, s previše opterećenim materijalima. Pobijedio je samo jednom, u Mađarskoj 2003. (desno), no njegove su slabosti zasjenile potencijalne prednosti. Ideja je odbačena, zajedno s njenim kreatorom, Jean-Jacquesom Hisom.



Čak i Toyota tek treba postići istinsko prožimanje europskih i japanskih mozgova, usprkos tome što ih je sve smjestila pod istim krovom. I premda nijedna od ovih ekipa ne oskudijeva u novcu, osoblju ili sredstvima, itekako im nedostaje magični sastojak koji dobru ekipu pretvara u sjajnu.

"Mi jednostavno manje od drugih radimo glupe stvari," kaže White s uvjerenjem. Renault je pojednostavio svjetsko prvenstvo do jednostavnog, golog cilja - osvojiti što je više moguće bodova nedjeljom popodne. To ne znači nužno izgraditi najbrži auto, najsnažniji motor ili unajmiti dva najskuplja vozača. To čak ne znači kupiti novi, luksuzni motorhome za vaše goste u pedoku ili gradnju najsuvremenije tvornice.

Bez nereda koji bi smetao viziji, u Renaultu su unajmili najbolje umove dostupne u svijetu utrka. To je toliko jednostavno da se pitate zašto svi tako ne rade.

"Lako je govoriti o želji za pobjedama u utrkama - ali to nije tako lako postići," kaže White. "Radi se o ljudima i o procesu. Jasno, radi se najboljem korištenju ljudi i procesa pomoću dobrog vodstva, o postavljanju pravih ciljeva i postizanju tih ciljeva uz izbjegavanje nekih od zamki po putu."

Jedna od tih zamki je gubljenje inicijative nakon što ste osvojili svjetsko prvenstvo. Nakon toliko duge borbe oko preotimanja naslova Ferrariju, nitko, ni u Enstoneu ni u Viryju, ne želi olako prepustiti uspjeh nekom drugome.

"Odlučnost je vjerojatno najbolja riječ koja bi mogla dočarati kako se trenutno osjećamo," kaže White. "Znamo da je ono što imamo vrlo krhko. Ne znači da ćeš, zato što si pobijedio lani, to ponovno uspjeti i ove godine. I premda su svi vrlo intenzivno uživali u uspjesima 2005., nije trebalo proći mnogo vremena da se svi u tvornici stopostotno okrenu prema 2006."

Pobjede se ovdje slave mnogo više nego u drugim ekipama. Samo u tvornici Viry, svaki je slobodan zid oblijepljen posterima koji prikazuju rezultate utrka i nasmiješena, šampanjcem oplahnuta lica Alonsa, Fisichelle i Briatorea.

Te postere štampa Renaultova interna služba komunikacija u noći nakon svakog Grand Prixa, a ponedjeljkom ujutro ih se postavlja na zidove svih Renaultovih tvornica diljem Francuske. U svakoj Renaultovoj prodavaonici automobila - i pred očima cijele nacije - posteri se postave u roku od tjedan dana. Za tvrtku koja je navodno nerado uključena u Formulu 1, to je izvanredno visoko profiliran oblik samoreklamiranja.

Ti se posteri sada mogu vidjeti posvuda po Francuskoj. White se prisjeća kako je vlasnik servisne radionice u gradiću u kojem stanuje, još manjem i pospanijem nego što je Viry, bio kompletno zbunjen uslužujući čovjeka čije je lice zurilo u njega s postera iza blagajne.

White se smiješi dok potanko prepričava ovu epizodu. Od onih prvih nesigurnih riječi i koraka pred zathjevnom i, vrlo vjerojatno, skeptičnom publikom, lice Roba Whitea postalo je poznato cijeloj jednoj naciji. Daleko je dogurao. FO


GULF AIR
LEFT REAR
RIGHT REAR
HONDA

SUPER ARROWS

Nakon nekoliko infarktnih mjeseci najmlađa ekipa u Formuli 1 uspjela je startati u Bahreinu - jedva. Evo kako se to dogodilo

Piše: Steve Cooper **Fotografije:** Michael Cooper/LAT

U najudaljenijim dijelu boksova u Bahrainu polako se prorjeđuje civilizacija Formule 1. U sivoj pustinjskoj izmaglici, sve je manje tragova tehnologije i glamura.

Garaža Super Agurija više nego dokazuje taj trend. Ali, kao i sama ekipa, stvari mogu izgledati jednostavnima, ali je zapravo sve točno na mjestu. Osjećaj je nekako dobar. Mehaničari su odjeveni u blještave bijele košulje, dva automobila su uredno, parkirana paralelno, a garaža je savršeno čista.

Nekoliko minuta prije početka prvog slobodnog treninga svjetskog FIA prvenstva Formule 1 za 2006. ispred garaže se gomila more japanskih fotografa - i svi nestrpljivo iščekuju da postanu svjedoci jednog trenutka F1 povijesti.

"Izvan garaže ima više novinara nego što mi imamo osoblja," smije se novi šef ekipe, Aguri Suzuki. "To jako laska i lijepo je vidjeti ljude koji su uzbuđeni zbog nas. Mislim da su iznenađeni činjenicom da smo uopće ovdje."

Možda prije, zapanjeni. Priča o nastojanju Agurija da pokrene svoju vlastitu ekipu u Formuli 1 činila bi dobru i napetu knjigu. "Da," kaže on dok u spiralama otpuhuje oblačak duhanskog dima iz usta. "A kad bih imao tri dana na raspolaganju, mogao bih vam opisati tri posljednja mjeseca."





Mediji se okupljaju da vide povijesni događaj u Formuli 1 (gore). Sve-japanska ekipa predvođena je nacionalnim herojem Agurijem Suzukijem (desno)

Teško je povjerovati da su planovi o stvaranju ove ekipe sve do nedavno bili tek pusti san. Pa ipak sada, prvog dana Grand Prixa na stazi Sakhir, mehaničari bez žurbe pripremaju oba automobila za prvi trening. Suzuki hoda garažom zadubljen u misli, u mješavini raspoloženja i emocija - u jednom se trenutku smiješi, u sljedećem se zamišljeno drži za bradu.

Točno u 11 sati, Honda V8 Takume Satoa se gromoglasno budi. Horde fotografa nadiru naprijed, Sato otpušta kvačilo, podiže lagano broj okretaja motora i odlazi niz stazu ▷

"Dobro je vidjeti toliko uzbuđenja oko nas. Mislim da su mnogi iznenađeni što nas vide ovdje"



Ide (gore i desno sa Suzukijem) morao je odustati iz utrke nakon problema s nadolijevanjem goriva

boksova. S obzirom da se radi o novom početku, sve izgleda prilično neuzbudljivo - svi znaju da se još puno toga treba napraviti. Suzuki ostaje nedokučiv iza svojih sunčanih naočala dok ekipa priprema auto Yujija Ide. On slijedi Satoa, dosta opreznije, i izlazi na stazu, u promet prema prvom zavoju.

Kako se trening zahuktava, novaci privlače nekoliko radoznalih promatrača. Prvo se pojavljuje Jackie Stewart, a onda, nekoliko minuta kasnije, stiže Bernie Ecclestone i provjerava novu operaciju. Poput kakvog narednika u inspekciji svoje trupe, Bernie se šulja garažom da se uvjeri kako je sve besprijekorno, i tek onda odlazi se prema zidu boksova kako bi pozdravio Agurija i direktora menadžera Danielea Audetta.

Bernie ima sve razloge da bude radoznao. "Imali smo samo jedan sastanak s Agurijem u listopadu," kaže Audetto, brbljajući priču koju je nesumnjivo bezbroj puta ispričao. "Želio je hitno sa mnom razgovarati. Doletio je u London i rekao, 'Gledaj, želim osnovati ekipu Formule 1 i trebam tvoju pomoć.' Poznajem Augurija godinama, i nisam mogao odbiti. Kad sam shvatio da želi ekipu spremnu za 2006., trebalo mi je nekoliko tjedana da sve ispitam, prije nego što sam u

"Pojavljuje se Bernie, bez riječi mjeri sve u boksu i provjerava je li sve na nivou Formule 1"

potpunosti mogao prihvatiti izazov."

Audetto je prelistao svoj adresar i obavio potrebne telefonske razgovore. U roku od dva tjedna, okupio je malu ekipu od sedam inženjera. Zatim je unajmio tvornicu u Leafieldu, koju je ranije koristio Arrows. Ekipa je sad imala bazu, ali ne i automobile.

U početku su planirali voziti modificiranu BAR-Hondu 007, preuređenu za V8 motore, ali su problemi s intelektualnim autorskim pravima ubrzo osujetili tu opciju. U nedostatku drugih mogućnosti, brzo su se pokrenuli i osigurali nekoliko šasija Arrowsa A23 - auta koji je, igrom slučaja, originalno dizajniran u Leafieldu 2002.

"Aguri je jako želio početi u 2006., pa nas je to ograničilo na Arrows opciju,"

Tko je tko u Aguriju

Aguri Suzuki, vođa ekipe
Nekadašnji japanski vozač koji je postao nacionalni heroj kad je 1990. u Japanu završio na pobjedničkom postolju. Nakon vozačke karijere vodio je ekipe u IRL-u, Formuli Nippon i japanskoj Super GT seriji.

Daniele Audetto, direktor menadžer
Veteran koji je bio suvozač Montezemolu u relijima tijekom šezdesetih. U sedamdesetima je bio menadžer ekipe u Ferrariju. Kasnije je bio i u Lamborghiniju, Renaultu i TWR-u.



Kevin Lee, glavni izvršni menadžer
Jedan od ključnih ljudi u TWR-Jaguarovoj operaciji osvajanja Le Mansa kasnih osamdesetih. Zatim se preselio u Formulu 1, u Benetton i Arrows.



Mark Preston, glavni tehnički menadžer
Australac koji je došao u Europu u devedesetima i postao šef razvoja u ekipi Arrows. Bio i u McLarenu, prije nego se potpuno posvetio dizajnu Agurijevog F1 automobila.



Mick Ainsley-Cowlishaw, menadžer ekipe
U utrkama od 1964., bio je u Tolemanu i Benettonu 20 godina. U Benettonu je bio glavni mehaničar u obje godine Schumacherovih osvajanja svjetskih naslova.



Graham Taylor, glavni inženjer
Dugo godina u sportu, bio je jedno vrijeme menadžer ekipe kod Stewarta, i glavni inženjer ekipe u američkoj ALMS seriji.

FOTOGRAFIJE: XPB.CC

"Stres i nije bio prevelik. Svatko je, od prvog dana, znao što se točno dešava"





Sato predvodi Idea na stazi Sakhir (lijevo); posljednji savjeti pred start za nekadašnjeg drugog vozača BAR-a, sada prvog vozača Agurija

objašnjava glavni menadžer inženjeringa Mark Preston. "Došli smo do pozicije u kojoj smo znali da moramo koristiti Arrowse ukoliko želimo da se cijeli projekt pokrene. Cilj je bio postići koliko možemo i prihvatiti da ćemo biti nekoliko sekundi sporiji od ostalih."

U svojim originalnim danima, A23 nije bio jako spor, ali vidjeti ga sada tako nezgrapnog u boksovima podsjetnik je brzog tempa razvoja Formule 1. U 2002., ovaj je auto bio pionir tehnologije dvostruke kobilice ovjesa. Sad on jednostavno izgleda zastarjelo, obzirom da ga je sistem bez kobilice prevazišao i transformirao iz posljednje riječi tehnike u antiku, i to u samo četiri sezone.

Usprkos tome, dok automobilu možda nedostaje potpuna rafiniranost vrhunske specifikacije generacije 2006., na Arrowsu A23 je cijela garnitura najaktualnijih aerodinamičkih poboljšanja. A to je ozbiljno impresivno; Prestonu i njegovoj ekipi bi bilo puno lakše da su se fokusirali na puku doradu mehanike nego na značajnu aerodinamičku preradu. To dokazuje pravu predanost.

"Bio je to čudesan izazov," kaže Preston. "I nije bilo baš toliko naporno. Od prvog dana svi su znali što se događa. Kad prihvatiš takav sustav vrijednosti, tada sve može biti vrlo zabavno. Na primjer, jedan član naše ekipe je rekao da nikad nije imao priliku razgovarati s tehničkim direktorom svoje stare ekipe. Sad zbilja uživa u tome što može razgovarati sa svima i razumjeti ono što radi."



Kratki spoj u komunikacijama i tehnički problemi uzrokovali su zbrku i gubitak vremena (gore). No, lekcija je naučena

Hondino učešće bilo je drugi ključni sastojak, i pomoglo je osigurati usluge Takume Satoa, zaštitnog vozača japanske tvrtke i katalizatora cijelog projekta. Sato je za Božić postao tata i izgleda da je pronašao nove načine zadovoljstva i suradnje sa svojom novom ekipom.

"Sve-japanska ekipa je posve jedinstvena ideja," kaže. "Pomislio sam, 'Dobro, ovo je jako interesantno' i znao sam da im mogu pomoći. Na neki sam način ja trebao njih, i oni su trebali mene. Imam veću odgovornost nego ikad, ali mi to odgovara. Cijela je ekipa uistinu motivirana i atmosfera je fantastična.

"Obzirom na opseg posla kojeg smo trebali odraditi, za vrijeme koje nam je bilo na raspogalanju, dečki su odradili izvrstan posao. Ovo je nešto vrlo specijalno. Dobro, mi jesmo samo mala grupa ljudi ali, obzirom da je sve izniklo iz ničega, svi se fokusiramo na važne stvari, i to mi se doista sviđa."

Pa ipak, nekad je ta oskudica previše očita. Za vrijeme treninga, Takumini mehaničari su prisiljeni držati ventilator (koji inače puše u bočni hladnjak motora kad je auto u garaži) usmjeren prema njegovom licu, ne bi li ga malo rashladili. Bočni hladnjak, u međuvremenu, dobiva zrak iz prenosnog crijeva koje pridržava mehaničar. U minutama pred sam start, Ide na brzinu pokušava zapamtiti uputstva za upotrebu prekidača na svojem volanu s običnog komadića papira. To je očiti pokazatelj brzine kojom su se stvari odvijale od onog prvog testa polovinom veljače. Nekoliko se grešaka također potkralo na dan utrke - Ide je tako zaradio kaznu prolaska kroz boksove jer su se njegovi mehaničari zadržali predugo na gridu. To je razumljivi propust za ekipu koja još uvijek uči komunicirati među sobom. Kasnije, problemi s aparatom za nadolijevanje goriva i radio vezama dodatno odmažu obojici vozača, jer se Takuma zaustavio u boksu u istom krugu kao i njegov timski kolega.

Al, unatoč svim problemima, Sato je na kraju stigao do cilja - nakon šest zaustavljanja u boksovima i s četiri kruga zaostatka za pobjednikom. Ne posve bez razloga, on to naziva "veliki startom koji je bio potreban ekipi."

Dok ova prva utrka sezone još drži ekipu u toplom okruženju medenog mjeseca, nitko nema ni najmanju iluziju da je posao gotov. Stići do prve utrke bilo je relativno lako, stići do posljednje bit će znatno teže.

U F1 pedoku postoji izvjesna količina dobre volje, ali treba je pažljivo trošiti i mudro koristiti. U prvih nekoliko utrka svi će na Super Aguri Racing blagonaklono gledati, ali neće proći mnogo vremena prije nego što će oni morati početi opravdavati svoje postojanje.

Aguri zbraja sve zajedno: "Mi smo mala ekipa, ali s mnogo strasti. Kad ne bi postojala ta strast, ne bismo mogli učiniti ništa od svega ovog. Sve je započelo kao nemogući izazov. Ali u mom riječniku, riječ 'nemoguće' ne bi trebala postojati." FO

Strijela za budućnost

Nove ekipe oduvijek su se suočavale s kolosalnim problemima, ali malo ih je odlučilo krenuti u F1 avanturu sa četiri godine starim automobilom

Piše: Oliver Peagam

Bez ikakve sumnje, Super Aguri su napravili istinski presedan svojom odlukom da u ovu sezonu krenu automobilom Arrows A23/SA105 (sami odaberite ime). Posljednji je put, naime, za ozbiljno vožen još tamo 2002., tako da sada vožnja takvog auta u Formuli 1 sliči pisanju ovog magazina na Commodoreu 64. Moguće, ali bolno sporo.

Nekadašnji vozač Arrowsa Enrique Bernoldi vozio je A23 te 2002., i ta se sezona pokazala vrlo teškom. Od 17 mogućih utrka, mladi Bernoldi i A23 su bili diskvalificirani u Australiji (zbog zamjene s rezervnim autom), propusto je testiranje petkom u V.Britaniji (nevolje s novcem), u Francuskoj je bio primoran voziti sporo kako se ne bi kvalificirao (opet novac), i konačno, nije se pojavio na posljednjih pet utrka: u Mađarskoj, Belgiji, Italiji, SAD-u i Japanu (razlozi koji su već navedeni, plus razne sudske tužbe protiv ekipe). Bernoldi je, zapravo, završio samo dvije utrke (Monako i Europu) u 2002. i u ovoj potonjoj bilo je posljednji put da je vođa ekipe Tom Walkinshaw počastio pedok svojom prisutnošću.

Usprkos tim neuspjesima, Bernoldi govori pohvalno o modelu A23. "Arrows iz 2002. je bio mnogo bolji od auta iz 2001," sjeća se. "Dosta je kasno izrađen, ali u odnosu na A22 bio je veliki korak naprijed. Rezultati su na početku sezone bili prilično dobri, ali obzirom da nikad nismo testirali, sve se raspalo, nisu bili razvijani ni aerodinamički dijelovi, ni dijelovi ovjesa, i svi su u ekipi postali frustrirani."

Pomanjkanje novaca u kombinaciji s pritiskom iz Forda koji se nadao iskamčiti makar dio dugova od Walkinshawa, sve je to štetno utjecalo na razvoj ovog automobila. Bernoldi: "Najgore je bilo u Magny Coursu. Ni za jednog vozača nije dobro namjerno se ne kvalificirati. Smatram da je najvažnija utrka bila u Silverstoneu. Bio sam na petom mjestu nakon svih zaustavljanja u boksovima i sve što smo trebali napraviti je bilo odvesti auto do kraja ... Ali problemi s poluosovinom su sve pokvarili."



Walkinshaw i Bernoldi nisu se baš puno smijali u 2002.

Što, dakle, Bernoldi misli o odluci Super Agurija da krenu s automobilom zastarjelim pune četiri sezone? Dobro, trebali bi se prebaciti na svoj vlastiti novi model nakon nekoliko utrka u europskoj sezoni (bar se nadaju), ali, u međuvremenu, A23 je toliko sporiji od svih ostalih na startu, da gotovo da izgleda kao da su nekoj svojoj posebnoj kategoriji. Čak i ako se radi o potpuno novoj ekipi, nije to baš neki start za sjećanje, zar ne?

"Ako je jedini način da Super Aguri krene u Formuli 1 bio taj da koristi stare Arrowse, onda je to u redu," procjenjuje Bernoldi. "Dobro je da se Formula 1 proširi na više ekipa, a i ovaj auto bi trebao biti dovoljno siguran.

"A23 je imao previše poduprljanja u svakom zavoju i bio je vrlo nervozan pri izlasku. Aerodinamički potisak također baš nije bio kako treba, ali je auto imao dobar razvojni potencijal. Problem je bio što nismo odradili nikakva testiranja - nadajmo se da Super Aguri hoće. Također, Honda je dobar proizvođač motora, i to je svakako jedna prednost. Motor je mnogo bolji od Forda kojeg smo mi imali."

Ukratko, nadajmo se da će novi auto biti neprepoznatljivo bolji od originalnog Arrowsa koji je, u uspredbi s posljednjim kreacijama u Formuli 1, izgledao malo, hm, zemljoradnički. F1

"Ako je ovo bio jedini način da Super Aguri uđe u Formulu 1, onda je to u redu" Enrique Bernoldi

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, ARHIVA LAT



Bernoldi u Kanadi 2002. Kvalificirao se 17., u utrci odustao s 13. mjesta. Ali sada ne treba očekivati ništa osim debelog posljednjeg mjesta

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, ARHIVA LAT

OVO JE OPET AUTO ZA VRH

Nemojmo se zavaravati - Ferrari F2005 bio je dobar auto, upropašćen lošim gumama. Dakl... Aldo Costa, glavni dizajner novog F248, imao je solidne temelje za novu sezonu. **Steve Matchett** secira Schumijev novi stroj



FOTOGRAFIJA: PATRICK GOSLING



Vraća li se sve na staro 2006.? Ferrari i Schumacher ne očekuju ništa manje

FOTOGRAFIJA: PATRICK GOSLING

Prošlog prosinca moja stara ekipa Benetton okupila se na zajedničkoj večeri. Izlika za to opuštanje, ako je nam je uopće trebala, bila je u činjenici da je prošlo 10 godina od dana kad je ekipa osvojila svoje jedno jedino svjetsko prvenstvo konstruktora. Ros Brown i Rory Byrne, stari Benettonovi ljudi, obojica su doletjeli iz Italije i s iskrenim su entuzijazmom čestitali svojim bivšim kolegama na osvajanju svježeg naslova konstruktorskih prvaka za njihove nove gazde, Renault.Ćaskajući uz pivo upitao sam Roryija što on smatra najvećim problemom Ferrarija u 2005. Njegov odgovor je bio sažet i potpuno očekivan: gume. "Od početka do kraja naprosto nismo imali gume s kojima smo se mogli mjeriti s Michelinom." Kraj priče. ▷

Vraćaju se promjene guma. U Sepangu 2005. Rubens (dolje) je posve istrošio svoje gume. Imola 2005. (posve dolje) bila je "freak" utrka





Traume s gumama

Naravno da smo svi bili svjesni Bridgestonovih problema prošle sezone, ali postojao je jedan upadljivi izuzetak: zašto je auto bio tako dobar u Imoli? "Sve se svodi na temperaturu okoline", rekao je Rory. "Dan utrke u Imoli bio je mnogo hladniji od onog što je itko očekivao; u tim neočekivanim okolnostima Bridgestone gume su bile mnogo bolje od Michelinovih. Neobična iznimka."

Iznimka u smislu postignuća guma, ali je hladnoća tog nedjeljnog poslijepodneva u Imoli nesumnjivo ukazala na još jednu stvar: ako izuzmemo gume, F2005 je bio sve, samo ne loš. To je doista trebao biti izuzetno brzi stroj, ali je utrku za utrkom njegov pravi potencijal bio maskiran tim užasnim gumama. A kako se sezona razvijala i kako su McLaren i Renault odmicali prema horizontu, frustracija koju su osjećali svi u Maranellu mora da je postajala sve nesnošljivijom.

Ali sada je to sve prošlost; a i pravila su se opet izmijenila. Na očigledno zadovoljstvo inženjera Bridgestonea, gume za kratke distance i rutinska izmjena guma su opet dio Grand Prix utrka.

Tijekom zime, dok je tvorničko osoblje bilo zauzeto pripremom šasije broj 250, prve iz serije F248 za 2006. proizvedene u pećima za kompozitne materijale njihova je ekipa za testiranje bila zauzeta odrađujući nebrojene krugove i razvijajući nove gume s modificiranim modelom F2004, hibridom s potpuno novim V8 motorom. Za ovaj je naporan posao imalo smisla koristiti auto iz 2004.; geometrija ovjesa i raspodjela težine modela F2004 bila je dizajnirana oko Bridgestonovih prethodnih (više nego uspješnih) guma za kratke distance. Nije imalo nikakvog smisla za ovo koristiti model F2005, izgrađen za korištenje onih užasnih, tvrdih prošlogodišnjih guma.

Ali Ferrarijeva odluka da koristi dvije godine stari auto za pripremni rad za sezonu 2006. imala je i dublje razloge. "Glavni je razlog bio u tome", rekao je Brawn, "što je aerodinamički cilj za 2006. bio doseći razinu efikasnosti i aerodinamičkog potiska iz 2004. Stoga je 655 (Ferrarijevo interno ime za F2004) bio prikladniji auto za testiranje guma."

Podešavanje šasije

Inženjeri iz različitih ekipa smatraju da generički auto iz 2006. trenutno posjeduje 85 do 90 posto efikasnosti onog iz 2004. Ako uzmemo u obzir da je sva sila drakonskih ograničenja koje je 2005. nametnula FIA (smanjeni stražnji diffuser, premješteno zadnje krilo, uzdignuto prednje krilo) u početku skresala aero potisak za 25 posto, tada je podatak da je većina vodećih ekipa uspjela povratiti toliki dio, sam po sebi impresivan. A ako Ferrari uspije ovladati i s tih dodatnih 10

"Mnogi inženjeri smatraju da posve novi automobil klase 2006 trenutno ima 85-90 posto efikasnosti modela građenog na početku 2004."

do 15 posto, tad se uistinu radi o ozbiljnom napretku.

U 2004. se činilo da prednje Bridgestone gume funkcioniraju bolje ukoliko je ravnoteža auta pomaknuta prema naprijed. Bile su čvršće, prijanjale su bolje, ali su im se kao posljedica toga performanse ranije kvarile. Tome nasuprot, cilj 2005. bio je sačuvati gumu što duže, što je značilo da nije bilo osobito mudro agresivnije pristupiti preraspoređivanju težine auta.

Uzimajući u obzir da će F248 koristiti slične gume onima koje je koristio F2004 prije dvije godine, upitao sam Rossa o razlikama i sličnostima u pristupu raspoređivanja težine auta između 2005. i 2006.: "Bilo to dobro ili loše, mi nismo učinili velike pomake u tom smislu između 2004. i 2005., pa tako sad nismo ni imali mnogo mjesta za povratak." A što je s brigama oko trošenja guma na novom autu? "Neće nas brinuti trošenje guma, tek maksimalna postignuća i pad performansi. Zato ćemo (za 2006.) podesiti auto uzimajući samo ove parametre u obzir."

Netko je napomenuo da novo ime najnovije F1 šasije - F248 - također označava i novi početak za Ferrari, ali kad sam to iznio Nigel Stepneyu, njihovom tehničkom menadžeru za utrke, samo je slegnuo ramenima: "Bila je to logična promjena za nas - 2.4 litre, osam cilindara, to je to."

Prije deset godina, ekipa je učinila potpuno istu stvar s F310, njihovim prvim V10 autom. I zaista, kroz cijelu dugu povijest marke, Ferrari tradicionalno naziva svoje aute (kako cestovne tako i one za utrke) po zapremnini motora i po broju cilindara. To naravno nije baš uvijek bio slučaj, ali je tendencija očigledno takva.

I u skladu sa Stepnijevom primjedbom, nema indikacija da F248 označava bilo kakvu veliku promjenu u osnovnoj filozofiji Ferrarija - kao što smo spomenuli, dizajn F2005 je u biti bio dobar. Pa ipak, naravno da postoje mnoge manje promjene između F2005 i F248; i premda ovaj kasniji auto nosi više karakteristika dizajna Alda Coste, nego li Byrnea (a kao posljedica nedavnog postavljanja Nikolasa Tombazisa na mjesto glavnog dizajnera, možemo pretpostaviti da će automobil iz 2007. biti više Tombazisov, nego Costin), pa ipak je očigledno da su auti i iz 2005. i iz 2006. iz istog legla. Suština Ferrarija, njihov uočljivi dizajn linije ostaje neizmjenjen. Jasni dokaz ovog kontinuiteta može se pronaći u donjem dijelu šasije, ispod nogu vozača gdje su prednje niže spone ovjesa pričvršćene za auto.



Jednostruka kobilica je zakon

Tijekom posljednjih šest godina, kao posljedica dviju izmjena tehničkih pravila - podizanja (pa opet daljnjeg podizanja) minimalne visine prednjeg krila u odnosu na pod šasije - mnogo je učinjeno na planu dizajna kobilice automobila Formule 1

2000. su svi automobili imali jednostruku kobilicu. Tada su, u 2001. podignuta krila, pa je Sauber, u pokušaju da poboljša protok zraka, uveo dvije kobilice. Jordan je slijedio tu ideju, kao i Arrows. Sauber se tad vratio na jednostruku kobilicu, ali se McLaren (koji je u međuvremenu također prihvatio aerodinamiku dvostruke kobilice) nije pokolebao: modeli MP4-18/19/20 Adriana Neweya i Mikea Coughlana podigli su dizajn dvostruke kobilice na novu razinu. Zatim je Williams 2004. spalio kućnu kopiju "Priručnika za estetski dizajn" i oslobodio onu zastrašujuću ▷

Evolucija, a ne revolucija Čak i kad uprskaju, u Ferrariju ostaju vjerni svojim principima

2004.



Nakon relativno mlake 2003., u Ferrariju su sačuvali živce i trijumfirali 2004.



Prednje krilo je niže, manje kompliciranog nego što će biti u 2005.



F2004 je zadržao sličnost s modelom F2002; gume su tada "radile"

2005.



Prvi dizajn Alda Coste: Brawn i Byrne misle da je Bridgestone kriv za debakl



Krilo je trostruko i, prema pravilu, 50 mm više od tla. Imola je bila dobra



Mnogi rivali misle da F2005 nije dobro prihvatio nova tehnička pravila

2006.



Još jednom Ferrari odbija radikalne promjene. Da li su u pravu?



Krilo i prednji ovjesi su ostali gotovo identični



Brawn i Byrne su optimisti, unatoč problemima s testiranja; gume su iz 2004.

FOTOGRAFIJE: PATRICK GOSLING, ARHIVA LAT, XPB CC, SUTTON MOTORSPORT IMAGES

CJENIK VIŠE OD 3200 MODELA U KUNAMA I EURIMA



Ferrarijeve V8 pobjede...

... su vrlo rijetke ptice

Kad je 1961. Formula 1 prihvatila 1,5-litarski format, Ferrari je u početku bio vrlo uspješan sa svojim V6 motorom, ali su s kasnijom 1,5-litarskom V osmicom tek dvaput pobijedili, prije nego što ih je promjena na tri litre u 1966. prebacila natrag na V12 motore. (I prije no što bilo što kažete, onih pet V8 pobjeda tijekom 1956./7. su u stvari osvojile Lancije u Ferrarijevom ruhu, pa se tako ne računaju.) Obje Ferrarijeve V8 pobjede u 1964. ostvario je Big John Surtees, na putu ka osvajanju svjetskog prvenstva i na četiri kotača u Ferrariju 158 (1,5 litre, 8 cilindara). Kako se sezona odvijala, Ferrariji su ostavljali sve bolji dojam, i na 23-kilometarskom Nurburgringu Surtees (slika dolje) je iskoristio probleme suparnika i osvojio Ferrarijevu prvu pobjedu te godine.
Dvije utrke kasnije, na Grand Prixu Italije, Jim Clark, koji je sa Surteesom bio u utrci za osvajanje prvenstva, opet je odustao i to je omogućilo Surteesu i



Ferrariju 158 da osvoje drugu pobjedu te sezone. Taj se zamah dvije utrke kasnije, drugim mjestom u Meksiku, pretvorio u osvajanje svjetskog prvenstva. Treba upamtiti da je Ferrari 158 u te dvije utrke osvojio trojac: najbolje startno mjesto, najbrži krug i pobjedu.



Ferrari F248 čini se izuzetno stabilnim prilikom kočenja. U Maranellu se čvrsto drže svojeg koncepta jednostruke kobilice, dok njihovi rivali stalno eksperimentiraju drugačijim ovjesima

zvijer s kljovama morža, zvanu FW26. Srećom, još prije isteka sezone na jadnoj je životinji obavljena korektivna operacija nosa.

Sljedeće 2005. godine prednja krila su opet podignuta, i Renault je izgradio svoj model R25 s V kobilicom (nešto kao jednostruka kobilica, ali s rupom u sredini), dok je Toyota odlučila da je najbolje riješiti se kobilice u bilo kojem obliku, pa su tako pričvrstili svoje spone ovjesa izravno na okomitu stijenku šasije, koncept poznat kao sistem bez kobilice.

Pitanje je da li su ovakve dramatične preobrazbe proizvod brižljivo sračunatog promišljanja, ili su bile tek lako predvidive reakcije suparničkih inženjera na radove ostalih inženjera. Usprkos tome, detalji Hondinih ovjesa za 2006. su vrlo lijepo izrađeni - u pitanju je opet sistem bez kobilice, koji je očigledno proizvod inventivnog razmišljanja i velike pažnje pri samoj izradi.

No, tijekom cijele ove aerodinamičke revolucije Ferrari nije popustio ni za centimetar. Nakon dolaska Brawna i Byrnea, tamo u 1997., svaka je F1 šasija koja se pojavila u Maranellu ostala vjerna aerodinamici jednostruke kobilice. I F248 nastavlja tu tradiciju.

Odlučnost ekipe da ostane vjerna dizajnu jednostruke kobilice zasnovana je na činjenici da nikad ne dobiješ nešto za ništa. Nema sumnje da šasija s dvostrukom kobilicom (i njezine raznolike varijacije) uistinu popravlja kvalitetu protoka zraka iza prednjeg krila, ali to ide na uštrb smanjenog mehaničkog prijanjanja, jer su dvostruki piloni bez potpornja skloni pokretima i to ima loš utjecaj na rad ovjesa.

Sistem bez kobilice je pokušaj da se ovo spriječi, ali smještanje spona ovjesa visoko na bokove šasije dramatično pojačava sile, podvrgavajući komponente pojačanom naporu i povećavajući time mogućnost mehaničkog kvara. Kad bi razmatrali mogućnost kakvog pomoćnog stupa (noge od stola, na primjer) teoretski bi idealno bilo postaviti taj stup okomito. Na nesreću, podizanje visine spona ovjesa pomiče druge spone u sve horizontalniji položaj, i time sve dalje od njihovog idealnog položaja za podnošenje opterećenja. Kao posljedica toga, kako bi ovjesi bili izdržljiviji, jedino je rješenje proizvesti veće, glomaznije komponente. Riječi poput "veće", "glomaznije" su otrov za mehaničke - iako ne nužno i za aerodinamičke - inženjere.

Naravno da je Ferrari ispitao sve ove varijacije na temu kobilica, ali ih taj eventualni dobitak u aerodinamičkoj efikasnosti, obzirom da bi neizbježno došao na uštrb geometrije ovjesa i uz pojačani rizik mehaničkih kvarova, naprosto nije uvjerio u isplativost skretanja s dizajna jednostruke kobilice; čista prednost naprosto nije bila dovoljno uvjerljiva.

Za Brawna, pouzdanost je najvažnija od svega, ona je njegova osobna strast. I tu ga je teško razuvjeriti, osobito kad se uzme u obzir da je Ferrari osvojio šest uzastopnih prvenstava konstruktora s jednostrukim kobilicama. I da nije bilo nevolja s gumama prošle godine, mogli su lako zgrabiti i svoj sedmi konstruktorski pehar za redom.

Transmisije postaju kompozitne

Transmisija modela F248 predstavlja daljnu evoluciju njihovog koncepta iz 2003. zamišljenog za F2004: rešetka od titana čini osnovno kućište, unutrašnjost je hermetički zatvorena vezanom oplatom od karbona. Kako su stručnjaci za kompozitne materijale postajali sve samouvjereniji, usudili su se eksperimentirati s konstrukcijom kućišta, pa je tako verzija za 2005. imala u sebi značajno više karbona nego titana.

Ovogodišnji dorađeniji prijenos obilježava prerađeni mehanizam mijenjača, što dovodi do toga da je vrijeme mijenjanja brzina u niže brzine gotovo nevjerojatno kratko. Pri kočenju F248 izgleda prekrasno stabilan, što pokazuje da se vrijeme koje se utrošilo na preradu transmisije već isplaćuje. A što se tiče najnovijeg kućišta, "ono je sada 10 posto titan, a 90 posto karbonska struktura," oduševljava se Ross. "Mislim da ćemo u 2007. cijelu stvar izvesti do kraja."

Sredinom veljače, još uvijek u predsezoni, Ferrari su, uz Hondu i Red Bull, bili u Bahreinu gdje su pred prvu utrku testirali gume i radili na opcijama za hlađenje.

F248 je još uvijek vrlo mlad model, i još uvijek mnogo razvojnog posla očekuje partnerstvo Ferrarija i Bridgestonea ukoliko žele potući glavne Michelinove igrače. Tako će, kao i obično, gume biti ključ i ovogodišnjeg prvenstva - to je sigurno. FO

FOTOGRAFIJE: PATRICK GOSLING, ARHIVA LAT, XPB.CC

F1 na jedan

Pierre Dupasquier

Bivši direktor svjetskog programa Michelina

O prioritetima u Formuli 1, smanjenju troškova, Indyju, Bridgestoneu

Michelin se povlači iz Formule 1 jer će od 2008. biti propisan samo jedan proizvođač guma. Kakvim vam se čini stanje u Formuli 1?

Ako nemate suparnika, nema misterije i ništa ne možete ni naučiti. U Michelinu se uvijek trudimo tehnologiju izgurati maksimalno visoko. Ako toga nema u Formuli 1, tada to nije Formula 1; već je to GP2, ili A1, ili pak GP Masters.

Slažete li se bazično da se troškovi moraju smanjiti?

Da! Apsolutno! Rasipanje novaca je glupo. Svi se slažemo oko toga - nitko više od Michelina. Ali postoje inteligentni načini ostvarivanja. Moji kolege i ja smo iznijeli zašto je samo jedna vrsta guma loša ideja i, kao mjeru smanjenja troškova, predložili rješenje koje bi direktno obuhvatilo oba cilja Maxa Mosleya, a to su ograničiti troškove i kontrolirati ponašanje guma na stazi.

A to rješenje je bilo...?

Produžiti dionice korištenja guma. Automatski bismo izrađivali i koristili manje guma, što bi samo po sebi bila ušteda, a to bi utjecalo i na ponašanje guma jer guma koja treba prijeći 400 km ne bi imala sve kvalitete gume koja treba prijeći samo 150 km. Max je bio kompletno uz nas. Ono što mi je nerazumljivo je ovaj korak nazad u 2006. Posljedica toga će biti mnogo brži auti, što će više koštati.

Mislite li da je ovaj korak napravljen kako bi se favorizirao Bridgestone?

Bez komentara.

Čuli smo i da je do toga došlo kako bi se pomoglo Ferrariju.

Bernie (Ecclestone) i Max obojica misle, i otvoreno to govore, da nema Formule 1 bez Ferrarija. Slažem se s time do izvjesne mjere. Sjećam se kad su Bernie (tada predsjednik FOCA-e, Udruženja ekipa Formule 1) i (Jean-Marie) Balestre (predsjednik FISA-e) znali jednom godišnje odlaziti u Maranello kako bi Enzu Ferrariju pokazali svoju privrženost i kako bi bili sigurni da je sve što je planirano za slijedeću sezonu u skladu s onim što je Commendatore i sam zamislio. Međutim, kad se radi o međunarodnom sportu, treba znati što je prikladno. Trebaju postojati jasna pravila.

Vaši su partneri nakon događaja u Indianapolisu bili lojalni, ali smo također pročitali da su svi podržali ideju o jednom proizvođaču guma.

U Indyju nije bilo nikakve solidarnosti. Ljudi u Formuli 1 su žestoki suparnici. Nema tu nikakve lojalnosti. Svi žele pobijediti, i poraziti ostale. To ne smijete nikad zaboraviti. Zapamtite i da su naši partneri vezani za velike proizvođače automobila koji su u Formuli 1 da bi se o njima govorilo i da bi se poboljšao njihov imidž. Dakle, ako se na jednoj Grand Prix utrci govori samo o proizvođaču guma, kakav dojam tad ostavljaju same ekipe?

FIA tvrdi da su Michelin i Bridgestone, zajedno, trebali iznaći način da se izbjegne monopol u opskrbi guma. Ali nismo ništa čuli o eventualnim diskusijama ili nekakvom dogovoru. Zašto je to tako?

Da, to je došlo iz FIA-e, ali nemojmo zaboraviti da se mi svi natječemo protiv onog drugog. Ne postoji način kojim bismo mogli postići sporazum s našim rivalima; mi smo tu da ih porazimo. Ali ono o čemu bi se mogli dogovoriti je smanjenje broja kilometara na testovima, nešto u tom smislu. No, potom se nađete u situaciji kad onaj koji pobjeđuje kaže da je voljan reducirati testiranja, ali zato drugi nisu. Ima mnogo stvari u kojima se slažemo s Bridgestoneom, ali nemamo isti pristup. Oni ne istražuju. Oni nisu radoznali. Bridgestone plaća Bernieju cijelo bogatstvo za prostor za oglašavanje uz staze. Oni su ušli u Formulu 1 da stvore ime, da se prodaju, dok smo mi u Formulu 1 ušli prvenstveno zbog toga da vidimo da li je radijalna guma prikladna za Formulu 1. A to je potpuno drugačiji pristup. Ili recimo, Bridgestone je prihvatio izbrazdane gume, u vrijeme kad Michelin nije bio uključen u sport. To je dobar način - brz, jefin i jednostavan za testiranje - usporavanja automobila. Ali, stvarati poprečni pritisak i istovremeno imati uzdužne utore... Dobro, i konstruktori su jednako kompetitivni, pa se ipak uspiju dogovoriti, kao što su to uspjeli oko V8 motora...

Ali kako možete postići neki dogovor s jednim jedinim proizvođačem guma?

Ne s jednim proizvođačem, već rješenjem koje smanjuje sve te silne troškove, navodno povezane s gumama. Jedina stvar koju je moguće napraviti odnosi se na testiranje. U 2005. smo reducirali broj guma na utrkama i smanjili smo razinu performansi auta. Jedino što preostaje jest odraditi manje testova. Mi tu ne stvaramo nikakav problem, a FIA tvrdi da ni oni nemaju problem s time. Ali se zato konstruktori oko toga nikako ne mogu složiti. FO

5 brzih pitanja

1 Neka od ranijih karijera koju biste željeli 'prijaviti'?
Bio sam pilot u francuskom ratnom zrakoplovstvu.

2 A neki hobi koji bi nas iznenadio?
Vrlo sam strastveni roler. Na rolama sam odvezao većinu Grand Prix staza.

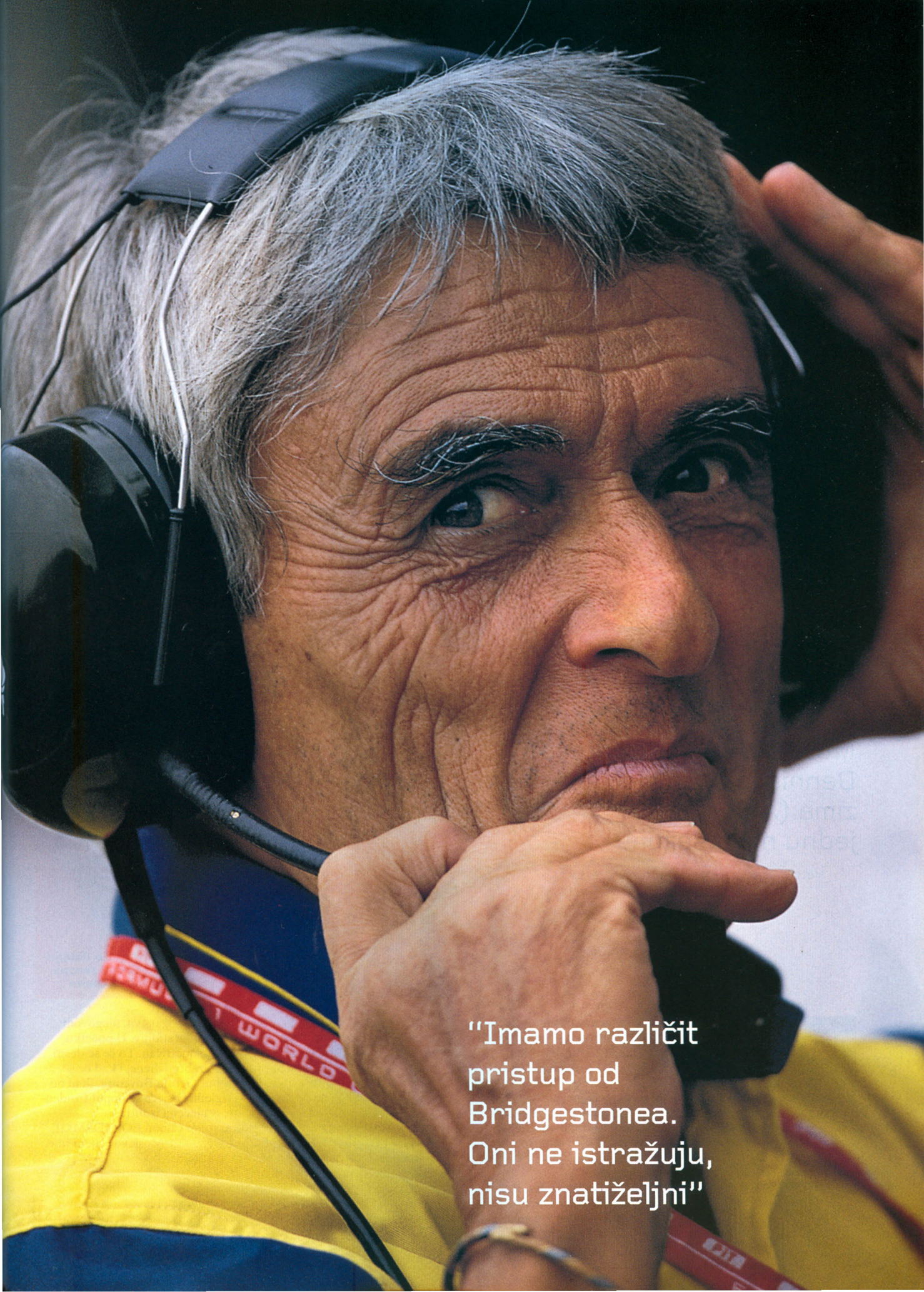
3 Gdje je bila Michelinova prva Grand Prix pobjeda?
To je lako: u Brazilu, 1978., s Carlosom Reutemannom u Ferrariju. Godinu kasnije osvojili smo naslov prvaka, ponovno s Ferrarijem, ali s Jodyjem Scheckterom za volanom.

4 Da li je netko iz vaše obitelji uključen u Formulu 1?
Moja kćerka, Marie-Pierre, bila je zadužena za medije u Ligieru/Prostu, a sad je voditelj odnosa s javnošću na stazi Paul Ricard.

5 Imate li i neke druge motosport interese?
Volim Moto GP i cijeli svoj život sam imao i vozio motocikle.



Max (lijevo), Bernie and Pierre se svi slažu da je Ferrari ključan za Formulu 1


"Imamo različit
pristup od
Bridgestonea.
Oni ne istražuju,
nisu znatiželjni"

RONOV GOVOR

Možda je sad već veteran u Formuli 1, no Ron Dennis je još uvijek spektakularno brz na potezima (Alonso 2007.), i dobro pripremljen za još jednu novu sezonu

Piše: Matt Bishop Fotografije: Steven Tee/LAT



Dennis (desno) obrazlaže detalje Bishopu, kojeg zanimaju sezona 2006., vozači i život općenito

Petak je, treći ožujka, a Ron Dennisova interpretacija "ležernog" odijevanja je tipično minuciozna: smeđe odijelo od kord samta, smeđa "dolce-vita" majica, smeđe čarape i naravno smeđe mokasinke. Ovo je prvi puta da sam u McLaren Technology Centru petkom: kad sam god ranije posjećivao Rona, neizostavno je bio u besprijekorno skrojenom poslovnom odijelu, svoje poslovično sive boje. Ne, nazovimo je antracit - doista, kao antracit ugljen i kao spektakularno - poslijednja riječ tehnike - postrojenje (nikad "tvornica", lijepo molim) McLarena čiju je specifikaciju Ron osobno tako pomno i brižljivo nadgledao.

Ali usprkos vanjskom izgledu, Ron nije bezlična osoba. Rekavši to, on pozdravlja F1 Racing fotografa Stevena Teeja i mene na svoj uobičajeni prijateljski-pa-ipak-nešto-formalan način; što je još jedan zaštitni znak RD-a - jer, usprkos njegovom bogatstvu, njegovom uspjehu, veličini njegove pozicije, u suštini je stidljiv. U početku, njegov osmijeh još nije opušten, još nije simetričan. To će se desiti kasnije, kad su fotografije napravljene i zaboravljene, i kad će se moći opustiti. Trenutno, ili se kesi poput Geoffa Boycotta, ili ni ne pokušava. Ako ga ne poznajete, to izgleda i osjeća se poput froideura; ali nije, vjerujte mi. To je toplina, osujećena iznutra.

Dok se Steven mota uokolo vitlajući svojim Canon EOS 1DSMkII, Ron i ja ćaskamo - o Berniju Ecclestoneu, Max Mosleyu i cijeni ribe. Uskoro je doba ručka i Ron me vodi u "Lauda" dvoranu - u MTC-u su sve sobe za sastanke i primanja nazvane po McLarenovim svjetskim prvacima - i uz istinski profinjen obrok, pripremljen i serviran od strane Ronove vlastite ugostiteljske tvrtke, Absolute Taste, pravi intervju može započeti.▷



"Ako ustanovimo da smo u teškoj situaciju, samo se još jače potrudimo"


Kimi
SIEMENS



Kako će u 2006. proći često razočaravani Kimi Räikkönen?

Hoće li McLaren pobjeđivati u 2006? Želi li Ron predviđati?



PRVO POGLAVLJE

Matt Bishop: Danas je zadnji dan predsezonskog testiranja. Kakva su vaša predviđanja za McLaren u 2006.?

Ron Dennis: Vjerujemo da imamo vrlo dobro dizajniran auto - vjerojatno je to najbolji auto koji smo ikad napravili - i to govorim nakon što smo ga imali priliku testirati. Što se tiče motora, mi - i ovo je vrlo svjesni 'mi' - smo mnogo napredovali u odnosu na ono gdje smo bili prije dva mjeseca. I zbog toga želim odati priznanje momcima u Mercedes-Benz High Performance Engines postrojenju, jer je ono što smo postigli rezultat vrlo znanstvenog, vrlo analitičnog pristupa - ne samo intuitivnog pristupa.

MB: To je u redu, ali tijekom zimskih testiranja ste imali nekih problema baš s motorom, zar ne?

RD: Da, ali svi su imali - i, uostalom, mi rješavamo te probleme. Prije odlaska u Bahrein, svaki od naših motora je već prešao kilometražu koja će se od njih zahtjevati u 2006., i mi smo na razini koja bi nam trebala omogućiti da budemo prilično kompetitivni od samog početka sezone. Također znamo da ćemo neprekidno, tijekom cijele godine poboljšavati motor, kao i šasiju. Mi smo besprijekorna natjecateljska ekipa. Povijest pokazuje da je sposobnost da se u hodu rade poboljšanja jedna od velikih snaga McLaren-Mercedesa. Jednostavno rečeno, mi ne mirujemo. Ako se nađemo u teškoj situaciji, radimo marljivije i iščupamo se iz problema.

Hm, pa mogli smo i očekivati da će to reći, zar ne? S druge strane, sve je to istina. Možda - premda je to samo moja pretpostavka - je njegova usputna primjedba „ne samo intuitivnog pristupa", u stvari prikrivena kritika načina na koji je Ilmorom upravljao Mario Illien, u post-Morganovom dobu (Ilmorov vrlo sposoban direktor menadžer, Paul Morgan poginuo je u nesreći sportskog aviona u svibnju 2001. i tvrtka više nikad nije bila ona stara); što se ostalog tiče Dennis je krenuo s poprilično neuvijenim odgovorom.

Vjerujemo da imamo sjano dizajniran auto - možda najbolji kojeg smo ikada napravili - i to kažem nakon što smo ga testirali

MB: Gdje ste trenutno u pogledu snage motora i pouzdanosti?

RD: Neki su novinski izvještaji o našim performansama na zimskim testiranjima bili, hm, ako ne izravno otrovni, a onda poprilično blizu toga. Dobro, spreman sam priznati da smo u početku bili doista spori. Ali to je zato jer smo se željeli usredotočili na sposobnost da iskušamo sve sisteme na autu i da se pomaknemo prema razumijevanju njegovog ponašanja na stazi. Da bi to postigli, vozili smo na niskim obrtajima kako ne bi previše, u ranim fazama njihovog razvitka, opteretili motore. Ali onog trenutka kad bi neki određeni problem motora, s kojim smo se sučeljavali, bio identificiran i riješen, bili smo u stanju voziti na višim okretajima. Stoga sad točno znamo gdje stojimo. Neizbježno je da neće sve ići glatko, ali trenutno mislim da smo opet oni stari. Tomu usprkos, ne želim ništa prognozirati. ▷

FOTOGRAFIJA: BRYN LENNON/GETTY IMAGES

DRUGO POGLAVLJE



Ostati ili otići?

MB: Koliko je zaista dobar Kimi, i zašto?

RD: Neizbježno je da kad govorite o vozačima, da govorite o talentu i hrabrosti i hladnokrvnosti i inteligenciji i tako dalje, što ih sve zajedno čini kompetitivnima - pa ipak, svakom vozaču nešto nedostaje. Nisam nikad vidio istinski potpunog vozača. Ipak, Kimi ima jednu vrlo značajnu osobinu, i ima je u većem opsegu nego ijedan vozač kojeg sam poznavao u prošlosti, a to je sposobnost da se ne osvrće na razočaranje - neizbježno razočaranje koje dolazi s neuspjehom - i da samo nastavi dalje. To je jedna od njegovih najvećih snaga. Shvaća privremeni neuspjeh kao takav, i kao posljedica toga razočaranje je kratkog vijeka. I to je zarazno. To je nevjerojatni moralni poticaj za ekipu koja bi, inače, mogla biti u opasnosti da, privremeno, bude potištena. Pored toga, Kimi je naravno vrlo brz.



Mogućnost da Kimi (lijevo) naslijedi Michaela u Ferrariju, još nije odbačena

MB: Kimi je imao mirnu zimu što se tiče neželjenih izvještaja u tisku - barem u usporedbi s zimom 2004./2005. (kad su se iz tjedna u tjedan Räikkönenova pijana divljanja razvlačila po tabloidima). Pa ipak, usprkos tomu, možda on ima neke demone koje mora nadvladati, a s kojima se ostali vozači ne moraju nadmetati. Kako taj proces napreduje?

RD: (pauza) Moje vlastito životno iskustvo pokazuje da, bez obzira na to koliko želiš da sve teče linearno i da progresivno bude sve bolje i bolje, to ipak nije način na koji stvari funkcioniraju. U trenu kad misliš da si napravio korak naprijed, otkriješ da u stvari radiš dva koraka natrag. I da, mislim kako ponekad našim životima utječu stvari koje nisu pozitivne - koje su u srži negativne. One su gotovo kao samonametnute poteškoće. Ali mislim da su to normalne stvari. Svatko ih ima. Ako ste vrlo prominentna osoba, osobito u politici ili velikom biznisu ili show biznisu ili sportu, tada je samo nešto uočljivije kad napraviš stvar koja te u suštini vuče dva koraka natrag. I ja mislim da se to povremeno događa Kimiju. Ali to se događalo i drugim vozačima koji su vozili za McLaren, baš kao što se to dogodilo i meni i ostalim ljudima koje bih sad mogao nabrojati. To je samo život. Da li razumjete?

MB: Da. Znam da je to osjetljivo područje i ne bih želio...

RD: Nije to osjetljivo područje. Dobro, možda i je, ali to nije način na koji ja to shvaćam. Ono što pokušavam reći je da za mene nije kostruktivno ulaziti dublje u pojedinosti. Mi svi činimo pogreške. Mi svi imamo demone. I važno je da učimo iz svojih pogrešaka, i da ih pokušamo ne ponavljati. I da, da pokušamo identificirati svoje demone, također. Ali to je tako lako reći, a tako teško postići.

To je oprezan odgovor - senzitivan, radije nego izbjegavajući. Usprkos tome, mislim da ću ga još malo pogurati...

MB: Ali da li je to nešto čime se Kimi, uz vašu pomoć, bavi?

RD: Svatko tko radi u McLarenu - i to ne samo vozači, već bilo tko - dobije priliku izbjeći napraviti istu pogrešku dva puta i može stoga napredovati u svojoj karijeri. To je jedna od bitnih vrijednosti utisnutih u McLarenov korporacijski DNA.

A to je, vjerujte mi, istina. Nebrojeno mi je ljudi reklo kako je Ron priskočio u pomoć nekom od svojih zaposlenih koji je bio u nevolji, pa čak i u slučaju kad je ta nevolja bila isključivo osobne prirode. To je Dennisova bitna značajka, i to mu služi na čast. Ali, da se vratimo na osobine vozača.

MB: U kojoj mjeri vaša odluka da zaposlite Alonsa za 2007. predstavlja plan za nuždu u slučaju da Kimi i/ili Juan Pablo - ali, za potrebe mog pitanja, ovdje mislim na Kimija - planiraju napustiti McLaren krajem 2006.? I do koje ste mjere, potpisujući s Alonsom, možda gurnuli Kimija u ruke Ferrarija? Na koncu konca, glasine o Kimiju i Ferrariju kolaju već dugo vremena, zar ne?

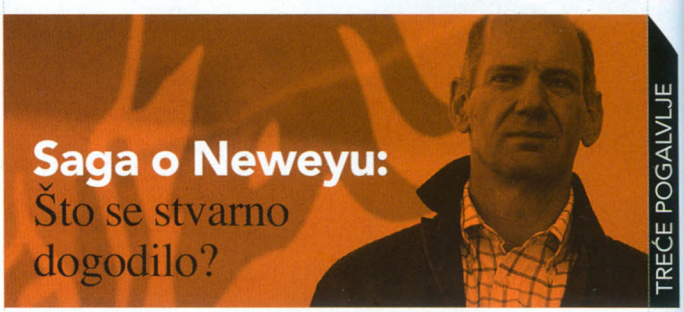
RD: Da, ali kao prvo moram reći da kad su prošle godine Kimi i njegovi menadžeri (Dave and Steve Robertson) rekli meni i novinarima i bilo kom drugom tko ih je pitao kako ne, nisu potpisali ugovor s Ferrarijem - i kako je, prije ponovnog potpisivanja za McLaren, Kimi jednostavno želio imati priliku sagledati koliko će se dobrima pokazati naši napori u pogledu kompetitivnosti našeg auta (dakle, on će pričekati dok ne bude imao priliku voziti auto za 2006. prije no što potpiše za 2007. i dalje) - ja sam im vjerovao. I još im uvijek vjerujem. I ako napravimo dobar posao ove godine, to će Kimija učiniti mentalno spremnim da poželi nastaviti voziti za McLaren. S druge strane, ako on ne bude mentalno spreman u trenutku kad se nama ukaže prilika da potpišemo ugovor s nekim izvanrednim vozačem koji bi poboljšao izglede McLarena u budućnosti, tada mi naravno nećemo propustiti tu priliku. Ali što se tiče potpisivanja s Fernandom, te su dvije stvari bile odvojene. Tada su bile odvojene i odvojene su sada. I ista se stvar odnosi na Juan Pabla. S druge strane, možda ni jedan od njih neće željeti ostati.

MB: Da, krenimo s Juan Pablom. Početkom 2005. je prošao kroz razočaravajuće razdoblje, a onda se oporavio i bio je prilično dobar. Šta mislite, kakvi su njegovi izgledi u 2006.?

RD: Od kraja prošle sezone, mogu vam iskreno reći da nisam nikad - nikad - vidio vozača koji bi radio marljivije od onog što Jaun Pablo čini sada. U i izvan auta, njegova je usredotočenost ne samo na svoju fizičku kondiciju, već također i na proces sazrijevanja u boljeg vozača - koristeći pritom one stvari unutar McLarena koji mu u tome mogu pomoći - bila besprijekorna. Neizbježno, sredinom prosinca, kad je saznao vijesti, kao što je to i Kimi, da smo mi već odabrali jednog od naših vozača za 2007. (Alonsa), njegova je reakcija bila, hm, očekivana. Ali ta je reakcija trajala manje od 24 sata, što je bilo fantastično osvježavajuće za sve, uključujući i mene. Samo je počeo raditi marljivije, i vrlo sam siguran da će imati mnogo bolju sezonu od one prošlogodišnje.

Često sam osjećao da bi Juan Pablo mogao biti novi Senna - ili novi Alesi. Drugim riječima, talenta na bacanje, ali nedovoljno discipline kojom ga obuzdati na efikasan način. Ali, ako je ono što Ron kaže istina, možda sam u krivu. Nema sumnje da ćemo to otkriti ove godine.

TREĆE POGALVLJE



Saga o Neweyu: Što se stvarno dogodilo?

MB: Koliko će mnogo, ili koliko malo McLarenu nedostajati Adrian (Newey)?

RD: Hm, uvijek ti nedostaje prijatelj. Ali, u stvari bilo je već planirano da Adrian u 2006. neće raditi za McLaren. To je bilo dizajnirano u

FOTOGTAFIJE: ANDREW FERRARO/LAT, GLENN DUNBAR/LAT, MARK THOMPSON/GETTY IMAGES, XPB.CC

FOTOGRAFIJE: ARHIVA LAT

planu kojeg smo zacrtali tijekom diskusija koje su dovele do njegovog ostanka u McLarenu nakon nesuglasica s Jaguarom (u ljeto 2001. je šef Jaguar Racinga Bobby Rahal mislio da je obavio uspješnu otmicu Neweya iz McLarena, da bi na koncu otkrio kako je nakon otegnutih prepirki i više nego tek nekoliko privatnih sastanaka, Ron uspio uvjeriti dizajnersku zvijezdu da ostane u McLarenu). Prema tom se planu Adrian trebao postepeno osloboditi obaveza, i istovremeno smo razmotrili tri opcije: njegov rad na jedriličarskom natjecateljskom programu America's Cupa; ranu mirovinu ili posao savjetnika (za McLaren). Ali, na primjer, već se tada Adrian želio više posvetiti svojoj strasti za utrkivanjem u svom Fordu GT40. No prošle je godine on također proveo mnogo vremena sa svojom obitelji; imao je više od dva i po mjeseca godišnjeg, znate.

Čim je Fernando obavijestio Flavija, ja sam nazvao naše vozače, jer, naravno, vijesti bi brzo procurile

MB: Da, ali njegov premještaj u Red Bull nije bio planiran, zar ne?

RD: Da li je on manje nego što je očekivao uživao u svom novo otkrivenom slobodnom vremenu, ili je njegova nesumnjiva strast za motosportom ponovno oživjela kao posljedica svog tog slobodnog vremena - kad ti nešto nedostaje tvoje srce postaje mekše, možda - očigledno mu se počela sviđati prilika da bude dio nove ekipe (Red Bulla) i da bude usredotočen na postizanje njihovih prvih ambicija. Ali u našem razlazu nije bilo animoziteta. Bilo bi mu, u stvari, teže ostati jer smo već planirali njegov odlazak.

Dobro, hm, to je sigurno istina - jer u cijelo ovo vrijeme koliko ga znam, nisam nikad uhvatio Rona u laži - i možda ovo nije ništa drugo nego istina. Ali nije vjerojatno da je to potpuna istina. Ron je, bez sumnje, manje zadovoljan što gubi Adriana u korist suparničke ekipe, no što bi bio da ga gubi zbog rane mirovine. Ali je isto tako Ron odlučio ne spomenuti Marigold, Adrijanovu vrlo mudru suprugu - mirovnu sudkinju, ni manje ni više - koja je navodno dogovorila rekordni iznos od 10 milijuna dolara za suprugov ugovor s Red Bullom. I koliko je tu bio uključen David Coulthard, Red Bullova vozačka zvijezda koja je u McLarenu s Adrianom radila sedam godina? Mnogo, pretpostavljam. Ali Ron o tome ne govori ništa.

MB: A što je s Peterom (Podromouom, višim McLarenovim aerodinamičarem kojem je Red Bull također prisupio i za koga se priča da će se pridružiti Neweyu u Milton Keynesu u studenom)? Hoće li vam nedostajati kad ode krajem ove godine? Ili je njegova primarna funkcija bila, i hoće li i dalje biti, u pružanju onog praktičnog ugla Adrianovim značajnim, ali prilično eteričnim sposobnostima, ako tako mogu reći?

RD: (pauza) Moj je odgovor da je Peter jedna izuzetno nadarena osoba i svaka ekipa čiji je on član je sigurno u boljoj poziciji dok je on s njima.

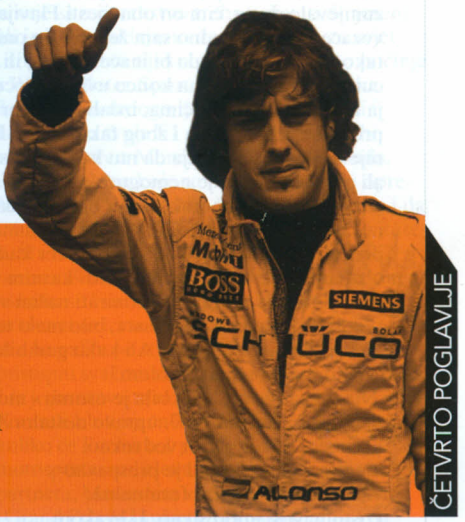
MB: Posljednja osoba u ovom malom trokutu je Nic Tombazis, kojem ste nedavno dopustili da se vrati Ferrariju, nakon razdoblja koje je izvana izgledalo kao ne osobito uspješan pokušaj u McLarenu...

RD: Nick je, uz mnoštvo naših ključnih menadžerskih figura, radio vrlo marljivo tijekom značajnog vremenskog razdoblja kako bi se integrirao u naš sistem i kako bi ostvario zajedničke ciljeve koji su bili pažljivo definirani u trenutku njegovog pristupanja. Nismo uspjeli. I tada smo donijeli odluku da je za njega prikladan slijed djelovanja - napustiti tvrtku, što se i učinilo na vrlo prijateljski i ispravan način. I sad nas oduševljava što je pronašao posao glavnog dizajnera u Ferrariju.

Ljudi često zadirkuju Rona zbog njegovog dosadnog oratorskog stila - 'Ronov govor' ga zovu - i sam će Ron biti prvi koji će priznati da, čak i kad je u punom zamahu, rijetko zvuči poput Abrahama Lincolna za svečanog govora u Gettysburgu. Ali - i ovo bi svi oni koji podcjenjuju Rona trebali uzeti u obzir - on vrlo pronicavo bira svoje riječi. Bili bi, na primjer, u krivu kad bi pretpostavili da nije svjestan dvostrukog značenja koje se može implicirati njegovoj tvrdnji kako ih „oduševljava" što je Tombazis ponovno pristupio McLarenovom najžešćem suparniku.

MB: Da, dobro, ali vi ste izgubili...

RD: Gledajte, mi imamo 136 inženjera i dizajnera u McLarenu. Mi cijenimo svakog ponaosob, ali bili bi u krivu kad bi mislili da paničarimo samo zato što su jedan ili dvojica nedavno otišli.



ČETVRTO POGLAVLJE

Kako je usvojen Alonso?

MB: Na dugo ste, uz velike pohvale, pričali o Kimiju i o Pablu, ali su vijesti krajem prošle godine o angažiranju Fernanda za 2007. neizbježno privukle mnoštvo medijske pažnje. Zašto ste to objavili tako rano? Jedan od razloga zbog kojeg pitam je da je to prouzrokovalo velike kritike na račun vremena objavljivanja - i nije kritizirala samo ranjena životinja, Flavio (Briatore), nego i njegov prijatelj, Bernie Ecclestone.

RD: (dugačka pauza) Kad bi bio pravi trenutak?

MB: Pa, to je ono što vas pokušavam pitati.

RD: Znam, ali ja vas to isto pitam, i to je jednostavno pitanje: kad bi bio pravi trenutak?

MB: Želite da na to odgovorim?

RD: Da.

MB: Pa dobro, meni osobno nije smetalo vrijeme vaše objave. I to ne kažem samo zato što sam vam sklon, nego...

RD: To nije pravi odgovor na moje pitanje. Moje je pitanje: kad bi bio pravi trenutak?

MB: Ne mislim da postoji pravo ili loše vrijeme.

RD: To nije odgovor na moje pitanje, zar ne?

MB: Hm...

RD: OK, drago mi je da smo to ustanovili. Sad ću vam dati malo više informacija kako bi vam pomogao odgovoriti na pitanje. Potpisati ugovor s vozačem uključuje poprilično ljudi. To uključuje samog vozača, naravno, i prvog čovjeka ▷


ne news

Alonso move opens up driver market

World Champion signs four year deal with McLaren from 2007

Formula One
By James Roberts

Najveća vijest post-sezone bila je loša vijest za Renault

ekipe koji potpisuju ugovor - drugim riječima, u našem slučaju, mene, kao predstavnika McLarena. Ali u Fernandovom slučaju, što je isto prirodno, to je isto tako uključilo i nekoliko ljudi koji su njemu bili važni: njegovog menadžera, Luisa (Garcia Abada), njegove pravnike i njegovu obitelj. S naše strane to je uključilo jednog ključnog direktora, a to je bio Martin (Whitmarsh, McLarenov direktor menadžer), kao i Norberta (Hauga) i još neke druge članove odbora Mercedes-Benza. A nakon što je Fernando potpisao i još uvijek prije bilo kakve javne objave, to je uključilo nekolicinu viših članova odbora naših sponzora. I tako, nepunih 24 sata nakon što se tinta na njegovom potpisu osušila znalo je, u grubo bih procijenio, 25 ljudi. Svi su oni razumjeli moju obavezu prema Fernandu da će njegovo potpisivanje ostati tajna sve dok on ne bude imao priliku obavijestiti Flavija. Isto se tako podrazumjevalo da ću, čim on obavijesti Flavija, ja obavijestiti naše vozače - jer, očigledno sam želio da to oni čuju od mene i isto je tako očigledno bilo da bi inače na ovaj ili onaj način vijest procurila. Takve stvari na koncu uvijek procure. A tada, nakon što ja kažem našim vozačima, izdali bismo priopćenje za tisak. Ali prošla su četiri tjedna i zbog faktora van Fernandove moći, on nije uspio sresti Flavija da mu kaže novosti. Pokušao je više puta, ali pokazalo se da je nemoguće ugovoriti sastanak. I na koncu, nakon šest tjedana pokušaja, i obzirom da ga je jako želio informirati prije no što vijesti procure, Fernando je Flaviju morao reći preko telefona. Bilo je kasno navečer kad me obavijestio da je obznanio vijesti Flaviju. Usprkos kasnim satima, odlučio sam da bez odlaganja moram telefonirati našim vozačima. To je, zbog vremenske razlike od tri sata, bilo malo teško za Kimija. Naime, on je tada bio u Finskoj. Ali kako god bilo, primio je to dobro.

MB: A što je bilo s Juan Pablom?

RD: Njegova prva reakcija bila je osorna - možda je pomislio kako je njegovo mjesto za 2007. upravo nestalo. Ali to nije nužno slučaj, naravno. Kao što sam već rekao, njegova reakcija, kad je prespavao vijest, bila je vrlo profesionalna. Uistinu, vrlo impresivno. U svakom slučaju, sljedeći smo dan objavili izjavu za tisak.

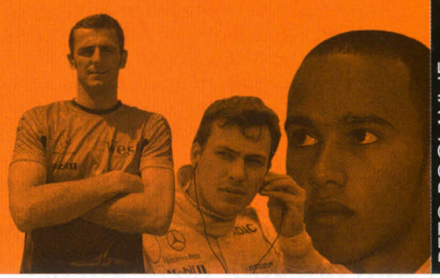
MB: Da li ste u to vrijeme razgovarali s Flavijom?

RD: Da. Flavio me je nazvao i zamolio me da na tjedan dana odgodim izjavu za tisak, ali bio sam u teškoj poziciji. Do tada je već znalo mnogo ljudi. Održati to u tajnosti nije više bilo realno. Nisam želio da vijesti odu u javnost preko neke glasine. I sad, vraćajući se na moje pitanje, koje je originalno bilo vaše pitanje: kad je bio pravi trenutak (za objavu vijesti o Alonsovom potpisivanju)?

MB: Ron, shvatio sam.

To je uistinu dobro obavljeno. Vijest bi sigurno procurila, a takva bi nekontrolirana vijest uzdrmala Kimija i Juan Pabla mnogo pogubnije nego što je to na koncu učinila kontrolirana objava. Jer, što bi bilo da je vijest iskrsnula, na primjer, u četvrtak uoči utrke u Bahreinu? Kako bi to utjecalo na Räikkönenove i Montoyine pripreme za utrku? (Loše, to je odgovor.) A tu je trebalo misliti i na Alonsa. Provala vijesti, osobito ako bi bila sročena na način koji Fernanda prikazuje kao negativca u priči, istovremeno bi mu naškodila i destabilizirala ga - osobito, jer bi on i dalje morao, kao što još uvijek mora, ostati vozač Renaulta u 2006.

Kako ih sve zadržati?



PETO POGLAVLJE

MB: Imate Pedra, Garyija i Lewisa, sve pod ugovorom. Onaj koji me osobito zanima je Lewis...

RD: Reći ću vam ponešto o svoj trojici. Prvo, Pedro. On je ogromna dobit za našu ekipu. Toliko je dobar test i razvojni vozač, toliko predan - cijene ga svi naši inženjeri. I dolazi s bonusom: apsolutno je fenomenalan izvan auta, nevjerojatan je ambasador sporta - briljantan s našim partnerima, s marketingom, u odnosima s medijima i tako dalje.

MB: A Gary?

RD: Veliki potencijal. Dobro je testirao, i, kao i u slučaju Pedra i Lewisa, osjećamo njegovu potpunu predanost McLarenu. Ne traže neizostavno prvu priliku da skoče u nečiji tuđi auto.

„ Pedro, Gary i Lewis ne čekaju prvu priliku da uskoče u auto neke druge ekipe "

Za nagađanje o kome se u posljednjoj primjedbi radi, nema posebnih nagrada, jer je to tek lagano prikriveni napad na Alexa Wurza koji je istraživao različite opcije za sudjelovanje u utrkama, prije no što je, gubeći strpljenje, McLarenov menadžment predao njegovo mjesto Paffettu. Wurz je, nasuprot tome, preuzeo mjesto trećeg Williamsovog vozača s mogućnošću voženja utrka u 2007.

MB: A Lewis?

RD: Već dugo imamo ugovor s njim, i to je pionirski projekt. Ispunio je svoj dio dogovora, a mi smo ispunili svoj. Ne bi bilo prikladno ulaziti u detalje. Ali mi ga vodimo, on uvažava naše savjete, i mislim da će rezultati govoriti sami za sebe. I tako treba nastaviti.

De la Rosa nije samo brzi test vozač, već je sjajan i u odnosima s javnošću i u marketingu





Hamilton je već dugo s McLarenom, i možda će biti dio B-ekipe

Paffett se pokazao odličnim na testiranjima, i vrlo je privržen McLarenu



FOTOGRAFIJE: PETER SPINNEY/LAT; ARHIVA LAT; VLADIMIR RYS/GETTY IMAGES; XPB.CC

ŠESTO POGLAVLJE



B-ekipa, da ili ne?

MB: Na vašem ručku s medijima prije Božića ste izjavili da bi Lewis mogao biti spreman da se natječe u Formuli 1, ne samo kao test vozač, već u 2007.

RD: Da, izjavio sam to.

MB: Isto ste tako, tijekom tog ručka, rekli da nije vjerojatno da će se on, tako skoro, natjecati u McLarenu. Ali ste isto tako rekli, da ga niste voljni pustiti da padne u ruke takvih suparnika kao što je BMW, koji su svima obznanili da su zainteresirani za njega. A ako se sve te tri izjave spoje, logički proizlazi da bi vaš plan morao biti da u 2007. Lewis vozi u McLarenovoj B ekipi. Točno?

RD: Mislim da je to vrlo primjerena procjena - uz jedan prosvjed: mi još nemamo nikakvu B ekipu. Ono što bih ja želio reći je da smo spremni pokrenuti B ekipu, i obavili smo neke vrlo ozbiljne razgovore s različitim stranama - tu prije svega mislim na Akiyama Holdings.

MB: Je li to matična tvrtka Direxiva?

RD: Da, i oni su nedavno poslušali našu sugestiju da prihvate mnogo usredotočeniji pristup svom ulasku u Formulu 1, što bi lako moglo voditi stvaranju naše B ekipe. Međutim malo smo zbunjeni u vezi interpretacije koja je dio Concorde Agreementa - što je naravno dokument koji trenutno pruža upute o načinima korištenja automobila i njihovih komponenata koje proizvodi jedna ekipa i koja to onda prenosi na drugu. Ali, ukoliko bi ta konfuzija bila razriješena na pozitivan način, tada mislim da bi zasigurno bilo moguće da McLaren podupre svoju drugu ekipu. Ako bi se to ostvarilo, donijelo bi mnogo dobrih stvari, od kojih bi samo jedna bila dodatni priliv dohotka. Druga značajna dobrobit bi bila da bi pružila priliku da se mlade vozače postavi u pravu situaciju u kojoj bi naučili puno značenje Formule 1. Lewis bi sigurno bio uzet u obzir da bude vozač za takvu ekipu, ako bi se takva ekipa pojavila.



Dennis je često u sukobu s Mosleyem, ali kaže: "McLaren će uvijek ostati u Formuli 1"

O čemu se u stvari radi. Neki insideri u Formuli 1 - od kojih je Midlandov ratoborni Colin Kolles najotvoreniji - su nezadovoljni činjenicom da je Scuderia Torro Rosso ove sezone dobila dozvolu da vozi šasiju za koju mnogi sumnjaju da je zapravo ona koju su prošle godine David Coulthard i Christian Klien vozili za Red Bull. S druge strane, među bossovima ekipa vjerojatno bi se jedino Kolles stvarno suprotstavio takvoj ponovnoj upotrebi šasije. Jasno je da, ukoliko bi ponovna upotreba bila blagoslovljena budućim Concorde Agreementom, McLaren ne bi imao ništa protiv, kao ni ostali (izuzev Kollesa). Po mojem mišljenju, umjesto da je razvio onaj ne izuzetno uvjerljiv razlog za ustanovljavanje zakonitosti STR-ovih auta za 2006. i potom ga poslao novinarima, Mosley je jednostavno trebao upitati šefove ekipa je li imaju nešto protiv da STR ponovno koristi Red Bullov RB1. Samo bi Kolles rekao "ne", a njega su mogli "dovesti na pravi put" pomoću već prokušanog sistema avansa novca od televizijskih prava kojeg bi mu, uz mali mig, ponudio Ecclestone.

SEDMO POGLAVLJE

Potpišite se iznad isprekidane crte

MB: Tradicionalno se za svjetsko prvenstvo treba prijaviti do jeseni prethodne godine, ali je Max sad izjavio da sve prijave za svjetsko prvenstvo 2008. treba predati tijekom onog tjedna što počinje dan nakon sastanka World Motor Sport Councila 22. ožujka 2006. Također je rekao da ima mnogo ljudi koji su spremni i samo čekaju znak da lansiraju svoje F1 ekipe za 2008. i da bi svima vama (a to znači: McLaren-Mercedes, Renault, Honda, Toyota i BMW-Sauber; pet ekipa koje se nisu još politički opredijelile za FOM/FIA/Ferrari osovinu) bilo bolje da se trgnete i da se opredijelite de facto za FOM/FIA/Ferrari osovinu, ili riskirate da budete isključeni. Šta mislite o toj Maxovoj najnovijoj šali?

RD: Kao prvo, vraćajući se na vaš izvadak iz Maxove izjave, malo sam iznenađen što će o budućnosti Formule 1 izgleda odlučiti ljudi koji su trenutno izvan F1. Ostavljajući za trenutak tu anomaliju po strani, jasno je da će McLaren pristupiti svakom svjetskom prvenstvu Formule 1 iz jednostavnog razloga što namjeravamo u Formuli 1 biti vječno. McLaren će, toliko dugo koliko će Formula 1 postojati kao vrhunac motosporta, sudjelovati. A ako je pozicija našeg partnera, Mercedesa i ostalih koji čine GPMA (Grand Prix Manufacturers' Association) da uđemo u svjetsko prvenstvo kao blok, tada ćemo ući kao blok. Ukoliko prevlada, tomu nasuprot, gledište da svatko mora djelovati ponaosob, tad ćemo donijeti odluku u skladu s tim. Ili ako se na koncu, odluči da se zbog nekog zajedničkog pogleda na stvari ne prijavi za sudjelovanje, tad ćemo i to uzeti u obzir.

MB: Da, ali obzirom da ste upravo rekli kako će McLaren u Formuli 1 biti "vječno", sigurno je nezamislivo da vi nećete predati prijavu u tjednu koji počinje 23. ožujka?

RD: Učinit ćemo ono što je prikladno kad dođe vrijeme.

U stvari su GPMA i prije toga GPWC već postigli mnogo. Ne, oni neće nikad pokrenuti alternativnu seriju Formuli 1, bez obzira na to što su Wolfgang Reitzle (ex BMW), Richard Parry-Jones (Ford) i drugi rani aktivisti možda jednom rekli. Ali su usprkos tome GPMA/GPWC postigli jako mnogo u ostvarivanju pravednije raspodjele prihoda od televizijskih prava, oglašavanja uz stazu i od Paddock Cluba. Zbog toga je istina da će McLaren u Formuli 1 biti vječno, a postepeno će se postići i dogovor između svih 11 ekipa. U međuvremenu će Mosleyeva posljednja doskočica ostati ono što jest: doskočica.

MB: Kako vidite napredak Formule 1 u slijedećih nekoliko godina, i šta mislite kakvu ćemo Formulu 1 imati 2008.?

RD: Jasno je da još postoje neki nerazrješeni problemi, ali bojim se da mjesto za njihovo rješavanje nisu stranice F1 Racinga. Mjesto za njihovo rješavanje je iza zatvorenih vratiju, gdje bi bile prisutne odgovarajuće nepristrasne osobe, i gdje bi svi pokušali ustanoviti zajednički cilj. I moram reći da sam ekstremno ohrabren nekim privatnim razgovorima koji su se desili posljednjih ▷

FOTOGRAFIJE: PETER SPINNEY/LAT

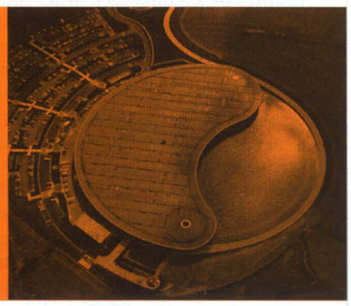
nekoliko tjedana, jer sam osjećao da je onaj presudni zajednički cilj bio prisutan.

MB: Koji je taj zajednički cilj?

RD: Učiniti Formulu 1 boljom i većom. I nadam se da će oni čija mišljenja ne podržava većina promijeniti svoje stavove, i da ćemo onda imati platformu na kojoj ćemo graditi harmoničnu budućnost za Formulu 1 koja će onda omogućiti taj rast. I nadam se i vjerujem da će sve ekipe sudjelovati u tom rastu, što nije nikad ranije bio slučaj i da će kao posljedica toga svi imati koristi. Ne bi sve trebalo biti svedeno na pobjede i poraze. Trebalo bi se raditi o Formuli 1 čija popularnost raste i koja se preobražava u nešto čak bolje od onog što je danas. I ako itko, iz bilo koje perspektive ili strane, osjeti da smo pozitivno doprinijeli njezinoj ružičastoj budućnosti, tada možemo biti ponosni. Svi se trebamo okrenuti budućnosti.

OSMO POGLAVLJE

Ne baš, kaže Ron



MB: Neki od vaših suparnika vole reći kako je ova zgrada (MTC, čija izgradnja je navodno koštala oko 500 milijuna dolara) prekomjerno opteretila McLaren Group i kako kao posljedicu toga imate mnogo dugova. Prije Božića ste rekli da imate oko 40 milijuna dolara duga koji, kao mali postotak ukupnog godišnjeg obrta kapitala, nisu problem.

Ništa me ne zaustavlja da se povučem - osim mojih preostalih ambicija. Sigurno je da nema nikakvih materijalnih razloga

RD: (prekida) Pričekajte malo, molim vas.

Na to je Ron otišao do telefona, prebacio na "zvučnik" i odvrtio broj. "Bok, Andy (Myers, McLarenov predsjednik financijskog odbora). Koliko si ono jutros rekao da iznosi naš dug?" Myersov je iznos bio u funtama, ali značajno manji od onih 40 milijuna dolara koje je Ron iznio prije Božića.

RD: Zadovoljni?

Možda malo teatralno, ali uvjerljivo je.

MB: Pa zašto onda neki F1 insideri kažu da je McLaren pred bankrotom?

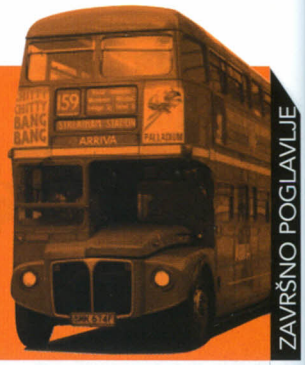
RD: Pričaju iz pozicije neznalica. Pričaju, a nemaju pojma. Što drugo mogu reći?



Vrijeme za više vremena uz obitelj? Lisi i Ronu ne nedostaje ništa drugo

ZAVRŠNO POGLAVLJE

Znamo da je stidljiv; da li se povlači?



MB: Sjećam se da sam s vama napravio dugačak intervju u Magny-Coursu 2001., u kojem ste rekli da ćete se možda povući "poprilično skoro". Sad je tome skoro pet godina. Pa, hm, kad mislite u mirovinu, ili točnije, što vas spriječava da odete u mirovinu?

RD: Ništa i nitko me ne spriječava da odem u mirovinu - osim mojih preostalih ambicija. Zasigurno nema materijalne osnove zbog koje mi mogućnost mirovine nije otvorena.

MB: Postoji li emocionalni razlog?

RD: Ne. Ali prije no što odem u mirovinu želim biti potpuno spokojan da je McLarenova neposredna budućnost takva da ne može biti bolja, s gledišta menadžmenta. Ne želim u mirovinu s nerješenim problemima. Želim se povući kad sam ostvario uvjete u kojima svatko ima najbolju moguću bazu da gura kompaniju naprijed. Ne mislim da smo jako daleko od toga, ali to još nismo postigli. Kad to postignemo, morat ću se jasno suočiti s odlukom. Imat ću 59 godina ove godine, i želio bih to postići prije sredine šezdesetih. Je li ovo dovoljno dobar odgovor?

MB: Možda. Ali, gledajte, tu smo, sjedimo u ovoj veličanstvenoj prostoriji, u ovoj prekrasnoj zgradi - prvoklasnoj inkarnaciji industrijskog dizajna na svjetskoj razini, u čiju ste kreaciju vi unijeli i svoje srce i dušu - i usprkos tomu kažete da nema emocionalne prepreke vašem povlačenju. Ron, recimo to otvoreno, kako ćete se otrgnuti kad dođe vrijeme?

RD: To neće uopće biti teško. Znate, imam bliskog prijatelja koji mi pomaže izracionalizirati stvari u mom životu, osobito u mom poslovnom životu. I taj prijatelj veli da sam ja čovjek koji treba projekte - što mislim da je točno. Pa mi tako krenuti u novi projekt, što god on bio, neće biti problem. Povlačenje može ponekad biti izuzetno sebična stvar - ali isto tako, ne povući se može biti podjednako sebično. I kao što ja često kažem; ne želim biti knjiga, već samo odlomak. A ako doživim da mogu vidjeti kako drugi ljudi pišu svoje odlomke, i ako su njihovi bolji od mojega, bit ću očaran.

MB: Hoćete li razmisliti o pokretanju nekih filantropskih projekata? Velikih projekata poput Nobelove nagrade?

RD: (pauza) Kako postaješ stariji, pretpostavljam, počinješ shvaćati zašto neki ljudi rade stvari poput otvaranja škola ili bolnica koje nose njihova imena. Što se tiče Nobelove nagrade, hm, to je bio Alfred Nobel, koji je 1866. otkrio dinamit. I često se pitam, kad je razmišljao o ogromnom bogatstvu koje je sakupio, da li je zaključio da, obzirom da je razvio jednu od najdestruktivnijih snaga koje je čovjek do tada poznavao - jer naravno tada nije bilo nuklearnog oružja, na neki način mora pridonijeti nastavku ljudske vrste. Kako bi možda uspostavio ravnotežu.

Moj se Dictaphone oglasio pištanjem, pokazujući da je njegova memorija puna. Puna Ronovog govora? Pa baš i ne. Po meni je pun zadivljujuće promišljenog slijeda misli. "Ne snimamo više", velim smještajući spravu u džep. A Ron gleda kroz prozor na veličanstveno jezero MTC-a i smiješi se smiješkom čovjeka koji u sebi nosi mir. I u pozitivnom smislu riječi, ponosan na sebe i na ono što je postigao. I zašto ne? FO

FOTOGRAFIJE: TED HUMBLE-SMITH, BERNARD ASSET, REX FEATURES



STARI PSI LAJU GLASNIJE

Dok jedan ne treba primijeniti nikakve nove trikove da bi svoju ekipu učinio boljom, drugi će ih u novoj sezoni trebati poprilično

Piše: Peter Windsor

Treba ih staviti u istu ladicu, naravno, jer su ista generacija (rođeni 1971. unutar dva tjedna). Rubensa također, iako je godinu dana mlađi - premda Rubensova karijera svojim uskrsnućem u Hondi ima sada drugi smjer. Rubens je odabrao napustiti svoju podvorničku kućicu u Ferrariju kako bi izgradio svoju vlastitu, veleposjedničku quintu s Hondinom potporom. Nasuprot tome, Davida Coultharda i Jacquesa Villeneuvea su McLaren i BAR izbacili na ulicu i ostao im je težak odabir: povuci se ili se sredi i nastavi.

Obojica su, u ovom relativno sigurnom F1 dobu, odabrala nastaviti. U nekom smislu. Jacques se 2004. pokušao povući, da bi ubrzo shvatio da nema puno drugih stvari na svijetu koje ga toliko zanimaju. Vratio se na završnu zabavu u Renault; pa je nakon toga opet izgledalo da je nestao bez traga, da bi ga spasio uvijek domišljati i na pomoć spremni Peter Sauber. Ugovor iz Saubera je doveo do sezone 2006. s novom ekipom BMW. Jednostavno. Donekle. Uskrsnuće Davida Coultharda bilo je pravocrtnije. Red Bull. I nije ostalo samo na tome. Djelomično zbog umiješanosti bistrog Christi-

FOTOGRAFIJA: NEIL COOPER



FOTOGRAFIJA: NEIL COOPER

ana Hornera, a djelomično jer je sam David artikuliran i uvjerljiv. Coulthard je bio u stanju napraviti nešto u Michaelovom stilu: davao je prijedloge (o sistemu menadžmenta, inženjerskih detalja, strukture zaposlenih) i Red Bull je slušao. I prešao u akciju. Potpisao čekove. Tako je David Coulthard preko noći procvao u nešto više od tek F1 vozača s nizom pobjeda u džepu. Odjednom je bio Michaelov klon, otkrivajući svoje iskustvo i znanje i, kao posljedica toga, postizao je rezultate.

Na višoj razini - i uz poveliku pomoć njegovog prijatelja Martina Brundlea, mora se dodati - DC je uspio pronaći jedinu ekipu u boksovima koja je bila u stanju, u prvom redu, saslušati ga, i onda djelovati prema njegovim zamislima. To samo po sebi govori dovoljno o njegovom prosuđivanju. Villeneuve je, našavši se u sličnoj situaciji 1999. kad ga je u nju gurnuo njegov kompa Craig Pollock, donio krive odluke iz krivih razloga i nije stoga bio u mogućnosti utjecati ničim pozitivnim na stvaranje BAR-Honde - osim, naravno, na samo postojanje ekipe. Jacques je, mislim, naučio na tim svojim pogreškama i posljedica je da je danas bolji i sveobuhvatniiji vozač. Uistinu, toliko drugih vozača nije uspjelo u sličnim siutacijama da ne ▷

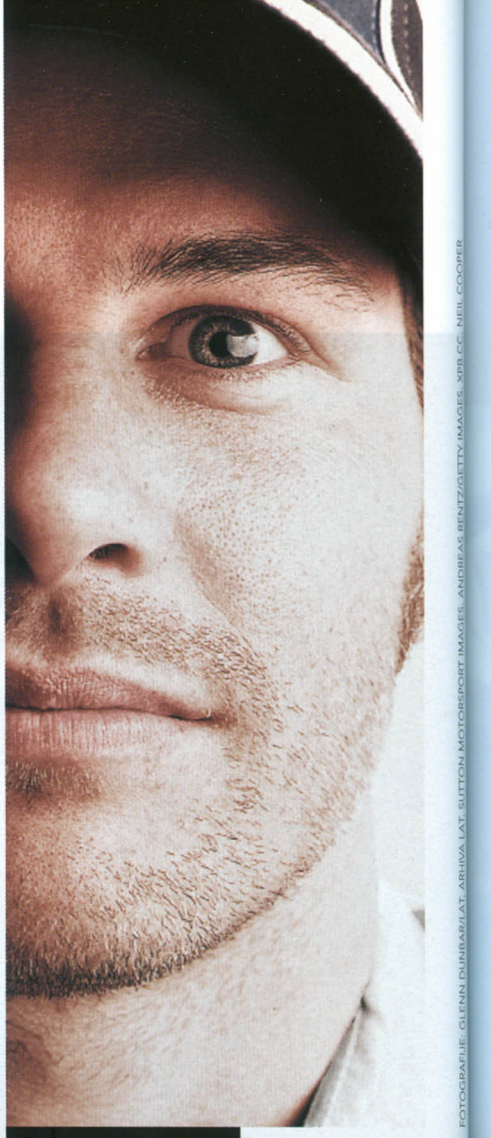
smijemo nikad zaboraviti da je Jacques, na koncu konca, ipak bio samo vozač utrka koji je želio raditi neke lude stvari. Alain Prost je potpuno promašio kad je pokušao voditi svoju F1 ekipu - kad je pokušao pružiti svoje znanje grupici dobronamjernih ljudi u Ligieru. Ili Niki Lauda, kad je postao Ferrarijev savjetnik, a onda boss Jaguara. Ili Emerson Fittipaldi, kad je postao vlasnik ekipe. Jacques je, dakle, u dobrom društvu.

Kako će njih dvojica proći u 2006.? Jacques ima vrlo dobru priliku u velikoj mjeri uvećati svoju vrijednost - i to kažem iz tri razloga. Prvi, već se sedam godina koprca u poteškoćama i prema materijalnim i duhovnim zakonima prirode mora da je tijekom tog sušnog razdoblja naučio što ne smije raditi i, gledajući to maksimalno optimistično, on bi sad trebao biti u stanju pretvoriti sve svoje negativne osobine u pozitivne. Ostati na mjestu bi u svakom slučaju bilo nemoguće, jer ljudska bića ukoliko ne napreduju, tad nazaduju. Jacquesovoj pažnji sigurno nije promaklo da ga, na primjer, njegova navika kasnog ulaska i "smekšavanja" zavoja uvijek košta metara i metara raspoložive distance za kočenje. U prošlosti je to pokušao nadoknaditi ranom aplikacijom gasa i agresivnim početnim trzajima volana - oboje bi mu "donijelo" nekoliko metara u sredini zavoja - ali je loša strana toga bila činjenica da je zavoj trajao isuviše dugo. Njegov bi auto tada ubrzavao iz zavoja mnogo više opterećen nego, recimo, auto Jarna Trullija, Kimija Räikkönena ili Michaela Schumachera.

Rekao sam "Jacquesovoj pažnji sigurno nije promaklo"; problem s današnjim analitičkim sastancima koje diktira telemetrijska analiza je u tome, naravno, što grafikone možeš uvjeriti da ti kažu ama baš sve ono što ti iz njih želiš pročitati. Kad ima izrazito subjektivan dan, siguran sam je da Jacques sasvim u stanju reći: "Ali ja kočim kasnije i u sredini zavoja sam brži; ako sam sporiji na ravnom, radi se sigurno o problemu s motorom." A u stvari bi trebao reći: "Možda bih, da nisam toliko dugo opterećivao auto u sredini zavoja, na kraju sljedeće ravnine bio 3km/h brži." To je samo jedan primjer.

Jacques, u mojim očima, prečesto koristi isuviše široku površinu staze i iznenađujuće je grub u svom prijelazu iz kočenja u bočno opterećenje. Ipak, kao što sam rekao, gotovo je nemoguće da bi šest godina, u kojima su vozači poput Oliviera Panisa, Felipea Masse, Fernanda Alonsa i Jensona Buttona bili brži od njega, propustilo imati ikakav utjecaj na Jacquesov mentalni sklop. On je inteligentan i pismen, i po mom sudu sad mora proširiti uobičajeni odnos vozač-inženjer pokušajem da bude iznimno samokritičan. Njegov skok u postignućima neće doći 10-postotnim povećanjem kardiovaskulanog fitnesa ili mišićne mase; doći će s novim mentalnim pristupom njegovom radu nogu i ruku.

Drugo, ne mislim da bi Jacques, ukoliko namjerava pokušati ostvariti to poboljšanje, mogao biti u boljoj ekipi od BMW-a. Oni će biti sistematični i analitični; neće biti suviše ambiciozni i neće se previše gurati u prve redove - i to je upravo onakvo okruženje kakvo Jacques treba kako bi poboljšao svoju mentalnu disciplinu i strukturu. Pored toga, mislim da je za njega Nick Heidfeld savršeni ekipni kolega. Kao posljedica onog što većina ljudi - ali ne i pisac ovih redaka - smatra



FOTOGRAFIJE: GLENN DUNBAR/LAT; ARHIVA LAT; SUTTON-MOTORSPORT IMAGES; ANDREAS BENTZ/GETTY IMAGES; XPB.CC; NEIL COOPER



David (dolje) vrijedi zlata Red Bullu - jak vozač s odličnim tehničkim znanjem. Jacques (gore) bi trebao ponovno procvasti u BMW-u

Nickovim razaranjem Marka Webbera u Williamsu, Heidfeld je trenutno vrlo cijenjen u aleji motorhomova; skroman je i razumljiv svima. Jacquesu stoga ne bi trebalo biti suviše teško pobijediti Heidfelda - usprkos tomu što je Nijemac istovremeno vrlo brz i ultra-postojan. Ono što Nick ne može biti je biti Kimi, Fernando ili bar Jenson. Ako Jacques nadmaši Nicka u kvalifikacijama, na primjer u 55 posto slučajeva, a u bodovima ga nadmaši za oko 10 posto, ljudi će krajem 2006. govoriti: "...Villeneuve je odradio odličan posao, dokazao da još uvijek ima strasti i entuzijazma da se suoči s izazovima..." - ili što god to bilo što ljudi obično kažu kad pokušavaju razotkriti vječnu misteriju Villeneuvea mlađeg.

Konačno, ne mislim da će Jacquesu naškoditi to što će u trećem autu imati vrlo brzog, iako očigledno vrlo sirovog Roberta Kubicu. Pojavljivat će se petkom, skupljajući pijesak po stazi, kao i podatke - i stoga će pomoći Jacquesu da u usporedbi s njim izgleda poprilično uglađeno. Da je BMW zaposlio Alexa Wurza, bila bi to sasvim drugačija priča.

Za Davida Coultharda, 2006. bi trebala biti tek nastavak iste priče. U 2005. je rekao Red Bullu svoje zamisli, a oni su slušali. Tijekom zime im je rekao još stvari - i opet su reagirali. Stoga trenutno, Red Bull izgleda vrlo jako. Dobri motori. Dobra uprava. Dobri ljudi. Dobar novac. Ako išta, DC si sad može priuštiti djelomično opuštanje u ulozi kvazi-menadžera - barem u smislu stanke u ekspanziji svojeg sve većeg hotelskog biznisa - i može se potpuno usredotočiti na pobjeđivanje Christiana Kleina, kako u brzini, tako i u rezultatima. ▷



Dečki i njihove F1 karijere

DAVID COULTHARD JACQUES VILLENEUVE

2005

Red Bull-Cosworth RB1
24 boda, 12. u SP



Sauber-Petronas C24
9 bodova, 14. u SP

2004

McLaren-Mercedes MP4/19
24. boda, 10. u SP



Renault R24
0 bodova (samo 3 utrke)

2003

McLaren-Mercedes MP4/17D
51 bod, 7. u SP (posljednja pobjeda: Australija, posljednji podij: Japan)



BAR-Honda 005
5 bodova, 16. u SP

2002

McLaren-Mercedes MP4/17
41 bod, 5. u SP (posljednji najbrži krug: Francuska)



BAR-Honda 004
4 boda, 12. u SP

2001

McLaren-Mercedes MP4/16
65 bodova, 2. u SP (posljednji pole position: Monako)



BAR-Honda 003
12 bodova, 7. u SP (posljednji podij: Njemačka)

2000

McLaren-Mercedes MP4/15
73 boda, 3. u SP



BAR-Honda 002
17 bodova, 7. u SP

1999

McLaren-Mercedes MP4/14
48 bodova, 4. u SP



BAR-Honda 001
0 bodova

1998

McLaren-Mercedes MP4/13
56 bodova, 3. u SP



Williams-Mecachrome FW20
21 bod, 5. u SP

1997

McLaren-Mercedes MP4/12
36 bodova, 3.u SP



Williams-Renault FW19
81 bod, svjetski prvak (posljednja pobjeda: Luksemburg, posljednji pole position: Europa, posljednji najbrži krug: Austrija)

1996

McLaren-Mercedes MP4/11
18 bodova, 7 u SP



Williams-Renault FW18
78 bodova, 2. u SP

1995

Williams-Renault FW17
49 bodova, 3. u SP

1994

Williams-Renault FW16
14 bodova, 8. u SP





JV (gore) će u 2006. možda lakše izići na kraj s Heidfeldom. DC (lijevo) mogao bi čak koji put na pobjedničko postolje

On to može. DC je jedan od veličanstvenih vozača u pogledu preciznog kasnog kočenja i savršenog korištenja težine pri ulasku u zavoje, pod pretpostavkom da je okružen mnoštvom prepoznatljivih referencijalnih točaka (kao, na primjer, u Monaku). Sugerirao bih i koje su njegove slabosti: još uvijek zavoji za četvrte i pete brzine, gdje vozači poput Michaela i Jarna imaju mekši prijelaz sa kočenja prema upravljanju; pa onda situacije pod pritiskom, kad je još uvijek sklon metar prekasnom kočenju pred oštrim zavojem ili uskom šikanom; i u ravnim, otvorenim zavojima gdje nema očiglednih točaka za snalaženje. Nova će kvalifikacijska pravila DC-ju sigurno pomoći: on je jedan od one sorte vozača kojima treba otprilike tri kruga da bi postigli svoj maksimum - i to maksimum koji se može mjeriti s najboljima.

Između njih dvojice nema sumnje da je DC u mnogo boljoj poziciji da u 2006. stane na podijume; JV-ov cilj bi, kao što sam rekao, trebao biti obaviti bolji posao od Heidfelda i tako osvojiti neke zdrave bodove. Izvan toga, Red Bull bi trebao imati jako dobru godinu. Prisutstvo Adrijana Neweya će se početi osjećati otprilike od pete utrke; Ferrari će dobro odraditi dio oko motora; a ekipa odiše pozitivnom energijom koja govori mnogo više od otrcanih fraza kojima zrače produkti većine suparničkih odjela za tisak.

Tako će DC, s 193 Grand Prix utrka za pojasom, započeti svoju 12. punu sezonu u F1. JV će, kad starta u Bahreinu, započeti svoju 152 utrku i svoju 10. godinu. Više nego drugo, to govori o enormnoj količini sigurnosti u modernim utrkama, jer je nekoć postojalo doba kad su vozači dobivali drhtavicu i kad su se molili da dan povlačenja dođe čim prije, a da su im obje noge netaknute. Međutim, za vozače poput Coultharda i Villeneuvea pitanje nije "Mogu li to još podnijeti?", već "Osjećam li svoju dob?". Dobra je stvar, naravno, da se nijedan od njih dvojice više ne utrkuje zbog novaca. U odnosu na doba kad su počinjali, obojica imaju dovoljno. A niti, u onom apsolutnom smislu, ne voze da bi pobijedili. Oni voze da bi završili peti, a ne šesti - da budu možda treći, radije nego četvrti. I ne utrkuju se, kao u onim ranim godinama, kako bi zadržali svoje ugovore i kako bi bili u poziciji planirati sljedećih pet ili više sezona. U najgorem će se slučaju povući krajem 2006., smirit će se i započeti ugodan, drugačiji život. Nije loše.

I zbog toga, više nego bilo što drugo, uspijeh Davida Coultharda i Jacquesa Villeneuvea u 2006. ovisi o tome koliko će dobro iskoristiti svoje iskustvo; ovisi o stupnju njihove samokritike i njihove sposobnosti da desetljeće staro znanje primjene u novo definiranoj sezoni Formule 1. DC je to lijepo odrađivao u Red Bullu, osobito tijekom posljednjih šest mjeseci, no sada je došlo vrijeme da bude pravi i jednostavni vozač utrka, a ne, kao što sam već naveo, savjetnik menadžmenta. Kao vozač on još uvijek može napredovati. Može nadmašiti Christiana Kliena. A to neće doći samo kroz menadžment. Natjecanje je podjednako važno.

Jacques je, nasuprot tome, mnogo slobodniji duh. Vozi na svoj način, ponaša se na svoj način. Utrkuje se na svoj način. Vrlo kruti gas. Neoubičajeni položaj kvačila i mjenjača na volanu. Plava kosa. Roza kosa. Bez kose. Leće. Naočale. Uhvati ga ako možeš. To je bila - još je uvijek - njegova osobnost; to je ono što je radilo za njega davne 1997. Sad su stigle nove generacije vozača i svi oni koče tako prokleto kasno i svi su čarobnjaci u jako brzim zavojima. Više nema straha u sportu zvanom Formula 1. Jacques stoga, po mojem mišljenju, mora krenuti drugačijim putem: treba omekšati svoj pristup i smisliti kako da bude brži u sporim i srednje sporim zavojma. Što se kose i pristupa tiče, tu nema problema: Formula 1 treba buntovnike.

Pa ipak, buntovnici ne vrijede ako nisu brzi. Jacques neće pomoći boljoj organizaciji BMW-a, onako kao što DC, sa stilom, pomaže oblikovati RBR. BMW Jacquesu neće dati tu slobodu kretanja, oni su već formirani. Pa ipak, ono što Villeneuve može biti jest - Villeneuve, zvijezda koja se ne gasi. FO

Grand Prix

BAHREINA

Svjetsko prvenstvo

1. utrka

Sakhir 12.03.06

IZVJEŠTAJ S UTRKE



Piše: Peter Windsor

Alonso, ali vrlo tijesno

Tijesno, ali uvjerljivo. Renault je sjajno odradio zadaću i nadmašio Ferrari i Schumachera

Kao sve dobre pobjede, tako je i ova Fernanda Alonsa u Bahreinu osgurana mnogo prije završnog prolaska kroz cilj. Jednim je dijelom pobijedio još u subotu, kad je u trećem, odlučujućem periodu kvalifikacija potrošio samo jedan komplet novih guma i pritom provezao više krugova nego izravni rivali.To mu je, potom, omogućilo da uzme u svoj spremnik više goriva od Michaela Schumachera - što je značilo da je u utrci mogao odvesti dugačak prvi dio, i isplanirati istinsku strategiju od dva zaustavljanja u boksovima.

Kao da već i ovo nije bilo dovoljno, M. Schumacher i Ferrari su u trećem periodu kvalifikacija pogriješili, pa je tako FIA ustanovila da je Michael provezao jedan krug u vremenu izvan propisanih 110 % od njegovog najboljeg kruga, što je značilo da mu za taj krug nije bilo nadoliveno gorivo prije starta utrke.

U nedjelju ujutro sve ovo je konkretno značilo da je Schumacher dobio goriva za 11 provezenih krugova, a Alonso za čak 14. Premda je Španjolac, zapravo, na kraju kvalifikacije završio na 4. mjestu, nakon pogreške u posljednjem, odlučujućem brzom krugu, ali prije utrke bio je svejedno u odličnom položaju.

Michael je imao pole position, i šansu za pobjedom samo u slučaju da na startu odmah pobjegne Alonsu i relativno brzo ostvari veću prednost. Ono što je, pak, Alonso trebao učiniti bilo je ne dozvoliti Michaelu da ostvari značajnu prednost. Pod uvjetom da brzo sjedne na P2, njegova prednost u gumama i gorivu trebala je učiniti sve ostalo.

Michael je startao odlično, ali i Fernando također. Glatko je dobio Jensona u sprintu prema prvom zavoju (Buttonu je proklizalo kvačilo, pa ga je prešao i Montoya), i posve se poravnao s Massom. Felipe, možda malo ponesen svojim drugim mjestom u kvalifikacijama, odbio je Alonsov napad u zavojima 1 i 2. Zatim je u zavoju 3 zadržao unutrašnju liniju, ali onda je u narednom zavoju



Renaultovi mehaničari odigrali su važnu ulogu u ovoj pobjedi protiv Ferrarija

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, CHARLES COATES/LAT, GRAND PRIX PHOTO

PRVENSTVO VOZAČA
nakon 1. od 18 utrka

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

PRVENSTVO KONSTRUKTORA
nakon 1. od 18 utrka

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

pogriješio. Zakočio je prekasno, otišao malo široko na izlasku iz zavoja, i u djeliću sekunde Alonso ga je prešao na ubrzanju iz zavoja.
Massa je ostao uz Alonsa nekoliko krugova, ali onda je u 8. krugu zakočio previše naglo i kasno u prvom zavoju, s automobilom još punim benzina, zavrtio se i pao na 6. mjesto. Alonso, koji je na čudesan način uspio izbjeći Felipea van krontrole, sada je mogao brinuti samo o Michaelu.
Znajući da su vrlo ranjivi pri ovakvom stanju stvari Schumacher i Ross Brawn su u letu promijenili strategiju i odlučili da neće u

"Sva trojica znaju da će se ove sezone često viđati u sličnim okolnostima, u drugim zemljama, u tjednima i mjesecima što dolaze"

boksove tri puta, nego samo dva. Nakon prvih zaustavljanja plan je fukncionirao dobro: Michael je zadržao vodstvo, ali je onda morao, s teškim automobilom, izdržati stalni pritisak Renaulta iza sebe.
Bila je to sjajna utrka. Michelinove gume pokazale su se nešto boljim u prvim krugovima nakon boksova, i Schumacher je imao pune retrovizore plavo-žute opasnosti, ali vjerojatno je više pručavao stanje svojih stražnjih Bridgestonea.
Michael je po drugi put stao u 36. krugu, a Fernando tri kruga kasnije (kad su mu gume zamijenili ne posve novima). Michael je tutnjaou sedmoj brzini ispod mosta na ciljnoj ravnini u trenutku kad je Fernando izlazio iz boksova. Prvom su se zavoju prbližili posve poravnati, ali je Fernando imao unutrašnju liniju. Michael je ostao uz bok Renaulta, što je značilo da je sad on bio unutra prije zavoja 2, ali Fernando nije popuštao. Sad je, opet, on imao unutrašnju liniju za zavoj 3, i ovaj put je to iskoristio. O cijeloj su stvari odlučivali tek metri, plus oni Fernandovi ekstra krugovi iz subote, i Michaelov "izgubljeni" krug. Alonso je preuzeo vodstvo, i to je bilo to.
Vožnja obojice bila je besprijekorna. Utrka se polako bližila kraju. Alonso je uspio izdržati, premda je Michael svo vrijeme bio vrlo velik u njegovim retrovizorima. Michael je ovaj posljednji dio vozio na novim gumama, i prema kraju utrke Bridgestonei su bili sve bolji, kao što i obično jesu nakon dvadesetak krugova. Michael je bio vrlo blizu, ali Fernando je sve držao pod kontrolom. Ličilo je sve ovo ponešto na Imolu 2005. - kad je Fernando posljednji put pobijedio Michaela u izravnoj borbi i kada je Kimi Räikkönen po prvi put pokazao pravu snagu McLarena MP4/20.
Na pobjedničkom postolju Fernando je izgledao kao da još ne vjeruje što se dogodilo. Michael također: bila je to fantastična non-stop borba od starta do cilja, ali tko se ovo popeo s njima na postolje? Kimi? Nije li on startao kao posljednji?
"Odakle si ti došao?" upitao je Michael zapanjeno, shvaćajući, baš kao i Fernando,

Massa griješi u kočenju i vrti se ispred Alonsa koji ga promašuje za dlaku



da su McLaren-Mercedesi, i pored neuvjerljivih zimskih testiranja, jednako jaki kao uvijek. Kimi, naravno, ne odgovara na pitanja poput ovog. On se samo lagano nasmije i govori o nevažnim stvarima. O problemima s prometom, o dugoj vožnji iza Jacquesa Villeneuvea, o tome što je moglo biti da je startao bliže vodećima... Kad ste ih gledali kako stoje tamo na vrhu svijeta i slušaju španjolsku nacionalnu himnu i aplauze, imali ste osjećaj da sva trojica znaju da će se ove sezone često viđati u sličnim okolnostima, u drugim zemljama, u tjednima i mjesecima što dolaze.

MOBIRA 1



Grand prix Bahreina
Kvalifikacije

IDEMO OPET...
U pola svojeg letećeg kruga za vrijeme prvog perioda kvalifikacija McLaren Kimija Räikkönena nakratko je poletio u zrak, nakon što se slomio stražnji ovjes, automobil se zavrtio i zatim spotakao o vlastiti bartljak. Tvornička greška pri proizvodnji donje spone ovjesa izazvala je crvena lica u McLarenu i poslala Räikkönena u posljednji red startnog poretka.
Planirajući samo jedno zaustavljanje u boksovima, u McLarenu su se mogli jedino nadati da će gume izdržati. Također, nekih sumnji o dovoljnoj snazi Mercedesovog V8 motora koji je Kimija na startu morao pogurati što jače i omogućiti mu da prestigne što više priotivnika u sprintu prije prvog zavoja. Svi strahovi i sumnje bili su neopravdani. U drugom krugu Räikkönen je već bio na 13. mjestu.
Uslijedila je briljantna vožnja. Kimijev najbrži krug u utrci (29.) odrađen je neposredno prije njegove jedine posjete boksovima omogućio mu je dodatno preskakivanje rivala s jednim zaustavljanjem više. Sve je na kraju urodilo trećim mjestom.
"Ovo je odličan rezultat nakon razočaravajućih kvalifikacija," rekao je Räikkönen. "Mislili smo da ćemo možda uhvatiti koji bod. Ali, doći do postolja, to je fantastično."

Räikkönen je imao o čemu razmišljati dok se polako vraćao u svoj boks



Grand Prix BAHREINA STATISTIKA

Svi podaci s 1. utrke



Jeste li znali?

Michael Schumacher osvojio je svoj prvi pole position nakon Mađarske 2005. i ukupno 65. u karijeri, čime je izjednačio rekord Ayrtona Senne. Prije Grand Prixa u Bahreinu, celebrity utrku u identičnim V8 Chevroletima dobio je slavni britanski veslač Sir Steve Redgrave.

STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU	
1m31.431s (set in Q3)	15	Michael Schumacher	1
1m31.478s (Q3)	8	Felipe Massa	2
1m31.549s (Q3)	18	Jenson Button	3
1m31.702s (Q3)	19	Fernando Alonso	4
1m32.164s (Q3)	23	Juan Pablo Montoya	5
1m32.579s (Q3)	16	Rubens Barrichello	6
1m33.006s (Q3)	23	Mark Webber	7
1m33.112s (Q3)	22	Christian Klien	8
1m33.496s (Q3)	16	Giancarlo Fisichella	9
1m33.926s (Q3)	17	Nick Heidfeld	10
1m32.456s (Q2)	23	Jacques Villeneuve	11
1m32.620s (Q2)	1	Nico Rosberg	12
1m32.850s (Q2)	30	David Coulthard	13
1m33.066s (Q2)	22	Jarno Trulli	14
1m33.416s (Q2)	22	Vitantonio Liuzzi	15
1m34.606s (Q2)	25	Scott Speed	16
1m34.702s (Q1)	12	Ralf Schumacher	17
1m35.724s (Q1)	-	Christijan Albers	18
1m35.900s (Q1)	18	Tiago Monteiro*	19
1m37.411s (Q1)	18	Takuma Sato	20
1m40.270s (Q1)	7	Yuji Ide	21
No time (Q1)	30	Kimi Räikkönen	22

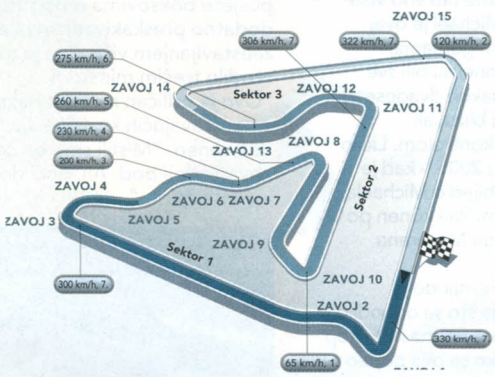
* startao iz boksova

REZULTATI UTRKE

VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLASMAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
Fernando Alonso Renault R26 (Michelin)	2	1h29m46.205s
Michael Schumacher Ferrari 248 (Bridgestone)	1	+1.246s
Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	13	+19.360s
Jenson Button Honda RA106 (Michelin)	6	+19.992s
Juan Pablo Montoya McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	4	+37.048s
Mark Webber Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	8	+41.932s
Nico Rosberg Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	21	+63.043s
Christian Klien Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	9	+66.771s
Felipe Massa Ferrari 248 (Bridgestone)	3	+69.907s
David Coulthard Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	10	+75.541s
Vitantonio Liuzzi Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	12	+85.997s
Nick Heidfeld BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	19	+1 krug
Scott Speed Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	14	+1 krug
Ralf Schumacher Toyota TF106 (Bridgestone)	16	+1 krug
Rubens Barrichello Honda RA106 (Michelin)	5	+1 krug
Jarno Trulli Toyota TF106 (Bridgestone)	15	+1 krug
Tiago Monteiro MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	20	+2 kruga
Takuma Sato Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)	17	+4 kruga
NISU KVALIFICIRANI		RAZLOG ODUSTAJANJA
Yuji Ide Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)	18	elektrika - 35 krugova
Jacques Villeneuve BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	11	motor - 29 krugova
Giancarlo Fisichella Renault R26 (Michelin)	7	hidraulika - 21 krug
Christijan Albers MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	22	polusovina - 0 krugova

SAKHIR

Datum: 12. ožujka 2006. **Vrijeme:** toplo, 22°C
Temperatura staze: 44°C **Gledatelja:** brojke nisu objavljene



BAHRAIN
Dužina staze: 5,412 km

Brzine se odnose na V10 motore iz 2005.

BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

Najbrži krug: Nico Rosberg 1:32,408 210,839 km/h
Najbrže zaustavljanje: Juan Pablo Montoya 25,369
Najsporije zaustavljanje: Yuji Ide 10:45,296
Najveća brzina: Felipe Massa 311,597 km/h
Najmanja brzina: Yuji Ide 294,398 km/h

SEZONA DO SADA

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

R = odustao

BAHREIN IZ KRUGA U KRUG

KRUG 1: Monteiro starta iz boksova; Button spor na startu; Alonso prelazi Massu u zavoju 4; Heidfeld i Rosberg se dotiču u zavoju 1; Rosberg u boksove po novi nos. M. Schumacher vodi ispred Alonsa, Masse, Montoye, Barrichella, Buttona, Fisichelle, Webbera, Kliena, Coultharda.
KRUG 4: Button prelazi Barrichella za 4. mjesto u zavoju 1
KRUG 8: Massa se vrti u zavoju 1, pada na 6. mjesto i odlazi u boskove po gorivo i gume
KRUG 11: Button prelazi Montoyu za 3. mjesto; Räikkönen je 11.
KRUG 15: M. Schumacher vodi s 4,8 sekundi i prvi od vodećih odlazi u boksove
KRUG 18: Button u boksovima, pada na 8. mjesto
KRUG 19: Alonso u boksovima nakon vodstva; Montoya vodi s 3 sekunde ispred M. Schumachera
KRUG 23: Montoya u boksovima
KRUG 24: M. Schumacher vodi s 1 sekundom ispred Alonsa, zatim Räikkönen i Button
KRUG 30: Räikkönen, na 3. mjestu, odlazi u boksove prvi i jedini put
KRUG 36: M. Schumacher u boksovima, vraća se iza Alonsa i Buttona
KRUG 39: Alonso u boksovima, vraća se točno uz M. Schumachera i preuzima vodstvo
KRUG 44: Montoya u boksovima, posljednji od vodećih; Alonso vodi ispred M. Schumachera i Räikkönena
KRUG 49: Rosberg prelazi Coultharda za 8. mjesto
KRUG 56: Rosberg prelazi Kliena za 7. mjesto
KRUG 57: Alonso pobjeđuje, 1,2 sekundi ispred M. Schumachera; Räikkönen je treći

FOTOGTAFIJE: STEVE ETHERINGTON/LAT

Grand Prix MALEZIJE

Svjetsko prvenstvo

Utrka 2

Sepang 19.03.06

IZVJEŠTAJ S UTRKE

Piše: Peter Windsor



Kad se sve poklopi, Fisichella djeluje vrlo uvjerljivo. Renault je u Sepangu bio besprijekoran

Renault odmiče rivalima

Plavo-žuti su vrlo uvjerljivi - čak im ni supranik s najmanje problema, Button, nije mogao ništa

Možda Giancarlu Fisichelli više odgovara zagušljiva tropska vrućina od oštrih, maglovitih jutara u njegovom Rimu. Kako bilo da bilo, ovaj put je Malezija za njega bila sretna. Prošle godine, ako se sjećate, nakon pobjede u Australiji morao se vratiti u Italiju radi bolesti sina i onda opet u Maleziju. Cijelog je vikenda trpio zbog promjene vremenskih zona i bio je izvan forme. U utrci je bio znatno sporiji od Alonsa, rano je oštetio prednje krilo i priču završio sudarom s Williamsom Marka Webbera i odustajanjem. Ove godine sve je za Fisija drugačije. Počelo je, naravno, frustracijom radi odustajanja u Bahreinu, ali za Sepang je bio ovaj put mnogo spremniji. Bio je sabran, brz i uredan od prvog kruga s novim Renaultovim V8 RS26 motorom u petak. Pokazao se, zatim, vrlo spremnim da iskoristi probleme koji su odjednom zadesili njegovog timskog kolegu Fernanda Alonsa u posljednjem periodu kvalifikacija i zgrabi pole position.

Ponovit ću: probleme koji su zadesili Alonsa. S obzirom da je Fernandov najveći problem posljednjih mjeseci bio to što je morao poduže čekati u redu na aerodromu pri ulasku u Maleziju (on ne želi koristiti VIP redove), nikome nije bilo baš jasno što se stvarno dešavalo kad je Renaultov aparat za dolijevanje goriva poludio između drugog i trećeg dijela kvalifikacija. Alonso je trebao

FOTOGRAFIJE: STEVE ETHERINGTON/LAT, XPB.CC, SUTTON MOTORSPORT IMAGES

PRVENSTVO VOZAČA
nakon 2. od 18 utrka

1	Fernando Alonso	18
2=	Michael Schumacher	11
2=	Jenson Button	11
4	Giancarlo Fisichella	10
5	Juan Pablo Montoya	9
6	Kimi Räikkönen	6
7	Felipe Massa	4
8	Mark Webber	3
9=	Nico Rosberg	2
9=	Jacques Villeneuve	2
11=	Ralf Schumacher	1
11=	Christian Klien	1
13=	Scott Speed	0
13=	Ralf Schumacher	0
13=	Rubens Barrichello	0
13=	Jarno Trulli	0
13=	Tiago Monteiro	0
13=	Takuma Sato	0
13=	Yuji Ide	0
13=	Jacques Villeneuve	0
13=	Giancarlo Fisichella	0
13=	Christijan Albers	0

PRVENSTVO KONSTRUKTORA
nakon 2. od 18 utrka

1	Renault	28
2=	Ferrari	15
2=	McLaren-Mercedes	15
4	Honda	11
5	Williams-Cosworth	5
6	BMW-Sauber	2
7=	Toyota	1
7=	Red-Bull-Ferrari	1
9=	Scuderia Toro Rosso	0
9=	MF1 Racing-Toyota	0
9=	Super Aguri-Honda	0

uliti goriva za svoja dva planirana zaustavljanja u boksovima, no nakon te dobro uvježbane Renaultove rutine odjednom je čuo loše vijesti: "Imamo problem. Ne znamo koliko je goriva otišlo u spremnik, niti da li išta uopće otišlo. Morat ćemo ponoviti punjenje s drugim aparatom."
Ispostavilo se da je drugim punjenjem Fernando dobio točno dvostruku količinu goriva od planirane, a u završnom 20-minutnom dijelu kvalifikacija nema vremena da se ovaj problem riješi. S Giancarlom je sve bilo u redu. On je marljivo nizao krugove i trošio benzin u očekivanju onog posljednjeg napada na pole position. Fernando je također nizao krugove, i pitao se što je pošlo krivo.
Petak i subota ujutro bili su savršeni. Sada je, međutim, vozio najteži auto u Sepangu. "Fernando, imamo problem s kontrolnim sistemom." Riječi preko radija samo su potvrdile ono što je već osjećao. Motor je gubio snagu. Činilo se kao da jedan problem vodi u drugi.
Giancarlo je svoj najbolji krug sjajno isplanirao i lakoćom osvojio pole position, svoj prvi nakon Australije prošle godine. Fernando je bio gotovo dvije sekunde sporiji i startat će sa sedme pozicije.
Za Renault dobre vijesti su bile u tome što su glavni rivali također imali problema. McLareni, čini se, nisu baš dobro podnijeli malezijsku vrućinu. Veći otvori i "dimnjaci" za odvođenje vrućine iz hladnjaka poremetili su protok zraka prema stražnjem dijelu automobila i srebrni naprosto nisu bili onako aerodinamički efikasni kako bi trebalo, i kako su bili u Bahreinu. Pored toga, i Juan Pablo i Kimi ušli su u posljednji dio kvalifikacija s mnogo goriva. Zatim, iz nekog razloga oni su po stazi kružili preblizu jedan drugome. Pravilo 110 % ne dozvoljava u ovakvim prilikama da vozač znatnije uspori i pronađe čisti zrak. Baš kad se Kimi uspio malo osloboditi Montoyinih

MO BIRA 1

GRAND PRIX BAHREINA
Prvi krug

LOŠA SREĆA ZA WILLIAMS

Špijuni iz boksova govorili su o tome kako će bar jedan od Williamsa startati s vrlo malo benzina, što su i njihove startne pozicije (3 i 4) dale naslutiti. No, nade o pobjedničkom postolju poljuljale su se već na startu, pri kojem je Rosberg previše zavrtio kotače i krenuo loše, i zatim krenuo u desno i zablokirao svojeg vlastitog timskog kolegu. Williamsi su otišli posve desno i dozvolili teškom Alonsu da ih elegantno prestigne izvana u prvom zavoju. Ukotvljen iz Renaulta, Webber potom nije mogao ići onako brzo kako je planirao za taj prvi dio utrke s (vjerojatno) malo benzina. Rosberg je, pak, pao na sedmo mjesto, zatim je uspio prijeći Trullija, ali onda je nestao u oblaku bijelog dima. Samo šest krugova kasnije otkazao je i Webberov Williams, pa je utrka koja je tako mnogo obećavala završila nakon jedne četvrtine. "Šteta, mislili smo da su kvalifikacije nagovještavale vrlo mnogo," rekao je Williamsov tehnički direktor Sam Michael. "Šteta što su oba automobila stala jer smo, što se tiče čistih performansi, ovdje vjerojatno imali dobru priliku da osvojimo vrlo solidne bodove."

Rosbergov motor odlazi u dim; Montoya ga široko obilazi, Alonso i Webber van su opasnosti



turbulencija, iz boskova je izašao Webber i smjestio se točno u taj razmak. Zbog toga Räikkönen do kraja nije uspio izvući najviše iz svojeg McLarena. U Ferrariju su imali još i većih problema. Problemi s klipovima natjerali su da promjene motore na oba automobila. Michael Schumacher bio je najbrži od svih u subotu ujutro (prije promjene motora), što je govorilo da je F248 i dalje u formi, ali on je morao startati tek s 14. pozicije, i s gorivom za dva zaustavljanja. Felipeu Massi čak su dva puta morali mijenjati motor, i on je morao na posljednje startno mjesto. Tu je strategija bila jasna: pun spremnik i samo jedno zaustavljanje.
I tako je Jenson Button ostao kao jedini pravi rival Renaultima. Kako je vikend odmicao njegova je Honda bila sve bolje podešena, i na kraju je završio uz Fisichellu u prvom startnom redu. Kao i u Bahreinu, govorio je o svojim posve realnim šansama za pobjedu.
U nedjelju, po tipičnom vrućem, ljepljivom danu, Renaulti su drugima prepustili vodstvo samo u jednom

Kimijeva sreća nije mu se previše smiješila niti u Sepangu



krugu malezijskog Grand Prixa. Posve u Fernandovom stilu, Fisichella je odlično startao i sigurno uzeo vodstvo u prvom zavoju. Alonso je, unatoč svojem tovaru bezina, startao čak i bolje, prvo svima prodao "lažnjaka" u desno, zatim otišao u lijevo, prikočio super-kasno, prešao izvana oba Williamsa i smjestio se na treće mjesto, iza Buttona.
Button bi održavao korak s vodećim Renaultom jedino vozeći totalno "do daske", što nije, naravno, bilo moguće u ovoj teškoj, i vrlo dugačkoj, utrci. Renault se činio nešto bržim po ravnim dijelovima i na izlasku iz sporih zavoja. Ovaj automobil izgleda u ovom trenutku aerodinamički najefikasniji od svih u Formuli 1.
Na kraju, Button nije ostao čak niti drugi jer ga je Fernando prešao tijekom drugih zaustavljanja u boksovima, i vjerojatno nanio mnogo štete samopouzdanju svih u Hondi. Fisi je, međutim, ostao nedodirljiv. Pred kraj utrke Fernando ga je gurao, odvezao najbrži krug utrke i dao naslutiti da je tu blizu, i da čeka pogrešku. Ovaj puta Fisi je izdržao. 28 bodova nakon dvije utrke. Renaulti su sada svijet za sebe.

Grand Prix MALEZIJE

STATISTIKA

Svi podaci s 2. utrke



Jeste li znali?

Ovo je bila prva dvostruka pobjeda Renaulta od Grand Prixa Francuske 1982., kad je Rene Arnoux pobijedio Alaina Prosta. Preko cijelog vikenda utrka je bila vrlo aktivno reklamirana u središtu Kuala Lumpura. TAG Heuer pripremio je dva McLarenova simulatora na jednom od glavnih trgova. Lionel Richie bio je glavna zvijezda velikog GP bala veče uoči utrke.

STARTNI POREDAK

KVALIFIKACIJSKO VRIJEME	PRVI BOKSOVI U KRUGU	VOZAČ I POZICIJA NA STARTU	
1m33.840s (set in Q3)	17	Giancarlo Fisichella	1
1m33.986s (Q3)	19	Jenson Button	2
1m34.626s (Q3)	-	Nico Rosberg	3
1m34.672s (Q3)	14	Mark Webber	4
1m34.916s (Q3)	23	Juan Pablo Montoya	5
1m34.983s (Q3)	-	Kimi Räikkönen	6
1m35.747s (Q3)	26	Fernando Alonso	7
1m38.715s (Q3)	1	Christian Klien	8
1m34.702s (Q2)	20	Jarno Trulli	9
1m34.752s (Q2)	23	Jacques Villeneuve	10
1m34.783s (Q2)	24	Nick Heidfeld	11
1m36.297s (Q1)	22	Scott Speed	12
1m36.581s (Q1)	19	Vitantonio Liuzzi	13
1m34.668s (Q3)	23	Michael Schumacher*	14
1m37.426s (Q1)	19	Christijan Albers	15
1m37.819s (Q1)	12	Tiago Monteiro	16
1m39.011s (Q1)	19	Takuma Sato	17
1m40.720s (Q1)	16	Yuji Ide	18
1m34.614s (Q2)	10	David Coulthard*	19
1m34.683s (Q2)	31	Rubens Barrichello*	20
1m35.091s (Q2)	30	Felipe Massa*	21
1m34.586s (Q2)	13	Ralf Schumacher*	22

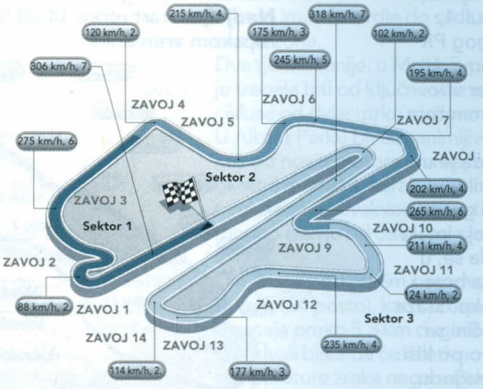
* kazna zbog promjene motora

REZULTATI UTRKE

VOZAČ I POZICIJA NA CILJU	PLASMAN U 1. KRUGU	UKUPNO VRIJEME U UTRCI
Giancarlo Fisichella Renault R26 (Michelin)	1	1h30m40.529s
Fernando Alonso Renault R26 (Michelin)	3	+4.585s
Jenson Button Honda RA106 (Michelin)	2	+9.631s
Juan Pablo Montoya McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	5	+39.351s
Felipe Massa Ferrari 248 (Bridgestone)	14	+43.254s
Michael Schumacher Ferrari 248 (Bridgestone)	10	+43.854s
Jacques Villeneuve BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	9	+80.461s
Ralf Schumacher Toyota TF106 (Bridgestone)	13	+81.288s
Jarno Trulli Toyota TF106 (Bridgestone)	8	+1 krug
Rubens Barrichello Honda RA106 (Michelin)	15	+1 krug
Vitantonio Liuzzi Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	20	+2 kruga
Christijan Albers MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	17	+2 kruga
Tiago Monteiro MF1 Racing-Toyota M16 (Bridgestone)	19	+2 kruga
Takuma Sato Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)	16	+3 kruga
NISU KVALIFICIRANI	**RAZLOG ODUSTAJANJA**	
Nick Heidfeld BMW-Sauber F1.06 (Michelin)	6	motor - 48 krugova
Scott Speed Toro Rosso-Cosworth STR01 (Michelin)	12	kvačilo - 41 krug
Yuji Ide Super Aguri-Honda SA05 (Bridgestone)	18	mehanika - 33 kruga
Christian Klien Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	21	hidraulika - 26 krugova
Mark Webber Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	4	hidraulika - 15 krugova
David Coulthard Red Bull-Ferrari RB2 (Michelin)	11	hidraulika - 10 krugova
Nico Rosberg Williams-Cosworth FW28 (Bridgestone)	7	motor - 6 krugova
Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-21 (Michelin)	Đ	sudar - 0 krugova

SEPANG

Datum: 19. ožujka 2006. **Vrijeme:** vruće i vlažno, 34°C
Temperatura staze: 38°C **Gledatelja:** preko 100.000 (procjena)



SEPANG
Dužina staze: 5,543 km

Brzine se odnose na V10 motore iz 2005.

BRZINE I ZAUSTAVLJANJA U BOKSOVIMA

Najbrži krug: Fernando Alonso 1:34.803 (45. krug) 210,487 km/h
Najbrže zaustavljanje: Fernando Alonso 24,441
Najsporije zaustavljanje: Christian Klien 9:34,749
Najveća brzina: Felipe Massa 299,999 km/h
Najmanja brzina: Yuji Ide 288,897 km/h

SEZONA DO SADA

	Brazil	Japan	Kina	Italija	Španjolska	Monako	Europa	San Marino	Austrija	Malezija	Bahrein
Fernando Alonso	1	2									
Giancarlo Fisichella	R	1									
Kimi Räikkönen	3	R									
Juan Pablo Montoya	5	4									
Michael Schumacher	2	6									
Felipe Massa	9	5									
Ralf Schumacher	14	8									
Jarno Trulli	16	9									
Mark Webber	6	R									
Nico Rosberg	7	R									
Rubens Barrichello	15	10									
Jenson Button	4	3									
David Coulthard	10	14									
Christian Klien	8	R									
Nick Heidfeld	12	R									
Jacques Villeneuve	R	7									
Tiago Monteiro	17	13									
Christijan Albers	R	12									
Vitantonio Liuzzi	11	11									
Scott Speed	13	R									
Takuma Sato	18	14									
Yuji Ide	R	R									

R = odustao

MALEZIJA IZ KRUGA U KRUG

KRUG 1: Rosberg se bori s Webberom i dozvoljava Alonsu, koji je prošao između dva McLarena, da uzme 3. mjesto u prvom zavoju. Räikkönen i Klien se sudaraju na izlasku iz zavoja 4 i Finac odmah odustaje. Klien ide u boks sa slomljenim prednjim lijevim ovjesom. Poredak u prvom krugu: Fisichella, Button, Alonso, Webber, Montoya, Heidfeld, Rosberg, Trulli, Villeneuve, M. Schumacher, Coulthard, Speed, R. Schumacher, Massa, Barrichello. Liuzzi također u boksu.
KRUG 7: Rosberg ispada zbog eksplozije motora
KRUG 14: Webber u boksovima, prvi od vodećih. U idućem krugu odustaje
KRUG 17: Fisichella u boksovima, vraća se kao 3. iza Buttona i Alonsa
KRUG 19: Button u boksovima
KRUG 23: M. Schumacher u boksovima sa 6. mjesta, vraća se kao 7.
KRUG 26: Alonso u boksovima, vraća se kao 3. iza Fisichelle i Buttona
KRUG 29: Massa ide u boksove jedini put s 4. mjesta
KRUG 38: Fisichella i Button, 1. i 2., u boksovima, Alonso preuzima vodstvo
KRUG 43: Alonso u boksovima s 1. mjesta, vraća se kao 2., ispred Buttona
KRUG 45: Alonso vozi najbrži krug utrke, ali ostaje 8 sekundi iza Fisichelle
KRUG 56: Fisichella i Alonso ostvaruju dubl za Renault nakon 24 godine

FOTOGTAFIJE: STEVE ETHERINGTON/LAT KARTA: ALAN ELDRIDGE

Grand Prix AUSTRALIJE NAJAVA

Utrka 3

ALBERT PARK 02.04.06

Pišu: Tiago Monteiro, Maurice Hamilton

UTRKA KOČI-GAS-KOČI | AMBIJENT SJAJAN ZA PUBLIKU | STAZA SKLISKA I NERAVNA | ZONE IZLIJETANJA MOLIM?



Stabla i zidovi stalna su prijetnja, jer staza je vrlo prašnjava



Najbolji moment za Giancarla u 2006.: pobjeda nakon pole positiona



Većinu Australaca više zanimaju jahte nego F1, ali ne i ovog vikenda



VOZAČEVIM OČIMA: TIAGO MONTEIRO

Zabavno, ali bez predaha

Svatko koga poznajem obožava Australiju, a za mene je to mjesto bilo osobito važno lani jer sam u Melbourneu debitirao u Formuli 1. Šteta što ovo nije prva utrka u 2006. jer to je sjajno mjesto za početak sezone. 2005. sam bio nov u Formuli 1, pa sam morao odraditi mnogo intervjua i drugog PR posla: znate već, poziranje s koalama i klokanima, što je sve bilo jako zgodno. Pedok je tamo također vrlo lijep, mnogo zeleniji nego igdje drugdje, sa svom tom travom i stablima.

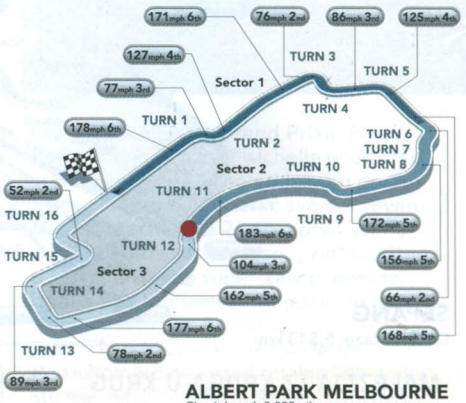
Sama staza, naravno, nije permanentna, tako da je u petak ujutro vrlo "zelena" i skliska. No, kako vikend odmiče sve je bolja. Također, vrlo je neravna, i gotovo da nema zona za izlijetanje - samo dva, tri zavoja imaju neko proširenje, ili zonu sa šljunkom. Budući da se, u biti, radi o gradskoj stazi, sve vam se približava brzo i naglo, premda ne tako naglašeno kao u Monaku. Staza je prilično uska, a zbog toliko zidova i stabala čini se kao da je još i uža. Vidljivost je slaba, pogotovo po kiši. Kapljice s drveća i blato pojačavaju ukupnu neugodu. Staza je otvorena i brza, ali, budući da nije osobito pregledna i da ima toliko prašine, vrlo je lako blokirati kotače pri kočenju, osobito ako kočite uistinu kasno. Inače, nema baš pravih ravnina, što znači da stalno bar malo skrećete i da nikad nema odmora. Fizički i psihički staza je vrlo teška, tako da je na njoj vrlo lako pogriješiti. Međutim, ima i dobrih dijelova: zavoji 11 i 12 su vrlo zabavni - za mene to je najbolji dio staze. Također mi se sviđaju zavoji 3, 4 i 5. Tu možete ući u dobar ritam.

> "Fizički i pshički Melbourne je vrlo težak, tako da je vrlo lako progriješiti"

Prvi zavoj je težak i vrlo zahtjevan, također i zavoj 15, vrlo spor i klizak. Pri kočenju, ovdje je rep automobila uvijek vrlo nestablian. Melbourne prošle godine je bio moja prva utrka i moja fizička spremnost nije bila osobita. U prvim utrkama sezone, međutim, spremnost nije nikad baš onako dobra kakva će biti kasnije, tako da su te prve utrke uvijek vrlo teške za vozače.

Foster GP Australije 31. ožujka-2. travnja 2006.

Broj krugova: 58
Dužina staze: 5,303 km
Dužina utrke: 307,574 km
Pobjednik 2005.: Giancarlo Fisichella (Renault)
Rekord kruga: 1:24,125 Michael Schumacher (Ferrari), 2004.
Petak: dva jednosatna treninga 11.00-12.00, 14.00-15.00
Subota: trening 11.00-12.00, kvalifikacije 14.00
Nedjelja: start utrke 14.00 (06.00 po srednjeeuropskom vremenu)



ALBERT PARK MELBOURNE
Circuit length 3.295miles

Brzine uz kartu staze odnose se na V10 automobile iz 2005.



Obratite pažnju na: zavoje 11 (dolje) i 12; Barrichello je tu bio osobito dobar u 2005.

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, ARHIVA LAT

u suradnji s Hilton RACING

RASPORED FORME

	2001. START	2001. UTRKA	2002. START	2002. UTRKA	2003. START	2003. UTRKA	2004. START	2004. UTRKA	2005. START	2005. UTRKA
Fernando Alonso	19	12	-	-	10	7	5	3	13	3
Giancarlo Fisichella	17	13	8	R	13	12	14	10	1	1
Kimi Räikkönen	13	6	5	3	15	3	10	R	10	8
Juan Pablo Montoya	11	R	6	2	3	2	3	5	9	6
Michael Schumacher	1	1	2	1	1	4	1	1	19	R
Felipe Massa	-	-	9	R	-	-	11	R	18	10
Ralf Schumacher	5	R	3	R	9	8	8	4	15	12
Jarno Trulli	7	R	7	R	12	5	9	7	2	9
Mark Webber	-	-	18	5	14	R	6	R	3	5
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	2	3	1	R	2	R	2	2	11	2
Jenson Button	16	14	11	R	8	10	4	6	8	11
David Coulthard	6	2	4	R	11	1	12	8	5	4
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	19	11	6	7
Nick Heidfeld	10	4	10	R	7	R	15	R	7	R
Jacques Villeneuve	8	R	13	R	6	9	-	-	4	13
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	-	-	14	16
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	-	-	17	R
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scott Speed	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	-	-	22	R	-	-	7	9	20	14
Yuji Ide	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

R=odustao



Tko je bio u bodovima 2005.?

1 **Giancarlo Fisichella**
Renault R25 1.24:17,336
(214,676 km/h)

2 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2004 +5,553

3 **Fernando Alonso**
Renault R25 +6,712

4 **David Coulthard**
Red Bull-Cosworth RB1 +16,131

5 **Mark Webber**
Williams-BMW FW27 +16,908

6 **Juan Pablo Montoya**
McLaren-Mercedes MP4/20
+35,033

7 **Christian Klien**
Red Bull-Cosworth RB1 +38,997

8 **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4/20
+39,633

MISTIČNI

MO



V8 na teškom ispitu

Bit će to vrlo čudno. Već 10 godina odlazimo u Melbourne u onom uzbuđenju oko prve utrke sezone. Nema boljeg mjesta za zagrijavanje - u svakom mogućem smislu. No, ovaj put u Melbourne ćemo doći kasnije, kad će tamo još biti toplo, ali ipak već u jeseni, i k tome to će biti tek jedna usputna stanica na najjužnijoj točki putanje Formule 1.

Ovakva geografska razmišljanja neće previše utjecati na vozače i inženjere kad dođu u Australiju, na ovu posebnu stazu u gradskom parku, stazu koja je tipični "koči-gas-koči" ispit za sve. Naglasak je na snazi i kontroli trakcije. Dakle, novi V8 motori imat će ovdje do sada najveći test ove sezone.

Dva tjedna ranije, u Maleziji, pouzdanost je trebala biti od ključne važnosti na kraju ciklusa od dvije utrke s istim motorima. U Albert Parku bit će zanimljivo vidjeti koji od novih motora ima najbolji okretni moment, karakteristiku osobito naglašenu na ovakvom tipu staze, mnogo bitniju od čiste maksimalne snage.

Dio kruga pod punim gasom prilično je velik (64 posto), kao i prosječan broj okretaja preko 5,3 km dugačke staze. Očekivali biste da će relativno hladnije temperature zraka nego u Bahreinu i Maleziji biti dobra stvar za motore, ali to, posebno u sprezi s višim atmosferskim pritiskom, znači da motori razvijaju više snage. Dakle, klipovi i ostali pokretni dijelovi motora pod znatno su jačim pritiskom, a to znači veću podložnost kvarovima. Kao i uvijek, hlađenje motora u Melbourneu će biti od velike važnosti. Oni koji su s time imali problema u prve dvije utrke, neće u Australiji biti u ništa boljem položaju.

Suhi led u boksovima bit će u Australiji vrlo tražena roba





GDJE ODSJESTI

Hilton on the Park Melbourne
192 Wellington Place
East Melbourne, VIC 3002
Telefon: +611 (0) 3 9419 2000
Email: melbourne@hilton.com

O HOTELU

S prelijepim pogledom na Melbourne Cricket Ground, Melbourne Park Tennis Centre, Fitzroy Gardens i na prekrasne drvoredne ulice istočnog Melbournea, Hilton on the Park je glavni hotel u gradu za sportske događaje.



HILTON MELBOURNE AIRPORT
Arrival Drive
Melbourne Airport VIC 3045
Telefon: +611 (0) 3 8336 2000
Email: melbourne-airport@hilton.com

O HOTELU

Udaljen nekoliko sekundi od domaćeg i međunarodnog terminala na aerodromu u Melbourenu, ovaj hotel je u pravom žarištu poslovnih, sportskih i turističkih atrakcija ovog dijela Australije.

I dok ste u Australiji...



Hilton Sydney
488 George Street
Sydney NSW 2000
Telefon: +611 (0) 2 9266 2000
Email: sydney@hilton.com

O HOTELU

Maštovit. Inspirativan. Iskonski. Novi Hilton u Sydneyu posve je preuređen od temelja do krova i postao je jedno od glavnih obilježja ovog grada, osim što je odlično mjesto za boravak, konferencije i uživanje u dobroj hrani i dobrim vinima.

ZA NAJNOVIJE VIJESTI O FORMULI 1, EKIPI McLAREN-MERCEDES I HOTELIMA HILTON,

Hilton | Team McLaren Mercedes CORPORATE PARTNER

POSJETITE HILTONRACING.COM

FOTOGRAFIJE: DARREN HEATH, ARHIVA LAT



Maše: Ivica Blažičko

Žuta zastava

Čak je i veliki Michael Schumacher izjavio kako ne bi rado bio u koži TV komentatora. Tko ovo može normalnim riječima objasniti?

Dvije utrke nove sezone Formule 1 su za nama a, kao i toliko puta do sada, izvansezonski zahvati u pravila ponovo su podijelili vjernu formulašku sljedbu. Imao sam veliku sreću odraditi premijeru u Bahreinu sa same staze. Da nismo bili tamo, kvalifikacijski bi se trening pretvorio u noćnu moru za reportere. Bez "timing" monitora jednostavno je nemoguće točno ispratiti kvalifikacije, vidjeti tko je sve na stazi, tko još može uhvatiti vrijeme u brzom krugu. Neću ovdje ni spominjati pravilo 110 % vremena za krug - siguran sam da čitateljima F1 Racinga to nije potrebno objašnjavati.

objašnjavanje famoznih 110 %, petnaest minuta procesije, a onda - svi juriš na stazu. A kada svi izjure istovremeno, čak ni režiseri Bernijeve televizije ne znaju što raditi. U Maleziji smo svjetskog prvaka, u tom razdoblju, vidjeli samo i jedino u garaži. Niti jedan kadar letećeg kruga Fernanda Alonsa???

I zbog toga je u pravu moj nogometni prijatelj. Njegovu igru čuvaju pravila koja se bitnije nisu promijenila više od stoljeća - zato je nogomet i najgledaniji, najrašireniji i najpopularniji sport na svijetu. Formula 1 pak, već tko zna koji puta upada u rascjep želje da se na stazi događa spektakl i teško razumljivih pu-

"Prijatelj Todtovog sina, izvjesni Felipe Massa, bio je drsko brži od velikog gazde Schumija, a svi zajedno mogu sada staviti puno soli na stražnji kraj Renaultovim bolidima"



Blago njemu, on još ne mora razumjeti novo pravilo o 110 % - Sebastian Montoya u blaženom zagrljaju oca

Sasvim je drugačija situacija u TV prijenosu. Dobar prijatelj, veliki ljubitelj sporta i nogometni fanatik, prati i utrke te ne propušta priliku za podbadanje - "kak si ono rekel, koliko ne smiju zaostati, 110 % od minute i pol, aha, a kolko ono benzina smiju doliti ? Ti i tvoja formula i tko vam pravila smišlja."

Nažalost, u pravu je. Svjedoči o tome i izjava Michaela Schumachera nakon bahreinskih kvalifikacija - "Ako nekome ne bih htio biti u koži, to su TV komentatori. Tko ovo može normalnim riječima objasniti?" Reagirali su i ljudi iz same Formule 1. Flavio Briatore traži promjene, Frank Williams poziva TV kuće da reagiraju. U Maleziji su odmah uvedeni noviteti, prije svega u grafici koja prati prijenos. Na ekranu su sada pravi podaci koji bitno olakšavaju praćenje, ali, iz zagrebačkog studija, na kompjutoru je tek "live timing" sa službene web stranice koji, nažalost, kasni otprilike minutu u odnosu na realno vrijeme. To pak znači da ne možete znati točno tko je još na stazi i pokušava napraviti vrijeme.

Sepang nam je pokazao još nešto. Prve dvije kvalifikacijske runde uopće nisu loše rješenje. Gužva na stazi je dobro došla, a tijekom sezone biti će i velikih iznenađenja. Treća runda, tzv. "superpole", sasvim je druga priča. Petljanje oko količina goriva, kruženje stazom da se gorivo potroši, teva i prečaca koji bi do spektakla trebali dovesti.

A utrke? Bahrein je bio senzacionalan. Nafta može mnogo toga, pa čak natjerati i cvijeće da cvate usred pustinje. Prvi sam puta bio u Sakhiru i to je uistinu vrijedno iskustvo. Puno preticanja, sjajne vožnje Raikkonena i Alonsa, te veliki debi Nice Rosberga. Alonso je nastavio tamo gdje je stao prošle sezone, a sve nas je razveselio i definitivni povratak Ferrarija.

Malezija je bila drugačija, više na tragu onih taktičkih utrka od prije nekoliko sezona, iako se u Sepangu za malo uzbuđenja brinuo Michael Schumacher. Klien je nokautirao Kimija, na oba su Williamsa eksplodirali Cosworthovi motori nakon odličnih nastupa u kvalifikacijama. Prijatelj Todtovog sina, izvjesni Felipe Massa bio je drsko brži od velikog gazde Schumija, a svi zajedno mogu sada staviti puno soli na stražnji kraj Renaultovim bolidima. Francuzi imaju ponovo siguran, izdržljiv i vrlo brz bolid. Fernando Alonso nema više potrebe bilo što dokazivati i, po osobnom sudu, sada je najjači vozač na gridu. Zanimljivo, najveći suparnik u ovom prvom dijelu sezone, mogao bi mu biti upravo momčadski kolega. Giancarlo Fisichella sigurno će poletjeti na krilima pobjede u Maleziji, a ukoliko mu sreća vrati barem pola onoga što je oduzela prošle sezone, ne otpisujte Talijana. FO